



Transporte público, Mobilidade urbana e a percepção dos usuários em Santos (SP)

Public transport, urban mobility and the perception of users in Santos (SP)

Rafael Alves Pedrosa¹
Gerardo Silva²
Elizângela de Jesus Oliveira³

1

Resumo. Este artigo trata das políticas públicas de mobilidade urbana na cidade de Santos (SP). Concretamente, avalia o serviço de transporte público nessa cidade na perspectiva dos usuários, através de pesquisa realizada em 2019. Para tal, apresenta as contradições existentes no funcionamento das cidades capitalistas e problematiza aspectos da mobilidade e das dinâmicas de circulação urbana e metropolitana no contexto brasileiro. Ao tratar das especificidades do município de Santos, destacamos as características do funcionamento do sistema de transporte público, e avaliamos a sua cobertura, frequência e conforto. Verificamos a importância de se fomentar estudos relativos ao transporte e a compreensão destes como mecanismos fundamentais na realização de leituras críticas das condições desiguais da sociedade. Enfatizamos também a importância da formulação de políticas públicas no setor de mobilidade que incentivem a inclusão social, a gestão participativa e a equidade no uso do espaço público.

Palavras Chave: Urbanização capitalista; Mobilidade urbana; Transporte público; Santos (SP).

Abstract: This article deals with public policies on urban mobility in the city of Santos (SP). Concretely, it evaluates the public transport service in this city from the perspective of users, through a survey conducted in 2019. To this end, it presents the existing contradictions in the functioning of capitalist cities and discusses aspects of mobility and the dynamics of urban and metropolitan circulation in the Brazilian context. . When dealing with the specificities of the municipality of Santos, we highlight the characteristics of the functioning of the public transport system, and evaluate its coverage, frequency and comfort. We verify the importance of promoting studies related to transport and the understanding of these as fundamental mechanisms in carrying out critical readings of the unequal conditions of society. We also emphasize the importance of formulating public policies in the mobility sector that encourage social inclusion, participatory management and equity in the use of public space.

Keywords: Capitalist urbanization; Urban mobility; Public transportation; Santos (SP).

Introdução

¹ Doutor pela Universidade Federal do ABC/SP. r.pedrosa@hotmail.com

² Doutor pela Universidade Federal do ABC/SP. gerardo.silva@ufabc.edu.br

³ Doutora e Professora da Universidade Federal do Amazonas. elizangelajoliveira@ufam.edu.br

A história da cidade de Santos está intimamente relacionada com seu porto. Em particular, quando em 1892 foram inaugurados os primeiros 260 metros de cais acostável, o que impactou de maneira profunda seu perfil econômico produtivo. Desde então, a cidade não parou de crescer e se desenvolver, e um intenso fluxo migratório direcionou-se para a região, dando lugar a uma aglomeração urbana composta de nove municípios que, em período mais recente, determinou a criação da Região Metropolitana da Baixada Santista-RMBS (Lei complementar Estadual 815/1996). Atualmente, a RMBS conta com uma população de 1.850.000 habitantes, sendo o município de Santos o maior dessa região, com 433.311 habitantes estimados em 2019⁴.

Uma das características marcantes da RMBS é seu estreito vínculo com a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), a maior do país e localizada a apenas 70 km (considerando o trajeto entre os municípios de São Paulo e Santos). Assim, o movimento pendular entre as metrópoles é acentuado. Por outro lado, o porto de Santos é também a principal porta de entrada e saída das mercadorias com origem e destino na RMSP (e sem contar com o fato de que o litoral paulista é muito visado pelos paulistanos, que possuem nesses locais uma segunda residência). Por esses motivos, a RMBS se caracteriza por sua intensa movimentação de pessoas e mercadorias, tanto dentro como fora de seus limites – existe ainda uma forte presença de fluxos pendulares no interior da RMBS, isto é, de pessoas que residem num município da região, mas trabalham, estudam ou exercem outras atividades em municípios vizinhos.

O período atual abriga grandes transformações em virtude do advento da economia petrolífera como advento do pré sal. O desenvolvimento do setor de extração do petróleo no pré sal impulsionou o desenvolvimento de outros setores (comércio, serviços, construção civil) e, conseqüentemente do processo de urbanização da região, em especial em Santos que exerce uma centralidade perante os outros municípios da RMBS. É importante refletirmos sobre o sentido de centralidade, tratada aqui não apenas como um conteúdo inerente às formas e estruturas urbanas, mas também como um conteúdo da vida e da reprodução da vida no cotidiano. Como dissemos, Santos conta com uma população de 433.311 habitantes e densidade demográfica de 1.494,26 hab/km², além de apresentar o maior PIB da RMBS.

O objetivo principal deste trabalho é apresentar os resultados de uma pesquisa de campo realizada em 2019 sobre a percepção de usuários com relação ao transporte público de

⁴ <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/santos/panorama>. Acesso: 22/07/2020.

passageiros na cidade de Santos. Tal pesquisa da sequência a outra do mesmo teor realizada em 2016, de extrema utilidade para efeitos comparativos. Trata-se, como veremos, de dados obtidos a partir de aplicação de questionários aos usuários *in-situ* em horários de pico⁵. Dessa forma, se espera contribuir a uma melhor compreensão do funcionamento do sistema de transporte público na cidade, e, eventualmente, ao seu aprimoramento. Para poder dar ao assunto uma perspectiva mais abrangente, entretanto, que dialogue com a literatura acadêmica sobre o problema do transporte e da mobilidade em grandes cidades, abordaremos primeiramente alguns embasamentos teóricos considerados necessários.

