UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – UNESP
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – FCT
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG

DAYANA APARECIDA MARQUES DE OLIVEIRA CRUZ

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP: PLANEJAMENTO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO CONSUMO DO ESPAÇO URBANO.

PRESIDENTE PRUDENTE
2012

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – UNESP
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – FCT
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG

DAYANA APARECIDA MARQUES DE OLIVEIRA CRUZ

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP: PLANEJAMENTO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO CONSUMO DO ESPAÇO URBANO.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho FCT/UNESP – Presidente Prudente, sob financiamento da Fundação de Amaro à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP (Processo nº 2010/02323-3) e orientação do Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

PRESIDENTE PRUDENTE

2012

Cruz, Dayana Aparecida Marques de Oliveira.
C961t Transporte público coletivo em Presidente Prudente : planejamento, mobilidade e acessibilidade no consumo do espaço urbano / Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz. - Presidente Prudente : [s.n], 2012
171 f.

Orientador: Márcio Rogério Silveira
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

Inclui bibliografia

1. Transporte público coletivo. 2. Mobilidade. 3. Acessibilidade. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.

Ficha catalográfica elaborada pela Seção Técnica de Aquisição e Tratamento da Informação – Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação - UNESP, Câmpus de Presidente Prudente.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Campus de Presidente Prudente

BANCA EXAMINADORA

PROF. DR. MÁRCIO ROGERIO SILVEIRA
ORIENTADOR

PROF. DR. EVERALDO SANTOS MELAZZO
(FCT/UNESP)

PROF. DR. ROBERTO FRANCA DA SILVA JUNIOR
(UNILA)

DAYANA APARECIDA MARQUES DE OLIVEIRA CRUZ

Presidente Prudente (SP), 16 de outubro de 2012.

RESULTADO: APROVADO

Faculdade de Ciências e Tecnologia
Seção Técnica de Pós-Graduação
Rua Roberto Simonsen, 305 CEP 19060-900 Presidente Prudente SP
Tel 18 3229-5417 fax 18 3223-4519 posgrad@fct.unesp.br

Aos meus pais, **Bernardo de Oliveira e Maria A. M. de Oliveira.**

Ao meu esposo, **Fernando Vieira da Cruz**.

Agradecimentos

A Deus, por me permitir viver mais uma conquista.

Aos meus queridos pais, Bernardo de Oliveira e Maria A. M. de Oliveira, pelos exemplos de vida, pelos conselhos, pela simplicidade, pelas conversas, pelo apoio incondicional...

Ao meu amado esposo, Fernando Vieira da Cruz, pela compreensão, pela cumplicidade, pela amizade, e pelo companheirismo que sempre faz a diferença.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pelo financiamento da pesquisa, através da bolsa concedida.

Aos professores Dr. Roberto França Júnior e Dr. Everaldo Melazzo.

Aos membros do GEDRI, em especial ao Dr. Márcio Rogério Silveira (orientador).

A todos os colegas e amigos que fiz na FCT/UNESP, desde a graduação até o mestrado.

A todas as pessoas que tive a oportunidade de entrevistar, em especial ao secretário de planejamento de Presidente Prudente, Laércio Alcântara, e a assistente administrativo Lúcia Helena Mendonça, da Secretaria Municipal de Assuntos Viários de Presidente Prudente.

SUMÁRIO

Índice.....8
Índice de figuras.....10
Índice de fotos.....10
Índice de mapas.....11
Índice de gráficos.....11
Índice de tabelas.....12
Resumo.....13
Abstract.....14
Introdução.....15
Capítulo I.....21
Capítulo II.....42
Capítulo III.....69
Capítulo IV.....106
Considerações finais.....155
Referências bibliográficas.....160
Anexos.....165

ÍNDICE

Introdução.....15

CAPÍTULO I: O ESPAÇO DESIGUAL E OS IMPACTOS NA ACESSIBILIDADE FRENTE À LÓGICA CAPITALISTA DE PRODUÇÃO, DISTRIBUIÇÃO, TROCA E CONSUMO.....21

1.1 Produção, distribuição, troca e consumo na cidade.....21

1.2 Os meios de consumo coletivos e o investimento público.....32

1.3 O consumo desigual do espaço.....38

1.4 Considerações finais do capítulo I.....40

CAPÍTULO II: PLANEJAMENTO URBANO E ACESSIBLIDADE: AGENTES, RELAÇÕES E INTERESSES EM PRESIDENTE PRUDENTE.....42

2.1 Presidente Prudente e os agentes produtores do espaço urbano.....42

2.2 Planejamento urbano, planejamento de transportes e o Ministério das Cidades.....46

2.3 As determinações e as contradições da Lei Complementar n° 151/2008.....54

2.4 Considerações finais do capítulo II.....67

CAPÍTULO III: ACESSIBILIDADE E O SISTEMA VIÁRIO EM PRESIDENTE PRUDENTE.....69

3.1 A acessibilidade via transporte público coletivo.....69

3.2 Sistema viário e acessibilidade em Presidente Prudente.....79

3.3 A localização dos equipamentos coletivos e a acessibilidade em Presidente Prudente.....95

3.4 Considerações finais do capítulo III.....104

CAPÍTULO IV: ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE EM PRESIDENTE PRUDENTENTE E OS PROBLEMAS ENFRENTADOS PELOS PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.....106

4.1 A escolha pelo transporte individual e o transporte público coletivo.....106

4.2 Os deslocamentos via transporte público coletivo em Presidente Prudente.....114

4.3 Os problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente.....124

4.3.1 Má distribuição dos pontos de ônibus.....125

4.3.2 Inexistência de ponto de ônibus.....126
4.3.3 Longo tempo de espera entre um ônibus e outro.....129
4.3.4 Trajetos longos.....132
4.3.5 Lotação dos ônibus.....134
4.3.6 Má conservação dos ônibus.....136
4.3.7 Custo da passagem.....139
4.3.8 Dificuldades na integração.....147
4.3.9 Falta de informação.....150
4.3.10 Condução dos veículos e padrão de conforto.....152
4.3.11 Considerações finais do capítulo IV.....153

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....155

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....160

ANEXOS.....165

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Localização de Presidente Prudente/SP.....17

Figura 2: Localização do vazio urbano entre os bairros Parque São Lucas e Jardim Iguaçu em Presidente Prudente 57

Figura 3: Localização do residencial Anita Tiezzi e do Cemitério parque da Paz em Presidente Prudente 58

Figura 4: Equipamentos localizados na zona leste de Presidente Prudente.....83

Figura 5: Mosaico de fotos dos equipamentos importantes localizados na zona sul de Presidente Prudente 89

Figura 6: Mosaico dos estabelecimentos localizados no sudoeste de Presidente Prudente.....91

Figura 7: Equipamentos localizados na zona oeste de Presidente Prudente.....93

Figura 8: Localização dos terminais urbanos e da rodoviária de Presidente Prudente 148

ÍNDICE DE FOTOS

Foto 1: Obra de interligação da Vila Iti e Vila Verinha à Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente, 2011.....63

Foto 2: Interligação da Vila Iti e Vila Verinha à Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente, 2012.....63

Foto 3: Reforma para adaptação do calçadão de Presidente Prudente, 2011 76

Foto 4: Parte do calçadão após reforma para adaptação em Presidente Prudente, 2011.....76

Foto 5: Terminal Urbano “Desportista Emídio Lopes de Souza – TUTA”, na Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente 82

Foto 6: Praça Monsenhor Sarrion, em Presidente Prudente 87

Foto 7: Prolongamento da Avenida Coronel José Soares Marcondes em Presidente Prudente89

Foto 8: Avenida João Gomes, em frente ao Balneário da Amizade em Presidente Prudente ..91

Foto 9: Unidade Básica de Saúde Dr. Otelo Milani Júnior (COHABão).....92

Foto 10: Parque da Juventude e da Longevidade localizado na Avenida Jacinta em Presidente Prudente 92

Foto 11: Construção do Parque da Juventude e da Longevidade, próximo a Avenida Ana Jacinta em Presidente Prudente.....94

Foto 12: Parte do Parque da Juventude e da Longevidade, após o término das obras, localizado próximo a Avenida Ana Jacinta em Presidente Prudente 94

Foto 13: Ponto de ônibus localizado na Rua São João Batista, no bairro Vila Nova Prudente, em Presidente Prudente. 127

Foto 14: Ponto de ônibus localizado na Rua Alvino Gomes Teixeira, próxima ao bairro Parque Alexandrina em Presidente Prudente. 128

Foto 15: Ônibus que opera na linha Brasil Novo – COHAB (lar dos meninos), na Praça Monsenhor Sarion, em Presidente Prudente 135

Foto 16: Ônibus que opera na linha São Matheus pela empresa Pruden Express em Presidente Prudente 138

Foto 17: Assentos do ônibus que opera na linha São Matheus pela empresa Pruden Express em Presidente Prudente 138

Foto 18: Terminal urbano localizado na Avenida Brasil em Presidente Prudente 148

Foto 19: Placa indicativa das linhas do transporte público coletivo que passam pelo Terminal Urbano “Desportista Emídio Lopes de Souza – TUTA”, na Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente 151

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Bairro de residência dos entrevistados, 2012 20

Mapa 2: Avenidas, rodovias e estradas em Presidente Prudente, 2012..... 81

Mapa 3: Localização dos principais equipamentos coletivos públicos em Presidente Prudente, 2011 99

Mapa 4: Escolas públicas estaduais e municipais em Presidente Prudente, 2011. 101

Mapa 5: Equipamentos de saúde que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS) em Presidente Prudente, 2012..... 103

Mapa 6: Trajeto feito pelas linhas do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011 119

Mapa 7: Avenidas, rodovias e estradas e as linhas do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011..... 120

Mapa 8: Vias, linhas de ônibus e equipamentos coletivos em Presidente Prudente, 2011..... 123

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Motivo de viagem dos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011.....115

Gráfico 2: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre o intervalo entre um ônibus e outro em Presidente Prudente, 2011.....130

Gráfico 3: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente sobre o trajeto feito pelo ônibus, 2011.....134

Gráfico 4: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre a quantidade de passageiros por ônibus em Presidente Prudente, 2011.....136

Gráfico 5: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre a conservação dos ônibus em Presidente Prudente, 2011.....139

Gráfico 6: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre o preço da passagem de ônibus em Presidente Prudente, 2011.....146

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Evolução da frota de automóveis em Presidente Prudente, 2002-2011.....108

Tabela 2: Número de habitantes por automóvel, 2002-2011.....109

Tabela 3: Motivo de viagem dos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011.....114

Tabela 4: Linhas de ônibus do transporte público coletivo de Presidente Prudente, 2011 116

Tabela 5: Tarifa do transporte público coletivo nos municípios sedes das regiões administrativas do estado de São Paulo em 2012.....140

Tabela 6: Tarifa do transporte público coletivo em Presidente Prudente (1994 – 2010).....144

RESUMO

Transporte público coletivo em Presidente Prudente/SP: planejamento, mobilidade e acessibilidade no consumo do espaço urbano.

Nas cidades brasileiras, em que o automóvel possui maior prioridade que o transporte público coletivo, problemas relativos à mobilidade dos passageiros são comuns, os quais acarretam em dificuldades no acesso aos destinos desejados. As decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano e do planejamento de transportes que são fundamentais para minimizar esses problemas esbarram em diversos interesses existentes nas cidades, impedindo que algumas decisões e ações necessárias para tornar o sistema de transporte público coletivo mais equitativo sejam tomadas. Em Presidente Prudente os problemas relativos ao transporte público coletivo, e que influenciam diretamente na acessibilidade estão atrelados ao estabelecimento do sistema viário, à distribuição dos meios de consumo coletivos, ao planejamento do transporte público coletivo e à localização dos bairros periféricos.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, mobilidade, acessibilidade, transporte público coletivo, Presidente Prudente/SP.

ABSTRACT

Public collective transportation in Presidente Prudente / SP: planning, mobility and accessibility in the consumption of urban space.

In Brazilian cities, where the car has a higher priority than the public collective transportation, problems relating to passenger mobility are common, which lead to difficulties in access to desired destinations. Decisions taken under the urban planning and transportation planning that are critical to minimize these problems are hindered by various interests in the cities, preventing some decisions and actions needed to make the system more equitable public collective transportation are taken. In Presidente Prudente problems relating to public collective transportation, and directly influence accessibility is linked to the establishment of the road system, the distribution of means of collective consumption, the planning of public collective transportation and the location of the outlying districts.

KEYWORDS: Urban planning, mobility, accessibility, public collective transportation, Presidente Prudente/SP.

INTRODUÇÃO

A cidade traz consigo um grande contraste em sua dimensão espacial. Os extremos que estão expressos na paisagem urbana são inerentes ao modo capitalista de produção e podem ser observados, dentre outras coisas, a partir da localização, tanto das residências como dos meios de consumo coletivos (LOJKINE, 1997).

Com base nesta observação inicial, debruçamo-nos a discutir as questões relacionadas à produção e ao consumo do espaço, tendo em vista os desdobramentos ocasionados pela distribuição dos fixos e estabelecimento dos fluxos na cidade. Destacamos, nesse sentido, a dialética entre fixos e fluxos, que estão diretamente ligadas à acessibilidade.

A acessibilidade enquanto um dos principais conceitos utilizados nesta dissertação, estando relacionada à facilidade que o indivíduo tem de chegar aos destinos desejados (VASCONCELLOS, 2001) aparece como direito de todos os citadinos, todavia é compreendida pelos representantes do mercado imobiliário como mais uma vantagem locacional. Como vantagem, a acessibilidade torna-se um parâmetro que diferencia os espaços por meio do aumento do valor de troca.

Diante desta questão, os representantes do poder público têm papel fundamental, já que como agentes incumbidos de elaborar e aprovar as leis que regem o planejamento urbano tem a possibilidade de minimizar as desigualdades na cidade, a partir da distribuição mais equitativa dos meios de consumo coletivos no espaço, por meio da escolha das localizações. Todavia, devido à coexistência de interesses e conflitos entre os diferentes agentes, bem como a influência que exercem os representantes da iniciativa privada sobre as decisões tomadas pelo poder público no que se refere ao planejamento urbano, o Plano Diretor (principal lei no âmbito do município) expressa as contradições desenvolvidas na sociedade, que muitas vezes o tornam ideológico e distante da realidade (VILLAÇA, 1999).

A possibilidade de interação entre planejamento urbano e planejamento de transportes é uma perspectiva indispensável para a melhora nas condições de mobilidade e acessibilidade, que acarretam em melhoria na justiça social (HARVEY, 1980). Nesse sentido, a articulação entre políticas ligadas ao uso do solo e à circulação são importantes, as quais remetem a questões relacionadas à mobilidade urbana, que incluem o transporte público coletivo.

O transporte público coletivo e a organização do sistema viário têm impacto direto na acessibilidade aos meios de consumo coletivos (LOJKINE, 1997), que se referem à infraestruturas, equipamentos coletivos e serviços urbanos. Os meios de consumo coletivo contribuem com a reprodução da força de trabalho, tornando-a mais produtiva (TOPALOV, 1979), por isso o acesso a eles é de fundamental importância para o trabalhador. Por outro lado,

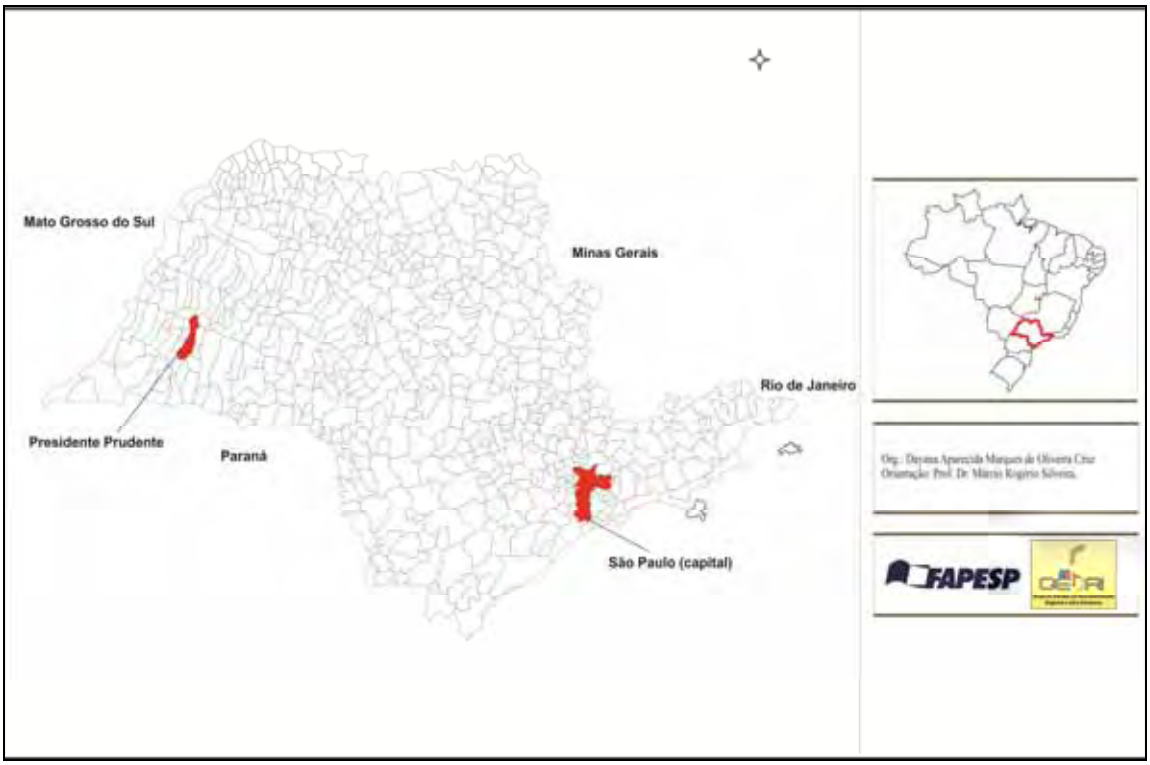
ao mesmo tempo em que os meios de consumo coletivos são indispensáveis para a reprodução da força de trabalho eles também consistem em efeitos úteis, que provocam o aumento do valor de troca de determinadas localizações.

A lógica de produção e consumo da cidade impacta nitidamente na acessibilidade dos citadinos aos meios de consumo coletivos de acordo com o modal de transporte que utilizam. Nas cidades brasileiras, os que possuem menor renda são os mais prejudicados devido à organização do transporte público coletivo, cujas lacunas e problemas resultam em dificuldades de acesso por parte dos passageiros a outros bairros da cidade, devido aos longos trajetos, demora entre um ônibus e outro, lotação, alto preço da tarifa etc. Portanto, os usuários de veículos particulares são mais privilegiados que os passageiros do transporte público coletivo, sendo que os primeiros possuem maior renda que os segundos. Desde já, é possível compreender que a mobilidade, bem como a acessibilidade estão atreladas à renda, determinando a maneira como cada indivíduo consome o espaço.

Em Presidente Prudente (figura 1) é possível observar que as questões ligadas à facilidade de chegar aos meios de consumo coletivos, principalmente aos equipamentos coletivos está relacionada à própria formação espacial da cidade, já que conforme houve expansão urbana, os conjuntos habitacionais e bairros populares foram implantados distantes dos bairros já edificados da cidade. Os novos bairros foram instalados sem infraestrutura necessária, sendo que nem mesmo o sistema viário foi organizado de forma a servir os deslocamentos para chegar até locais bem dotados de meios de consumo coletivos na cidade.

Devido à localização descontínua dos bairros e a permanência de terrenos não edificados na cidade, o transporte público coletivo encontrou dificuldades para atender à demanda dos moradores dos conjuntos habitacionais por deslocamento. Isso se deu pelas condições precárias do sistema viário e pelo estabelecimento de longos trajetos das linhas (que além de servir os bairros mais distantes passaram a servir também os terrenos que permaneceram entre os bairros já edificados), impondo aos citadinos que possuem menor renda e que moram nos bairros mais afastados um baixo nível de acessibilidade.

Figura 1: Localização de Presidente Prudente/SP



Enquanto os indivíduos com menor renda passaram a vivenciar tais condições de acessibilidade, os agentes ligados ao mercado imobiliário se beneficiaram do investimento público em determinados bairros, com a possibilidade de vender por um preço maior os terrenos e imóveis, a partir da implantação de infraestruturas e serviços importantes como: pavimentação asfáltica, iluminação, transporte público coletivo etc.

O poder público como um agente importante na produção do espaço urbano desempenhou papel importante na escolha da localização das moradias e dos meios de consumo coletivos. Através do planejamento urbano e do planejamento de transportes o poder público tem a possibilidade de pormenorizar algumas determinações na busca pela melhoria dos níveis de acessibilidade e da mobilidade urbana, contudo, isso nem sempre acontece devido a influência de interesses sobre as decisões do poder público.

Nesta pesquisa, partimos do princípio de que os passageiros do transporte público coletivo, por vivenciarem alguns obstáculos no que tange a mobilidade (demora entre um ônibus e outro, lotação, alto preço da passagem, trajeto das linhas etc), possuem dificuldade no acesso aos meios de consumo coletivos, cuja implantação ocorre sem equidade, assim como o sistema viário, dificultando o acesso aos equipamentos, serviços e infraestruturas.

Tem-se como objetivo geral desta dissertação *analisar os principais problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo no alcance aos destinos desejados,*

tendo em vista os impactos desses problemas na acessibilidade aos meios de consumo coletivos em Presidente Prudente, considerando o planejamento urbano como um instrumento importante na afirmação ou minimização dos problemas relativos à acessibilidade[1].

Para tanto, a dissertação está dividida em quatro capítulos. No capítulo I denominado "O espaço desigual e os impactos na acessibilidade frente à lógica capitalista de produção, distribuição, troca e consumo", discutiremos acerca da produção e consumo do espaço levando em conta os agentes e interesses envolvidos (que interfere nos padrões de distribuição e trocas no espaço), ressaltando a importância do planejamento urbano para o alcance à justiça social e minimização das desigualdades de consumo do espaço. O objetivo específico deste capítulo é identificar como a desigualdade de produção e consumo do espaço está relacionada aos distintos níveis de acessibilidade, e de que forma o poder público através do planejamento urbano pode colaborar com a disparidade desses níveis ou minimizar as dificuldades de acesso.

No capítulo II, intitulado "Planejamento urbano e acessibilidade: agentes, relações e interesses em Presidente Prudente" debruçamo-nos a compreender um pouco mais a formação espacial de Presidente Prudente, levando em conta os fatos da história da cidade relacionados às escolhas de localização feitas pelo poder público, com ênfase na expansão urbana e em seus impactos na acessibilidade dos citadinos. Tendo em vista a forte atuação do poder público nas decisões referentes à localização das moradias, resultando em diferentes níveis de acessibilidade entre os habitantes de bairros diferentes da cidade, destacaremos aspectos importantes sobre o planejamento urbano e o planejamento de transportes nas cidades. Posteriormente analisaremos a Lei Complementar nº 151/2008 que dispõe sobre o Plano Diretor em vigência em Presidente Prudente. O objetivo específico deste capítulo é ressaltar de que forma a ação dos agentes e a expansão urbana contribui com os níveis de acessibilidade vivenciados pelos citadinos, principalmente no que se refere às decisões tomadas pelo poder público.

