

PROBLEMAS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP¹.

Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz

Graduada e Mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP). E-mail:
d.dayana@hotmail.com

RESUMO: A mobilidade urbana tem sido alvo de diversos estudos no âmbito da geografia, pois o deslocamento na cidade é um elemento fundamental na busca pela compreensão das dinâmicas que ocorrem no espaço urbano. Nesse contexto, os estudos acerca do transporte público na cidade trazem à discussão a qualidade e eficiência dos sistemas de transporte coletivos como necessários para atender a demanda existente ou atrair novos passageiros. Contudo, diversos estudos apresentam que no Brasil, o sistema de transporte coletivo passou por um processo de desvalorização acompanhado pela hegemonia do transporte individual, o que colaborou para o surgimento de diversos problemas. Tais problemas possuem impactos negativos nos níveis de acessibilidade e mobilidade dos passageiros, tornando assim, o deslocamento pela cidade menos eficiente. O objetivo desse artigo é pontuar e discutir acerca dos problemas relacionados ao transporte público coletivo, através do estudo de caso de Presidente Prudente, a fim de detectar quais são as implicações desses problemas no cotidiano dos passageiros. Para tanto, utilizamos como recurso a realização de trabalho de campo a partir da realização de entrevistas com passageiros do transporte público coletivo de Prudente. As entrevistas nos auxiliaram a pontuar os dez principais problemas enfrentados pelos passageiros ao utilizar o serviço de transporte público coletivo na cidade, os quais são importantes não só para compreender a questão da mobilidade urbana em Presidente Prudente, como também em outras cidades brasileiras que vivenciam problemas comuns.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Transporte público coletivo; Presidente Prudente

PROBLEMS OF COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORTATION IN PRESIDENTE PRUDENTE - SP

ABSTRACT: The urban mobility has been target of many studies of the geography, because the displacement in the city is a fundamental element in the quest for understanding the dynamics

¹ Este artigo está relacionado à pesquisa de mestrado concluída em 2012, financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

that occur in urban space. In this context, the studies about the public transportation in the city make the discussion about the quality and efficiency of system collective of transportation as needed to meet demand or to attract new passengers. However, many studies in Brazil defending that the system collective of transportation has a process of devaluation accompanied by the hegemony of individual transportation, what helped for the upraise of many problems. This problems has negative impacts at the accessibility and mobility at the passengers making the displacement less efficiency. The objective this work is to think and discussing about the problems of the public collective transportation, through the case of Presidente Prudente, for understand what is the results this problems in the quotidian of passengers. For this, we used as recourse the fieldwork where we making interviews with passengers of public collective transportation in Prudente. The interviews helped them to think the ten problems mains that the passengers have when using the public collective transportation in the city, the problems isn't important just for understand the question of urban mobility in Presidente Prudente, it is also important for understand the problems common of other cities.

Key Words: Urban Mobility; Public Collective Transportation; Presidente Prudente

1- INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem sido alvo de diversos debates acadêmicos. Um dos principais focos do debate é a discussão acerca da qualidade dos transportes públicos, já que alguns autores apontam o investimento no transporte coletivo como um avanço importante rumo à minimização dos problemas relacionados ao trânsito.

Contudo, em muitas cidades brasileiras, como no caso da cidade de Presidente Prudente (localizada no oeste do estado de São Paulo), o investimento no transporte público coletivo fica aquém de atender as necessidades dos passageiros, os quais passam a enfrentar alguns problemas característicos desse modal.

Um agravante é que apesar do sistema de transporte coletivo ser de responsabilidade do poder público municipal, na maior parte das cidades brasileiras, esse sistema é gerido por empresas privadas em regime de permissão ou concessão, as quais representam interesses divergentes do interesse público devido à busca pela lucratividade.

O embate entre o interesse público e o interesse privado é evidente na gestão dos transportes. Por um lado, enquanto há incentivos para a aquisição de veículos (a queda do Imposto sobre Produtos Industrializados, por exemplo) parece haver também uma preocupação com o transporte coletivo, contudo ainda há muito para avançar, já que os sistemas de transporte

público coletivo apresentam diversos problemas que acarretam em dificuldades no alcance aos destinos desejados, ou seja, na acessibilidade (VASCONCELLOS 2001).

No presente artigo iremos pontuar alguns problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo, tendo como base o estudo de caso da cidade de Presidente Prudente, os quais são comuns aos problemas enfrentados por passageiros de outras cidades brasileiras, visto que as causas de tais problemas se assemelham. A identificação das causas dos problemas auxilia na busca pela melhoria do sistema de transporte público coletivo nas cidades, e consequentemente da mobilidade dos passageiros.