A cidade capitalista e suas contradições

A cidade é um produto social, fruto de ações humanas que através do tempo vão provocando transformações no seu interior. Existem diferentes agentes que são capazes de modelar esse espaço. Corrêa (2000) entende que os principais agentes modeladores do espaço urbano são os proprietários dos meios de produção, que comandam a vida econômica e política e necessitam de grandes terrenos, a baixo custo, exemplificados pelas grandes empresas comerciais; os proprietários fundiários, que se interessam pelo valor de troca da terra, reafirmando a especulação fundiária; os promotores imobiliários, que incorporam capital para a transformação de terrenos em mercadoria reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista; o Estado, que tem uma atuação complexa e variável e dispõe de um conjunto de instrumentos capazes de legitimar as alterações no espaço urbano; e os grupos sociais excluídos, que alteram o espaço urbano independente da ação dos outros agentes, o que se dá quando apropriam-se de espaços públicos ou privados e passam a produzir seu próprio espaço. Todos esses agentes estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial (capitalista) e promovem um constante processo de (re)organização dos seus componentes (i.e. configuração espacial).

As cidades são também abrigo de inúmeros processos sociais, alguns destes processos se exprimem materialmente enquanto formas espaciais definidas. Os agentes sociais, com efeito, materializam processos sociais na forma de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o espaço intraurbano. A materialização da cidade capitalista tem forte relação com a organização dos diversos tipos de grupos que atuam nesta; portanto se configuram como

⁵ Questionários de preenchimento manual aplicados na estação de integração do transporte municipal nos horários compreendidos entre 07 e 09h e também entre 17 e 19h.

elementos fundamentais para a compreensão da estratificação social do espaço urbano. A tendência à periferização de alguns espaços em detrimento de outros, por exemplo, denota os aspectos políticos dessa materialização.

No caso do Brasil, um viés marcadamente patrimonialista assegura as suas elites uma relação de privilegio diante do mercado na produção das cidades. A construção de túneis, pontes, viadutos e avenidas, além de contribuírem para o marketing eleitoral, agregam valor às suas propriedades geralmente localizadas nos arredores dessas melhorias. Por outro lado, verifica-se um processo de segregação e exclusão social que deixa grande parte da população sem acesso a serviços essenciais. Desta forma, temas como meio ambiente, saneamento, transporte, mobilidade, educação e saúde fazem parte de uma longa discussão sobre a democratização da cidade.

Nas cidades capitalistas, a constituição de uma área central é concomitante com a ampliação das funções urbanas. Estas atividades criam um enorme mercado de trabalho concentrado, fazendo com que esta área se transforme no nodo principal do sistema de transporte urbano. A área central, com efeito, passa a se tornar o local de máxima acessibilidade dentro da cidade, além de ser caracterizada pela complexidade de funções e pela concentração de serviços, e também pelo seu valor simbólico. Assim, a localização central passa a constituir-se em um elemento crucial na competição capitalista pelos espaços da cidade, elevando o preço da terra e reforçando a especulação imobiliária (CORRÊA, 2000). O aumento constante do preço da terra, dos impostos e dos aluguéis, enfim, afeta algumas atividades que acabam não conseguindo suportar a localização nas áreas centrais. Ocorre então um gradual processo de descentralização, com a impulsão do deslocamento de pessoas e atividades econômicas para áreas periféricas, e a consequente urbanização dessas áreas.

A descentralização torna o espaço urbano mais complexo, pois surgem núcleos secundários de atividades. Do ponto de vista dos promotores imobiliários a descentralização representa uma maior possibilidade de reprodução do capital pois novas áreas são loteadas, ocupadas e desta forma o mercado se aquece. Cada vez mais o espaço urbano transforma-se em mercadoria. A chegada de melhorias em uma área eleva seu valor econômico o que, por sua vez, eleva o valor das taxas e impostos. Assim, tais áreas vão tornando-se inviáveis à população de baixo poder aquisitivo que se desloca para locais cada vez mais distantes do centro. Temos assim um processo de segregação socioespacial, que é inerente à produção capitalista, e que pode se manifestar distintamente de acordo com a escala de análise: na rede

urbana pode aparecer como diferenciação funcional, na escala intraurbana traduz-se pela divisão econômica e social do espaço (CORRÊA, 2011). As contradições da segregação socioespacial emergem de forma e velocidades distintas, e o grau de intensidade destas decorrerá da organização interna de cada cidade. Mas uma coisa é comum a todas: a especulação imobiliária, o que reafirma seu caráter de seletividade, de exclusão.