No capítulo III, intitulado "Acessibilidade e o sistema viário em Presidente Prudente", atentamos ao detalhamento sobre a acessibilidade aos meios de consumo coletivos, tendo em vista as escolhas de localização e o estabelecimento do sistema viário na cidade. Para isso, analisaremos o sistema viário de Presidente Prudente, com o objetivo específico de identificar nos bairros, características que ajudam a compreender como a localização das moradias, adicionado a localização dos equipamentos coletivos levaram a maior "valorização" de alguns bairros do que de outros, e por que essas escolhas de localização foram tão importantes na caracterização do nível de acessibilidade dos citadinos que residem nesses bairros.

No capítulo IV, denominado "Acessibilidade e mobilidade em Presidente Prudente e os

[1] Os impactos na acessibilidade referem-se aos aspectos que contribuem com a dificuldade no alcance aos destinos desejados.

problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo", destacaremos a oposição entre transporte individual e transporte público coletivo, os deslocamentos em Presidente Prudente, e os problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo. O objetivo específico deste capítulo é apresentar os principais problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente, os quais foram listados de acordo com as observações realizadas durante trabalho de campo através de aplicação de questionários e realização de entrevistas.

Escolhemos o centro de Presidente Prudente para realizar as duas etapas do trabalho de campo. A primeira foi realizada entre os dias 28 de novembro a 10 de dezembro de 2011 com aplicação de questionários, para os quais utilizamos para calcular o tamanho da amostra a expressão[2]:

$n = \frac{N\hat{p}\hat{q}}{ND + \hat{p}\hat{q}}$, em que N = tamanho da população , $\hat{p}$ é a proporção estimada da variável de interesse e $\hat{q} = 1 - \hat{p}$. D é $\left(\frac{e}{z}\right)^2$, em que e = precisão da sua estimativa (erro máximo admitido) e z = nível de significância do teste (confiança do teste).

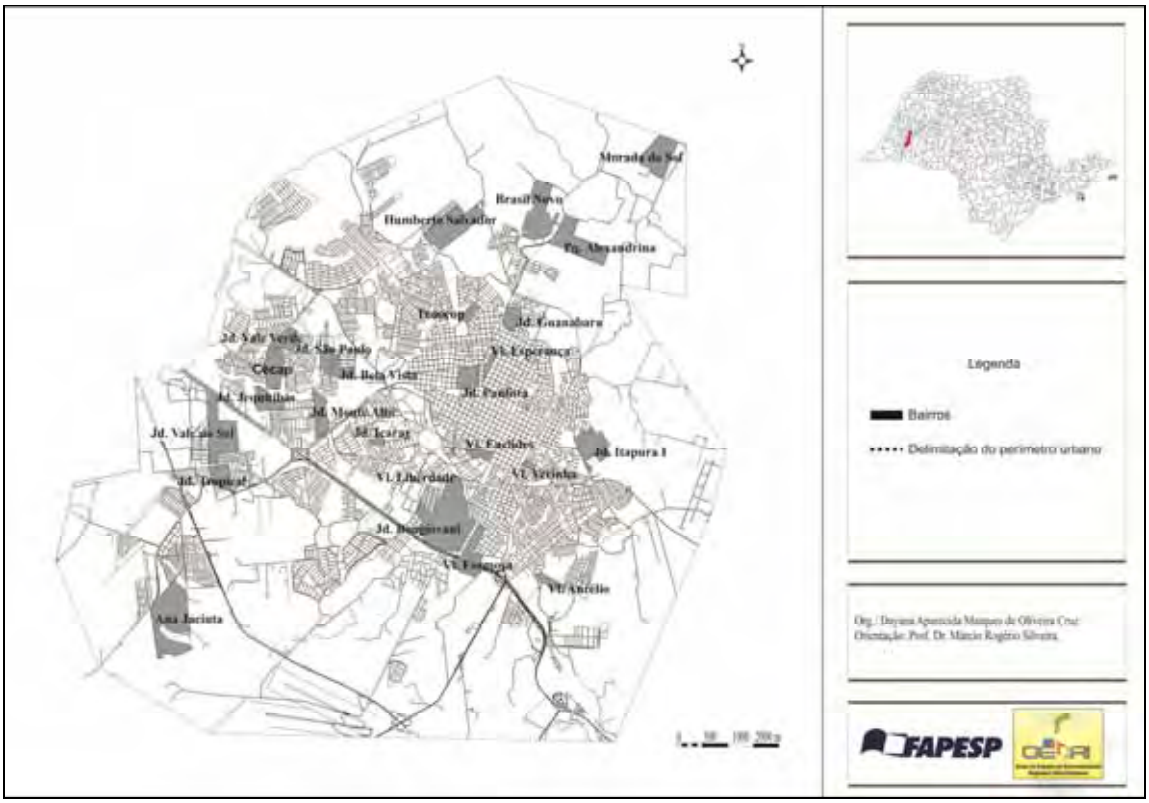
Sendo que tal cálculo para Presidente Prudente resultou em 741 entrevistados com base em uma estimativa de 52.000 passageiros por ano. Assim sendo:

$$n = \frac{52000(0,5)(0,5)}{520000\,(0,03/1,645)^2 + 0,5x0,5} = \frac{13000}{17,545} = 741$$

A segunda parte do trabalho de campo foi realizada entre os dias 4 e 26 de junho de 2012. Nesta segunda parte tivemos como objetivo realizar entrevistas qualitativas com trinta e dois passageiros, residentes em diversos bairros de Presidente Prudente (mapa 1) que permitissem qualificar a primeira etapa do trabalho de campo.

[2] A expressão utilizada para cálculo da amostragem utilizada neste estudo foi à mesma de COCCO (2011) em pesquisa sobre o transporte público coletivo em Presidente Prudente, Bauru e Marília. Dada a proximidade de tempo dos estudos não houve a necessidade de mudança na amostragem. Alguns resultados apresentados por COCCO (2011) constam nessa dissertação, como complementares a pesquisa realizada, além das perguntas elaboradas com fins específicos para este estudo. A expressão citada foi elaborada pela Prof. Dr. Vilma Tachibana, do Departamento de Matemática, Estatística e Computação da FCT/ UNESP.

Mapa 1: Bairro de residência dos entrevistados, 2012



As entrevistas foram fundamentais para o aprofundamento da discussão acerca dos problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo. Contudo, apesar das entrevistas estarem presentes no capítulo IV, elas não se restringe a este capítulo, tendo sido incorporadas também nos capítulos II e III.

CAPÍTULO I
O ESPAÇO DESIGUAL E OS IMPACTOS NA ACESSIBILIDADE FRENTE À LÓGICA CAPITALISTA DE PRODUÇÃO, DISTRIBUIÇÃO, TROCA E CONSUMO.

A produção e o consumo do espaço urbano estão relacionados às ações e relações estabelecidas pelos diferentes agentes no espaço, as quais são guiadas por interesses distintos.

O resultado dessas relações é visto na paisagem das cidades a partir da lógica de distribuição e consumo dos fixos, que estimulam o estabelecimento de fluxos determinados pelas interações espaciais, e assim, modificam o próprio espaço. Nesse sentido, a produção do espaço mostra-se cada vez mais contraditória, já que com a falta de equidade na distribuição dos fixos e a desigualdade no estabelecimento dos fluxos, o estímulo desigual ao consumo da cidade segue como principal indicador o critério renda. Dessa forma, os que possuem maior renda contam com maior nível de acessibilidade.

O consumo desigual resulta em níveis de acessibilidade desiguais, e está relacionado, dentre outras coisas, à política urbana e, consequentemente, ao posicionamento do poder público frente às decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano, as quais têm a possibilidade de interferir positivamente na melhora da acessibilidade. Todavia, devido à disputa de interesses existentes entre os agentes produtores do espaço urbano e a influência mais ativa de alguns desses agentes sobre o poder público essa possibilidade muitas vezes não acontece. Ao contrário, algumas decisões tomadas no âmbito do planejamento podem contribuir com a manutenção do nível de acessibilidade dos citadinos, ou até mesmo representar uma piora nesse quadro.

Com base nessas observações preliminares, o capítulo I dessa dissertação terá como principal foco discutir as questões relacionadas à complexidade da produção e consumo do espaço, tendo em vista a distribuição e as trocas que nele ocorrem. Para isso, recorreremos aos conceitos apresentados por Marx (1987), agregando à discussão elementos importantes para compreender a partir da distribuição dos fixos e do estabelecimento dos fluxos (SANTOS, 2008) como a cidade é consumida pelos citadinos de diferentes rendas e de classes sociais distintas, o que reflete no nível de acessibilidade e reforça a característica desigual do espaço.

1.1. Produção, distribuição, troca e consumo na cidade.

O espaço geográfico enquanto conceito-categoria dinâmico é definido por Santos (2008) como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistema de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2008, p. 63).

O conjunto de sistemas de objetos e de sistemas de ações está em constante interação, assim,

> Se de um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 2008, p. 63)

Por isso, quando os agentes agem sobre o espaço, eles não o fazem "sobre os objetos enquanto realidade física, mas como realidade social" (SANTOS, 2008, p. 106). A dialética entre os sistemas se dá entre as situações novas e velhas, ela ocorre entre espaço e sociedade (SANTOS, 2008), por isso, não há espaço sem sociedade e nem sociedade sem espaço.

Analisar o espaço e as relações sociais que nele são estabelecidas pressupõe abranger sua totalidade. Para Kosik (1976, p. 44) ela representa a "(...) realidade como um todo estruturado, dialético, no qual ou do qual um fator qualquer (classes de fatos, conjuntos de fatos) pode vir a ser racionalmente compreendido". A realidade, portanto, é a totalidade concreta, vai além da soma das partes, compreende também a relação entre elas. A totalidade é um todo de essências (possibilidades) e de existências (manifestações), e está sempre em processo de totalização, de acordo com Santos (2008).

Buscando pela compreensão da totalidade vista a partir do objeto de estudo proposto nesta pesquisa, recorreremos aos conceitos presentes em Marx (1987): produção, distribuição, troca e consumo.

> (...) na produção, os membros da sociedade apropriam-se [produzem, moldam] dos produtos da natureza para as necessidades humanas; a distribuição determina a porção dos produtos que o indivíduo participa; a troca fornece-lhe os produtos particulares em que queira converter a quantia que lhe coube pela distribuição; finalmente no consumo, os produtos convertem-se em objetos de desfrute, de apropriação individual. (MARX, 1987, p. 7)

Na análise espacial da cidade a utilização desses conceitos é imprescindível, pois transcendem a paisagem urbana expressa enquanto materialidade; compreendem o movimento dialético do espaço que inclui as relações sociais que nele são estabelecidas, o que torna o planejamento urbano indispensável, tendo em vista que ele é uma possibilidade de gerenciamento dos problemas urbanos e de alcance da justiça social.

O planejamento é imprescindível na busca pela justiça social que é pensada por Harvey (1980, p. 82), como um princípio para resolver direitos conflitivos. "O princípio da justiça social, por isso, destina-se à divisão dos benefícios e à alocação de danos surgidos no processo do empreendimento conjunto do trabalho". Para isso, o autor assegura que deve haver dois questionamentos: "O que estamos distribuindo? Entre quem ou que estamos distribuindo renda?" (p. 83). A distribuição se dá em um momento determinado da sociedade, ela está presente nos diferentes padrões de renda, de localização e de acessibilidade.

A justiça social seria uma forma de redistribuição da mais valia produzida com a disposição mais equitativa das formas e com a possibilidade de estabelecer trocas mais harmoniosas. A análise do princípio da justiça social é dividida em duas partes, a primeira relaciona-se ao significado da distribuição justa e a segunda ao estabelecimento de um parâmetro para essa distribuição.

Nesse sentido alguns critérios são estabelecidos, dentre os quais, para Harvey (1980), a essência da justiça social segue respectivamente três: necessidade; contribuição ao bem comum e mérito. A necessidade é um conjunto relativo – porque não é constante – está sempre se transformando. Harvey cita nove delas, dentre as quais está o transporte. A contribuição ao bem comum pressupõe pensar no coletivo. O mérito "(...) pode ser traduzido num contexto geográfico como uma alocação de recursos extras para compensar o grau de dificuldade social e natural do meio" (HARVEY, 1980, p.91).

As necessidades variam de acordo com os agentes que as criam, podendo estar associadas a graus distintos do que se entende por urgente e por supérfluo. Para satisfazer as necessidades criadas é preciso a criação de novos objetos, com a intencionalidade de supri-las. A noção de intencionalidade, neste sentido, aparece como "um resultado da relação entre o homem e o mundo, entre o homem e o seu entorno" (SANTOS, 2008, p. 90). A intencionalidade não se restringe apenas a criação dos objetos, abrange também as ações (SANTOS, 2008).

As ações não são neutras, "resultam de necessidades, naturais ou criadas" (SANTOS, 2008, p. 53), são realizadas de acordo com as decisões tomadas pelos agentes, como resultado das alianças e conflitos entre eles (CORRÊA, 2005). Os representantes do poder público, enquanto agentes incumbidos de elaborar as leis e fiscalizar a maneira como as determinações legais são postas em prática, são responsáveis pela tomada de decisões que objetivam suprir as necessidades mais urgentes da população. Entretanto, a prioridade no atendimento dessas necessidades está relacionada à maior ou menor influência que as classes exercem sobre o poder público, cujo foco na maior parte das vezes é atender as necessidades da minoria dada à influência que elas exercem sobre os representantes do poder público.

Dentre as necessidades mais comuns está a demanda por acessibilidade, que compreende também a acessibilidade aos meios de consumo coletivos, principalmente devido à importância que eles têm na reprodução da força de trabalho. Todavia, o atendimento a essas necessidades pode ser negligenciado pelo poder público para atender interesses que não correspondem às reivindicações da população que possui menor renda.

Os interesses possuem um propósito, uma intencionalidade (SANTOS, 2008). A criação das necessidades para suprir os interesses guia a produção de objetos para supri-las, que por sua vez direcionam o consumo, já que ao produzir se consome e vice-versa (MARX, 1897). Para

Milton Santos (2008), a criação de novos objetos e, ao longo do tempo, de um novo sistema de objetos, "resulta de um novo surgimento de sistemas de técnicas" (SANTOS, 2008). Na verdade, em cada período, segundo ele, não surge apenas novos objetos, mas também novos padrões e novas formas de ação (SANTOS, 2008).

O produto só se efetiva no consumo e cria uma nova necessidade de produção. A produção além de fornecer o objeto de consumo, determina o caráter, o modo do consumo e o consumidor, cria o sujeito para o objeto (MARX, 1987). Em alguns bairros da cidade há produção de espaços exclusivos para o atendimento de uma demanda específica, em que usufruem desses espaços aqueles que têm maior renda. Essa produção seleciona os consumidores de acordo com a classe que pertencem, além de determinar o modo do consumo desses espaços.

A produção é entendida por Marx (1987) como aquela que cria os objetos correspondentes às necessidades, ou seja, que através de um movimento constante e direcionado produz os objetos com o intuito de suprir necessidades específicas criadas pela própria produção. A expressão necessidade é importante porque ela está ligada aos anseios e objetivos da sociedade que se organiza em classes sociais.

A produção e o consumo do espaço não se dão de maneira uniforme ou idêntica em todos os locais, apresentam diferenças e diferenciações se comparados a outros bairros. Ao analisar a cidade, percebe-se que o consumo se dá de forma desigual, bem como sua produção, por isso os consumidores não são os mesmos para locais diferentes. A produção de cidades segregadas e fragmentadas ganha força com a lógica do consumo desigual, em que surgem espaços exclusivos e são criados para atender demandas pertencentes a classes sociais também específicas, o que influencia na distribuição e na circulação.

A distribuição reparte os objetos de acordo com as leis sociais (MARX, 1987, p. 12), ela é o produto da produção, e vai além da distribuição do resultado da produção, compreende também sua forma, "o modo preciso de participação na produção determina as formas particulares da distribuição, isto é, determina de que forma o produtor participará da produção". A distribuição também é guiada pelas necessidades criadas, é realizada de forma desigual e concentrada. Esta é uma das contradições mais evidentes nas cidades, a distribuição desigual e concentrada.

Os locais voltados para o consumo dos ricos são dotados de meios de consumo coletivos, que muitas vezes encontram-se subutilizados, enquanto há uma demanda que carece utilizá-los mas que enfrenta obstáculos para chegar até esses destinos. Tal fato tem impactos significativos na circulação, já que a diferenciação dos bairros difere também as interações espaciais e, consequentemente, os fluxos e os deslocamentos.

> Fisicamente, cada ambiente construído apresentará uma combinação específica de infraestruturas de produção, reprodução e circulação, que vai representar uma determinada distribuição de acessibilidade no espaço, gerando um padrão de distâncias a serem percorridas, com impactos diretos no sistema de transporte (VASCONCELLOS, 2001, p. 106).

De acordo com Silveira (2011, p. 582), a circulação pressupõe trocas, cujas implicações espaciais são transformadoras, "(...) quando falamos em mobilidade de pessoas, de mercadorias e de informações, a circulação insere-se como consequência, no capitalismo do movimento circulatório do capital". Deste modo, a distribuição das infraestruturas de circulação na cidade possui papel fundamental na compreensão da acumulação capitalista por meio da produção e do consumo da cidade, haja vista que contribuem com a seleção dos espaços, no sentido de facilitar as trocas estabelecidas entre eles, os quais são transformados para adaptar-se ao padrão de consumo, que sem a mobilidade é impossível de se realizar.

O sistema de circulação é mediador entre os sistemas de produção e reprodução. De acordo com Vasconcellos (2001), a divisão desses sistemas é artificial porque estão inter-relacionadas, todavia a separação entre elas é útil para análise dos problemas que envolvem o transporte, assim, o autor destaca: sistema de produção (comércio, indústria, serviços e empresas), sistema de reprodução das classes (residências e meios de consumo coletivos); e sistema de circulação, que é o suporte para a circulação na cidade (vias, calçadas, terminais etc.)[3]. Ou seja, para garantir o funcionamento eficiente dos sistemas de produção e reprodução é necessário também que a estrutura de circulação seja eficiente. Nesse sentido, o sistema viário tem um importante papel, já que a disposição das vias, adicionado a qualidade delas (iluminação, sinalização, manutenção etc.) tem haver também com a eficiência e facilitação nos deslocamentos, ou seja, com a acessibilidade.

A infraestrutura destinada às vias disponíveis para circulação na cidade diferencia-se de acordo com os bairros e com a demanda que ela atende. Essas diferenças se manifestam de diversas formas: na sinalização das vias, na iluminação próximo a elas, na qualidade e na conservação da pavimentação asfáltica etc. O investimento público nestes quesitos acaba atendendo de forma mais eficiente os bairros em que o deslocamento é realizado predominantemente pelo transporte individual. Além das boas condições das vias, as que atendem bairros mais privilegiados fazem ligação com importantes avenidas e rodovias que dão acesso a diferentes locais da cidade, permitindo deslocamento rápido via transporte individual aos destinos desejados. Os espaços articulados e integrados visam atender demandas dos segmentos mais favorecidos economicamente, mas essa integração não liga todos os espaços ela

[3] Na verdade, Vasconcellos (2001) se refere a "estruturas" ao invés de "sistemas", contudo devido o significado do conceito optamos por utilizar a expressão "sistemas".

é altamente seletiva, seletividade que corrobora com a “valorização” de alguns bairros e a des”valorização” de outras.

As vias que fazem parte dos bairros cuja população tem menor renda possuem qualidade inferior, distantes das principais avenidas e rodovias da cidade, com trajetos tortuosos percorridos pelas linhas de ônibus que atendem esses bairros. O direcionamento dos fluxos é influenciado pelo conjunto das vias que atendem as localizações. Ora, os bairros em que se encontram importantes avenidas atraem maior intensidade de fluxos, possuem geralmente grande oferta de serviços e equipamentos coletivos. As vias limitadas (estreitas, sem duplicação, com sinalização inadequada, sem local para estacionar veículos, má conservadas etc.) são menos atrativas para interações, por isso possuem menor oferta de linhas de transporte público coletivo, o que dificulta o acesso aos demais locais da cidade através deste modal. Quanto mais organizado estiver o sistema viário, com a duplicação de vias que recebem maior fluxos, abertura de interligações, bom estado de conservação, o deslocamento feito por elas entre bairros será mais eficiente, rápido e facilitado.

As vias são organizadas ao longo do tempo na cidade, por isso, para compreender melhor porque determinadas bairros possuem sistema viário mais favorável para realização de deslocamentos eficientes, é necessário levar em conta a expansão urbana e os motivos pelos quais ela ocorreu ao longo do tempo. Como no caso de Presidente Prudente (que será discutido com detalhadamente nos capítulo II e III), em que as zonas leste e norte da cidade possuem um nível inferior de acessibilidade se comparadas às demais zonas, devido a escassez de vias que interligam tais bairros ao centro e a outros bairros da cidade, apesar do fluxo entre os bairros existentes na zona norte e o centro ser expressivo, principalmente no que se refere ao Humberto Salvador e Brasil Novo. Embora a iniciativa de implantar esses bairros em descontínuo aos bairros já edificados da cidade tenha sido feita pelo poder público no passado, essa escolha deixou na paisagem sua marca, atribuindo aos citadinos que residem nesses bairros um nível inferior de acessibilidade do que os moradores dos bairros que estão mais bem localizados. A herança dos resultados de decisões anteriormente tomadas pelo poder público, bem como as que estão sendo feitas, foram e são primordiais para a configuração das condições de mobilidade e acessibilidade na cidade de Presidente Prudente.

As alterações sobre o sistema de circulação realizadas ao longo da história atribuem ao espaço, que é produzido pelas decisões tomadas no âmbito das relações sociais, sua característica desigual. Ao mesmo tempo, tais características impulsionam o surgimento de novas relações, necessidades e demandas em torno de questões relacionadas às intervenções realizadas no sistema de circulação, dentre as quais estão a acessibilidade e a mobilidade, com rebatimentos importantes sobre o deslocamento feito via transporte público coletivo.

Marx (1979, p. 8) compreende a circulação como um momento determinado da troca. “A distribuição determina a porção [a quantia] de produtos que corresponde ao indivíduo; a troca determina os produtos no qual o indivíduo reclama a parte que a distribuição lhe atribui”. O autor ainda apresenta que a troca reparte novamente o que já está distribuído segundo a necessidade individual. As contradições aparentes nas cidades denunciam os problemas do desenvolvimento capitalista, com o estabelecimento de trocas desiguais distribuídas pela cidade, a partir do estabelecimento díspar dos fluxos aliado à concentração de fixos, determinados segundo a lógica de “valorização” capitalista do espaço.

A renda é um importante indicador no papel que o indivíduo desempenha enquanto produtor e consumidor do espaço, a qual o permitirá, também, usufruir de uma porção maior dos objetos distribuídos espacialmente e do acesso a eles, “A importância de um indivíduo enquanto produtor e consumidor também depende de sua posição no espaço e varia em função das oportunidades na estrutura espacial” (SANTOS, 2003, p. 169).