2- OS PRINCIPAIS PROBLEMAS ENFRENTADOS PELOS PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP.

Dentre os problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente, procuramos pontuar os problemas mais evidentes durante pesquisa de campo. Para tanto, realizamos três etapas:

- A primeira etapa do trabalho de campo consistiu em entrevistas com representantes de órgãos públicos que estão ligados ao planejamento dos transportes na cidade, bem como percurso na cidade utilizando diversas linhas do transporte coletivo e observação das infraestruturas do sistema de transportes. Tal etapa ocorreu nos anos de 2011 e 2012.
- A segunda etapa do trabalho de campo esteve relacionada a aplicação de questionários a fim de identificar a avaliação dos mesmos em relação ao transporte público coletivo. Essa etapa foi realizada entre 28 de novembro de 10 de dezembro de 2011, 741 passageiros responderam o questionário. A pesquisa foi realizada nos pontos de ônibus de maior fluxo da cidade.
- A terceira etapa do trabalho de campo consistiu em entrevistas a fim de qualificar os questionários respondidos. Nessa terceira etapa participaram da pesquisa trinta e dois passageiros, residentes em diferentes bairros da cidade, a fim de verificar espacialmente quais as variações acerca da opinião do transporte público coletivo, de acordo com o

bairro de residência do passageiro, com a renda e com os motivos de viagem. Essa etapa foi realizada entre os dias 4 a 26 de junho de 2012.

A partir das entrevistas e análise dos questionários foi possível pontuar alguns dos principais problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente, consideramos que esses problemas possam ser encontrados ainda, em outras cidades brasileiras, porque eles são resultado de problemas relacionados à gestão do transporte público coletivo (OLIVEIRA CRUZ, 2012).

Nos tópicos posteriores pontuamos os dez principais problemas enfrentados pelos usuários do serviço de transporte público coletivo em Presidente Prudente, apresentando quais são os rebatimentos deles na mobilidade dos passageiros.

2.1- MÁ DISTRIBUIÇÃO DOS PONTOS DE ÔNIBUS

A má distribuição dos pontos de ônibus em Presidente Prudente é caracterizada pela proximidade entre os pontos de ônibus em algumas vias e o distanciamento deles em outras, fazendo com que o usuário tenha que percorrer um trajeto maior a pé para utilizar o serviço de transporte e para alcançar o destino desejado.

A má distribuição dos pontos de ônibus afeta (mesmo que indiretamente) a microacessibilidade do passageiro (VASCONCELLOS, 2001), já que o tempo de deslocamento a pé entre o ponto de partida e o ponto de ônibus, resultando assim em maior tempo total para alcançar o destino desejado.

2.2- INEXISTÊNCIA DE PONTOS DE ÔNIBUS

A inexistência de pontos de ônibus também é outro problema enfrentado pelos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente porque em alguns locais não há marcação ou sinalização de parada de ônibus, fazendo com que os passageiros que não utilizam frequentemente o transporte público coletivo na cidade tenham dificuldade em fazê-lo.

Em outros pontos existe a marcação ou sinalização de parada, todavia, na maior parte das vezes não existe infraestrutura necessária para atender os passageiros.

O estabelecimento de pontos de parada adequados e bem distribuídos é fundamental para o bom funcionamento do transporte público coletivo, porque através deles o passageiro pode embarcar e desembarcar com maior segurança e rapidez próximo aos destinos desejados. Por isso

Los itinerarios seguidos por los transportes públicos y sus puntos de parada, deben hallarse despejados para que puedan circular y detenerse para dejar y tomar viajeros sin obstáculos y con toda seguridad. Esa es una condición esencial de la fiabilidad del servicio ofrecido (CABELLO e BORTOLÓ, 1998, p. 14).

O que não ocorre nos pontos de ônibus das figuras 1 e 2, cuja infraestrutura é precária. Os pontos de ônibus apresentados estão localizados próximos a terrenos baldios, não possuem assentos ou cobertura, estão em áreas de pouca visibilidade e não contam com a guia da calçada rebaixada, deixando de atender as pessoas com restrição de mobilidade, ao contrário do que regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana.



Figura 1: Ponto de ônibus localizado na Rua São João Batista, bairro Vila Nova Prudente na cidade de Presidente Prudente/SP.