Esse processo espacial de segregação espacial e residencial também se expressa nas condições urbanas periféricas das populações de baixa renda. Essas populações vivem em situação de vulnerabilidade social, pois as carências dos seus locais de moradia são inúmeras: falta de infraestruturas e equipamentos públicos, e de serviços de atendimento básico em geral (educação, saúde, saneamento). O processo de circulação, por sua vez, contribui e reforça as diferenciações socioespaciais. Sistemas viários e de transporte facilitam a mobilidade de uma parcela da população, e restringem outra. Em particular, restringem a circulação daqueles que estão inseridos de uma maneira precária no processo de acumulação capitalista. Além do mais, esses sujeitos são culpabilizados pelos problemas urbanos existentes, tais como ocupações irregulares, violência urbana e degradação do meio ambiente – quando a verdade é que, na maioria das vezes, não lhes resta alternativa.

Os movimentos sociais urbanos ao longo das últimas décadas têm exigido um controle democrático sobre a construção do urbano, que é um dos principais canais de reprodução do capital. Estes, buscam criar uma gestão democrática na aplicação dos recursos das cidades. Esta bandeira de luta tem de adotar conotação global predominantemente contra o capital financeiro, pois é nesta escala que ocorrem hoje os processos de acumulação que afetam a urbanização brasileira. O crescimento dos movimentos sociais deve-se às questões relacionadas à sobrevivência imediata da população como saúde pública, moradia, transporte coletivo urbano, saneamento básico, segurança pública, dentre outros (SANTOS, 2008).

Por fim, a politização das questões do cotidiano foi ocorrendo no desenrolar das lutas pela criação de novos espaços políticos e a atuação destes movimentos ocorre paralelamente ao sistema de representação política. Tratam-se de pressões populares para orientar mudanças nas políticas públicas no sentido de alcançar patamares mais consistentes com o direito à cidade (LEFEBVRE, 2008). O que está em jogo é de que modo – e em que medida – o Estado pode reverter ou amenizar essas contradições da sociedade. E para que isso ocorra é necessário o envolvimento da sociedade civil num projeto de transformação da realidade social. A isso apontamos nesse trabalho.

Mobilidade urbana em discussão

A mobilidade urbana se refere aos deslocamentos realizados por indivíduos em suas atividades cotidianas ou rotineiras, tais como estudo, trabalho, lazer e outras. Esses deslocamentos podem ser feitos de diversas formas, seja por meio de veículos de transporte motorizados, bicicletas ou mesmo a pé. Nas grandes cidades, os deslocamentos são feitos com maior ou menor nível de conforto segundo as condições específicas em que se realizam, e implicam um consumo significativo de tempo, espaço, energia e recursos (sobretudo econômicos e financeiros). Também geram externalidades negativas, tais como poluição do ar, acidentes de trânsito e congestionamentos.

As cidades que possuem políticas de mobilidade garantem maior qualidade e eficiência, tanto no fluxo de pessoas como de mercadorias. Em termos gerais, tais políticas permitem conciliar as dimensões ambiental, social e econômica (MAGAGNIN e SILVA, 2008), e, conseqüentemente, o espaço público se valoriza. No Brasil, pelo contrário, em razão do acelerado crescimento urbano e das desigualdades sociais, muitas cidades passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade. Hoje há congestionamentos significativos em corredores da mais longínqua periferia e em todos os quadrantes. O grau da densidade urbana aumenta, e a crise de mobilidade se agrava. Os deslocamentos ficam mais lentos, e as áreas congestionadas crescem. A dependência no uso do automóvel individual tem causado grande impacto no fluxo de tráfego.

Esses problemas são agravados pela crescente dispersão espacial das grandes cidades. Além das classes populares, obrigadas a se afastar das áreas centrais, existe hoje a tendência de grupos de classe média irem morar na periferia, a procura de lugares mais sossegados. Essa sobrecarga de tráfego impacta ainda mais a mobilidade, em especial a mobilidade pendular. No médio e longo prazo, vultosos recursos financeiros terão que ser alocados para atender essa demanda, sacrificando os investimentos em transporte público. Assim, em vez de induzir melhorias, a chegada da classe média em áreas periféricas acaba aprofundando, na maioria dos casos, as dinâmicas de segregação. Trata-se de uma equação bastante difícil de resolver.

A questão do transporte público urbano no Brasil

A função básica do transporte é integrar as áreas urbanas dos pontos de vista espacial, econômico, social e recreativo (BARAT & BATISTA, 1973). A importância do sistema de transporte público para o desenvolvimento das cidades está na capacidade de servir a essa função, envolvendo fluxos de pessoas, ideias, mercadorias e capitais (COSTA & SANTOS, 2006). Nesse contexto, o transporte público de passageiros é estratégico, posto que é o que permite que a grande maioria dos trabalhadores que moram nas periferias possam chegar a seus postos de trabalho todos os dias. Em outras palavras, dentre as funções públicas de interesse comum, o transporte público é vital para a melhoria da mobilidade e acessibilidade na cidade, assim como para o bom funcionamento do setor produtivo e das demais funções públicas (NETO, 2004).