O sistema de circulação e a organização do transporte público coletivo são importantes nesse aspecto porque elas tornam possível uma redistribuição dos objetos dispostos no espaço. Isto é, apesar de algumas localizações não contarem com a presença satisfatória de meios de consumo coletivos, o sistema de circulação é capaz de proporcionar aos indivíduos que residem nessas localizações acesso aos bairros que concentram infraestruturas, equipamentos e serviços, bem como teria a possibilidade de propiciar a qualquer citadino facilidade de alcançar os destinos por ele desejados. Contudo, a seleção dos locais aonde são instalados terminais, interligações, pontes, duplicação de vias etc., é feita mediante escolha que passa por uma série de fatores envolvendo diversos agentes, os quais nem sempre vêem a necessidade de melhora na acessibilidade como um direito dos citadinos, mas como uma vantagem que pode ser vendida visando alcançar maiores lucros com o aumento do valor de troca da localização.

Assim, as decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano e do planejamento de transportes acerca do sistema de circulação, além de impactarem a relação entre produção e reprodução, tornam a redistribuição no espaço, através das trocas, mais desigual, ao passo que, o sistema viário e a organização do transporte não são feitas prioritariamente para garantir com que o deslocamento seja realizado de maneira mais fácil entre os diferentes bairros da cidade, já que em alguns casos colabora muito mais com a “valorização” dos bairros para exploração do mercado imobiliário.

A troca como interação espacial ocorre a partir do sistema de circulação, elemento indispensável para a mobilização da força de trabalho e mediador entre produção e reprodução (VASCONCELLOS, 2001), as quais demandam o desempenho de atividades de consumo e pressupõem também o deslocamento para realizá-las, que se apoiam na interação entre fixos e

fluxos. Os fixos são fixados no espaço, "os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam" (SANTOS, 2008, p. 38).

Fixos e fluxos estão em constante interação. É a interação que os transforma (SANTOS, 2008). No caso das interações espaciais, elas não se reduzem aos fluxos, mas a transformação dos espaços que interagem, e pressupõe "um efeito novo, um desenvolvimento" (COCCO, 2011, p. 39)[4].

As interações espaciais vão além do mero deslocamento porque estão associadas a categoria de "causa e efeito". Em função disso, de acordo com Silveira e Cocco (2011) as interações são indissociáveis das formações materiais, visto que é através das interações, ao longo do tempo elas se transformam. Neste contexto, interações espaciais e o espaço geográfico são indissociáveis, o que demonstra a importância em considerá-las a fim de compreender as transformações que nele ocorrem, as quais são possíveis pela interação (SILVEIRA e COCCO, 2011).

Devido as transformações que as interações geram no espaço, o conceito tradicional de interações espaciais, segundo Silveira e Cocco (2011) é insuficiente para lidar com as questões relacionadas aos fluxos, fixos e transformações espaciais na cidade, já que a noção quantativista limita-se apenas ao mero deslocamento. Apesar do pouco contato com o marxismo, segundo os autores, Ullman já atestava em seus estudos o aspecto transformador das interações espaciais, por tratá-las como fluxos mobilizados a partir da diferenciação de áreas, as quais refletiam as diferenças entre os espaços (SILVEIRA e COCCO, 2011). Além disso, a noção de interações seguia para Ullman (1974), três princípios básicos: complementaridade, distância e oportunidades interpostas.

As interações espaciais se manifestam como resultado da combinação entre o novo e o velho, a partir do contato entre os fixos e fluxos que geram transformações no espaço (SILVEIRA e COCCO, 2011). Um exemplo dado por Cocco (2011), para demonstrar a transformação gerada pelas interações, é a extensão de linhas de ônibus em espaços rurais. Além disso, as interações modificam espaços que com a atração de deslocamentos passam por um aumento do valor de troca, podendo até ser modificado o uso do solo.

[4] O conceito de interação espacial apresentado por COCCO (2011) tem base marxista, baseado em CHEPTULIN (1982) o qual afirma que a interação faz possível o desenvolvimento de uma formação complexa e superior. Tal concepção significa um avanço no conceito clássico advindo do modelo gravitacional, em que a interação limitava-se ao deslocamento. A categoria desenvolvimento como resultante das interações refere-se ao estágio pelo qual a matéria passa de um estágio inferior para um estágio superior em um movimento progressivo, podendo caracterizar-se como circular ou regressivo como condição do movimento progressivo geral.

O estabelecimento do sistema de circulação depende de como o espaço foi e está sendo produzido porque é a produção que determina a intensidade, a extensão e o tipo de troca, sua forma delineia os objetivos e a maneira como elas serão estabelecidas. Um exemplo disso é como as interações espaciais se estabelecem entre os diferentes bairros da cidade, sobretudo entre aqueles em que residem a população de baixa renda e os locais em que residem a população de alta renda. Entre esses bairros, os fluxos basicamente se dão do primeiro para o segundo, sendo predominantemente por motivos de trabalho, as vias de circulação e o modo de transporte desses indivíduos são organizados de forma a suprir essa necessidade específica, no caso do transporte público coletivo a quantidade de linhas de ônibus diminuem de acordo com o distanciamento, com o horário do expediente e nos dias em que ele não acontece. Um exemplo disso é a organização de linhas de ônibus que partem de bairros cuja população possui menor renda com destino aos bairros e condomínios em que reside a classe média, no intuito de transportar os empregados domésticos e trabalhadores do setor de serviços que atendem essa demanda. Por se localizar distante de suas residências, os trabalhadores enfrentam longo período de deslocamento adicionado aos demais problemas do transporte público coletivo. Esse fato comum nas cidades brasileiras e é encontrado em Presidente Prudente na linha Morada do Sol – Morumbi.

O planejamento dos horários e rotas percorridas pelas linhas de ônibus é realizado tendo em vista prioritariamente atender o trajeto casa – trabalho – casa realizado pelos passageiros, uma prova disso é que em horário fora do expediente e fora dos dias úteis os horários dos ônibus são modificados. Duas das três primeiras linhas do transporte público coletivo de Presidente Prudente, que começaram a atender a população em 1961 e que foram regulamentadas em 1963 tiveram como prioridade transportar os trabalhadores ao local de trabalho, ligando os bairros a postos de trabalho da época: Máquina Esteves – Lótus e Jardim Paulista – Matadouro, operadas pela Empresa de Transporte Coletivo Brasília S/A (SPERANDIO, 1992).

Os pontos de maior interação na cidade são aqueles em que há maior oferta do transporte público coletivo e que concentram postos de trabalho. Por não ser ofertado igualmente em toda a cidade, o caráter diferenciado desse serviço torna os terrenos e imóveis dessas localizações mercadorias diferenciadas por serem mais acessíveis que outras, resultando no aumento do valor de troca. Nesse sentido, as interações passam a servir à acumulação capitalista através das trocas desiguais, segundo a divisão social e territorial do trabalho, gerando desigualdades e diferenças nos fluxos, no que tange a direções e padrões, por exemplo (COCCO, 2011).

As interações influenciam diretamente o volume dos fluxos e tem a possibilidade de modificar o espaço geográfico. Todavia, o espaço enquanto instância ativa sobre a sociedade possui influência significativa sobre a mesma, devido as formas e as rugosidades que reúne. As

rugosidades são heranças históricas acumuladas de forma desigual no decorrer do processo de produção do espaço (SANTOS, 2008b). Segundo Santos (2008), a rugosidade

> é o que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares (SANTOS, 2008, p. 140).

Algumas decisões que resultaram no estabelecimento de algumas formas na cidade têm até os dias atuais influência significativa sobre o cotidiano dos citadinos, devido aos impactos que essas formas representam à acessibilidade.

Há, nesse sentido, a inércia dinâmica das formas (SANTOS, 2008b) porque apesar de estarem fixas, ainda assim influenciam nas relações. A implantação de grandes equipamentos coletivos relacionados à cultura ou ao lazer modifica as localizações que os recebem e, por causa da consequente "valorização" imobiliária pode gerar a substituição da população ali residente para locais desvalorizados do ponto de vista do mercado imobiliário. Com a substituição da população e a mudança do padrão dos novos moradores, a "valorização" se torna atrativa para novos investimentos com a implantação de infraestruturas e serviços (como ocorreu em Presidente Prudente com a implantação do Parque do Povo sob a justificativa de melhorias do sistema viário).

As formas no espaço estão presentes na cidade como rugosidades, cuja distribuição é desigual, de acordo com a acumulação desigual de tempos (SANTOS, 2008), o qual é impulsionado pelas diferentes técnicas empregadas ao longo do tempo, dentre as quais se encontram as técnicas da ação, sendo que "a técnica é tempo congelado e revela uma história" (SANTOS, 2008, p. 48).

A acumulação desigual de tempos é que caracteriza ao espaço sua desigualdade, porque nele são sobrepostos diversas formas oriundas de decisões tomadas em períodos distintos que determinam outras decisões tomadas posteriormente. Decisões estas que geram ações e estratégias e são resultantes da disputa de interesses entre os agentes, ao estabelecerem no espaço as formas, denunciam as alianças e disputas estabelecidas entre os agentes, bem como a influência de quais deles foi maior sobre o poder público, que é responsável pelo planejamento urbano.

As decisões e ações são guiadas por finalidades, conquistadas pelas ações e carregadas por ideologias, as quais os indivíduos sustentam de acordo com a classe que fazem parte.

As decisões não são tomadas de forma simples, elas envolvem relações sociais complexas, protagonizadas por agentes sociais concretos, os quais utilizam estratégias variáveis no tempo e no espaço, estabelecendo alianças contraditórias que se diluem de acordo com a mudança dos interesses (CORRÊA, 2005).

Essas relações originam ações e decisões sustentadas pela disputa de interesses que

determinam o nível de influência no qual elas se concretizam. Os resultados são vistos na cidade através dos diversos padrões de localização nela estabelecidos e no nível de acessibilidade a eles. É sempre importante lembrar que as ações e decisões que envolvem a sociedade não se efetivam apenas no âmbito informal, o respaldo jurídico que regulamenta ações através de leis e que tornam possível a concretização delas – ações e decisões – é imprescindível para que os objetivos correspondentes as diferentes classes sejam alcançados, daí a importância do planejamento.

O planejamento urbano elaborado sob a liderança do poder público tem a possibilidade de legitimar ou impedir as estratégias utilizadas pelos agentes sociais concretos que contribuem com o aumento das desigualdades na cidade. Baseado em Harvey, Vasconcellos (2001, p. 66) apresenta que o planejador exerce importante função no âmbito da reprodução porque "(...) garante que o ambiente construído contenha aquelas infra-estruturas físicas necessárias que suportam o processo de reprodução", estando, portanto diretamente ligado ao processo de reprodução.

Ou seja, o poder público é um importante agente para que a interrelação entre os sistemas de produção e reprodução ocorra de forma eficiente por meio do sistema de circulação, que como apresentada anteriormente, é um fator fundamental para a acessibilidade. Através do planejamento é possível intervir no funcionamento desses sistemas e na relação entre eles.

A intervenção possível de ser feita através do planejamento urbano nos sistemas de produção, reprodução e circulação não são feitas de forma simples, e muito menos por decisões unânimes, dotadas de neutralidade. Devido às disputas entre os agentes, o planejador encontra desafios em meio ao conflito de interesses. De acordo com Vasconcellos, os principais interesses envolvidos estão relacionados aos seguintes agentes:

> (...) os trabalhadores, que vêm o ambiente construído como um meio de consumo e que são sensíveis às condições de acessibilidade espacial e econômica; os capitalistas, que vêem o ambiente construído como um conjunto de valores de uso para melhorar a produção e a acumulação, e como um mercado para suas mercadorias; o setor de construção civil, que vê o ambiente construído como um grande mercado concentrado; e os proprietários fundiários que estão interessados na apropriação da renda da terra. (VASCONCELLOS, 2001, p. 66 e 67)

As formas são alvo de disputa dos interesses mencionados sendo que para cada agente ela tem um significado distinto. Como mencionado anteriormente, a distribuição desigual das formas desencadeia trocas desiguais entre os espaços fazendo com que o estabelecimento das interações entre eles se dê de forma mais ou menos intensa.

As relações entre os agentes se tornam ainda mais complexas quando envolvem a questão da acessibilidade, já que políticas relacionadas à mobilidade e ao uso e ocupação do espaço são envolvidas, fazendo com que um maior número de agentes entre em conflitos e/ou estabeleçam

alianças, levando em conta a visão e os interesses que esses agentes têm sobre o ambiente construído e o transporte. Um exemplo é a aliança entre os incorporadores e as empresas de transporte público coletivo visando melhorias na acessibilidade de áreas não-edificadas ou recém incorporadas ao perímetro urbano, a fim de atingir maiores lucros, tanto com o aumento no valor de troca, como na extensão das linhas e o aumento no preço da passagem paga pelo usuário, devido ao aumento da quilometragem percorrida pelos ônibus e do consequente alteração no Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK). O apoio a essas ações vindo do poder público é garantido a partir do poder de influência que esses agentes tiverem sobre o mesmo. Mesmo que esse apoio seja dado, ele não é praticado facilmente já que, por outro lado, existem resistências que vão contra tal apoio, e assim tentam impedir com que ele seja posto em prática.

Os desafios do planejador encontram-se em um meio termo entre os interesses e as ações informais que também vão incidir sobre o espaço e sobre as formas. Este conflito precisa ser administrado para que de fato o planejamento urbano possa ser posto em prática.

O resultado das disputas de interesses na cidade influencia de forma significativa a produção do espaço urbano, sendo que ao resultarem na implantação de fixos, modifica as formas e os fluxos, tornando o consumo do espaço mais ou menos intenso em algumas localizações, sendo que em alguns bairros esse consumo é realizado por pessoas que possuem renda mais alto, propiciado pela distribuição das formas no espaço, ligada diretamente as decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano. Destarte, as trocas no espaço se estabelecerão de formas distintas, já que alguns pontos atrairão maior fluxo e terão acesso mais facilitado de acordo com a disposição do sistema de circulação, tendo impactos significativos na acessibilidade.

O poder público através dos investimentos realizados na cidade tem a possibilidade de tornar o espaço mais acessível, sobretudo no que se refere aos bairros da cidade que concentram os meios de consumo coletivos, os quais por sua vez são importantes para a reprodução da força de trabalho. Todavia, os representantes do mercado imobiliário vêem nesses investimentos a possibilidade de aumento no valor de troca de terrenos e imóveis, por isso buscam atrair o investimento público para os bairros que lhes interessam, por causa dos efeitos úteis produzidos pelos meios de consumo coletivos.

1.2 Os meios de consumo coletivos e o investimento público

Lojkine (1997) caracteriza os meios de consumo coletivos como formas de socialização capitalista através da intervenção estatal (política de planejamento), que não é neutra e não se dá

de forma autônoma, mas por um conjunto de relações e tomada de decisões delineadas sob o direcionamento da lógica capitalista de produção.

A socialização das forças produtivas vai além da formação do trabalhador coletivo no local da produção; compreende também o conjunto da reprodução do capital social. A socialização abrange simultaneamente a divisão técnica e a divisão social do trabalho.

> La ciudad constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas. Ella misma es el resultado de la división social del trabajo y es una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción. En otros términos, para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista. Estas condiciones generales a su vez son condiciones de la producción y de la circulación
> El capital, y de la producción de la fuerza de trabajo. Son además, el resultado del sistema espacial de los procesos de producción, de circulación, de consumo; procesos que cuentan con soportes físicos, es decir, objetos materiales incorporados al suelo (los inmobiliarios). (TOPALOV, 1978, p. 9)

Marx escreveu principalmente sobre as transformações da divisão do trabalho na unidade de produção, mas menciona como contradição geral a busca da mais-valia relativa Aos meios de comunicação e transporte. Topalov (1978) afirma que essas contradições gerais vão além dos meios de circulação e transporte, visto que compreende também o espaço capitalista. Assim, as contradições gerais podem ser divididas entre: condições gerais de produção e circulação do capital e condições de reprodução da força de trabalho.

As escolhas feitas no âmbito da política explicam a desigualdade espacial na localização dos meios de consumo coletivos, cuja implantação não ocorre de acordo com a justiça social, a fim de contemplar a demanda nos diferentes bairros da cidade.

A concentração dos meios de consumo coletivos influencia no cotidiano da população devido as necessidades de deslocamento e está ligada diretamente a reprodução da força de trabalho, contudo, do ponto de vista da reprodução do capital são vistos como supérfluos “(...) na medida em que só intervém no nível da reprodução da força de trabalho (...)” (LOJKINE, 1997, p. 157). Os meios de consumo coletivos, assim, se caracterizam porque o suporte material desse tipo de consumo só existe coletivamente.

Os meios de consumo coletivos são vistos como supérfluos mediante a reprodução do capital, pois não apresentam rentabilidade, configurando-se em gastos sem retorno. Não contribuem com a redução do tempo da produção ou redução do tempo de circulação do capital, por isso, segundo esses gastos deveriam ser suprimidos ao máximo. Além disso, suas características específicas (coletivo, indivisível, imóvel e durável) aparecem como obstáculo para a mobilidade do capital porque provocam a sua imobilização pela falta de adaptação aos critérios mercantis (LOJKINE, 1997). Esse descompasso é evidente, ao passo que a mobilidade do capital é dotada de qualidade e eficiência, ao contrário da mobilidade da força de trabalho que “(...) na cidade é preterida em termos de qualidade, pela questão da baixa produtividade dos

serviços de transporte público e conseguintemente, o baixo investimento no setor" (COCCO, 2011, p. 48).

Harvey (1984) apresenta que quanto maior a mobilidade do trabalhador, maiores são os lucros do capital. Portanto, a livre circulação da força de trabalho aparece como necessária para a acumulação do capital (HARVEY, 2006), sendo que no capitalismo "a fonte permanente de preocupação envolve a criação de infra-estruturas sociais e físicas que sustentam a circulação do capital", dentre as organizações, está o transporte cujo desenvolvimento servirá de sustento para "circulação do capital se for para reproduzir a vida cotidiana efetivamente" (HARVEY, 1980, p. 130).

O transporte público coletivo apesar de ser um meio de consumo assim caracterizado é produtivo ao passo que através das interações produz valorização (COCCO, 2011). Para Cocco (2011), o capitalismo tenta solucionar a baixa de rentabilidade do transporte público coletivo, a partir da mutilação de seus valores de uso por meio da precarização, promovida na tentativa de reduzir custos do sistema.

> No caso específico da prestação de serviços de transporte público, a despeito de serem operados na maioria dos casos por empresas privadas, a característica coletiva de seu consumo não desaparece, pelo contrário, a contradição torna-se ainda mais patente na medida em que a prestação privada de um serviço essencialmente público – seja por concessões ou por permissões precárias – leva à busca incessante da rentabilidade por parte destas empresas, com solapamento da qualidade dos serviços (COCCO, 2011, p. 63)

Como os demais meios de consumo coletivos, o transporte público coletivo não é ofertado na cidade de forma equitativa. A má distribuição prejudica as condições de mobilidade e acessibilidade dos que possuem menor renda e dificulta o estabelecimento de interações entre os locais de moradia dos mesmos e os demais pontos no espaço. O transporte público coletivo enquanto um meio de consumo é o intermediário entre os demais (principalmente os equipamentos urbanos), através da mobilidade torna a cidade mais acessível, dependendo, é claro, das decisões tomadas no âmbito político.

Assim como as leis que se referem à política urbana, o planejamento de transportes não possui neutralidade (VASCONCELLOS, 2001), destarte, a forma como o transporte público coletivo é organizado dentro desse planejamento tem intencionalidade que acarreta no acesso ou não aos meios de consumo coletivos e modifica o padrão de mobilidade urbana. A falta de neutralidade do planejamento de transportes pode ser demonstrada a partir da relação entre o poder público (responsável pelo planejamento) e as empresas que operam o serviço. No caso de Presidente Prudente, a relação entre as empresa Brasília e o poder público até o início da década de 1990, era baseada na autonomia total da empresa, cujas linhas eram implantadas de acordo

com a empresa operadora e somente depois era legalizada pela prefeitura municipal (SPERANDIO, 1992).

A relação entre poder público e empresa Brasília, permaneceu da mesma maneira até 1991, quando na segunda administração do prefeito Paulo Constantino, foi outorgado o decreto nº 7.658 que deixa sobre responsabilidade para a próxima administração, a restrição da autonomia da empresa Brasília, que criava as linhas que só eram legalizadas na época da renovação da permissão (SPERANDIO, 1992). Segundo Sperandio (1992), essa iniciativa tomada na segunda administração do prefeito Paulo Constantino foi bem diferente de seu primeiro mandato, quando se assemelhou as outras administrações sem intervir na maneira como a permissão acontecia[5]. Para a autora, a iniciativa de outorgar o decreto nº 7.658/91 esteve relacionada à consolidação do prefeito como empresário em transporte coletivo urbano (SPERANDIO, 1992). Em alusão, Sousa (2003) explica que:

> O transporte público coletivo relaciona-se às práticas do exercício de poder econômico, social, cultural, político e geográfico, pois o transporte urbano é planejado (sem neutralidade) e executado dentro de uma atividade que está de acordo com o arranjo socioespacial de uma localidade (SOUSA, 2003, p. 43)

Como o transporte dos trabalhadores também afeta na produtividade do trabalhador, há grande interesse por parte dos empregadores que seu empregado tenha boas condições de mobilidade porque ela diminui o tempo de circulação, tendo assim, rebatimento positivo sobre a reprodução do capital (COCCO, 2011).

Em função disso, algumas empresas em Presidente Prudente como a Liane LTDA utilizam ônibus próprios para transportar seus funcionários, estratégia que torna mais rápida a chegada dos funcionários à empresa, já que algumas empresas como a Liane LTDA estão localizadas distantes do centro da cidade, o que devido ao trajeto dos ônibus que operam pelo transporte público coletivo dificultariam também a chegada dos funcionários ao local de trabalho.

> (...) se a baixa qualidade e os altos custos do serviço começam a afetar a reprodução do capital de alguma forma, as atividades de produção e troca chamam novamente para si a operação deste serviço. Trata-se do fretamento do transporte da força de trabalho, ou da organização de frotas próprias de ônibus por parte do capital industrial. Deste modo, de uma forma ou de outra, o que define e condiciona a mobilidade do trabalhador e também sua reprodução social é a *mobilidade do capital*, seja pelo 'arraste' que ela provocam nas escalas regionais/nacionais, seja setorialmente,

[5] De 1961, quando a empresa Brasília passou a operar até 1991com a outorga do decreto nº 7.658, a permissão do serviço de transporte coletivo foi sendo renovada sem nenhuma oposição ou exigência do poder público (SPERANDIO, 1992). Ao contrário, na administração do prefeito Antônio Sandoval Neto (1969-1972), a empresa Brasília acaba sendo beneficiada para manter-se exclusiva na operação do serviço, e renovar a permissão. O edital de chamamento previa que as empresas concorrentes deveriam ter no mínimo dez anos de experiência no transporte coletivo urbano de passageiros, sendo que a empresa Brasília possuía exatamente dez anos, e na região de Presidente Prudente não havia nenhuma empresa que se enquadrasse no pré-requisito (SPERANDIO, 1992).

> furtando-se de cristalizar em meios de consumo coletivos (transporte público coletivo)" (COCCO, 2011, p. 57 e 58, grifos do autor).