Fonte: Autor, 2012.



Figura 2: Ponto de ônibus localizado na Rua Alvino Gomes Teixeira, próximo ao bairro Parque Alexandrina na cidade de Presidente Prudente/SP.

Fonte: Autor, 2012.

Em entrevista, a cadeirante, de 38 anos, dona de casa e residente no Bairro Parque Alexandrina declarou que um dos principais problemas enfrentados por ela ao realizar os deslocamentos é a falta de pontos de ônibus adaptados porque, segundo ela, muitos não possuem guia rebaixada, tornando o acesso a eles difícil. Outro agravante para a cadeirante é o fato de não haver ônibus adaptados que atendem o bairro em que reside (Parque Alexandrina), por isso resta à entrevistada percorrer um trajeto de vinte minutos até o ponto de ônibus, no qual utiliza a linha Brasil Novo-COHAB.

2.3- TEMPO DE ESPERA ENTRE UM ÔNIBUS E OUTRO

O longo tempo que o usuário do transporte público coletivo espera entre um ônibus e outro se deve aos longos trajetos que as linhas apresentam e ao número de veículos que operam em cada linha, que segundo a Secretaria Municipal de Assuntos Viários (SEMAV), cada linha conta com dois veículos, que fazem o trajeto de ida e volta das linhas, sendo que existem ainda

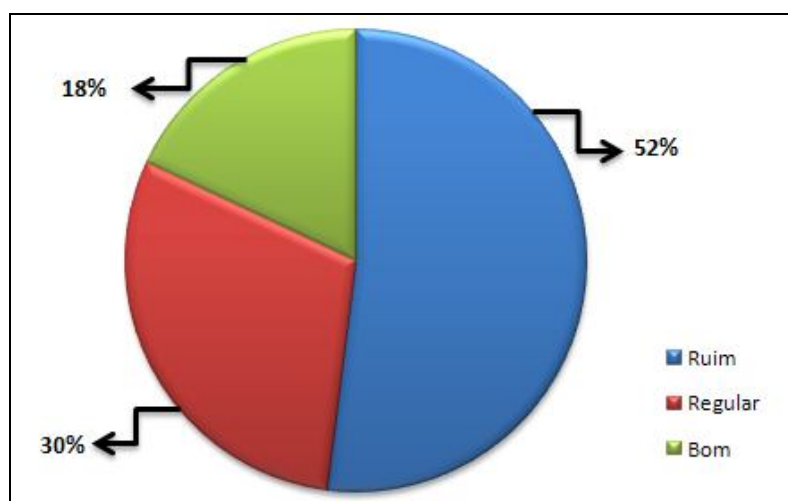
outros veículos que ficam à disposição para troca de turnos ou quebra de veículos.

A quantidade de veículos por linha em Presidente Prudente é pequena, o que adicionado aos longos trajetos gera, conseqüentemente, um longo tempo de espera entre um ônibus e outro no ponto. A frequência das linhas é um aspecto-chave no sistema de transportes porque ela proporciona maior facilidade no deslocamento. Com linhas pouco frequentes e itinerários muito longos há maior dificuldade do passageiro no acesso aos destinos desejados.

A espera no ponto de ônibus não é o único problema, de acordo com Cocco (2011), no ano de 2010, a maior parte das linhas de ônibus em Presidente Prudente demoravam entre 25 e 40 minutos para realizar o percurso centro-bairro.

Quando perguntados a respeito do intervalo entre um ônibus e outro, 52% dos passageiros disseram que ele é ruim (devido a demora entre um ônibus e outro); 30% dos passageiros afirmaram que o intervalo entre os ônibus é regular; e 18% que o intervalo entre os ônibus é bom, conforme exposto no Gráfico 1.

Gráfico 1: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre o intervalo entre um ônibus e outro em Presidente Prudente, 2011.



Fonte: Autor, 2012.

Em entrevistas, passageiros relataram que a espera entre um ônibus e outro fica ainda maior no final de semana e feriados, período em que os horários das linhas se modificam, aumento o intervalo de espera no ponto de ônibus.

Um importante passo para melhorar os índices de contentamento entre o intervalo dos ônibus uma saída seria além da diminuição dos horários, o aumento na frota de veículos porque isso resultaria em mais ônibus disponíveis para circular, e também a reorganização dos trajetos.

2.4- TRAJETOS LONGOS

Os longos trajetos realizados pelos ônibus do transporte público coletivo se devem aos trajetos tortuosos e ao fato de que com o passar do tempo ao invés do surgimento de novas linhas, as linhas existentes tiveram seus trajetos ampliados².