Infelizmente, a produção de transporte urbano no Brasil acontece com altos níveis de ineficiência e irracionalidade (NETO, 2004). O que temos observado nas últimas décadas é a transformação das maiores cidades brasileiras em espaços que procuram tornar-se eficientes para o automóvel individual. A frota de automóveis cresceu substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para otimizar as condições de fluidez para o automóvel. A utilização desenfreada do automóvel modificou a distribuição modal do transporte urbano, ocasionando a deterioração dos transportes públicos (cf. MARICATO, 2011). A ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis drenou a maior parte dos recursos destinados aos transportes urbanos em detrimento do transporte coletivo (GOMIDE, 2006). Quem mais sofreu e sofre com isso foram as camadas inferiores da sociedade, subordinadas a meios de locomoção precários e pelos quais devem pagar uma parcela cada vez maior do seu salário ou renda (CARDOSO, 2008).

Como sabemos, no Brasil a política habitacional também reforçou a exclusão social e a segregação espacial dos mais pobres, ao destinar-lhes moradias precárias em periferias distantes desprovidas de serviços e equipamentos urbanos essenciais. Tal política teve como efeito o aumento das distâncias a serem percorridas pelos trabalhadores, e a produção de áreas vazias ou pouco adensadas no meio das cidades. Nessa situação, resulta praticamente impossível uma oferta eficiente de transporte coletivo, pelo menos nos termos em que tal sistema é gerido na cidade capitalista.

O transporte público coletivo, por sua vez, é tratado como coisa menor, “para pobres”, não merecendo ser contemplado como atividade estratégica de primeira ordem por parte da União,

Estados ou Municípios (pelo menos não até agora). Como dissemo, as cidades têm sido moldadas para atender prioritariamente ao automóvel, deixando o transporte público no segundo plano. Tal opção, cria dois tipos de cidadãos: aqueles que possuem automóvel e autonomia na mobilidade, e aqueles que não possuem e dependem do transporte público, reforçando os fenômenos da desigualdade e da segregação espacial, propiciadores de exclusão social (GOMIDE, 2006; NETO, 2004).

Consideramos aqui, portanto, de importância estratégica a questão da mobilidade para minorar a diferenciação espacial existente nas nossas cidades. A mobilidade tem grande influência na rotina dos cidadãos e o transporte deve ser compreendido como um elemento essencial para a mobilidade dos trabalhadores, tanto no que diz respeito a quantidade como a qualidade – como garantido na Constituição Brasileira. Nesse sentido, todo e qualquer estudo que ajude a compreender ou mesmo avaliar o funcionamento dos sistema público de transporte a partir dos usuários, como é o caso nesse trabalho, é de de importância central – diga-se de passagem, a cidade de Santos, objeto deste estudo, não possui ainda um plano de Mobilidade Urbana, o que, segundo informe do governo municipal, encontra-se em desenvolvimento. Destarte o atraso na definição do Plano de mobilidade Urbana municipal e sua implantação acabam gerando degradação das condições de mobilidade ao longo do tempo, em particular do transporte público, como veremos.

O transporte público urbano na cidade de Santos

O transporte público na Baixada Santista vêm sofrendo uma reformulação nos últimos dez anos, que abrange tanto o planejamento quanto a necessidade dos usuários, objetivando melhorar a qualidade dos serviços prestados. Tal reformulação envolve quesitos tais como demanda, segurança, conforto, controle de horários das linhas, acessibilidade e tarifação, entre outros (ANTUNES & ROMEIRO, 2016). Com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), a CET passou a ser responsável pelo gerenciamento, planejamento, educação, operação e fiscalização do trânsito, além do gerenciamento do transporte público municipal. O sistema de transporte municipal oferecido atualmente integra ônibus municipal e intermunicipal, vans, seletivo e VLT. A concessão do transporte municipal pertence exclusivamente à Viação Piracicabana, já o transporte intermunicipal composto por ônibus e VLT, é administrado pela EMTU – (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) em conjunto com a BR Mobilidade (administradora regional).

Em todo o município existem 45 linhas de transporte capazes de cobrir toda sua superfície. Desse total, 41 delas são ofertadas por meio de coletivos convencionais a variar apenas o tamanho dos veículos, visto que existem 5 linhas destas 41 que atendem a população com micro ônibus nos morros. A princípio, a cobertura é de 24 horas, variando sua capacidade de acordo com a demanda. O cidade também conta com transporte seletivo, realizado desde 1997 pela Guaiuba Transportes. Trata-se de 4 linhas que utiliza frota com padrão executivo, que circulam predominantemente em áreas nobres da cidade, e que fazem conexão com o centro comercial e adjacências do porto (GUAUIUBA, 2020). Os seletivos custam em média 30% a mais que os coletivos convencionais.

Alguns gargalos existentes em Santos em termos de mobilidade são oriundos do contexto econômico da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), que faz da cidade uma espécie de capital, dada a concentração de investimentos e geração de riquezas do município da cidade em relação as demais que compõem a RMBS. Assim, o fluxo de veículos e pessoas que se deslocam para Santos diariamente é grande, e cria gargalos desafiadores para manutenção de uma mobilidade urbana sustentável, como a entrada da cidade que sofre com congestionamentos grandes e constantes, especialmente nos horários de pico, compreendidos entre as 07h e 09h pela manhã e ao final do dia entre 17h e 19h. A frota de veículos na cidade também apresenta crescimento acentuado, o que desafia o poder público na manutenção de índices controlados e aceitáveis para o trânsito na cidade. Dados do DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo) apontam que a cada 10 anos a frota de veículos da cidade cresce 41% em média, aumentando consideravelmente os indicadores dos problemas de trânsito e da qualidade de vida dos munícipes que se movimentam de carro, que passam cada vez mais tempo em deslocamentos diários em face aos congestionamentos cada vez mais frequentes.