Lojkine apresenta como condição necessária à reprodução global das formações capitalistas desenvolvidas: os meios de consumo coletivos juntamente com os meios de circulação material (comunicação e transportes) e concentração espacial dos meios de produção e de reprodução (do capital e das forças de trabalho) – meios de consumo individuais e coletivos – das formações sociais capitalistas. O autor afirma que diferente dos meios de consumo individuais, os coletivos não são consumidos diretamente pela força de trabalho individual. Vasconcellos (2001) afirma que o sistema de circulação se difere dos demais meios de consumo coletivos justamente porque sua apropriação pode ser feita coletivamente ou individualmente.

> O transporte público envolve uma socialização de infra-estrutura (vias) e dos meios de transporte (veículos), ao passo que o transporte individual envolve não só a mesma socialização da infra-estrutura, mas também a privatização do meio de transporte (bicicleta, automóvel) (VASCONCELLOS, 2001, p. 85).

Lojkine (1997, p. 152) propõe a hipótese de uma função idêntica dos meios de consumo coletivos e das despesas de circulação social. Segundo o autor, o paralelo entre ambos é nítido, da mesma forma como é necessário tempo e força de trabalho para converter valor da forma dinheiro para a forma mercadoria no processo de circulação, "(...) é necessário tempo e força de trabalho para transformar o capital variável em salário, e, em seguida, em meio de reprodução da força de trabalho". Nos dois casos, parte da riqueza social permite e facilita a reprodução do capital social e suas metamorfoses,

> (...) não se deve confundir estas atividades nem com as que compõem os diferentes ciclos do capital produtivo (consumo produtivo) nem com as que compõem o processo de reprodução da força de trabalho (consumo individual). *Condições necessárias* da continuidade do processo de reprodução do capital e da força de trabalho, elas se inserem entre as fases do processo como auxiliares necessários do ponto de vista social mas totalmente improdutivos. (LOJKINE, 1997, p. 152, grifos do autor).

Neste caso, a produção refere-se à própria atividade que permite a reprodução da força de trabalho e não a sua fabricação material. Lojkine (1997) afirma que pouco importa se a atividade é individual ou socializada, já que sua função social é possibilitar o consumo. Por mais úteis que elas sejam frente à reprodução da força de trabalho, alguns equipamentos são instalados em maior quantidade que outros, por exemplo, os equipamentos escolares que estão diretamente ligados à formação profissional são mais privilegiados que os equipamentos ligados ao lazer ou a cultura. Os equipamentos ligados à formação técnica e profissional, por exemplo, são classificados como "funções de treinamento", enquanto os relacionados à saúde ou transporte público coletivo respondem as "funções de acompanhamento" (LOJKINE, 1997).

Os investimentos públicos possuem maior ênfase na implantação e conservação dos equipamentos em que há "função de treinamento", do que naqueles cuja "função é de

acompanhamento". No caso dos meios de comunicação, os que estão ligados a reprodução do capital são mais favorecidos que os que estão destinados à reprodução da força de trabalho, tal fato se mostra na diferença das condições de estradas que servem zonas industriais e de estradas que servem as residências dos trabalhadores (LOJKINE, 1997).

Além de o investimento público ser diferenciado em relação à implantação de certos equipamentos, a própria sociedade reivindica de forma mais incisiva alguns equipamentos que outros, o que se deve às condições urbanas impostas aos trabalhadores. Topalov (1978) afirmou sobre esse assunto que:

> Las condiciones urbanas imponen a los trabajadores una verdadera pauperización en el tiempo. Los más desfavorecidos en este sentido son las obreras, madres de varios hijos, como lo muestran claramente los estudios de gasto-tiempo. De manera más general, las mujeres asalariadas son las primeras víctimas de lo que ellas han llamado con mucho acierto la "doble jornada de trabajo". (TOPALOV, 1978, p. 48)

Mas essas reivindicações não são atendidas de imediato, e muitas vezes não levam em conta a demanda por bairros ou localizações. Por isso, posteriormente, surge à necessidade de adaptação do sistema de circulação, no que tange a abertura e duplicação de vias, bem como mudanças no transporte público coletivo como modificação nos trajetos das linhas e criação de novos itinerários para atender a demanda por deslocamento. Como os investimentos em equipamentos coletivos, as adequações e implantação de infraestruturas e melhorias destinadas ao transporte público coletivo também são seletivas.

> Neste caso, é importante frisar a questão da *seletividade dos investimentos em infraestruturas de transporte*, haja vista que há investimentos socialmente mais prementes e que favorecem a melhoria da eficiência do transporte público – como aqueles que servem à redução do déficit de sistema viário pavimentado nas periferias das cidades e a criação de corredores de ônibus – que são preteridos por obras que atendem demasiadamente à eficiência do automóvel. Esta questão está intimamente relacionada ao papel do Estado. (COCCO, 2011, p. 144, grifos do autor)

Apesar da seletividade dos investimentos muitas vezes não ser guiada pelas necessidades sociais mais urgentes, Vasconcellos (2001) apresenta os objetivos que o Estado deve ter ao realizá-los.

Apesar de não assegurar a produção privada, o Estado por sua vez, assegura sua circulação, e através da administração das infraestruturas e do financiamento público é capaz de propiciar maior rentabilidade no nível da circulação, com autopistas, estradas etc. Neste ponto, há uma grande contradição, haja vista que não existe "valorização" do capital privado sem a des"valorização" do capital público.

O investimento público é direcionado de acordo com determinados interesses e, por isso, atende a demandas específicas, corroborando com as diferenças existentes no espaço, a partir da diferenciação entre os consumidores do mesmo, interferindo assim nas condições de acessibilidade, já que determinados indivíduos terão acesso facilitado a alguns bairros e outros

não. Tal fato também se dá, devido ao tipo de transporte que o indivíduo utiliza, no caso dos passageiros do transporte público coletivo, os passageiros encontram desafios no deslocamento (como será apresentado no capítulo 4), os quais também colaboram com o desenvolvimento desigual, já que os consumidores de certos meios de consumo coletivos ou de determinados bairros da cidade terão mais ou menos acesso a estes locais que outros indivíduos de acordo com a renda.

1.3 O consumo desigual do espaço urbano.

Na cidade, a lógica de "valorização" do espaço, pautada na transformação do mesmo em mercadoria dá maior ênfase ao valor de troca em relação ao valor de uso, sendo para isso necessária a produção de externalidades como atributos locacionais que permitem a diferença no preço entre localizações distintas. Os agentes ligados ao setor imobiliário utilizam estratégias especulativas para obtenção de maiores lucros sobre o preço do solo urbano. Nesse sentido, a acessibilidade é um importante elemento porque é vista como uma vantagem presente em determinadas localizações e ausentes em outras.

Vista como vantagem, a acessibilidade deixa de ser caracterizada como um direito que deve ser assegurado a todos. Neste contexto, os representantes do mercado imobiliário pressionam o poder público para os bairros de investimento cada vez mais lucrativas através da implantação de meios de consumo coletivos, principalmente infraestruturas, a fim de elevar o preço de comercialização de imóveis e terrenos.

O que faz a diferença na pressão exercida sobre os representantes do poder público por parte dos agentes mencionados é que, como apresentado por Corrêa (2005), os agentes podem representar, ao mesmo tempo, mais de um interesse. Os agentes do poder público se estiverem ligados à iniciativa privada podem utilizar mecanismos legais para privilegiar interesses individuais, como a incorporação de elementos na legislação urbana para garantir e legitimar as ações dos agentes ligados ao mercado imobiliário. Um exemplo nítido disso é o inciso X do Plano Diretor de Presidente Prudente, que estabelece como um dos objetivos das leis urbanísticas complementares a este plano, "estimular a produção imobiliária, favorecendo a provisão de espaços adequados e criando condições de bom atendimento ao mercado" (Lei Complementar n° 151/2008, art. 6° inciso X).

Os proprietários de terrenos ociosos que não produzem riqueza apropriam-se dela em forma de renda (parte da mais-valia gerada socialmente); e os que a produzem (os trabalhadores assalariados) não conseguem usufruir dela.

> Si existe la renta del suelo es porque existe la diferenciación en el espacio de las condiciones en cuanto a la valorización de los capitales. Si existe la renta del suelo actualmente es porque existe el uso capitalista del espacio y las sobreganancias de localización. Estas sobreganancias, que van a establecerse en forma de rentas, tienen precisamente, como origen, el hecho de que los efectos útiles de aglomeración no son reproducibles —y que el acceso a ellos está monopolizado por la propiedad del suelo. (TOPALOV, 1978, p.21)

Os promotores, por sua vez, quando estão interessados em determinadas localizações, levam em conta além do custo da construção e da manutenção, a taxa de lucro que podem auferir, a qual tem um grau mínimo de alcance, denominada por Topalov (1978) de "tasa de ganacia mínima", que será diferenciada de acordo com a "valorização" desigual dos capitais.

A política urbana seria uma tentativa de redistribuição da mais-valia, diferente daquela realizada via mercado, mas, no entanto, tropeça na gama de interesses hegemônicos que estão apoiados nessa política; uma distribuição menos desigual levaria à diminuição da renda diferencial.

> Longe de suprimir a contradição entre meios de reprodução do capital e meios de reprodução da força de trabalho, a política urbana vai exacerbá-la, tornando-se um instrumento de seleção e de dissociação sistemática dos diferentes tipos de equipamento urbano, de acordo com sua rentabilidade e de utilidade imediata para o capital (LOJKINE, 1997, p. 193).

Para Harvey (1980), os recursos criados pelo homem são disponíveis espacialmente seguindo as decisões locacionais, assim, não importa quem tome a decisão já que a escolha locacional traz consigo um caráter distributivo. Há, portanto, relação entre redistribuição de renda e as decisões políticas.

A divisão social do trabalho, semelhantemente à organização da fábrica necessita de um volume de trabalhadores em certa densidade aglomerados, o que facilita o deslocamento ao local de trabalho.

> Esta mano de obra se produce y reproduce gracias a la existencia de medios de consumo socializados, así como de formación, de aculturación y encuadramiento, de transporte hacia los lugares de producción, etc. La ciudad debe, por lo tanto, proveer al capital las condiciones de la reproducción ampliada de la fuerza de trabajo. (TOPALOV, 1978, p. 13).

O transporte é uma ponte entre aglomeração e produção, através do consumo do espaço, por meio do deslocamento. O transporte de passageiros realizado coletivamente limita o consumo dos que o utilizam ao trajeto planejado das linhas. Ao mesmo tempo a limitação imposta direciona os deslocamentos, abrindo oportunidades de extensão dos ganhos com a comercialização de terrenos e imóveis, com o aumento dos preços ocasionados pela "valorização", que só existe em comparação com outras localizações.

A aglomeração dos trabalhadores, aliada à concentração dos meios de produção e aproximação de operações diversas tem a ver com a cooperação, que representa as fases distintas de produção. A aglomeração espacial se adapta à ampliação da divisão territorial do trabalho, e

ocorre também com os meios de comunicação e transporte (LOJKINE, 1997).

A aglomeração resulta na diminuição dos gastos gerais com a circulação do capital e uma redução dos tempos de circulação dentro e fora da esfera da produção. Nesse sentido, existem quatro fatores importantes: o conjunto de infraestruturas físicas necessárias para a produção e para os transportes; a reserva de trabalhadores que se reproduzem por meio dos equipamentos coletivos; o conjunto de empresas capitalistas privadas no setor produtivo ou no setor de circulação, cuja cooperação no espaço aumenta a produtividade; a articulação espacial dos três fatores anteriores, com o estabelecimento de valores de uso complexos (TOPALOV, 1978).

A aglomeração dos trabalhadores na cidade adapta-se a divisão espacial das atividades, as quais são dispostas a partir de pré-requisitos contidos no espaço como formas que indicam a materialidade futura, direcionada pela divisão social do trabalho. Os objetos fazem parte do processo de socialização e de extração da mais-valia. Lojkine (1997) apresenta dois efeitos da aglomeração urbana:

> *efeitos úteis* produzidos pelos meios de circulação e de consumo concentrados na cidade; (...) *efeitos de aglomeração* que são apenas o produto indireto da justaposição de meios de produção ou reprodução (...) Pode-se dizer que sua produção é, de certa forma, coletiva: é uma combinação social consciente ou não, deliberada ou não – de agentes urbanos individuais (construtores de prédios de moradia, de comércio, de escritórios, de fábricas, etc). (LOJKINE, 1997, p. 176)

A exploração capitalista dos efeitos úteis se dará de forma distinta nos diversos bairros da cidade, como sua implantação, cuja escolha será feita de acordo com o poder público, e provavelmente influenciada de forma decisiva pelos representantes do mercado imobiliário, que por isso, apesar de não produzí-los, intervém na socialização dos mesmos.

Dessa forma, ao mesmo tempo em que o investimento público serve como garantia para o ganho da iniciativa privada, também serve para a reprodução da força de trabalho. Os impactos do investimento público na acessibilidade são significativos, e podem contribuir com o aprofundamento da desigualdade na realização das trocas e na circulação na cidade. Neste sentido inclui-se a questão do transporte de passageiros.

1.4. Considerações finais do capítulo I

O consumo do espaço urbano está relacionado ao seu padrão de produção e revela-se como o resultado da distribuição e das trocas estabelecidas ao longo do tempo, as quais seguem a lógica de desenvolvimento capitalista.

A intensidade de consumo do espaço está associada à renda do indivíduo, bem como as decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano e do planejamento de transporte, devido a

possibilidade de redistribuir o acesso aos meios de consumo coletivos no espaço através do investimento público.

As escolhas de localização interferem de maneira significativa no consumo do espaço, principalmente no que tange a localização dos bairros populares e dos meios de consumo coletivos. A insuficiência de infraestruturas, equipamentos e serviços em determinados bairros amplia as necessidades de deslocamento pela cidade, contudo o sistema de circulação, muitas vezes não atende as necessidades de deslocamento. Os problemas relacionados ao sistema de circulação e ao transporte coletivo têm rebatimentos significativos no consumo do espaço, bem como na acessibilidade.

Tais problemas podem ser minimizados a partir das escolhas feitas no âmbito do planejamento urbano e do planejamento de transportes, que tem a possibilidade de tornar a justiça social um alvo a ser alcançado. Todavia, em algumas situações os interesses dos representantes do poder público acabam correspondendo aos interesses da iniciativa privada, corroborando ainda mais com a iniquidade e injustiça social, no que tange a distribuição e ao consumo do espaço urbano, a partir do investimento público direcionado para promover "valorização" de certos bairros da cidade. Este quadro faz com que o espaço urbano se torne cada vez mais contraditório e influencie de igual modo nas relações entre os agentes, gerando por sua vez, novos interesses e novas ações, como será discutido nos próximos capítulos a partir do exemplo da cidade de Presidente Prudente.

CAPÍTULO II
PLANEJAMENTO URBANO E ACESSIBLIDADE: AGENTES, RELAÇÕES E INTERESSES EM PRESIDENTE PRUDENTE.

A cidade de Presidente Prudente possui desde sua fundação, um histórico de contradições e disputas de interesses entre os agentes. O resultado dessas contradições é visto na cidade a partir das escolhas de localização, que ao longo do tempo seguiram uma lógica de distribuição e por isso tem relação direta com a acessibilidade.

As ações, decisões e relações entre os agentes levaram ao estabelecimento de conjuntos populacionais localizados nos extremos da cidade sem contar com a presença dos meios de consumo coletivos, apresentando baixos padrões de acessibilidade e condições insatisfatórias de mobilidade.

Neste contexto, as ações e decisões também tiveram influência direta na legislação urbana e na política de transportes, que ao longo da história da cidade, foram decisivas para legitimar algumas ações e privilegiar determinados agentes.

Nesse capítulo, temos como objetivo apresentar alguns pontos da história de Presidente Prudente, que nos auxiliarão na compreensão do objeto de estudo e das atuais condições de mobilidade e acessibilidade na cidade. Após isso, apresentaremos algumas considerações acerca do planejamento urbano e do planejamento de transportes, tendo em vista a atuação do Ministério das Cidades que é fundamental para compreender o papel das políticas de acessibilidade e mobilidade urbana nas cidades.

Por fim apresentaremos aspectos gerais do planejamento urbano e do planejamento de transportes em Presidente Prudente a fim de somar elementos que nos auxiliem na análise da Lei Complementar nº 151/2008, que dispõe sobre o Plano Diretor em vigência, tendo em vista suas determinações acerca da mobilidade e da acessibilidade na cidade.

2.1 Presidente Prudente e os agentes produtores do espaço urbano.

Presidente Prudente tem 207.610 habitantes, sendo 203.375 sua população urbana (IBGE, 2012). Fundada na primeira metade do século XX, ao longo de sua história, a cidade de Presidente Prudente cresceu de maneira descontínua devido às escolhas de localização dos bairros populares, que foram implantados em áreas com ausência de meios de consumo coletivos, resultando em baixos níveis de acessibilidade dos moradores.

Como visto no capítulo anterior, a presença dos meios de consumo coletivos contribui com o aumento do valor de troca, atraindo a demanda que possui renda para arcar com os custos

da localização. Uma das primeiras iniciativas que ressaltaram a presença dos meios de consumo coletivos para comercialização de terras na cidade foi realizada através da "Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio", pelo coronel José Soares Marcondes (um dos fundadores da cidade), a qual teve como uma de suas justificativas a presença da ferrovia, que tornava a terra acessível, no auge da produção cafeeira.

Na primeira metade do século XX, as ferrovias estavam diretamente ligadas à expansão das cidades, elas provocavam crescimento nucleado, mas descontínuo de acordo com as estações ferroviárias, ao contrário das rodovias que, segundo Villaça (2001), provocam um crescimento mais rarefeito e menos nucleado que as ferrovias. "Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia pode se concretizar em qualquer ponto". (VILLAÇA, 2001, p. 70).

Neste período as principais vias de acesso a Presidente Prudente eram: Estrada Boiadeira (que interligava a cidade de São Paulo ao Mato-Grosso, passando por Presidente Prudente, além de interligar esta as cidades de Regente Feijó, Indiana e José Teodoro); Estrada do Paraná (localizada no sul da cidade ligava Prudente ao Porto de São José no rio Paranapanema – atual Rodovia Assis Chateubriand – e ao norte do Paraná); Estrada Montalvão (no norte da cidade); Rodovia Raposo Tavares (em construção na década de 1920, era paralela a Estrada Boiadeira e chegava até Álvares Machado). Apesar das estradas e rodovia, a principal via de acesso era a ferrovia Alta Sorocabana (para onde convergiam as demais) bem como estradas rurais e caminhos de acesso. Para os deslocamentos realizados dentro da cidade, e entre a cidade e o campo haviam estradas precárias de difícil manutenção, dado o solo arenoso dificultava a circulação no período de seca e no período da chuva[6].

O fim da década de 1920 e os anos de 1930 marcam as primeiras obras na cidade relacionadas à infraestrutura e implantação de equipamentos coletivos, como o primeiro grupo escolar e primeira casa de saúde, além da instalação de redes bancárias, abastecimento de energia elétrica e a delegacia regional (ABREU, 1972).

Baseado em Sposito (1983) podemos afirmar que de 1930 até 1950 a expansão da cidade acompanha a ferrovia, mas nos anos de 1960 é possível visualizar a perda de importância da ferrovia devido a escolha do governo brasileiro pelo transporte rodoviário, que apenar de custar cinquenta por cento mais caro que a passagem de trem, os ônibus passaram a ser a preferência dos passageiros[7]. É somente na década de 1970 que a expansão territorial de Presidente é impulsionada verificando-se o aumento maior da mancha urbana do que da população

[6] Informações adquiridas no curso da História de Presidente Prudente, realizado pela Secretaria da Cultura e Turismo, ministrado pelo historiador Ronaldo Macedo em 2009.
[7] Informações adquiridas no curso da História de Presidente Prudente, realizado pela Secretaria da Cultura e Turismo, ministrado pelo historiador Ronaldo Macedo em 2009.

(SPOSITO, 1983).

Na década de 1970, os loteamentos passam a ser feitos por incorporadores imobiliários, e com a introdução do capital imobiliário acompanhada da regularização de alguns loteamentos, os preços dos terrenos foram elevados (SPOSITO, 1983). Além disso, Sposito (1983) afirma que devido a expansão do perímetro urbano realizada nos anos de 1970, os pequenos proprietários foram prejudicados e a população que possui menor renda foi substituída, indo residir nos novos bairros implantados em descontínuo aos bairros edificados anteriormente. Um exemplo apontado pela autora é a substituição da população que residia próximo ao Córrego do Veado com as obras de canalização e construção do Parque do Povo em Presidente Prudente. De acordo com Sposito (1983), o projeto foi justificado pelo poder público municipal como importante para a melhoria do sistema viário, e segundo Calixto (2001) provocou a "valorização" dos bairros já existentes, como as Vilas Malaman e Tabajara, além da fundação do loteamento Marupiara (1979) e João Paulo II (1981) como fruto da implantação do Parque do Povo. Sobre a substituição da população em decorrência de modificações no sistema de transporte e melhoria na acessibilidade, Farret (1984) apresentou que

> Via de regra, melhorias introduzidas no sistema de transporte urbano produzem a ampliação na acessibilidade e, como consequência, a elevação dos valores imobiliários; esta, por sua vez, aciona um processo de mobilidade intra-urbana, com as famílias de renda mais baixa sendo substituídas pelas de renda mais alta ou usos não residenciais (FARRET, 1984, p. 30).

No caso do Parque do Povo, as avenidas onze de maio e quatorze de setembro, com o tempo, deram lugar a estabelecimentos comerciais em substituição ao uso predominantemente residencial (CALIXTO, 2001).

Com a expansão territorial urbana nos anos de 1970 na cidade de Presidente Prudente houve uma intensa atuação dos incorporadores, um exemplo notável é o rompimento da barreira da Rodovia SP 270 (Raposo Tavares) com a implantação de alguns bairros na zona sul da cidade, dentre eles o Alto da Boa Vista. O Alto da Boa Vista apesar de localizar-se distante dos outros bairros na época foi alvo do investimento dos incorporadores que vincularam a área ao *status* social de quem as adquirissem, por meio de um intenso trabalho de *marketing*, com propagandas vinculadas aos meios de comunicação (SPOSITO, 1983). Lefebvre (2001, p. 32) afirmou que o urbanismo dos promotores de venda, se concebe e se realiza sem ocultar os interesses ligados ao mercado, visando lucro; "eles não vendem mais uma moradia ou um imóvel, mas sim urbanismo. Com ou sem ideologia, o urbanismo torna-se valor de troca".

Com a substituição da população, aumentou a demanda por moradias, surgindo assim, no fim da década de 1970 e nos anos de 1980, alguns conjuntos habitacionais. Na primeira administração do prefeito Paulo Constantino (1977-1982) foi implantado o primeiro conjunto

habitacional, o conjunto Bartholomeu Bueno Miranda, implantado pela Cohab, em 1978 com 1.078 (SOUSA, 1992). Na segunda administração do prefeito Paulo Constantino (1982-1985) foram implantadas um total de 913 unidades habitacionais, em dois conjuntos habitacionais (Cecap e Inoocop) (JORDÃO, 1996). No período de 1986 a 1988, na gestão de Virgílio Tiezzi foram implantadas o total 1.533 novas moradias, somando as unidades de três conjuntos habitacionais (Jardim Itapura, Jardim Mediterrâneo e Jardim Santa Paula) (JORDÃO, 1996).