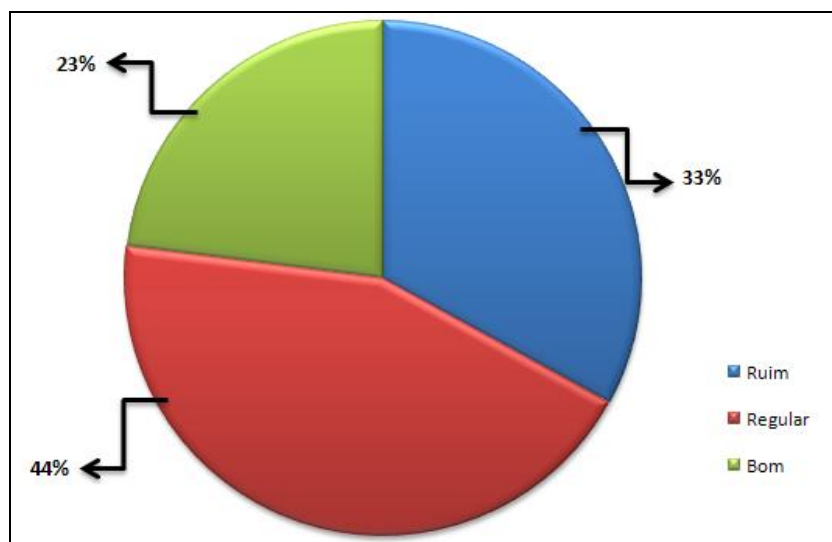
Atualmente, a responsabilidade pelo planejamento das linhas é da Secretaria Municipal de Assuntos Viários (SEMAV) juntamente com as empresas que operam o serviço na cidade (TCPP – Transporte coletivo Presidente Prudente Ltda e Pruden Express), contudo não existem pesquisas que auxiliem no planejamento das linhas na cidade tornando difícil minimizar os problemas que resultam na ineficiência de algumas linhas (SPERANDIO, 1992).

A prática de ampliação das linhas de ônibus resulta em maior tempo de permanência do passageiro dentro do veículo e contribui para o aumento do custo do transporte, o que ocorre devido a queda no Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), levado em conta no cálculo da passagem, o qual apresenta o número de passageiros transportados por quilômetro. Ou seja, quando o trajeto de uma linha é ampliado conseqüentemente o veículo percorrerá maior distância, contribuindo assim com a queda no número de passageiros por quilômetro, quanto menor for o índice, maior é o custo da linha, que é por sua vez incluído no preço da tarifa paga pelo passageiro.

² Uma das três primeiras linhas de Presidente Prudente, denominada Vila Furquim – Cemitério, já apresentava um trajeto tortuoso, na tentativa de contemplar diferentes bairros da cidade. De acordo com Sperandio (1992) essa linha começou a ser operada pela Empresa de Transporte Coletivo Brasília S/A em 1961, sendo regulamentada em 1963. Com base no estudo de Sperandio (1992) é possível afirmar que algumas linhas que operavam no ano de 2011 foram pouco alteradas se levarmos em conta o trajeto original que foram criadas, são exemplos as seguintes linhas: Vila Geni – Jardim Icarai (criada em 1977), Cecap – Centro (criada em 1981), Vila Aurélio – Águas Quentes (criada em 1983), Jardim Jequitibás – Jardim Inocop (criada em 1982), Jardim Mediterrâneo – Jardim Itapura (criada em 1989), Brasil Novo – Distrito Industrial (1992), e Centro – Ana Jacinta (criada em 1992) (SPERANDIO, 1992).

Conforme o gráfico 2, ao serem questionados sobre o trajeto feito pelos ônibus, a maior parte dos passageiros que fizeram parte da pesquisa demonstraram-se descontentes (44% responderam regular e 33% ruim), contrariando 23% que qualificaram os trajetos como bom.

Gráfico 2: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente sobre o trajeto feito pelo ônibus, 2011.



Fonte: Autor, 2012.

Visando a melhoria nos índices de contentamento, o poder público poderia pressionar as empresas a partir de exigências firmadas na legislação e de uma fiscalização mais eficaz. Neste caso, há importância de uma avaliação de desempenho operacional das empresas operadoras do transporte público coletivo na cidade, conforme destacou Farret (1984) ser fundamental para o funcionamento do sistema de transporte nas comunidades urbanas.