Por fim, a disputa por espaço entre os veículos de carga que rumam ao porto, os veículos de transporte individual e o transporte público coletivo cresce dia após dia, tanto que o município adotou recentemente faixas exclusivas para circulação de ônibus em horários de pico na entrada da cidade e em avenidas de grande circulação, mas a medida ainda não foi capaz de atenuar o desafiador cenário encontrado no trânsito de Santos. Tais gargalos também afetam os indicadores de segurança do trânsito, que vem crescendo proporcionalmente ao aumento da disputa por espaço nas vias da cidade. A histórica incapacidade de se relacionar institucionalmente com seu porto, têm fomentado uma situação bastante caótica na cidade, na qual ambas as partes saem perdendo.

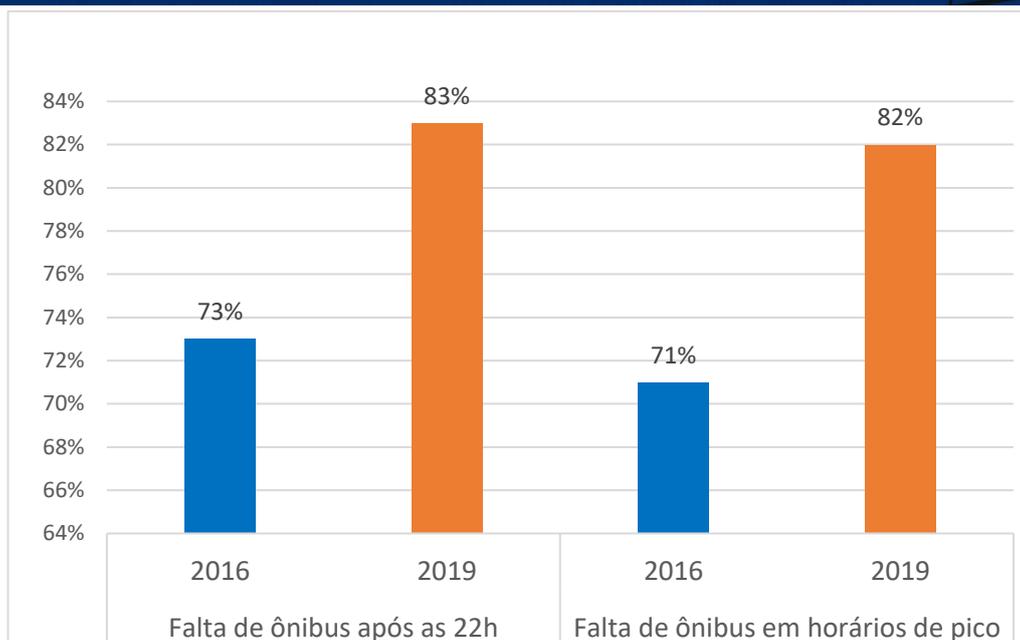
Apresentamos a seguir uma pesquisa de opinião sobre os problemas de transporte na cidade de Santos, realizada em 2019. Essa pesquisa nos permite realizar uma comparação sobre as impressões dos usuários com relação aos problemas encontrados em 2016, em que começamos a realizá-la (PEDROSA, 2016). Sem dúvida alguma, cabe aos usuários do transporte público uma percepção mais próxima dos problemas reais do funcionamento do sistema, sobretudo em termos de conforto, frequência e cobertura. Como veremos, a percepção dos usuários do transporte público difere bastante da perspectiva institucional sobre o mesmo. Esperamos poder contribuir com essa pesquisa ao melhoramento do serviço, principalmente para os que mais o necessitam. Na cidade capitalista, como dissemos, quem mais precisa do transporte público são os trabalhadores.

O transporte público em Santos na perspectiva dos usuários

Para a realização da pesquisa foram aplicados 100 questionários aos usuários do transporte público nos horários da manhã e no fim da tarde, mais especificamente entre 07 e 09h e 17 e 19h respectivamente, tidos como picos da demanda. Tais questionários tinham como objetivo avaliar quais problemas os usuários do serviço encontram e de que modo esses usuários cobram as melhorias, isto é, quais canais encontram para fazê-lo. Alguns usuários destacaram que desde 2016 a qualidade dos veículos melhorou, mas que problemas como a falta de ônibus em algumas linhas, a falta de ônibus à noite (após as 22h) e aos finais de semana, o atraso, superlotação e a relação custo-benefício ruim permanecem.