Dentre os bairros implantados na década de 1980 está o Jardim Itapura (1988), que é o primeiro conjunto habitacional do tipo vertical da cidade, voltado para família com renda superior a cinco salários mínimos (FERNANDES, 2001). Fernandes (2001) chama a atenção para o fato de o bairro ser instalado próximo à malha urbana e sua proximidade com o centro da cidade, sendo em termos de acessibilidade o conjunto habitacional melhor localizado no interior da cidade. Além disso, "Esse bairro foi rapidamente atendido nas reivindicações ao poder público municipal, ocorrendo, em curto espaço de tempo, a pavimentação das ruas" (FERNANDES, 2001, p. 167). O segundo bairro estudado pela autora, o Cambuci, instalado já na década de 1990, pelo sistema de mutirão, voltado para famílias de até três salários mínimos, foi instalado em uma localidade em que a falta de infraestrutura e equipamentos coletivos eram notáveis, cercado de áreas favelizadas com pouca acessibilidade.

O Jardim Cambuci, juntamente com mais sete conjuntos habitacionais (Jardim Vale do Sol, Brasil Novo, Ana Jacinta I e II, Sítio São Pedro, Jardim Jequitibás II e Mario Amato), somaram 4.231 unidades, construídas na segunda administração do prefeito Paulo Constantino (1989-1992) (JORDÃO, 1996). De acordo com Miño (1999) no período de 1980 a 1992 foram implantados vinte e dois conjuntos pelo poder público.

Na década de 1990, mais especificamente em 1992 foram feitos pelo poder público os Projetos de Lotes Urbanizados e Desfavelamento, dos quais participaram 722 famílias (JORDÃO, 1996). No ano de 1993, na gestão do prefeito Agripino de Oliveira Lima, 4.000 lotes foram doados, a maior parte deles na zona leste (JORDÃO, 1996), que levaram à autoconstrução das moradias feitas pelos próprios moradores, como nesses bairros foi residir a população que possui menor renda, nem todos tiveram recursos para concluir a moradia, como no caso do bairro Brasil Novo, em que diversas casas ainda permanecem em fase de construção.

De acordo com Jordão (1996), o projeto de desfavelamento foi ineficaz porque não atendeu as necessidades da população que foi relocada para os conjuntos habitacionais, que não contavam com infraestrutura, nem com transporte público coletivo que garantisse de maneira facilitada o deslocamento para o trabalho (JORDÃO, 1996). Vários bairros surgiram para receber a população que morava nas favelas como: Jardim Marisa, Jardim Balneário, Jardim Bela Vista, Jardim Cobral, Parque Shiraiwa.

Ao mencionar os conjuntos habitacionais que fizeram parte do projeto de desfavelamento da década de 1990, Sousa (1992) afirma que

> os projetos concentraram grande número de unidades, provocando uma redistribuição da população e dos serviços urbanos e problemas de circulação e transporte, com a criação de novos sub-centros e a distância cada vez maior entre o local de trabalho e local de moradia (SOUSA, 1992, p. 30).

De acordo com Marisco (2003), em 1990 intensificou-se o processo de "segregação socioespacial" no interior da cidade como reflexo da proliferação de loteamentos, da atuação do mercado imobiliário, da implantação de conjuntos habitacionais e "valorização" de algumas áreas.

Entre os anos de 1970 e 1990, a implantação de diversos conjuntos habitacionais teve uma significativa influência sobre a expansão urbana. A descontinuidade na disposição dos bairros, incentivada pela escolha da localização dos conjuntos habitacionais, levou a consequente "valorização" dos bairros que antecediam os conjuntos habitacionais e a condições precárias de acessibilidade aos moradores dos novos bairros. No período mencionado (1970-1990), a participação dos conjuntos habitacionais na expansão urbana de Presidente Prudente foi de 18,7%, de acordo com Boscariol (2011). Em parceria com a CDHU, a partir do Programa de Desfavelamento implantado em Presidente Prudente pelo município, "foram produzidas, entre 1992 e 2000, 10 conjuntos habitacionais, totalizando 2.201 unidades habitacionais (dois terços do total de habitações produzidas pela CDHU no município)" (BOSCARIOL, 2011, p. 245).

A partir dos anos 2000, os conjuntos habitacionais Humberto Salvador, Augusto de Paula e Maré Mansa foram construídos na zona norte, sendo voltados para a população de baixa renda.[8] Com a localização descontínua dos conjuntos habitacionais e a progressiva instalação de meios de consumo coletivos na cidade, alguns bairros foram valorizados mais do que outros, tendo como fator de diferenciação a acessibilidade. A partir do fim dos anos 2000, o investimento público em infraestruturas e equipamentos na cidade em algumas localizações colaborou para a elevação dos preços de terrenos e imóveis na cidade, como exemplo está o Parque Imperial, bairro que existia há trinta anos, e com a implantação de equipamentos escolares, esgoto e pavimentação asfáltica, elevou o preço do lote de cinco mil reais para trinta mil reais[9].

2.2 Planejamento urbano, planejamento de transportes e o Ministério das Cidades.

[8] Informações adquiridas no curso da História de Presidente Prudente, realizado pela Secretaria da Cultura e Turismo, ministrado pelo historiador Ronaldo Macedo em 2009.
[9] Entrevista com o secretário do planejamento de Presidente Prudente, Laércio Alcântara, em 02 de agosto de 2011

Ao longo da história de Presidente Prudente, as decisões relacionadas a localização dos conjuntos habitacionais e a instalação dos meios de consumo coletivos levaram a padrões distintos de acessibilidade, o que se deve também as escolhas relacionadas ao planejamento urbano e ao planejamento de transportes.

Neste tópico iremos apresentar a importância do planejamento urbano e do planejamento de transportes para as condições de mobilidade e os padrões de acessibilidade na cidade, destacando a contribuição do Ministério das Cidades para o desenvolvimento das políticas de acessibilidade e mobilidade urbana.

Planejar remete ao futuro, significa tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de precaver-se dos problemas e de aproveitar da melhor forma os benefícios (SOUZA, 2010). Há distinção entre planejamento e gestão urbanos. “O planejamento é a preparação para a gestão futura (...) e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (...) das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir” (SOUZA, 2010, p. 46).

O planejamento urbano tem a organização do espaço urbano como especificidade (mas não se limita apenas a ela), “e aplica-se ao plano de uma cidade individualmente” (VILLAÇA, 1999, p. 172).

Nesse sentido, o planejamento urbano vai além do urbanismo, pois é um “conjunto de medidas tomadas para que sejam atingidos os objetivos necessários, tendo em vista os recursos disponíveis e os fatores externos que podem influir nesse processo” (DUARTE, 2007, p. 22).

O planejamento urbano no Brasil passou por algumas mudanças acompanhando as mudanças históricas do país. Villaça (1999), ao tratar sobre a história do planejamento urbano, apresenta três períodos, a saber: 1875 a 1930; 1930 a 1990; e de 1990 em diante.

O primeiro período esteve limitado às obras de embelezamento e melhoramento, que em meados da década de 1930 representava a ação concreta do Estado com objetivos que não condiziam com o discurso (VILLAÇA, 1999).

De 1930 a 1990, o discurso dominante revelava o planejamento urbano como uma tentativa de esconder a origem dos problemas, por isso esteve baseado em técnicas e métodos bem definidos. Durante a ditadura militar, o planejamento urbano tornou-se a principal justificativa para a construção de obras, principalmente as de infraestrutura ligadas ao transporte (SOUZA e RODRIGUES, 2004). Apesar do discurso ideológico cada vez mais fortalecido sobre o papel do planejamento urbano (VILLAÇA, 1999), surgem movimentos urbanos que passam a contestar tal discurso “(...) especial e precisamente naqueles setores nos quais ela vinha tradicionalmente intervindo: nos setores imobiliário e no do sistema viário e de transportes” (VILLAÇA, 1999, p. 204). Em contrapartida houve uma readaptação do discurso dominante, com a gênese do planejamento integrado, que desencadearam os superplanos, cujo intuito era

abranger os aspectos gerais da cidade e seus problemas (VILLAÇA, 1999). A principal novidade desses planos era o destaque para a infraestrutura, principalmente a de saneamento e transportes, a exemplo Villaça (1999) menciona o Plano Prestes Maia.

No que se refere ao planejamento de transporte, até meados dos anos de 1950, segundo Mello (1981), os problemas com transporte urbano eram resolvidos sem planejamento, baseados apenas na experiência empírica. Com o crescimento das atividades urbanas, o relacionamento do sistema de transportes com os demais sistemas sócio-econômicos é alterado, há uma relação intrínseca entre a atividade desenvolvida e os deslocamentos gerados na cidade, as interações espaciais se intensificam em determinados pontos mais que outros, devido às atividades que os indivíduos desempenham. Esse raciocínio mostra a possibilidade de a partir do fluxo de viagens orientar o tráfego e organizar os itinerários, através do zoneamento do uso do solo, além disso mostra a impossibilidade de se formular uma política para os transportes bem sucedida sem considerar os demais aspectos urbanos (MELLO, 1981). É da década de 1950, que a legislação referente ao transporte público coletivo em Presidente Prudente tem início, a partir da Lei nº 105/1950, que previa as premissas básicas sobre o transporte coletivo, dentre elas a transferência do serviço que pode ser feitas através de permissão ou concessão (SPERANDIO, 1992).

O terceiro período apontado por Villaça (1999) acerca do planejamento urbano, é iniciado em 1990 e marcado por novas possibilidades e avanços na política urbana (VILLAÇA, 1999), tendo como marco a Reforma Urbana[10] com a criação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001), a partir da regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, tornando possível a implantação dos princípios presentes na mesma. A partir de então:

> (...) a regulamentação urbanística passa a ser tratada como um processo, com etapas sucessivas: a formulação de instrumentos urbanísticos que serviam para realizar e implementar os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos pelo Plano; sua aprovação na Câmara Municipal; sua fiscalização e revisão periódica a partir do cotejamento entre a estratégia proposta e os resultados alcançados. (AZEVEDO, 2004, p. 156)

O Plano Diretor, como principal marco na Reforma Urbana, fez com que os municípios brasileiros passaram a ser vistos como unidades de planejamento do espaço, sendo que ao poder público local foi dada maior autonomia em relação ao gerenciamento de seu ordenamento territorial por meio do estabelecimento do Plano Diretor municipal, o que proporcionou "(...) uma resposta mais efetiva às necessidades da população" (RODRIGUES, 2005, p. 92). Segundo Villaça, "A década de 90 pode ser considerada como marcando o fim de um período na história

[10] Dentre os objetivos da Reforma Urbana, os mais importantes são: coibir a especulação imobiliária, reduzir as desigualdades socioespaciais e tornar o planejamento mais democrático possível. Para isso alguns instrumentos foram criados: IPTU progressivo no tempo, outorga onerosa do direito de construir, usucapião, dentre outros, cujo principal é o Plano Diretor que representou um marco na Reforma Urbana.

do planejamento urbano brasileiro porque ela marca o inicio do seu processo de politização, fruto do avanço da consciência e organização populares (VILLAÇA, 1998, p. 8)".

Contudo, apesar dessa possibilidade de acompanhamento das questões locais com o Plano Diretor, o planejamento a partir da década de 1990, de acordo com Souza e Rodrigues (2004) assume uma tendência mercadófila em que os interesses privados têm maior ênfase ao invés dos interesses público e coletivo. Uma das críticas aos planos diretores é justamente o distanciamento entre o que prevê a lei e a prática (VILLAÇA, 1993), demonstrando "uma enorme capacidade de nossas elites intelectuais e políticas de criar e nutrir, por décadas e décadas, sonhos, irrealidades e quimeras." (VILLAÇA, 1998, p. 3).

O Plano Diretor pode ser definido como um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano. (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 3, 2006, p. 32). O conceito de plano diretor foi desenvolvido nos anos de 1950, embora a expressão já tenha aparecido em 1930 no Plano Agache, do Rio de Janeiro (VILLAÇA, 1998).

O primeiro Plano Diretor de Presidente Prudente começou a ser discutido na década de 1960, a partir da Lei nº 567 de 20 de junho de 1960, durante a administração do prefeito Luiz Ferraz de Sampaio (1960-1963), contudo, é somente na administração de Walter Lemes Soares (1973-1977), no ano de 1973 pela Lei nº 1.582 (MARISCO, 2003).

De acordo com Marisco (2001), o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado foi elaborado através de um convênio com a prefeitura municipal, do Centro de Estudos Urbanísticos da FAU/USP e da Associação dos Engenheiros e Arquitetos da Alta Sorocabana, para atender dois objetivos principais: a implantação do Distrito Industrial, ligada a política de planejamento regional de criação de pólos de desenvolvimento; e a promulgação da nova Lei Orgânica dos Municípios do Estado de São Paulo, de 1967. A obrigatoriedade do Plano Diretor estava vinculada a concessão de empréstimos por parte dos governos federal e estadual, o que também explica de acordo com Marisco (1997), a elaboração do Plano Diretor, já que anteriomente não havia sido feito nenhum esforço para formulá-lo, apesar de em entrevista para a autora, o ex-prefeito Watal Ishibashi, admitir que ele era necessário pois acreditava ser uma resolução para os problemas urbanos (MARISCO, 1997). Juntamente com o Plano Diretor é aprovada a Lei de Zoneamento do solo urbano, a cidade passa a ser regulada, a partir de uma legislação específica de uso e ocupação do solo urbano, o que não quer dizer que o ordenamento da cidade passou a ser mais equitativo[11] (MARISCO, 2003).

[11] O Plano Diretor de Presidente Prudente de 1973 foi revisto na década de 1980 com a aprovação de leis como Parcelamento do Solo, Código de Edificações e Zoneamento e Uso e Ocupação do Sol. Em 1990 começam as discussões para a elaboração de um novo Plano Diretor, para o qual foi contratada uma empresa especializada em planejamento da cidade de Londrina/PR pela prefeitura municipal para assessorar o trabalho dos técnicos da

A diferença entre o Plano Diretor e os demais planos é sua visão de conjunto e o processo contínuo de planejamento, envolvendo controle, revisão e atualização periódicos Villaça (1993). Um dos dilemas do Plano Diretor é que ele se reduz a princípios, diretrizes e políticas gerais (VILLAÇA, 1998). Villaça (1998) ressalta que, no caso dos representantes dos interesses imobiliários, eles lutam para que os planos diretores limitem-se a princípios gerais, sem incorporar princípios auto-aplicáveis. No caso do Plano Diretor de Presidente Prudente, sua extensão de treze páginas traz apenas princípios e diretrizes gerais sem pormenorizar questões importantes, como a escolha de localização dos equipamentos coletivos, a acessibilidade, a mobilidade urbana, entre outros, o que o impede de tornar-se mais próximo à realidade, limitando-se apenas ao discurso (VILLAÇA, 1998).

Isso pode acontecer devido à influência dos interesses hegemônicos sobre os representantes do poder público, que se dá de forma incisiva, fazendo com que o interesse da classe dominante torne-se aparentemente o interesse da sociedade, o que é feito através da ideologia (SOUZA, 2006).

Outro dilema é a incorporação de obrigações de outras alçadas, como a estadual e federal, bem como a falta de atenção para a área rural do município, deixando de enfatizar a responsabilidade do município (VILLAÇA, 1998). Em síntese, os dilemas do Plano Diretor são criados a partir da disputa de interesses entre os agentes, bem como do poder de influência que possuem sobre as decisões tomadas pelos representantes do poder público, devido à incumbência na elaboração e aprovação das leis, e a forma como os representantes do poder público lidam com isso.

> A maneira como os planejadores e gestores a serviço do Estado se comportam, devido às condições típicas de trabalho e, muitas vezes até mesmo por convicção e ideologia, perante os detentores do capital e os moradores de bairros privilegiados atuando como grupo de pressão, costuma ser muito diferente daquele como se comportam diante de moradores pobres. (SOUZA, 2006p. 265).

Apesar dos dilemas, o Plano Diretor representou um grande avanço na política urbana brasileira (VILLAÇA, 1993). Outro passo importante após a Reforma Urbana foi a criação do Ministério das Cidades em 2003.

---

prefeitura (MARISCO, 2003). Na década de 1990, houve uma nova revisão do Plano Diretor a partir de um levantamento planaltrimétrico de toda a cidade através da técnica da fotogrametria, para a formulação do Plano Diretor de 1996 (Lei Complementar nº 029/96) a prefeitura municipal contou com uma consultoria com base no Plano Diretor de Curitiba (Entrevista com o secretário de planejamento de Presidente Prudente, Sr. Laércio Alcântara, realizada em 02 de agosto de 2011). O problema foi que os dados em que foram baseados as metas do Plano Diretor foram os mesmos considerados para a elaboração do Plano Diretor de Curitiba, assim, o Plano Diretor de Presidente Prudente não condizia com a realidade prudentina, não podendo dessa forma ser aplicado a ela. Em 2008, foi feita a promulgação da Lei Complementar nº 151/2008 que dispõe sobre o Plano Diretor municipal de Presidente Prudente, que se encontra em vigência.

O Ministério das Cidades foi criado com o objetivo de integrar as políticas de habitação, saneamento, transportes e trânsito, possibilitou a superação do recorte setorial aplicado a essas políticas, já que passou a levar em conta também o uso e a ocupação do solo (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012). Além disso, o Ministério da Cidade busca a cooperação entre municípios e estados, juntamente com os poderes legislativo e judiciário e a participação da sociedade para definir uma política nacional de desenvolvimento urbano. Apesar do Ministério das Cidades definir as diretrizes gerais da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, cabe ao município o planejamento e a gestão urbanos a fim de garantir a participação cidadã e o direito à cidade para todos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012).

Faz parte do Ministério das Cidades, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) que foi criada pelo Ministério das Cidades no intuito de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável que é associação entre as políticas de transporte e de circulação, integrada à política de desenvolvimento urbano, a fim de proporcionar o acesso ao espaço urbano, com prioridade para o transporte público coletivo e os não-motorizados, de maneira segura, inclusiva e sustentável (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012). A partir da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana são desenvolvidos alguns programas de acessibilidade e mobilidade, como a Política Nacional da Mobilidade Urbana para uma cidade sustentável e o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana para uma cidade sustentável inclui o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade ambiental, a inclusão social e a democratização do espaço (acesso democrático à cidade e ao transporte público coletivo com a "valorização" da acessibilidade universal e dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com base no Decreto n° 5.296/04) (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 3, 2006).

Além da Política Nacional de Mobilidade Urbano, há ainda o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana que tem como objetivo a democratização do acesso ao espaço urbano tendo como centro o deslocamento não-motorizado. O Programa visa incentivar os municípios à inclusão da população com mobilidade reduzida[12], garantindo-lhes acesso ao sistema de transporte público coletivo, aos equipamentos urbanos e a circulação em vias públicas. Neste programa, a acessibilidade é uma parte da política de mobilidade com fim de inclusão social (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 3, 2006).

[12] A pessoa com mobilidade reduzida é definida pelo Ministério das Cidades, como base no Decreto n° 5.296/04 como aquela que possui capacidade limitada, temporária ou permanente para movimentar-se, apresentando redução da mobilidade. Enquadram-se nesta definição pessoas com deficiência, idosos, obesos, gestantes e outros (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 4, 2006)

Para que as políticas de mobilidade e acessibilidade possam ser implantadas na cidade é necessária a elaboração do Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade. De acordo com o Ministério das Cidades, esses planos são obrigatórios para cidades com mais de 500 mil habitantes, fundamental para as com mais de 60 mil habitantes, e importante para todas as cidades brasileiras, os quais devem estar baseados nos princípios da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, "principalmente na reorganização do modelo de urbanização e de circulação das cidades" (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 3, 2006, p. 23).

Como parte dos projetos de acessibilidade e mobilidade urbana, e para garantir o financiamento de obras de infraestrutura ligadas ao transporte, o Ministério das Cidades lançou o Pró-Mob, que é um programa para financiamento dos municípios, com população superior a 100.000 habitantes, além de recursos do Orçamento Geral da União, dentro do Programa Brasil Acessível. (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 3, 2006). Como pré-requisito para análise dos projetos e financiamento das obras de acessibilidade, está à incorporação do acesso das pessoas com deficiência e idosos na reforma ou na construção de novos equipamentos urbanos.

Há ainda, ações para financiamento de projetos importantes para a acessibilidade e mobilidade, por parte da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade: apoio a projetos de sistema de circulação não motorizados; apoio a projetos que prevêem a construção de corredores exclusivos para o transporte público coletivo; financiamento de obras para adaptação as necessidades de pessoas com restrição de mobilidade e deficiência (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – CADERNO 3, 2006). Além desses, há também o Pró-Transporte (programa que financia infraestrutura para o transporte público coletivo, que atende prefeituras, governos estaduais, órgãos gestores e empresas concessionárias do serviço de transporte público coletivo).

Os programas mencionados representam um avanço no âmbito do planejamento de transportes municipal, pois servem como incentivo para as prefeituras tratarem com mais atenção as questões que envolvem a acessibilidade e a mobilidade urbana. Mas cabe ao poder público local dar continuidade a esses programas, estabelecendo as leis e projetos que levem em conta a melhoria da acessibilidade e mobilidade na cidade.

Em 3 de janeiro de 2012, quando foi promulgada a Lei 12.687, o Ministério das Cidades instituiu para os municípios um prazo de três anos para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, indicado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tal plano deve ser integrado ao Plano Diretor municipal, mesmo os municípios que não possuem sistema de transporte público coletivo, mas que possuem Plano Diretor, o Plano de Mobilidade Urbana deve enfatizar o

transporte não motorizado, o planejamento da infraestrutura urbana designada para os deslocamentos a pé e por bicicleta (Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012).

O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, por isso deve contemplar os elementos que envolvem o sistema de transporte público coletivo, bem como do transporte não-motorizado. Destarte, o Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar:

> I - os serviços de transporte público coletivo; II - a circulação viária; III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; VII - os pólos geradores de viagens; VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos. **(**Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012, artigo 24, incisos I a XI)

O Plano da Mobilidade Urbana é uma possibilidade dos municípios de colocar em prática ações que priorizem o transporte público coletivo e o transporte não-motorizado, e o fato de ser parte do Plano Diretor permite uma aproximação maior entre planejamento urbano e planejamento de transportes.

> É preciso uma conciliação e efetividade de políticas de transporte e urbanas para promover a mobilidade e a acessibilidade para/na cidade, de modo que se priorize a circulação do transporte coletivo, possibilitando a oferta de acordo com a demanda em contraposição à presença massiva dos automóveis, principalmente nas áreas de concentração de equipamentos coletivos. (PEREIRA, 2006, p. 51).

O diálogo entre o campo da política urbana e os transportes pode ser frutífero, já que as municipalidades dispõem de possibilidades de, através de formulação de leis sobre o uso do solo urbano buscar soluções para os problemas do transporte público coletivo, contribuindo, por exemplo, com a diminuição do tempo das viagens realizadas. Um dos instrumentos importantes para que esse diálogo possa ser frutífero é o Plano Diretor, que é a lei mais importante no âmbito municipal, e influencia diretamente na questão da acessibilidade e da mobilidade, devido as recomendação sobre esses assuntos presentes no Plano Diretor e nas leis complementares.