2.5- LOTAÇÃO DOS ÔNIBUS

A lotação colabora com a queda nos padrões de conforto dos passageiros, devido à quantidade de passageiros por veículo. Em Presidente Prudente a lotação é o maior motivo de reclamação dos passageiros do transporte público coletivo, contudo outros ônibus só são

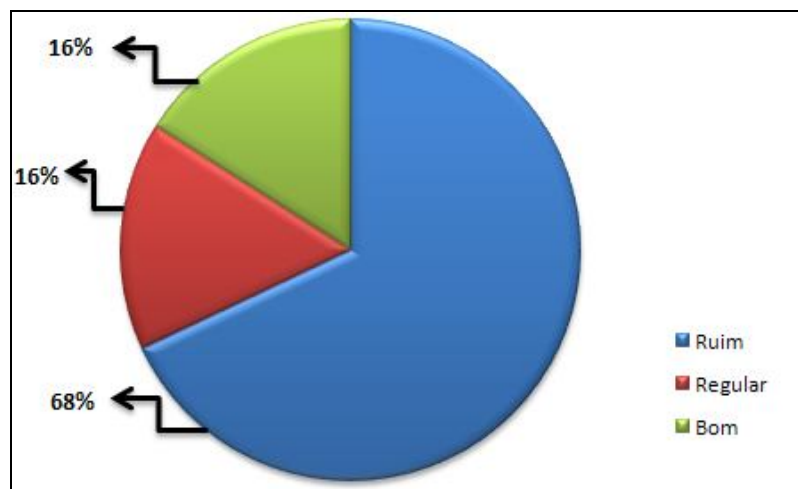
inseridos na linha em horários de maior lotação quando as reclamações são frequentes³.

Contudo, em entrevistas, passageiros do transporte público coletivo afirmaram que raramente essa medida é tomada, permanecendo assim, a insatisfação dos passageiros com a quantidade de passageiros por veículo, que segundo eles – os passageiros – é excessiva, sobretudo nas linhas que atendem os bairros Ana Jacinta, vale Verde, Jardim Itapura I, Parque Cedral, Vila Furquim e Santa Mônica⁴.

A realização de pesquisas de origem e destino é um passo importante para minimização dos problemas de locação pois permitem redistribuir os veículos ao longo do dia de acordo com a necessidade de deslocamento dos passageiros. A ausência de tais pesquisas demonstra a fragilidade no planejamento de transportes, conforme aponta Fensterseifer (1986).

Em pesquisa, apenas 16% dos passageiros consideram boa a quantidade de passageiros por ônibus, enquanto 68% afirmaram que ela é ruim (inadequada com muitos passageiros por veículo) e 16% consideram regular (Gráfico 3).

Gráfico 3: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre a quantidade de passageiros por ônibus em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Autor, 2012.

³ Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011.

⁴ Entrevistas com passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente.

Observamos em trabalho de campo que a maior parte dos passageiros que consideram boa a quantidade de passageiros por ônibus, utilizam o serviço fora dos horários de pico, e que na maior parte dos casos atendem aos bairros Cecap, Vila Furquim, Brasil Novo e Centro⁵.

2.6- ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS ÔNIBUS

Em algumas linhas do transporte público coletivo de Presidente Prudente, o estado de conservação dos ônibus é ruim, um exemplo em 2011 é o veículo que atende a linha São Matheus – Terminal urbano (figura 3). É possível encontrar alguns veículos em estado de conservação semelhante (sem estofados, sujos, sem manutenção, aparentemente velhos). Apesar da existência de veículos com características parecidas, a Secretaria Municipal de Assuntos Viários admite periodicamente fiscalizar as empresas para detectar possíveis problemas na conservação dos veículos⁶.