O primeiro tópico discutido com os entrevistados abordou a relação de disponibilidade de linhas nos horários de pico e após as 22h. Com isso com base na opinião dos usuários do sistema de transporte público local pode-se estabelecer a relação de evolução do cenário anterior até o atual com base nos dados colhidos, conforme mostra a figura abaixo:

Figura 1 – Comparativo da falta de ônibus entre 2016 e 2019 segundo os entrevistados

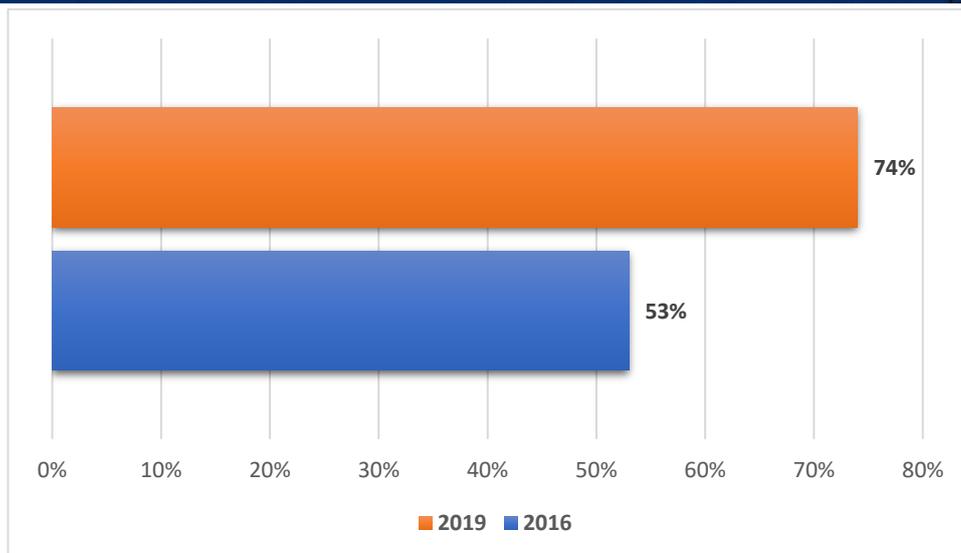


Fonte: Elaboração própria com base em dados coletados pela pesquisa

Os resultados explicitados no gráfico indicam uma percepção de que a falta de linhas de ônibus após as 22h e aos finais de semana é crescente no intervalo de tempo estudado, isto fica evidente numericamente quando identificamos uma insatisfação em 2016 de 73% dos entrevistados e em 2019 apurou-se uma dilatação dos números chegando em 2019 ao resultado de 83% de usuários insatisfeitos com a oferta de ônibus após as 22h. Nessa linha de análise os entrevistados responderam sobre a disponibilidade de linhas nos horários de pico e auferiu-se os seguintes resultados: em 2016 os usuários entrevistados insatisfeitos com a falta de ônibus no início e final do dia somaram 71% das opiniões, já em 2019 o resultado apontou insatisfação de 82% que na relação dos resultados indica que nos horários mais críticos há falta de linhas e numa análise temporal essa falta é crescente.

Fez-se também uma abordagem junto aos entrevistados para avaliar a insatisfação com o atraso no ônibus das linhas de que a cidade dispõe, desta maneira foram apurados os resultados dispostos na figura abaixo:

Figura 2 – Atraso nos horários dos ônibus segundo os entrevistados

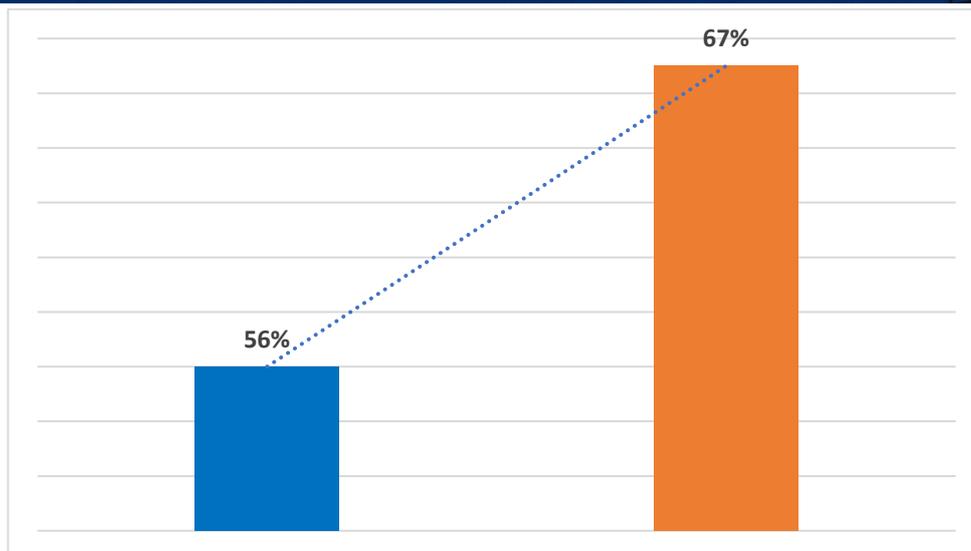


Fonte: Elaboração própria com base em dados coletados pela pesquisa

Os entrevistados em suas respostas forneceram dados que sugerem a linha de tendência de crescente insatisfação e percepção de atrasos dos ônibus. Destarte em comparação os números de 2016 apontavam 53% de usuários entrevistados insatisfeitos, já em 2019 o apontamento dos entrevistados alcançou 74% de insatisfeitos, consolidando os atrasos das linhas municipais ao longo do tempo, algo que justifica o aumento da referida insatisfação.