Apesar da importância da associação entre planejamento urbano e planejamento de transportes, na cidade de Presidente Prudente não há nenhum plano específico que tenha como objetivo pormenorizar as determinações relacionadas ao transporte de passageiros na cidade, mesmo que no Plano Diretor existe a recomendação para elaborá-lo.

Nos tópicos posteriores apresentaremos algumas questões pertinentes ao planejamento urbano e ao planejamento de transportes na cidade de Presidente Prudente, através da análise da Lei Complementar nº 151/2008, que dispõe sobre o Plano Diretor de Presidente Prudente, o qual

está em vigência na atual administração do prefeito Milton Carlos de Mello ‘Tupã’ (PTB), e o vice-prefeito Marcos Vinha (PT).

2.3 As determinações e as contradições da Lei Complementar n° 151/2008.

A Lei Complementar 151/2008 dispõe sobre o Plano Diretor municipal de Presidente Prudente. Apesar de conter em sua redação alguns dos princípios presentes no Estatuto da Cidade, dentre eles o cumprimento da função social da propriedade não pormenorizou esse princípio, no sentido de adequá-lo à realidade prudentina, indicando os caminhos para colocá-lo em prática.

Neste tópico, a ênfase na análise do Plano Diretor de Presidente Prudente está nas recomendações a respeito da política urbana e da política de transporte dessa lei, por estar diretamente relacionadas ao objeto de estudo da pesquisa.

Como mencionado anteriormente, um dos problemas do Plano Diretor é sua extensão, apesar de ser o principal instrumento da política urbana local possui apenas treze páginas, sendo sua redação completamente genérica, o que aliado à utilização da interpretação permite iniciativas que burlam as recomendações gerais voltadas ao benefício coletivo, além de conter contradições evidentes.

No capítulo III “Da Função Social da Propriedade Urbana” são estabelecidas as exigências de ordenação da propriedade urbana. Dentre os princípios básicos estabelecidos estão duas que afirmaramos importantes destacar, as quais se encontram nos incisos IV e V do Plano Diretor municipal de Presidente Prudente.

> **IV** - promover o aproveitamento e utilização da propriedade urbana, de forma a compatibilizar-se com a capacidade de atendimento da infra-estrutura e equipamentos urbanos e dos serviços públicos já existentes;
> **V** - propiciar a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização (Lei Complementar n° 151/2008, capítulo III, incisos IV e V).

Nesses incisos está explícita a necessidade de aproveitar os recursos já dispostos e existentes no município para promover o cumprimento da função social da propriedade urbana.

> A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei. (**Lei nº 10.257, de** 10 de julho de 2001, art. 39)

As diretrizes presentes no art. 2º do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) refere-se a dezesseis diretrizes gerais, dentre as quais estão: garantia do direito às cidades sustentáveis (direito à terra urbana, direito à moradia, à infraestrutura urbana, ao transporte e serviços públicos, ao trabalho e ao lazer etc); gestão democrática por meio da participação da

população e de associações representativas; cooperação entre os governos, a iniciativa privada e outros setores da sociedade em prol ao interesse social; planejamento do desenvolvimento das cidades; oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos de acordo com os interesses e necessidades da população, e com as características locais; integração e complementaridade entre atividades urbanas e rurais; adoção de padrões de produção, consumo e expansão urbana compatíveis com padrão de sustentabilidade ambiental, social e econômico do município; distribuição justa dos benefícios e dos ônus resultantes do processo de urbanização; ordenação e uso do solo para evitar problemas como:

> a) a utilização inadequada dos imóveis na cidade; b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes; c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana; d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente; e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização; f) a deterioração das áreas urbanizadas; g) a poluição e a degradação ambiental; h) a exposição da população a riscos de desastres. **(**Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, art. 2º, inciso VI)

As diretrizes nem sempre são colocadas em prática devido à dificuldade na implantação das mesmas, já que para implantá-las seria preciso ações que garantissem a justiça social na cidade como a distribuição equitativa dos equipamentos e infraestruturas, a reestruturação no sistema de transporte de forma a atender as necessidades da população, a ampliação da participação popular nas tomadas de decisões, a redistribuição de renda, e a eliminação dos terrenos vazios.

No caso de Presidente Prudente, a permanência dos terrenos vazios na cidade está atrelada, dentre outras coisas, a própria lógica de expansão urbana ocorrida na cidade, aliada ao tipo de fiscalização ou falta dela realizada pelo poder público. O próprio processo de expansão urbana da cidade de Presidente Prudente provocou inúmeros ônus à população de baixa renda que, em meados dos anos de 1980, teve que mudar dos bairros que começaram a receber infraestrutura para os bairros populares e conjuntos habitacionais cuja implantação ocorreu em descontínuo aos bairros anteriormente edificados, como aconteceu no caso do Parque do Povo (SPOSITO, 1983). Esse processo resultou em dificuldades no acesso aos meios de consumo coletivos, já que além de não contar com infraestruturas como pavimentação asfáltica, sinalização, iluminação, rede de esgoto etc., nos conjuntos habitacionais não havia equipamentos de lazer, saúde e educação, reforçando ainda mais a necessidade de deslocamento para outros bairros da cidade.

A implantação dos bairros populares distantes do centro da cidade não foi acompanhada por reformulações no transporte público coletivo, o qual para atender os novos bairros teve os trajetos de suas linhas “esticados” atendendo vários bairros distantes, tornando o intervalo entre um ônibus e outro cada vez mais longos, como apresenta o estudo de Sperandio (1992). Algumas

dessas linhas de ônibus continuam com os mesmos trajetos, apresentando apenas pequenas modificações como é o caso da linha Brasil Novo-COHAB e Vila Aurélio-Águas Quentes[13]. Um agravante naquela época para o transporte público coletivo era que nos períodos de chuva, os ônibus não conseguiam cumprir o itinerário completo, já que as ruas não contavam com pavimentação asfáltica, o que tornava o nível de acessibilidade dos habitantes dos bairros mais afastados ainda pior[14].

Mesmo com a tentativa de descentralizar alguns equipamentos, como a implantação de escolas, postos de saúde e áreas de lazer nos bairros localizados distante do centro faz da tentativa de descentralização, apenas uma possibilidade de minimizar o problema e não a solução para a falta de acessibilidade, tendo em vista que na de presidente Prudente os que possuem menor renda foram afastados cada vez mais do centro da cidade e privados de condições dignas de acessibilidade.

> Foram surgindo loteamentos bastante distantes da malha urbana, sem nenhum infraestrutura básica e consequentemente sem nenhum preocupação com o sistema de circulação, acarretando em graves problemas de mobilidade e acessibilidade ao centro pois os bairros não apresentavam uma articulação prática entre eles e até mesmo a circulação bairro/centro muitas vezes se torna difícil, ou seja dentro dos bairros não há uma hierarquização das vias que permitia um melhor fluxo de tráfego (SPERANDIO, 1992, p. 28 e 29).

A distribuição dos ônus e dos benefícios da urbanização, como apresentado no Plano Diretor torna-se uma tarefa difícil de ser concluída por causa da formação espacial da própria cidade.

A localização descontínua dos bairros deixou algumas áreas subutilizadas pela cidade com a permanência de grandes terrenos vazios, localizados entre bairros anteriormente edificados. Com a necessidade de levar infraestrutura para os bairros afastados, os terrenos vazios acabaram recebendo infraestrutura antes mesmo dos bairros distantes, gerando a "valorização" dos terrenos vazios que permaneceram entre os bairros edificados, tendo em vista que passaram a contar com infraestruturas como: água, luz, esgoto, linhas de ônibus, pavimentação asfáltica etc.

Os custos dos terrenos vazios são grandes para qualquer município porque ao tentar colocar infraestrutura nos locais mais distantes, se passa pelos locais onde estão os terrenos. Com esse gasto, o município acaba não tendo recursos para implantar infraestruturas e equipamentos urbanos nos locais onde há maior necessidade (DUARTE, 2007).

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

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

Como uma forma de restringir a subutilização de áreas em Presidente Prudente, está previsto no capítulo III do Plano Diretor, a aplicação do IPTU progressivo no tempo, instrumento previsto no art. 5º da Lei Federal 10.251/2001 que indica a aplicação deste tributo em imóveis que não cumprem sua função social. Um exemplo da aplicação do IPTU progressivo em Presidente Prudente é o vazio urbano localizado entre os bairros Parque São Lucas e Jardim Iguaçu (como exposto na figura 2). Os proprietários das terras contavam com toda a infraestrutura da cidade (asfalto, iluminação e equipamentos escolares), mas o imposto pago por eles era o ITR, com a transformação dessa terra em urbana, os proprietários passaram a pagar o IPTU. Entre 2009 e 2010 essa foi uma forma que a prefeitura encontrou para garantir o uso dessas terras como loteamento, pois os donos das mesmas tiveram que vendê-las ou loteá-las, deixando assim de segurá-las para uma futura "valorização" pagando um pequeno custo para mantê-las[15]. Como foi proposta a venda dos terrenos, os proprietários das terras terão lucros com a venda, pois os terrenos estão valorizados devido a infraestrutura que agregam.

Figura 2: Localização do vazio urbano entre os bairros Parque São Lucas e Jardim Iguaçu em Presidente Prudente



Org: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

[15] Entrevista com secretário do planejamento Laércio Alcântara em 02 de agosto de 2011.

Nem todos os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade são utilizados em Presidente Prudente, por exemplo, aqueles relacionados à desapropriação não são colocados em prática. A prefeitura municipal preferiu utilizar esses instrumentos como uma espécie de incentivo, assim, ao invés de desapropriar a área, a prefeitura permite que um empreendedor particular utilize a lei de interesse social para construir imóveis compatíveis com um preço que possa ser pago pela população que recebe salário mínimo, evitando o que ocorreu na década de 1990, em que a prefeitura doava terrenos e o morador tinha que construir sua própria casa, a qual dificilmente seria terminada.[16]

Com isso, o poder público incentiva a ocupação de uma área dotada de infraestrutura, que já está inserida no sistema viário da cidade, com acesso a equipamentos coletivos e serviços como transporte público coletivo, ao mesmo tempo em ele – o poder público - não está diretamente relacionado à produção de moradias, sendo de responsabilidade do empreendedor, isentando-se, assim, de custos necessários para realizá-la. Essa iniciativa foi feita no Residencial Anita Tiezzi, em frente ao Cemitério Parque da Paz (figura 3), sendo que há uma previsão ainda para a realização de mais um empreendimento na Avenida José Campos do Amaral[17].

Figura 3: Localização do residencial Anita Tiezzi e do Cemitério parque da Paz em Presidente Prudente



Org: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

[16] Entrevista com secretário do planejamento Laércio Alcântara em 02 de agosto de 2011.
[17] Entrevista com secretário do planejamento Laércio Alcântara em 02 de agosto de 2011.

O Plano Diretor é importante, neste sentido, porque é possível com a existência dele, utilizar instrumentos que minimizem as desigualdades existentes na cidade e que promovam a melhora na acessibilidade dos citadinos. Todavia, o Plano Diretor pode ser também um instrumento ideológico para garantir os interesses de determinadas classes sociais, neste caso as que possuem maior poder aquisitivo e tem sobre o poder público maior poder de influência (VILLAÇA, 1999).

O capítulo V da Lei 151/2008, "Das Leis Específicas e Complementares" traz os objetivos básicos das leis complementares ao Plano Diretor, são elas: Uso e Ocupação do Solo Urbano; Parcelamento do Solo Urbano; Perímetro urbano; Sistema Viário Básico; Código e Normas para Edificações.

> **Art. 6º** São objetivos básicos referentes às leis específicas e complementares a este Plano:
> **I** - proteger e preservar o meio ambiente;
> **II** - prevenir ocorrências de distorções do crescimento urbano e rural;
> **III** - proteger e preservar os patrimônios históricos, artísticos, culturais, arqueológicos e paisagísticos;
> **IV** - evitar e prevenir as incompatibilidades do uso do solo;
> **V** - propiciar a otimização do uso da infra-estrutura e do equipamento urbano já existente;
> **VI** - prevenir a concentração urbana excessiva;
> **VII** - estimular a polinucleação;
> **VIII** - controlar as densidades populacionais no território urbano;
> **IX** - controlar a distribuição espacial das atividades produtivas;
> **X** - estimular a produção imobiliária, favorecendo a provisão de espaços adequados e criando condições de bom atendimento do mercado;
> **XI** - evitar a dispersão de ocupação do território;
> **XII** - garantir a adequada ocupação do lote urbano;
> **XIII** - garantir a segurança e salubridade das edificações;
> **XIV** - garantir as áreas adequadas para uso residencial. (Lei Complementar n° 151/2008, art. 6°)

No inciso V está previsto "propiciar a otimização do uso da infra-estrutura e do equipamento urbano já existente", o que indica torná-los mais acessíveis à população para que seu uso seja maior e mais intenso, o que implicaria na ampliação das interações espaciais a partir do sistema de transporte e na implantação de moradias nos locais em que já existem meios de consumo coletivos.

Outro ponto para propiciar a otimização do uso do equipamento urbano já existente seria o estímulo para frequentar locais cuja localização não favorece o acesso da maior parte dos prudentinos, como por exemplo, a Cidade da Criança, parque atendido apenas por duas linhas de ônibus (Vila Novo Prudente e Distrito Industrial), o qual é uma alternativa de lazer gratuita para a população prudentina, mas por se localizar distante da malha urbana e pela existência de poucas linhas de ônibus acaba sendo de difícil acesso.

Outro objetivo básico das Leis específicas e complementares ao Plano Diretor de Presidente prudente é o estímulo a polinucleação previsto no art. 6º, inciso VII. Essa iniciativa é

importante porque possibilita aos indivíduos que residem próximos a esses núcleos desempenharem de forma mais eficiente suas atividades, sem ter que recorrer necessariamente ao transporte público coletivo. No entanto, dependendo da capacidade de abrangência dos serviços e atividades oferecidas nesses núcleos, o deslocamento até pontos mais distantes da cidade continua sendo necessário, como acontece no subcentro do Ana Jacinta (PEREIRA, 2009). Daí a necessidade de combinar a polinucleação à reorganização das linhas de transporte porque apesar da existência de um subcentro, o deslocamento até outros bairros da cidade ainda se faz necessário.

Assim, quando há descentralização dos serviços desacompanhada de mudanças no transporte público coletivo, na verdade o que acontece é a possibilidade do indivíduo contar com outras formas de mobilidade (a pé, por exemplo, já que os serviços estariam próximos de sua residência), mas as condições de acessibilidade não se modificam profundamente porque apesar de ter maior facilidade no alcance a serviços e equipamentos, continua tendo dificuldade para chegar a outros bairros da cidade que possuem serviços mais diversificados e equipamentos especializados, por exemplo. Em outro artigo do Plano Diretor (art. 13, inciso V), está previsto a descentralização dos serviços públicos como um dos objetivos básicos da política administrativa no âmbito do planejamento municipal.

O Plano Diretor traz como objetivo de suas leis complementares, no inciso X, do art. 6º, "estimular a produção imobiliária, favorecendo a provisão de espaços adequados e criando condições de bom atendimento do mercado", o que demanda a implantação de infraestruturas, equipamentos e serviços próximos aos bairros em que o mercado se mostra mais atuante ou que tem maior interesse em atuar, sendo, portanto, necessário um investimento diferenciado nestes bairros em relação aos demais, resultando em "valorização" desigual.

As localizações são valorizadas desigualmente devido à capacidade de atrair capitais, pela carga de capital que possuem e pelo lucro que podem gerar. A expressão ""valorização"" aparece constantemente nas notícias apresentadas pelo poder público disponibilizadas no *site* da prefeitura municipal. Notícias acerca da "valorização" de bairros da cidade após conclusão de obras que estão em andamento ou até mesmo que ainda irão começar, e que por isso apresentam preços diferenciados são apresentadas pela prefeitura como uma conquista para a cidade.

Além de apresentar os objetivos básicos das leis complementares do Plano Diretor, a lei apresenta os objetivos básicos da política de transporte na cidade. Na Seção XIII "Da Política dos Transportes Públicos", no capítulo VI "Das Políticas Setoriais" do Plano Diretor, art. 37 e 38 são feitas as recomendações sobre a política de transportes referentes aos objetivos básicos e sua abrangência. No art. 37 destacamos os incisos I e IV e V.

O inciso I, do art. 37 prevê como objetivo básico da política de transporte público o

> (...) gerenciamento dos serviços de transporte público, coletivo e individual, de modo a garantir a prioridade absoluta ao transporte público coletivo de passageiros, assegurando padrões de qualidade e segurança dignos, com custos condizentes com o poder aquisitivo da população. (Lei Complementar 151/2008, art. 37, inciso I)

Neste inciso, o transporte público coletivo de passageiros aparece como prioridade na política de planejamento do transporte municipal, há ainda a preocupação em assegurar padrões de qualidade e segurança dignos, podemos inserir com padrão de qualidade fatores como: número de passageiros adequados em relação à capacidade dos veículos, cumprimento dos horários estabelecidos para cada linha e a escolha adequada dos itinerários em relação à demanda dos deslocamentos.

Mas não é o que de fato ocorre, prova disso é o tempo gasto em deslocamento, a demora entre um ônibus e outro, e as lotações, sobretudo nos horários de pico, que são motivo de descontentamento para os passageiros (conforme capítulo IV). Os passageiros enfrentam ainda outro problema: o alto preço da passagem (problema que parece maior ainda quando comparados à conservação dos ônibus). Em entrevista, alguns passageiros, como a auxiliar de limpeza de 20 anos, residente na Vila Liberdade, mostraram-se insatisfeitos.

O inciso IV, do art. 37 do Plano Diretor prevê “compatibilizar a política de transportes públicos com as políticas de uso e ocupação do solo e sistema viário”, determinação importante que potencializa o uso do transporte público coletivo levando em conta os fluxos e os fixos distribuídos no espaço. Essa medida pode tornar os meios de consumo coletivos mais acessíveis, por meio de maior eficiência no deslocamento com melhores condições de mobilidade, que nesse caso contribui para maior acessibilidade dos citadinos.

Contudo, algumas pesquisas como as de Sperandio (1992) e Jordão (1996) demonstram que conforme houve a expansão urbana em Presidente Prudente, o poder público não demonstrou preocupação devida com o sistema viário, implantando bairros em áreas distantes, sem que as vias contassem com o mínimo de infraestrutura como a pavimentação asfáltica. Além disso, com o crescimento da cidade e as necessidades de deslocamento, as linhas de ônibus não foram implantadas com base na demanda dos passageiros, mas sim de acordo com a vontade da própria empresa, sendo que algumas linhas, como demonstra Sperandio (1992) permaneceram por anos realizando o mesmo trajeto, sem apresentar grandes modificações. Neste contexto, em Presidente Prudente não há uma preocupação a fim de promover a compatibilização entre o uso do solo e o sistema viário.

De acordo com o secretário de planejamento de Presidente Prudente, o sistema viário possui grande importância no Plano Diretor e desempenha um importante papel, visto que antes de realizar edificações na cidade, primeiro é traçado o eixo estruturante segundo o princípio do Plano Diretor para tornar o crescimento da cidade mais ordenado. Segundo ele, tal iniciativa tem

sido aplicada aos novos loteamentos que estão surgindo na cidade, o que evita a anterior prática de construção de bairros muito distantes em descontínuo à malha urbana. Contudo, a recomendação de implantação de infraestrutura para abertura e implantação de novos loteamentos na cidade, está presente desde a Lei nº 2.110 de 1980, reformulada pela Lei nº 032 de 1966 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo (MARISCO, 2003).

Algumas obras no sistema viário foram realizadas em Presidente Prudente no intuito de interligar bairros da cidade, que apesar de próximos não possuíam ligação do ponto de vista do sistema viário. Uma das obras realizadas é a interligação da Vila Iti e Vila Verinha à Av. Tancredo Neves, na zona leste[18], ilustrados nas fotos 1 e 2. Com pavimentação de 3.657.02 m², a obra custou R$ 191.976,31 e foi paga com recursos próprios da prefeitura municipal[19].

[18] Entrevista com secretário do planejamento Laércio Alcântara em 02 de agosto de 2011.
[19] Trabalho de campo realizado em 08/07/2011 em Presidente Prudente.

Foto 1: Obra de interligação da Vila Iti e Vila Verinha à Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Foto 2: Interligação da Vila Iti e Vila Verinha à Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente, 2012



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 05/08/2012

A articulação entre planejamento urbano e planejamento de transportes para atrair fluxos para novos bairros da cidade contribui para a melhora do sistema viário e o transporte público coletivo, a partir de mudanças no uso e ocupação do solo, como uma alternativa para os deslocamentos feitos para o centro da cidade, proporcionando maior acessibilidade e mobilidade aos passageiros do transporte público coletivo.

> O planejamento do sistema de transporte, em si, embora necessário, não é suficiente para eliminar os problemas de circulação nas áreas urbanas, já que estes decorrem, também, de questões estruturais, como por exemplo, a localização das atividades econômicas e residenciais na cidade (FARRET, 1984, p. 23)

As considerações sobre o inciso IV, do art. 37 do Plano Diretor municipal de Presidente Prudente, mostram a necessidade do planejamento urbano integrado ao planejamento dos transportes a fim de melhor atender a população por meio do sistema de transporte público coletivo, com a organização das vias e itinerários no intuito de tornar mais acessíveis os meios de consumo coletivos na cidade. Por isso, é importante ressaltar o inciso V do art. 37, já que nele está previsto “executar o Plano Diretor para o Transporte Urbano”, como um dos objetivos básicos referentes à política de transportes públicos.

Além disso, o art. 38, inciso X, reforça a elaboração e controle do Plano Diretor de Transportes Urbanos. Todavia, este importante plano ainda não está previsto para ser elaborado na cidade, essa iniciativa poderia ajudar nas questões até aqui apresentadas acerca da articulação entre planejamento urbano e de transportes, ao possibilitar o detalhamento dos objetivos da política de transportes, principalmente no que se refere a melhoria da mobilidade e a acessibilidade.

Através do Plano Diretor de Transportes seria possível dar maior ênfase as diretrizes, projetos e aos programas que, no mínimo devem ser contempladas na política de transportes públicos, as quais atualmente fazem parte do art. 38, do Plano Diretor, como apresentado a seguir.

> **I -** sistema operacional;
> **II -** metodologia de cálculo de tarifa;
> **III -** trajeto das linhas;
> **IV -** freqüência das linhas;
> **V -** terminais;
> **VI -** pontos de embarque e desembarque;
> **VII -** controle da poluição do ar e sonora dos veículos;
> **VIII -** medidas que assegurem facilidade no uso do transporte público coletivo pelo cidadão deficiente físico, visual, gestante e idoso;
> **IX -** vias e ou canaletas exclusivas para o transporte público coletivo;
> **X -** elaborar e controlar o Plano Diretor de Transportes Urbanos;
> **XI -** sistema de integração tarifária;
> **XII -** uniformização, especificação e modernização da frota de veículos empregados no transporte público coletivo e individual de passageiros. (Lei Complementar nº 151/2008, art 38).

Com a exposição do conteúdo do art. 38 do Plano Diretor é possível verificar que é de responsabilidade do poder público o gerenciamento do sistema de transporte público coletivo. Por isso, as lacunas e os méritos desses serviços estão ligados ao planejamento e à gestão dos transportes feita pelo município, o que está ligado aos interesses dos agentes que diretamente ou indiretamente estão relacionados às emergências de determinadas classes.