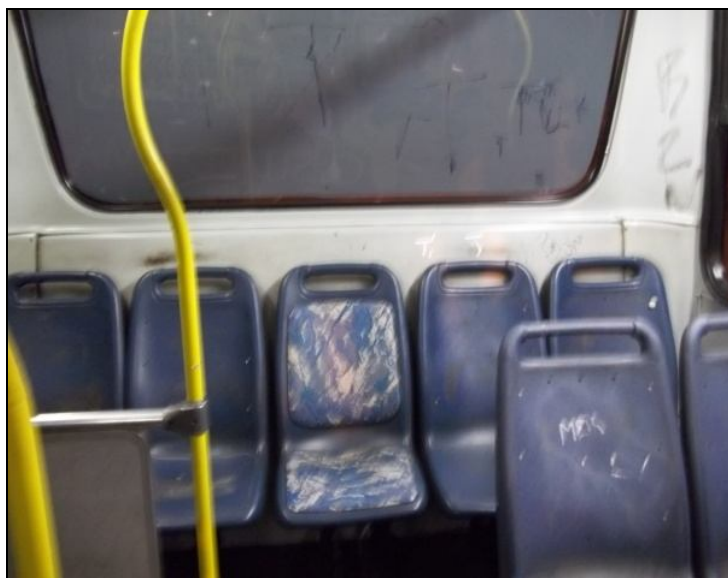


Figura 3: Assentos do ônibus que opera na linha São Matheus pela empresa Prudent Express em Presidente Prudente.

Fonte: Autor, 2012.

⁵ Entrevistas com passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente.

⁶ Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011.

A conservação dos veículos não está apenas associada a "estética" do veículo, mas também a manutenção e revisão do veículo. A falta de manutenção dos veículos foi ressaltada por alguns passageiros que relataram interrupção do itinerário devido à quebra do veículo⁷. Contudo, a maior parte dos passageiros considera a conservação dos ônibus boa (57%), enquanto 15% dos passageiros afirmam ser regular, e 28% ruim. Mas, ao analisarmos os argumentos dos passageiros, observamos que alguns passageiros que analisaram a conservação dos veículos como boa, afirmaram ainda, que houve uma melhora no estado de conservação em relação aos anos anteriores, o que nos leva a concluir que nem todos os passageiros que consideram boa a conservação dos ônibus tem como referência o serviço oferecido, mas uma comparação com o estado anterior dos veículos.

2.7- CUSTO DA PASSAGEM

A política tarifária é de responsabilidade do poder público municipal, ela deve ser orientada a fim de alcançar a melhoria na qualidade do serviço (Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012).

De acordo com o inciso I, do art. 37 do Plano Diretor de Presidente Prudente, a tarifa do transporte público coletivo deve condizer com o poder aquisitivo da população. Em 2013, a passagem em Prudente custa R\$ 2,60 para os passageiros que pagam a passagem em dinheiro e R\$ 2,50 para os passageiros que pagam a passagem com o cartão. É importante lembrar que essa diferença no preço da tarifa só ocorreu no último aumento da passagem (2013), os aumentos anteriores previam a mesma tarifa independente da forma de pagamento.

Para Mello (1986), a política tarifária reúne disputa de interesses em que cabe ao município administrar conflitos entre eles, que giram em torno da compatibilização da tarifa com o poder aquisitivo da população, ao mesmo tempo em que há pressão por parte das empresas para alcance dos lucros.

Para calcular o preço da tarifa leva-se em conta o cálculo realizado entre o custo total

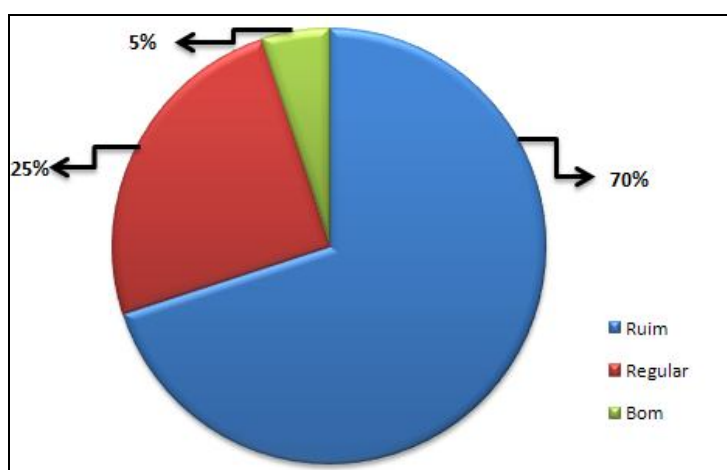
⁷ Entrevista com passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente.

para manutenção do sistema de transportes e o número de passageiros pagantes, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2008). Neste contexto, é importante ressaltar que no cálculo estão incluídos também os passageiros beneficiados pelo desconto ou isenção do preço da tarifa integral. Ou seja, o preço da passagem é rateado entre os que pagam o valor integral da passagem.