A comparação temporal teve sua sequência colocando em discussão um elemento importante para os usuários do transporte público em qualquer local, trata-se da superlotação que entre outros pode ser elemento de diminuição da segurança e conforto para quem todos os cidadãos que utilizam esse importante serviço público. Os dados colhidos sem apresentam em forma de resultado na figura a seguir:

Figura 3 – Superlotação nos ônibus segundo os entrevistados

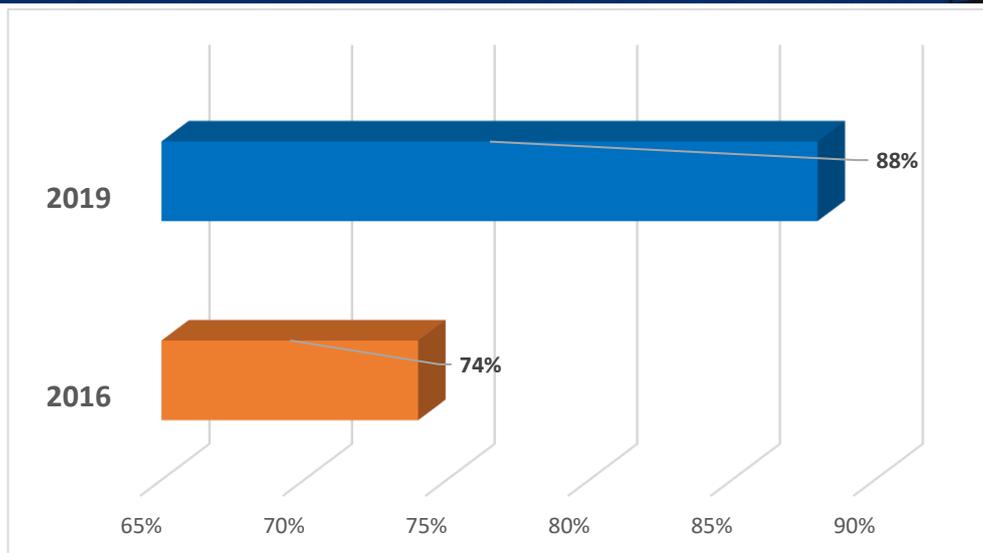


Fonte: Elaboração própria com base em dados coletados pela pesquisa

Os números encontrados desenham um cenário preocupante sob o ponto de vista da população que faz uso do sistema de transporte público municipal. Entre os anos de 2016 e 2019 houve aumento da insatisfação com item estudado de 11% apontando que direta relação de elemento em análise com os anteriores. A evolução dos números aponta uma insatisfação com superlotação dos ônibus relatada em 2016 por 56% dos entrevistados, e, em 2019, o resultado aponta 67% de usuários insatisfeitos com a quantidade de pessoas nos coletivos municipais.

A combinação dos números apontam uma relação desenham um cenário de desconstrução na relação dos usuários com o transporte público contudo na necessidade de obter-se um indicador capaz de sintetizar todo o contexto da prestação deste serviço público fundamental para economia e qualidade de vida da população demandou-se aos usuários o questionamento sobre a relação custo-benefício sob o ponto de vista destes que vivem diariamente a experiência de deslocamento nas vias públicas por meio da frota de ônibus municipal. Os resultados se apresentaram conforme ilustra a figura abaixo:

Figura 4 – Percepção de custo benefício ruim por parte dos entrevistados



Fonte: Elaboração própria com base em dados coletados pela pesquisa

A relação custo-benefício é de suma importância em qualquer relação de consumo pois quando há percepção positiva por parte dos usuários de um determinado serviço ou produto têm-se a perspectiva de consumo maior e crescimento do prestador de serviço no mercado em que atua, na mesma medida os indicadores negativos desta relação pode indicar a necessidade de mudanças na prestação do serviço tal qual ele vem sendo oferecido. Os resultados obtidos indicam um cenário preocupante: em 2016 a relação de custo-benefício ruim foi informada por 74% dos entrevistados e em que pese já ser este um número bastante expressivo ele ainda sofreu um aumento quando analisadas as respostas dos entrevistados em 2019 quando 88% apostam descontentamento com o custo-benefício percebido na utilização do transporte público da cidade.

Por último, cerca de 78% dos entrevistados ainda afirmaram esperar diariamente mais de 1 hora para ter acesso ao serviço, quantificando em tempo a percepção de atraso das linhas explorada nos gráficos apresentados, 97% dos usuários entrevistados afirmaram acreditar que eles também deveriam fiscalizar os serviços, contudo, demonstraram não conhecer os canais oficiais que causassem efetivamente uma verdadeira melhoria. Quando questionados se já haviam participado de alguma audiência pública sobre transporte ou mobilidade, absolutamente todos afirmaram nunca ter participado e nem tomado conhecimento de quando esses debates ocorrem impedindo assim de se fazerem ouvir nos processos decisórios envolvendo o transporte público. No decorrer das pesquisas de campo e na aplicação dos questionários verificou-se que nos pontos não há nenhum painel com informações sobre as linhas existentes, os horários disponíveis e os itinerários dos serviços de transporte. O que

demonstra que além de ser imperativo a criação de canais de comunicação, o município não tem cumprido as exigências da Lei Nacional de Mobilidade Urbana, que exige que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborarem os próprios planos de mobilidade urbana – instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Condicionando que estes planos sejam debatidos com a sociedade, que pode manifestar o que espera, em termos de mobilidade, para o local em que vive, sempre alinhados com os respectivos planos diretores.