Ou seja, o fato dos itinerários do transporte público coletivo ligar certos pontos da cidade e proporcionar a movimentação a locais de lazer e entretenimento ou apenas ao local de trabalho tem haver com as decisões tomadas no âmbito político.

É importante lembrar que a forma como o transporte público coletivo está organizado também tem a ver com a formação espacial da cidade, à medida que a cidade ao se expandir criou novas necessidades de deslocamento e pontos de atração de fluxos. A concentração de equipamentos coletivos, serviços e postos de trabalho em determinados pontos da cidade, tornam maior a necessidades de deslocamentos tendo como destino final esses pontos. O grande volume de deslocamento e a maior tráfego em algumas vias pode gerar congestionamentos, comprometendo a eficiência na realização do deslocamento. Isso se intensifica quando as vias não possuem infraestrutura satisfatória para atender o volume de deslocamento, como é o caso das ruas localizadas no centro de Presidente Prudente, que o volume de veículos gera em horários de pico, lentidão no trânsito.

Na seção XIV "Da Política do Sistema Viário e do Trânsito", do capítulo VI "Das Políticas Setoriais", art. 40, inciso II, do Plano Diretor municipal de Presidente Prudente a melhoria nas condições de circulação é um dos objetivos básicos da política do sistema viário e do trânsito, que a nosso ver só pode ser alcançada com a compatibilização entre o sistema viário e ao uso e ocupação do solo, previsto no inciso VII. No inciso VIII, do mesmo artigo (40) há citação de mais um objetivo básico da política do sistema viário e do trânsito: "atender na sua totalidade a Lei do Sistema Viário Básico e Parcelamento do Solo".

Nos anos de 2009 e 2010, seis decretos foram publicados em Presidente Prudente declarando áreas de utilidade pública para fins de desapropriação destinada à abertura de vias públicas ou a ampliação do sistema viário[20]. Os locais em que foram alvo dos decretos resumem-

[20] Foram publicados os seguintes decretos: Decreto nº 20.530/2009 (área de utilidade pública para fins de desapropriação, áreas destinadas à ampliação do sistema viário, ambas na Rua Quintino Bocaiúva); Decreto nº 20.570/2009 (área de utilidade pública para fins de desapropriação e abertura de via pública nas imediações do Jardim Santana); Decreto nº 20.575/2009 (área de utilidade pública para fins de desapropriação e abertura de via pública no Jardim Monte Alto, visando obras de construção no fundo de Vale ali existente); Decreto nº 20.672/2010 (área de utilidade pública para fins de desapropriação, área destinadas à ampliação do sistema viário, decreto que modifica a redação do inciso II do art. 4° do Decreto nº 20.530, de 06 de novembro de 2009); Decreto nº 21.037/2010 (área de utilidade pública para fins de desapropriação, área destinadas à ampliação do sistema viário no Jardim São Marcos,); Decreto nº 21.278/2010 (área de utilidade pública para fins de desapropriação, área destinadas à ampliação do sistema viário, considerando a necessidade de ampliação do sistema viário que dá acesso aos bairros Cohab, Cecap, Jd Santa Elisa, Jd São Geraldo, Jardim Sabará e Jd Monte Alto, pela Avenida Ana Jacinta, a partir

se a bairros que antes tinham ligações ineficientes, (do ponto de vista do sistema viário) com os bairros vizinhos[21].

No art. 41 do Plano Diretor há diretrizes, projetos e programas que devem no mínimo, ser contemplados sobre a política de transporte, dentre os quais estão a priorização do transporte público coletivo (inciso I), além de ciclovias e faixas, e corredores exclusivos para bicicletas e ônibus[22] (inciso XII e XIII), os quais incentivariam a utilização do transporte individual não-motorizado (bicicleta) – que contribui com diminuição da poluição, com o não-sedentarismo, melhora os padrões de segurança de quem utiliza esse meio de transporte etc. – e contribuiriam com a melhora na acessibilidade dos passageiros que utilizam os ônibus do transporte público coletivo, pois seria mais fácil alcançar os destinos desejados com corredores exclusivos para esse tipo de transportes, eliminando alguns trechos do trajeto a permanência de outros veículos na mesma pista.

> Sem corredores exclusivos estruturais, muitas cidades vêm apresentando baixo desempenho de seus transportes públicos coletivos, uma vez que o tráfego misto conduz à diminuição da velocidade comercial dos ônibus, com efeitos danosos à conexão dos sistemas de integração e à pontualidade do serviço (COCCO, 2011, p. 24).

É reconhecida a importância dos corredores para maior eficiência no funcionamento do sistema de transporte público coletivo, mas devido às características das principais vias de Presidente Prudente, deve-se levar em conta também que seria necessária uma adaptação para a implantação dos corredores. Quando não há adaptação do sistema atender os deslocamentos feitos através do transporte público coletivo, o funcionamento do sistema de transportes acaba tendo que se adaptar a velhas estruturas ou criar novas estruturas para não comprometer a eficiência do sistema (SILVEIRA e COCCO, 2011).

Levando em conta esse fato, uma opção para tornar o deslocamento feito por ônibus mais eficiente sem necessariamente contar com a presença dos corredores seria o estímulo à utilização maior dos terminais da cidade, que são menos utilizados que a Praça Monsenhor Sarrion, e funcionam como destino final e ponto de partida de algumas linhas de ônibus, sem possuírem a função de integração. A maior utilização dos terminais levaria a melhora do tráfego na Avenida Coronel José Soares Marcondes, onde está localizada a Praça Monsenhor Sarrion e que recebe

---

dos cruzamentos das rotatórias do Museu Municipal, considerando ainda o potencial comercial e industrial da localização e o fluxo de veículos bem como seu futuro aumento)

[21] Entrevista com o secretário do planejamento de Presidente Prudente Laércio Alcântara, em 02 de agosto de 2011.

[22] Apesar de estar previsto a elaboração de projetos para construção de corredores exclusivos para os ônibus, a SEMAV alega que a cidade não comporta tal construção devido à característica estreita das ruas da cidade, quanto às outras vias exclusivas em 2010 foi feita a tentativa de implantar um via exclusiva para moto próximo ao Prudenshopping, mas a tentativa não deu certo, porque só ficou uma via para circulação dos outros veículos e existe também a educação no trânsito. (Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011).

vários veículos do transporte público coletivo. Isso porque, nesta avenida há grande fluxo de ônibus, veículos particulares e pedestres, dificultando até mesmo o estacionamento dos ônibus nos pontos de parada.

Na seção XVI “Da Política de Desenvolvimento Econômico”, do capítulo VI “Das Políticas Setoriais”, art. 44, inciso IV prevê como um dos objetivos referentes à política de desenvolvimento econômico, “descentralizar as atividades econômicas no espaço urbano, visando à redução de deslocamento da população”. Medida que dá novas possibilidades de mobilidade para a população, mas que não resolve os problemas relacionados a acessibilidade, porque o mais importante seria tornar o alcance aos destinos desejados mais facilitado, independente do ponto em que esse destino se localiza na cidade.

A descentralização, portanto, deve vir acompanhada de melhorias no sistema de transporte para que haja mudanças significativas na acessibilidade, ou seja, o indivíduo deve ter acesso a oferta de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos necessários próximos a sua moradia, mas ao mesmo tempo deve ter facilidade para chegar a outros pontos da cidade. As duas ações combinadas proporcionarão maior justiça social, que só pode ser alcançada com um planejamento democrático que leva em conta os diferentes aspectos da cidade, dentre os quais está o transporte.

2.4 Considerações finais do capítulo II

A expansão urbana na cidade de Presidente Prudente, sobretudo a partir de 1970, seguiu um padrão de distribuição desigual que levou a níveis diferenciados de acessibilidade. A escolha da localização dos conjuntos habitacionais que foram implantados sem infraestruturas, equipamentos urbanos, e serviços deram origem a existência de grandes terrenos vazios, cuja “valorização” ocorreu conforme a necessidade de implantação de infraestrutura nos novos bairros.

Enquanto os terrenos eram valorizados, a população relocada para os bairros localizados nos extremos da cidade contavam com oferta mínima de meios de consumo coletivo, além de uma mobilidade limitante, oriunda dos problemas relacionados ao transporte público coletivo.

Nesse contexto, a elaboração e execução do planejamento urbano e do planejamento de transportes não apresentaram contribuições que pudessem modificar os níveis de acessibilidade e as condições de mobilidade na cidade. O Plano Diretor (que agregou apenas diretrizes e princípios gerais) se distanciou da realidade ao não estabelecer claramente determinações voltadas a escolha das localizações dos equipamentos coletivos, da acessibilidade e da mobilidade urbana.

Apesar dos programas do Ministério das Cidades voltados a acessibilidade e mobilidade urbana é responsabilidade do poder público municipal incluir tais temas nas prioridades da gestão e do planejamento urbanos. O Plano Diretor é um importante instrumento que, ao tratar a respeito de diversos assuntos relativos à cidade, demonstra a preocupação do poder público municipal em relação à acessibilidade na cidade. A Lei Complementar nº 151/2008 que dispõe sobre o Plano Diretor de Presidente Prudente, pouco apresenta sobre a questão da acessibilidade, e apesar de ressaltar a prioridade do transporte público coletivo, os problemas enfrentados pelos passageiros demonstram o contrário, como veremos no capítulo IV.

O Plano Diretor em vigência em Presidente Prudente apresenta diretrizes e princípios gerais sem pormenorizar aspectos importantes da política urbana e da política de transportes. No caso da política de transportes, nem mesmo a recomendação feita em 2008 acerca da elaboração do Plano Diretor de Transportes foi posta em prática, eliminando a possibilidade de tornar as recomendações acerca da mobilidade urbana e acessibilidade na cidade mais específicas, o que poderia representar um avanço no debate e na ênfase dessas questões no planejamento municipal.

CAPÍTULO III
ACESSIBILIDADE E O SISTEMA VIÁRIO EM PRESIDENTE PRUDENTE.

A acessibilidade está diretamente ligada às condições de mobilidade e as decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano (que também incluem a distribuição dos equipamentos coletivos e serviços urbanos, e do sistema viário).

A distribuição e a circulação são imprescindíveis na análise da acessibilidade[23], já que a distribuição dos fixos gera novos fluxos, a capacidade de atraí-los e atendê-los remete ao sistema de transporte e às vias que fazem parte do sistema de circulação e, por isso, cumprem função intermediária entre os sistemas de produção e reprodução, podendo propiciar ou não maior facilidade no deslocamento dos citadinos.

Sendo assim, neste capítulo, analisaremos os conceitos de mobilidade e acessibilidade, bem como o papel do sistema viário frente à acessibilidade, tendo em vista a localização dos bairros prudentinos e a configuração das vias que os atendem. O intuito é ressaltar a importância das vias como fundamental para tornar o deslocamento mais ou menos eficiente para o passageiro que se desloca utilizando o transporte público coletivo.

Juntamente com isso, analisaremos a localização dos principais equipamentos coletivos em cada zona da cidade (norte, sul, leste e oeste), a fim de compreender a relação entre a localização dos bairros e o acesso aos meios de consumo coletivos.

3.1 A acessibilidade via transporte público coletivo

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, define a acessibilidade como a "facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados". Essa definição norteia as políticas de planejamento de transporte, bem como ações oriundas deste planejamento, já que é uma definição instituída pelo Ministério das Cidades.

A definição de acessibilidade presente na Lei nº 12.587/2012, assemelha-se as definições apresentadas pelos autores que trabalham como o tema e são referência para este trabalho. A facilidade que possibilita autonomia nos deslocamentos desejados é a mesma que possibilita o alcance aos destinos desejados, por isso, destacamos a definição de acessibilidade apresentada

[23] O conceito de distribuição apresentado por Marx (1987) refere-se à distribuição do excedente com base na luta de classes (conforme apresentado no capítulo 1). Contudo, a partir do capítulo III, ao nos referirmos à expressão distribuição teremos como base a maneira como os objetos estão dispostos no espaço, sobretudo, no que se refere a localização dos meio de consumo coletivos.

por Vasconcellos (2001), em que a acessibilidade refere-se à facilidade que o indivíduo tem de alcançar os destinos desejados.

Os destinos desejados são estabelecidos pelo próprio indivíduo, seja por motivo de trabalho, estudo, lazer, visita a amigos, entre outros. A acessibilidade, neste sentido, permite ao indivíduo interagir com locais espacialmente distintos, por meio do sistema de transporte, levando em conta, de acordo com Cardoso (2007), o nível de atratividade desses locais e o custo do deslocamento.

> Accesibilidad significa superar la barrera impuesta por el espacio al movimiento de personas y cosas y al intercambio de bienes, servicios e informaciones. (...) significa, para las personas, poder disfrutar de servicios infrecuentes, vinculados a localizaciones específicas (museos, obras de arte, bibliotecas, teatros), o de la cercanís a maravillas específicas de la naturaleza sin tener que incurrir en costes de grandes desplaziamientos (CAMAGNI, 2005, p. 51).

O transporte é imprescindível na análise da acessibilidade, já que é por meio dele que é possível deslocar-se e alcançar os destinos estabelecidos. Nesse sentido, fica explícita a associação entre os conceitos de acessibilidade e mobilidade, sendo que a acessibilidade estaria vinculada as características do meio, enquanto a mobilidade, ao ato do indivíduo em deslocar-se (GROTTA, 2005). Mas a acessibilidade não se restringe só ao meio, porque mesmo com a disposição do sistema de transportes em um determinado bairro, nem todos os indivíduos terão condições de acessibilidade igual, sendo que ela será variável de acordo com a própria necessidade de deslocamentos de acordo com indivíduo para bairros mais ou menos distantes. Sendo assim, mesmo os indivíduos que moram no mesmo bairro podem não ter as mesmas condições de acessibilidade, já que ela varia de acordo com as necessidades de deslocamento.

Portanto, a acessibilidade tem a ver com o contexto, já que de acordo com as atividades que o indivíduo desenvolve, com sua idade, o tipo de transporte que utiliza entre outros fatores, seu nível de acessibilidade pode ser diferente em comparação a outro indivíduo com outra rotina e que também reside no mesmo bairro. Ou seja, acreditamos que a acessibilidade é um atributo do espaço, mas ela também está ligada ao contexto que o indivíduo está inserido.

> No hay duda que existe una accesibilidad definida por la posición de los individuos en el espacio en relación a la estructura territorial en la que habita y la red de transportes que la sirve, pero cada individuo tiene también una accesibilidad que se ve condicionada por otras variables, como el género, edad, renta o incluso cultura o etnia o grado de exclusión social que en muchos casos explican con mayor precisión su accesibilidad que la simple posición o localización que ocupan en el espacio. (PONS Y REYNÉS, 2011, p. 125)

No caso da mobilidade, “ela é um atributo da coisa ou da pessoa que é móvel, que possui a faculdade de se deslocar diferencialmente segundo as capacidades materiais das quais dispõe” (COCCO, 2011, p. 88), em contextos, freqüências e objetivos diversos (SOUSA, 2003).

A mobilidade vista através de uma visão tradicional refere-se à movimentação de acordo com condições físicas e econômicas (VASCONCELLOS, 2001). Para Vasconcellos (2001), a descrição tradicional restringe o sentido do conceito, tendo em vista que a disponibilidade de dinheiro não garante sozinha a eficiência do deslocamento sem um transporte adequado, por outro lado, um grande número de deslocamentos, pode não ser necessariamente um bom indicador de mobilidade, ao contrário pode até denunciar a precariedade do sistema (VASCONCELLOS, 2001).

Diante disso, baseado em Moseley, Vasconcellos (2001) apresenta como útil a relação entre mobilidade (sentido tradicional) e acessibilidade, dando origem a idéia de mobilidade como a possibilidade que o indivíduo tem de chegar aos destinos desejados, mas a facilidade para alcançar esses destinos, corresponde à acessibilidade. Desse ponto de vista, a mobilidade é uma combinação entre meios pessoais (que permite a escolha do tipo de transporte utilizado) aliado ao sistema de circulação e aos destinos desejados (VASCONCELLOS, 2001).

Essa distinção entre acessibilidade e mobilidade aparece também no trabalho de Grotta (2005) que afirma que a mobilidade por si só não é garantia que o deslocamento ocorra de maneira suficiente para que o indivíduo alcance os destinos desejados. O autor afirma que quando existem problemas relativos à acessibilidade, há limitação no deslocamento, dificultando a possibilidade do indivíduo em alcançar o destino desejado (GROTTA, 2005).

> A mobilidade como um fim a ser obtido por um meio de transporte, varia de acordo com o meio em que ela é realizada. Em alguns casos e situações podemos nos movimentar, movermo-nos pelo espaço urbano a pé, para realizar algumas atividades. À medida que a extensão territorial desse espaço se amplia e parte dos equipamentos coletivos ainda permanece centralizada, faz-se necessário o deslocamento por meio de transporte motorizado. Esses meios podem ser públicos e coletivos ou privados e individuais, de acordo com a renda dos passageiros, sendo que a oferta, qualidade, eficiência e o tempo de deslocamento entre eles serão bastante diferenciados, implicando em menor grau de acessibilidade dos que dependem do transporte público coletivo (PEREIRA, 2006, p. 61).

Problemas relativos à mobilidade, como aqueles que são vivenciados pelos passageiros do transporte público coletivo (demora entre os ônibus, longos trajetos, lotação, alto preço da passagem etc), resultam em dificuldade na realização dos deslocamentos, influenciando negativamente na acessibilidade, assim, “a acessibilidade depende, dentre outras condições, das possibilidades de mobilidade dos diferentes sujeitos na cidade” (LOBODA, 2008, p. 194).

Cardoso (2007) expõe que a acessibilidade é condicionada pela interação entre o uso do solo e do transporte público coletivo, o que demonstra a importância da integração entre o planejamento urbano e o planejamento de transportes para que de fato haja facilidade no alcance aos destinos desejados, e contribua para a “qualidade de vida” urbana, por facilitar o acesso da

população aos serviços e equipamentos urbanos (LOBODA, 2008). Nesse sentido, Pereira (2006) ressaltou que

> (...) é necessária uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas, de modo a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público coletivo, contribuindo para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e aos espaços para as realizações das diferentes funções e atividades seja adequado, garantindo essa condição principalmente para os segmentos que se utilizam desse meio e que se encontram cada vez mais afastados da área central. (PEREIRA, 2006, p. 61).

A tomada de decisão dos agentes que representam o poder público é fundamental para melhoria da acessibilidade, mas há de considerar que nem sempre as decisões que visam à melhoria na acessibilidade dos indivíduos que residem em bairros populares são tidas como prioridade, devido o poder de influência que os ricos exercem sobre os representantes do poder público, sendo que os mesmos podem compartilhar dos mesmos interesses. Apesar de a acessibilidade ser um direito, ela é seletiva, e varia de acordo com a localização da moradia do indivíduo e as facilidades que essa localização lhe assegura, com a renda que ele possui, com o tipo de transporte que ele utiliza, e com os deslocamentos que ele realiza.

De acordo com Vasconcellos (2001), a facilidade que o indivíduo tem de alcançar os destinos desejados possui dois níveis, macroacessibilidade e microacessibilidade, sendo que a microacessibilidade está inserida na macroacessibilidade.

A macroacessibilidade refere-se a "facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados" (VASCONCELLOS, 2001, p. 91), esse nível de acessibilidade está relacionado à facilidade no deslocamento para chegar aos meios de consumo coletivos e aos demais destinos estabelecidos pelo indivíduo, que não se restringe apenas as atividades de trabalho, por exemplo, mas a qualquer motivo de viagem. A macroacessibilidade compreende "a abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte, estando ligada às ações empreendidas no nível do planejamento de transportes que define a constituição básica desses sistemas" (VASCONCELLOS, 2001, p. 91).

A macroacessibilidade pode ser entendida através da análise do sistema viário em conjunto com o sistema de transportes, já que problemas infraestruturais do sistema viário (falta de conexão de vias que atendem bairros diferentes, sinalização deficitária, pavimentação asfáltica e iluminação insuficiente etc.), aliado a problemas no planejamento do transporte público coletivo (trajetos longos, demora entre os ônibus, estabelecimento de trajetos que não atendem o perfil dos passageiros etc.) impõem dificuldades na realização dos deslocamentos. As dificuldades oriundas dos problemas apresentados podem ser minimizadas a partir das decisões tomadas no âmbito do planejamento de transportes e também do planejamento urbano.

De acordo com Vasconcellos (2001), a macroacessibilidade pode ser alterada na prática através do planejamento da circulação, por meio das vias de mão única ou pela conexão de vias antes desconectadas, que aumenta muito as possibilidades de interligação no espaço (VASCONCELLOS, 2001, p. 91).

A macroacessibilidade compreende quatro tempos: o tempo de acessar o veículo; o tempo de espera; o tempo dentro do veículo ou caminhando; o tempo de acessar o destino final após deixar o veículo (no caso do transporte público coletivo, há ainda, o tempo de transferência entre um ônibus e outro, caso haja necessidade de realizar integração). Como apresentando, a macroacessibilidade não se restringe somente ao acesso ao tipo de transporte utilizado para realizar o deslocamento, ela abrange todas as etapas do deslocamento, do ponto de partida ao ponto de chegada, considerando o tempo necessário para ir de um ponto a outro. Por isso, ao analisar a acessibilidade dos passageiros do transporte público coletivo, deve-se levar em conta também todo o deslocamento necessário para chegar ao destino desejado, e não apenas aspectos relacionados ao transporte público coletivo (apesar do foco ser este modal, as questões relacionadas à acessibilidade não se restringe apenas a ele).

Em entrevistas com passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente, observamos que a maior parte deles, apresenta diferenças significativas no que se refere ao tempo no deslocamento total, em relação a parte desse deslocamento em que o passageiro permanece dentro do ônibus. Tal diferença é variável de acordo com o indivíduo e com o destino que ele deseja atingir. Dos entrevistados, a média de alcance ao destino desejado, levando em conta desde o tempo necessário para sair de sua residência até chegar ao destino é de quarenta minutos, enquanto o tempo gasto apenas dentro do ônibus é de vinte e cinco minutos, em média.

Quando há melhoria no sistema de transporte, as possibilidades de acesso aos diferentes bairros da cidade através do transporte público coletivo aumentam, e é acompanhada pela diminuição no tempo de viagem, ampliando as alternativas locacionais da população (FARRET, 1984). Ao contrário, quando o investimento no sistema de transporte é insatisfatório o tempo de viagem é maior, e reflete a quantidade insuficiente de veículos para atender a demanda, os trajetos tortuosos das linhas, entre outros problemas relativos ao transporte coletivo, que serão apresentados no capítulo IV.

Em entrevista, um aposentado, de 80 anos, residente no bairro Vila Esperança, próximo ao Jardim Paulista em Presidente Prudente, afirmou demorar de 30 a 40 minutos em média para ir de sua residência até a unidade básica de saúde. Apesar da relativa proximidade entre a residência e o estabelecimento de saúde que fica no Parque São Matheus, devido a idade e a dificuldade de locomoção é preciso utilizar um ônibus (Linhas Parque São Matheus ou Icaraí) para chegar ao serviço médico. O aposentado afirmou que do período total de 30 a 40 minutos,

ele permanece dentro do ônibus entre 10 e 20 minutos. Este entrevistado alegou que sua maior dificuldade é sair de sua casa e chegar ao ponto de ônibus, para o qual demora 10 minutos.