Na cidade de Presidente Prudente pessoas com deficiência, idosos e estudantes possuem isenção da tarifa. No caso dos estudantes de escolas particulares, universitários ou de escolas públicas que residem em bairros distantes de suas residências por opção há ainda o desconto de 50% da passagem. O problema é que o desconto ou isenção da passagem para os estudantes é permitido apenas no período de aulas, ou seja, se o estudante está matriculado em uma instituição de ensino à tarde não pode utilizar o transporte coletivo com desconto no período matutino ou noturno, o que dificulta a participação dos mesmos em atividades complementares e culturais.

Durante trabalho de campo, apenas 5% afirmaram ser bom o preço da passagem do transporte coletivo de Presidente Prudente, enquanto a grande parte deles (70%) consideram ruim, ou regular (25%), conforme apresenta o Gráfico 4.

Gráfico 4: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre o preço da passagem de ônibus em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Autor, 2012.

Dos entrevistados, os passageiros que informaram residir nos bairros mais distantes da cidade e que utilizavam o transporte coletivo para o maior número de atividades reclamaram mais acerca do preço da passagem, sobretudo os que, nos fins de semana também utilizavam o serviço. Segundo esses passageiros o preço da passagem é alto em comparação ao serviço que é oferecido.

Os passageiros que informaram arcar com os custos da passagem de outros membros da família, ao realizar deslocamentos nos fins de semana por motivos de cultura, visita a amigos e parentes, lazer, e culto religioso nos fins de semana, mostraram-se mais descontentes devido ao alto custo necessário para realizar tais viagens. Alguns passageiros admitiram substituir algumas viagens devido ao custo da passagem, como por exemplo deixar de visitar amigos e parentes para fazer atividades em casa ou no próprio bairro.

2.8- INTEGRAÇÃO

Na cidade de Presidente Prudente 22% dos passageiros do transporte coletivo realizam a integração (COCCO, 2011), mas não existem terminais de integração, os terminais da cidade se limitam a pontos de embarque e desembarque⁸. Como os terminais não desempenham a função de integração não há direcionamento dos fluxos para os terminais, o maior ponto de atração dos fluxos na cidade de Presidente Prudente é a Praça Monsenhor Sarrion devido a proximidade com o centro da cidade.

A integração pode ser feita dentro do ônibus apenas por quem utiliza cartão de passagem, ou seja, os que pagam a passagem em dinheiro não conseguem usufruir do benefício.

Em 2003, o tempo para realizar da integração em Presidente Prudente passou a ser de noventa minutos nos fins de semana e feriados (quando o ônibus em que a integração será

⁸ Existem dois terminais em Presidente Prudente. O primeiro terminal urbano está localizado na Avenida Brasil próximo ao Terminal Rodoviário, o segundo terminal, está localizado na Avenida Tancredo Neve, na zona leste da cidade. Além dos dois terminais citados há previsão de construção de um terceiro terminal na Avenida Manoel Goulart, próximo ao Cristo, bem como outro na zona norte da cidade, próximo aos bairros Humberto Salvador e Brasil Novo, contudo este último ainda não tem previsão para construção (Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011)

realizada não esteja indo para o mesmo destino do primeiro)⁹, mas foi em 2009 que esse tempo de integração (noventa minutos) foi ampliado para todos os dias da semana. Todavia, alguns passageiros argumentam que esse tempo é insuficiente dependendo das linhas necessárias para realizar a integração¹⁰, o que demonstra certa fragilidade do sistema de transporte coletivo que não está planejado para atender diversas possibilidades de deslocamento.

2.9- INFORMAÇÃO

A falta de informação é um problema que torna o sistema de transporte público coletivo menos ágil. Na cidade de Presidente Prudente não existe um sistema unificado de informação a respeito do transporte coletivo, as informações são dadas por telefone, sendo que as empresas são responsáveis por informar acerca das linhas que opera (horários, itinerários, integração etc). O grande problema é que na cidade não existem outros meios de obter informação além do telefone, nem mesmo os pontos de ônibus contam com placas indicativas a respeito dos horários.

Apesar da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012) determinar que o passageiro deve ser informado de maneira gratuita e acessível sobre os pontos de embarque e desembarque, tarifa, horários, itinerários, e integração do transporte público coletivo com outros modais, na cidade de Presidente Prudente os serviços de informação pelo telefone são insuficientes.

Algumas informações importantes como mudanças de horários, veículos (ônibus por micro-ônibus) e itinerários são avisadas previamente apenas dentro dos veículos que operam na linha cuja alteração será realizada, ou seja, os passageiros que não utilizam o serviço regularmente ficam sem informação. Pallmann (et al, 1983) defende que o aperfeiçoamento do

⁹ Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011.