Considerações finais

O Brasil é um país desigual e essa iniquidade não é apenas de renda e oportunidades, mas também de acesso aos serviços públicos essenciais. Nos transportes urbanos isso não poderia ser diferente. Os mais pobres têm menor acessibilidade urbana, já que o raio de alcance físico dos equipamentos sociais e oportunidades de trabalho ficam restritos à sua capacidade diária de custeio do transporte coletivo. Se a isso temos que somar os problemas indicados na pesquisa, a sua situação, no caso da cidade de Santos, se torna particularmente difícil. Em outras palavras, constatamos que, na perspectiva dos usuários, não há oferta de transporte em horários diversificados, a tarifa é cara e a qualidade do serviço baixa – o problema se torna mais agudo na periferia metropolitana.

Para alcançarmos um novo modelo nas condições de mobilidade e acessibilidade urbana, acreditamos que se faz necessária uma intensa ação institucional que foque na governança e na participação. Precisamos avançar nos modelos de gestão compartilhada e sobretudo, ir além da noção de democracia representativa e passarmos a exercitar uma democracia participativa, nos moldes da adotada por alguns municípios brasileiros com o orçamento participativo – que se baseia nos seguintes princípios: proximidade com os cidadãos; transparência de informações; escolha de prioridades mediante participação direta e semi-direta da população; partilha nas decisões de poder e cooperação na execução e na fiscalização da implementação destas decisões.

É preciso avançar nos níveis de organização da população, e para que isso aconteça é fundamental avançar na consciência de classes, isto é, em uma verdadeira consciência política das classes populares que são as mais atingidas de forma negativa nesse processo de constante organização e reorganização socioespacial, da qual o sistema de transporte público faz parte. A emancipação das classes populares pressupõe a compreensão do mundo na qual estas se

inserem. Trata-se de um exercício de cidadania, da construção de uma verdadeira cidadania. Nesse sentido, as pesquisas de opinião e avaliação dos usuários, feita de maneira independente, como é o caso da que aqui foi apresentada, é uma peça bastante significativa.

Para finalizar, sabemos que o planejamento e a implementação de um sistema eficiente de transporte público, socialmente direcionado e territorialmente integrado, requer que o mesmo dialogue com outras instancias do planejamento que também fazem parte do seu escopo, tais como o uso e ocupação do solo, a questão habitacional e a geração de emprego e renda. No caso de Santos, o sistema de transporte público também deve considerar sua dimensão metropolitana, de onde provém a maioria dos trabalhadores da cidade. Os desafios, portanto, são enormes, e requerem de uma ampla mobilização social para fazer valer as pautas de uma verdadeira reforma urbana, em que os trabalhadores possam instituir novas formas de urbanização, e melhorar substancialmente suas condições materiais de vida.

Referências

ANTUNES, M. G., & ROMEIRO, T. I. (2016). Avaliação da Qualidade do Serviço do Transporte Público de Ônibus na Cidade de Santos. *Revista Fatec - Zona Sul*, v.3, n.2, 2017, pp.18-39.

BARAT, J. & BATISTA, M. S. N. Transporte público e programas habitacionais. In: *Pesquisa e Planejamento Econômico*, 3, 1973, pp. 375-388.

BRASIL. Secretaria Nacional de transportes e da Mobilidade Urbana União. Política nacional de mobilidade urbana. In: *Diário Oficial da União* de 3 de janeiro de 2012, Brasília, 2012.

CARDOSO, C. E. P. Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2008 (Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social).

CORRÊA, R. L. Reflexões sobre paradigmas, geografia e contemporaneidade. In: *Revista da ANPEGE*, v.7, n.1, 2011, pp.59-65.

CORRÊA, R. L. *O espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 2000.

COSTA, J. E. & SANTOS, V. O transporte coletivo urbano em Aracaju. In: H. M. Araújo, J. W. C. Vilar, L. L. Wanderley e R. M. Souza (Orgs.), *O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju*. São Cristóvão: Deptº de Geografia UFS, 2006.



GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. In: Políticas sociais: acompanhamento e análise, 12, 2006, pp. 242-250.

GUAIUBA, V. Seletivo Santos. Disponível em: <https://www.seletivosantos.com.br/itinerarios>. Acesso em 26/07/2020.

LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

MAGAGNIN, R.C.; SILVA, A.N.R. A Percepção do especialista sobre o tema Mobilidade Urbana. In: Transportes, volume XVI, número 1, 2008, pp. 25-35.

MARICATO, E. O impasse da política urbana no Brasil. Petropolis, RJ: Vozes, 2011.

NETO, O. L. Um novo quadro institucional para os transportes públicos: condição sine qua non para a melhoria da mobilidade e acessibilidade metropolitana. In: E. Santos e J. Aragão (Orgs.). Transporte em tempos de reforma: estudos sobre o transporte urbano. Natal: EDUFRN, 2004.

PEDROSA, R. A. O Sistema de Transporte público da Baixada Santista sob a perspectiva do usuário. Rio de Janeiro: Amcguedes, 2016.

SANTOS, M. Manual de Geografia Urbana. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 232 p.