¹⁰ O professor de música de 19 anos, residente no Jardim São Paulo admitiu que para alguns destinos é preferível realizar a segunda parte do trajeto à pé, ao invés de realizar a integração. O mesmo caso se aplica a professora de 37 anos, residente no Jardim Guanabara, que enfrenta dificuldades para realizar deslocamentos com motivo de estudo, com destino ao Bairro Limoeiro. O fato se dá devido ao horário dos ônibus que não possibilitam a realização eficiente da integração (Entrevista com passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente). Além dos relatos apresentados em entrevistas, o estudo de Cocco (2011) também apresenta a integração como um dos principais problemas do transporte público coletivo de Presidente Prudente.

sistema de informação pela empresa operadora do serviço sob a fiscalização do poder público visando a melhoria do transporte coletivo no intuito de atender o passageiro de forma mais eficiente.

2.10- CONDUÇÃO DOS VEÍCULOS E PADRÃO DE CONFORTO

Além dos problemas anteriores apresentados neste artigo a falta de preparo dos profissionais das empresas Pruden Express e TCPP que operam o transporte coletivo em Presidente Prudente para atender os passageiros e o padrão de conforto ao utilizar os ônibus são alvo de insatisfação dos usuários.

A satisfação dos passageiros com o padrão de conforto do transporte público coletivo pode ser melhorada a partir de investimentos nos veículos, tornando-os mais confortáveis a partir de melhorias na ventilação, iluminação e manutenção dos veículos, conforme defende Pallmann (et al, 1983). Em Presidente Prudente devido as características do clima, em períodos de lotação, o calor torna a permanência dentro do veículo ainda mais difícil.

Os entrevistados que possuem restrição de mobilidade (gestantes, idosos, cadeirantes, etc.) reclamaram ainda da falta de preparo dos profissionais ao atender tal público.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do estudo de caso do transporte público coletivo de Presidente Prudente é possível compreender que os problemas relacionados ao serviço de transporte não estão limitados à infraestrutura, pois tem em sua origem a fragilidade no planejamento dos transportes.

Um primeiro aspecto a ser ressaltado é a falta de pesquisas de origem-destino na cidade, pois elas auxiliariam no levantamento dos problemas e de possíveis medidas para minimizá-los. A pesquisa de campo é um elemento fundamental no planejamento dos transportes, bem como uma ferramenta primordial no auxílio à fiscalização, já que os resultados ajudam a concluir se o sistema está ou não operando de maneira eficiente.

No que tange aos problemas neste artigo destacados, enfatizamos ainda a importância de investimento em tecnologia no sistema de transporte. A tecnologia a que me refiro não deve ser limitada apenas ao sistema de informação (site, mapas digitais, painéis interativos etc), mas deve compreender também os veículos, a fiscalização, a integração, enfim todo o sistema de transporte coletivo.

A falta de investimento é um problema que denuncia a fragilidade no planejamento e gestão dos transportes. A responsabilidade sobre a gestão e planejamento dos transportes é do poder público municipal. Quando não há investimento necessário no setor de transportes, os resultados sobre a mobilidade dos passageiros são diretos, a dificuldade no acesso aos veículos, a informação e infraestruturas do sistema de transportes, tornam o acesso não só ao serviço, mas ao deslocamento na cidade difícil, o que colabora com a desigualdade no consumo do espaço geográfico.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos**. NTU: Brasília. Agosto, 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2012.

CABELLO, D. F; BORTOLÓ, G. M. **El transporte em la ciudad**. Revista Eletrónica de Geografía y ciencias sociales, n. 87, p. 1-18, maio de 1998.

COCCO, R. G. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente**. 2011, 265 f. Dissertação (mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

FENSTERSEIFER, J. E. **Eficiência e eficácia no transporte urbano**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 9, n. 34, p. 7-24, dezembro de 1986.

MELLO, José Carlos. **O transporte nas cidades ante a crise econômica**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 8, n. 31, p. 73-92, março de 1986

OLIVEIRA CRUZ, D. A. M. de. **Transporte público coletivo em Presidente Prudente: planejamento, mobilidade e acessibilidade no consumo do espaço urbano.** 2012. 171 f. Dissertação (mestrado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PALLMANN, W; PFUND, C; ERNST, M. **Os objetivos dos transportes públicos urbanos.** Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 6, n. 21, p. 9-22, setembro de 1983.

SPERANDIO, A. M. **O poder público, o capital local e a estruturação do sistema de transporte coletivo urbano em Presidente Prudente.** 1992. 75 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.