No caso da auxiliar geral de 41 anos, residente no bairro Brasil Novo em Presidente Prudente, o tempo total de realização do deslocamento por motivo de trabalho é superior a uma hora, cujo destino é o bairro Jardim das Rosas. Segundo a entrevistada, do período total para realizar o deslocamento, ela permanece dentro do ônibus (Linha Brasil Novo) por 40 minutos. A entrevistada reclama que o período do deslocamento dentro do ônibus pode ser maior caso tenha a necessidade de fazer integração entre as linhas Brasil Novo e Vila Furquim. Segundo a entrevistada, o tempo total superior a uma hora é atingido principalmente pelo tempo de espera no ponto de ônibus, já que segundo ela, chegar ao ponto de ônibus no horário do ônibus é correr o risco de perdê-lo, chegar atrasada ao trabalho e ter que esperar o próximo ônibus que demorará 40 minutos. Outro exemplo de deslocamento realizado pela entrevistada é por motivo de estudo, cujo destino final é a Vila Ocidental, em que a permanência dentro do ônibus (Linha Brasil Novo) é de 30 minutos, sendo que o tempo total para realizar o deslocamento é de uma hora, já que para ela é necessário caminhar de 15 a 20 minutos do ponto de ônibus ao estabelecimento de ensino.

Os dois entrevistados necessitam caminhar para chegar até o ponto de ônibus e até o destino (principalmente no caso da auxiliar de limpeza quando o motivo de viagem é o estudo). É importante observar o tempo necessário para realizar o deslocamento completo porque ele pode indicar alguns problemas no planejamento das linhas de transportes. No caso da auxiliar de limpeza, o trajeto de 15 a 20 minutos caminhando poderia ser evitado, caso houvesse linhas favoráveis para realizar a integração entre os ônibus e que atendessem o ponto de parada e o equipamento escolar. Segundo a entrevistada não há linhas de ônibus com horários que facilitem a realização da integração, já que seria necessário esperar no ponto de ônibus o equivalente ao tempo que a auxiliar de limpeza gasta caminhando (15 a 20 minutos), além da permanência em outro ônibus, atrasando assim, o horário que ela deve estar na sala de aula.

Nota-se que no nível da macroacessibilidade, quanto maior o tempo que o indivíduo leva para conseguir realizar cada etapa, maior dificuldade que ele encontra para chegar ao destino desejado, tendo sua acessibilidade prejudicada.

Se a macroacessibilidade compreende os quatro tempos citados anteriormente, a microacessibilidade refere-se ao primeiro tempo da viagem completa (o tempo de acessar o veículo). Por microacessibilidade Vasconcellos (2001) define a “(...) facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados (por exemplo, condições de estacionamento e de acesso ao ponto de ônibus)” (VASCONCELLOS, 2001, p. 91).

Tanto no caso do aposentado de 80 anos e da auxiliar de limpeza de 41, ambos são prejudicados no nível da microacessibilidade, pois precisam percorrer um trajeto a pé considerável para ter acesso a linha de ônibus que utilizam. No caso da auxiliar de limpeza, em que o tempo que permanece dentro do ônibus é de 30 minutos, mais da metade desse tempo ela também utiliza apenas para ir do ponto de ônibus ao equipamento escolar. A microacessibilidade pode ser melhorada através de algumas medidas relativamente simples como maior equidade na distribuição dos pontos de ônibus e sinalização mais eficiente dos pontos já existentes para que o passageiro saiba que naquele local existe um ponto de ônibus.

De uma forma geral, os problemas relativos à acessibilidade são mais frequentes para os que possuem algum tipo de restrição de mobilidade (gestantes, idosos, deficientes, obesos etc). No caso dos deficientes, a acessibilidade é prejudicada também pela falta de adaptação das cidades para atender as necessidades especiais desses indivíduos.

Apesar da recente adaptação do calçadão de Presidente Prudente, com o investimento da prefeitura municipal de R$ 1.849.428,52 na obra que visou atender melhor os deficientes visuais com a troca do piso do calçadão (fotos 3 e 4), há muito que se avançar para que de fato, os indivíduos com restrição de mobilidade possam contar com o direito à acessibilidade garantido.

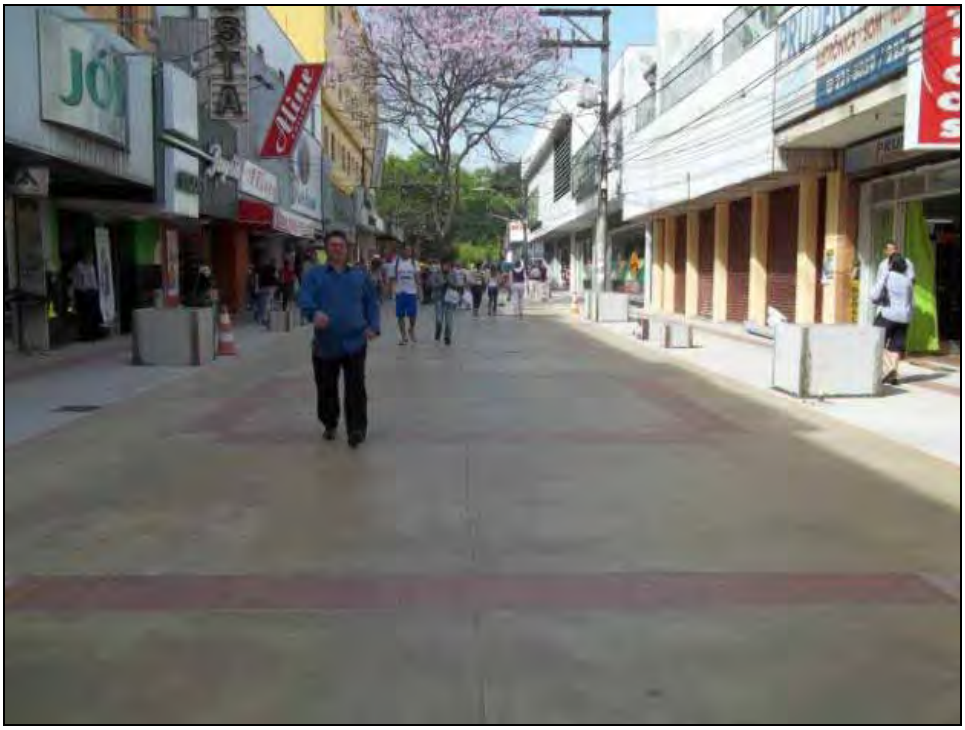
Após a conclusão da obra, a Prefeitura Municipal tomou a decisão de, no segundo semestre de 2011, exigir dos donos de bares, restaurantes e lanchonetes do Calçadão a retirada de mesas que serviam os clientes para tornar o local mais acessível. A decisão desagradou os comerciantes porque muitos estabelecimentos são pequenos e não comportam todos os clientes. Nessa disputa de interesses, os donos de estabelecimentos tiveram que acatar a decisão da prefeitura.

Foto 3: Reforma para adaptação do calçadão de Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Foto 4: Parte do calçadão após reforma para adaptação em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Obstáculos que interferem na acessibilidade como a falta de infraestrutura para atender as necessidades dos que possuem mobilidade restrita, ou mesmo falta de transporte público coletivo adequado para atender as necessidades de deslocamento da população, resultam em maior tempo no alcance aos destinos desejados.

É fundamental ressaltar a relação distância/tempo, já que quanto maior o tempo que o indivíduo leva para alcançar o destino desejado, mais longe o destino parece ser. O conceito de acessibilidade é associado ao de distância, mas essa última é relativa porque dependendo do modal de transporte utilizado pelo indivíduo, elementos como velocidade e flexibilidade podem dar a impressão de aumentar ou encurtar distâncias. Logo, a distância não é apenas um fator métrico, tem um condicionante econômico que molda a percepção do que denominamos “longe” e “perto” (PONS e REYNÉS, 2003). O que pode alterar essa percepção é o modal que o indivíduo utiliza.

A acessibilidade foi alterada drasticamente pela mecanização do transporte, já que os novos padrões de velocidade reduziram o tempo gasto com deslocamento em relação ao transporte feito a pé (VASCONCELLOS, 2000). Isso significou uma mudança profunda na estrutura das cidades, já que o transporte mecanizado tornou possível a realização de grandes percursos para a realização das atividades, levando a acumulação de riquezas e a concentração dos meios de consumo coletivos cada vez mais intensos. Tal fato, propiciado pela expansão descontínua e rápida, tornou a acessibilidade na cidade mais uma vantagem locacional, ligada não só a realização das atividades cotidianas, mas a “valorização” das localizações.

Apesar da “valorização” das localizações por fatores que envolvem a acessibilidade, ela não deve ser entendida como um benefício a ser vendido, mas como um direito dos citadinos; o direito à cidade que vai além dos demais direitos; o direito à vida urbana (LEFEBVRE, 2001).

A presença dos meios de consumo coletivos contribui com o aumento do preço das localizações adjacentes resultando na “valorização” dos bairros em que eles são implantados. Quando a distribuição dos meios de consumo coletivos ocorre de maneira concentrada, os impactos sobre a acessibilidade são ainda maiores, porque priva os moradores de alguns bairros ao acesso direto a esses meios de consumo coletivos. A necessidade de deslocamento para ter acesso aos meios de consumo coletivos a ser cada vez maior, o grande problema é que o sistema de transporte não está planejado para promover a redistribuição da acessibilidade.

Os locais mais afastados da cidade não têm condições de gerar novas oportunidades de trabalho, por isso, a população que vive nestes espaços, necessita se deslocar até outros bairros para trabalhar. Não havendo possibilidade de mudança para outro bairro cuja localização possui maior quantidade de infraestrutura, resta o alto custo com transporte e tempo considerável em deslocamento.

No trajeto casa-trabalho-casa, alguns empregadores custeia o valor integral ou parcial da passagem do empregado, no entanto, para que esse trabalhador tenha acesso a equipamentos de cultura, lazer, entretenimento, saúde, educação etc., é necessário que o custo seja arcado por ele mesmo. O custo total da passagem aliado ao tempo gasto em deslocamento torna-se uma barreira para a execução de outros trajetos que transcendam o casa-trabalho-casa. A renda insuficiente de alguns passageiros para arcar com os custos do transporte público coletivo é um problema, já que há um descompasso entre a renda dos passageiros e o custo do transporte público coletivo, sendo este mais um fator que interfere no nível de acessibilidade.

As mudanças no nível de acessibilidade podem ser atingidas a partir das decisões tomadas no âmbito do planejamento de transportes, o qual de acordo com Mello (1981) não deve se limitar apenas ao sistema de transportes, é necessário que o planejamento de transportes contemple os impactos sobre o desenvolvimento urbano e sobre o cotidiano da população.

Como já afirmamos nesta pesquisa, o planejamento de transportes é importante mas não é suficiente se não estiver atrelado ao planejamento urbano.O diálogo entre o campo da política urbana e os transportes pode ser frutífero, já que as municipalidades dispõem de possibilidades de, através de formulação de leis sobre o uso do solo urbano buscarem soluções para os problemas do transporte público coletivo, contribuindo, por exemplo com a diminuição do tempo das viagens realizadas.

O uso e a ocupação do solo urbano estão diretamente ligados às interações espaciais e aos fluxos na cidade. Nesse sentido, o sistema viário tem importante papel porque faz parte do sistema de circulação, sendo intermediário entre os sistemas de produção e reprodução (VASCONCELLOS, 2001). O sistema viário está organizado para que essa interrelação ocorra de forma mais eficiente no que se refere ao deslocamento casa-trabalho-casa, com vias que partem dos bairros distantes da cidade em direção aos locais que concentram importantes postos de trabalho. O sistema viário distribuído sem equidade permite a seleção dos espaços para atendimento de demandas específicas, cerceando o acesso (dos indivíduos que não estão incluídos nela) a outros espaços, com barreiras ao deslocamento.

As trocas, portanto, serão maiores entre determinados espaços de acordo com a função e conteúdo que eles agregam (SANTOS, 2008). Com o passar dos anos e as mudanças decorrentes do perfil da população e das transformações na cidade, alguns conteúdos são inseridos em formas que anteriormente foram implantadas para agregar outros conteúdos. No caso de Presidente Prudente, um dos exemplos mais notáveis é o Centro Cultural Matarazzo, onde funcionava as Indústrias Matarazzo, sendo transformado pela prefeitura no centro de cultura da cidade que agrega o Projeto Guri, o conservatório municipal, a biblioteca municipal, espaços de

exposição, cinema cultural etc.[24] De acordo com o conteúdo, as formas serão mais ou menos atrativas para os fluxos, equipamentos de lazer ou cultura por possuírem função de acompanhamento não atraem tantos fluxos como equipamentos escolares e locais onde se concentram postos de trabalho (LOJKINE, 1997). O sistema viário tem importante papel no consumo do espaço e na distribuição dos padrões de acessibilidade porque é através do conjunto de vias disponível na cidade que os deslocamentos serão realizados.

A seguir, iremos apresentar as características do sistema viário em Presidente Prudente, tendo em vista a relação entre sistema viário e acessibilidade.

3.2 Sistema viário e acessibilidade em Presidente Prudente.

A disposição do conjunto de vias que compõe o sistema viário de Presidente Prudente, aliado a forma como está organizado o transporte público coletivo, ajuda a compreender as questões relacionadas à acessibilidade na cidade.

Obras de melhoria do sistema viário, de abertura de novas vias e implantação de meios de consumo coletivos nas diferentes zonas da cidade têm modificado a paisagem urbana, causando efeitos de "valorização" de imóveis que passam a ser vendidos e alugados por um preço maior do que quando os investimentos ainda não estavam sendo feitos.

A "valorização" resultante de modificações no sistema viário e instalação de equipamentos coletivos pode levar à substituição da população, como aconteceu no Jardim Paulista em Presidente Prudente (ITO e BELTRÃO, 1987). Dessa forma, as modificações no sistema de transporte têm impactos socioespaciais na cidade.

> Uma vez as alterações ocorridas na circulação e nos meios de transporte provocam impactos no valor da terra e dos imóveis localizados na área de influência, e que estas por sua vez implicam em variações qualitativas e quantitativas na forma de ocupação e uso do solo, resulta que há um remanejamento nem sempre planejado dos espaços físicos e sociais da área urbana, com significativas implicações econômicas, sociais e políticas (FARRET, 1984, p. 29).

Mudanças no conjunto de vias da cidade com a melhoria na infraestrutura (construção de interligações, viadutos, pavimentação asfáltica, sinalização, iluminação, implantação de ciclovias etc.) tornam a localização mais acessível se comparado aos bairros em que as vias não possuem infraestrutura adequada.

Na cidade de Presidente Prudente, além da abertura de novas vias e interligações construídas em alguns bairros da cidade está sendo realizado o recapeamento asfáltico com a meta de recapear quatro milhões de metros quadrados da malha viária dos sete milhões

[24] Outro exemplo é a extinta E.E. Prof. Adolpho Arruda Mello (escola de ensino fundamental II e ensino médio), que está sendo adaptada para ser transformada em uma escola técnica. (Entrevista com o secretário do planejamento de Presidente Prudente, Laércio Alcântara, realizada em 02 de agosto de 2011).

existentes. Até agosto de 2011 já havia sido atingido quase dois milhões e meio[25]. Tal investimento contou com repasse do Ministério das Cidades de R$ 9.750.00,00, sendo o valor total da obra de R$ 10.748.287,88[26].

Nesta parte, destacamos as características de cada bairro da cidade, localizados nas diferentes zonas da cidade (centro, sul, oeste, leste e norte), enfatizando a organização do sistema viário e as obras de implantação dos meios de consumo coletivos, bem como a melhora na acessibilidade e "valorização" imobiliária em decorrência disso.

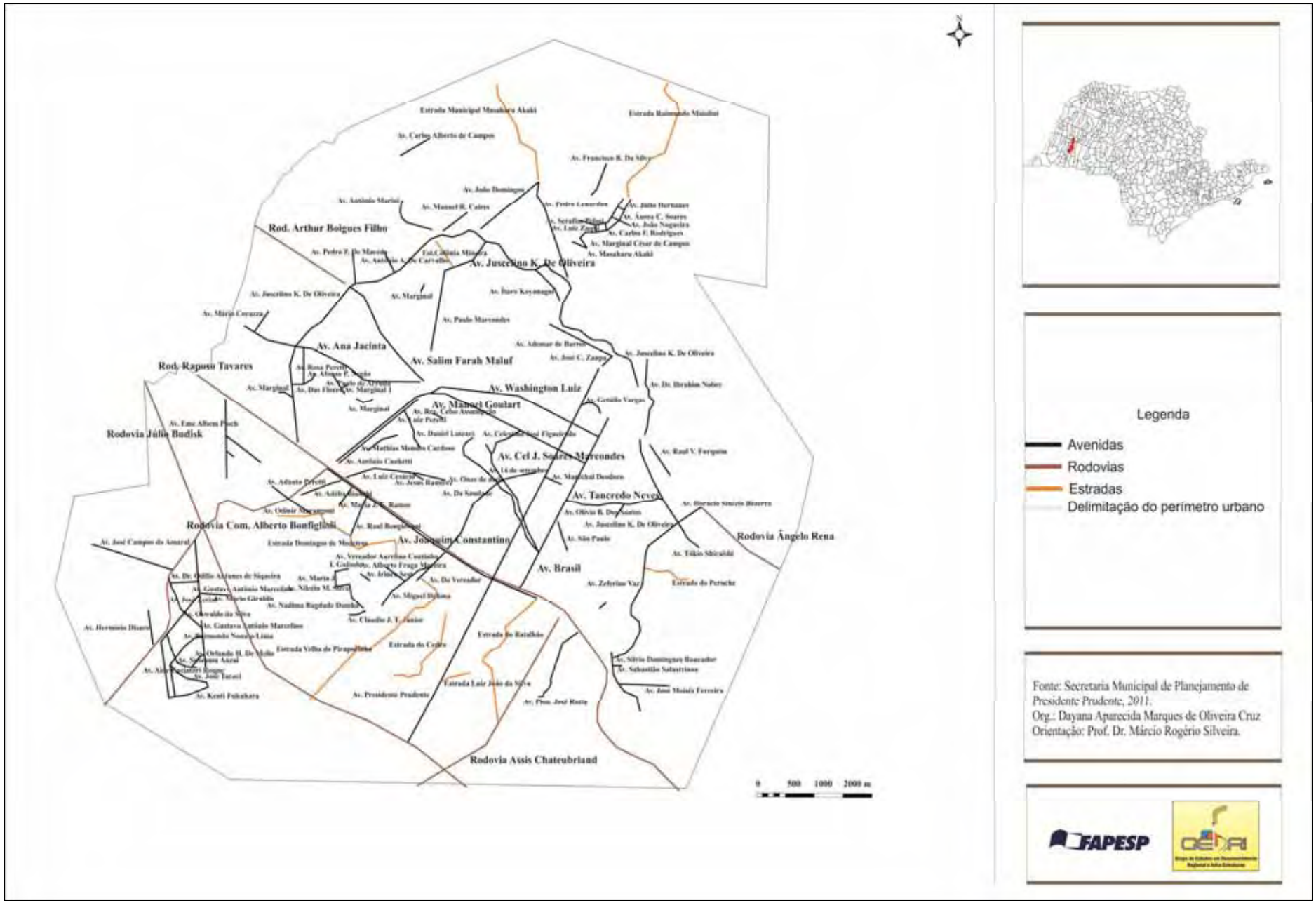
A disposição das vias é muito importante porque é a partir delas que o transporte público coletivo é organizado, sendo que, no caso de Presidente Prudente, as principais vias ligam os diversos bairros da cidade ao centro que é o maior receptor de fluxos, como apontou a pesquisa de Cocco (2011) que 47% dos destinos através do transporte público coletivo é direcionado ao centro da cidade. Tal fato é facilitado devido a disposição das vias e ao acesso que elas dão ao centro, já que as principais avenidas ligam o centro da cidade às zonas oeste e sul, sendo possível acessar por elas também outras vias que levam às zonas leste e norte.

No geral, as avenidas, rodovias e estradas de Presidente Prudente atraem maior volume de tráfego devido à infraestrutura que possuem. As rodovias ligam Presidente Prudente a outras cidades próximas a Prudente pelas quais recebem o fluxo diário de veículos particulares e do transporte intermunicipal de passageiros. Por ser uma cidade polarizadora e centralizar alguns equipamentos importantes como o Hospital Regional, Faculdades e Universidades, a cidade de Presidente Prudente atrai fluxo diário de pessoas que vem de outras cidades (Álvares Machado, Pirapozinho, Santo Anastácio, entre outras) a fim de usufruir desses serviços.

As avenidas de Presidente Prudente estão dispostas em diversos bairros da cidade e fazem importantes ligações entre os bairros. A zona leste é a zona da cidade que possui menor número de avenidas, conforme apresenta o mapa 2, devido o relevo acidentado e a própria forma de expansão da cidade no sentido leste (SPOSITO, 1983). O sistema viário dessa área é desconexo o que dificulta a circulação, não comportando o tráfego de veículos grandes como os ônibus, fato que também foi observado por Sperandio (1992). Apesar da existência do menos número de avenidas na zona leste, nela estão localizadas duas importantes avenidas, a Tancredo Neves e a Presidente Juscelino K. de Oliveira (que também compreende as zonas norte e oeste), além da Rodovia Ângelo Rena. Na Avenida Tancredo Neves está implantado o terminal urbano "Desportista Emílio Lopes de Souza – TUTA" (Foto 5), que é integrado a equipamentos de lazer e esporte, como quadra e futebol e academia da longevidade.

[25] Entrevista com o secretário de planejamento de Presidente Prudente, Laércio Alcântara, realizada em 02 de agosto de 2011.
[26] Informação adquirida durante trabalho de campo realizado em 2011.

Mapa 2: Avenidas, rodovias e estradas em Presidente Prudente, 2012



O terminal urbano da zona leste está próximo à Avenida Presidente Juscelino K. de Oliveira e a Avenida Brasil, liga os bairros da zona leste aos outros bairros da cidade.

Foto 5: Terminal Urbano "Desportista Emídio Lopes de Souza – TUTA", na Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Os passageiros do transporte público coletivo que residem próximo ao terminal da zona leste contam com maior número de linhas, e consequentemente com opções variadas de destinos.

O terminal urbano localizado na Avenida Tancredo Neves, aliado à obra de interligação das Vilas Iti e Verinha à Avenida Tancredo Neves facilitou a circulação de veículos, principalmente dos ônibus que servem os dois bairros, será uma ligação importante e poderá diminuir o tempo de deslocamento. De acordo com Sperandio (1992), até 1992, apenas uma linha de ônibus (Jardim Santa Mônica – Vila Liberdade) tinha como parte do trajeto a Avenida Tancredo Neves, devido a falta de infraestrutura adequada dessa avenida na época, apesar de servir de ligação com a Avenida Brasil (SPERANDIO, 1992), demonstrando assim, os problemas do sistema viário em Presidente Prudente e de interligação entre as vias.

É nas proximidades da Avenida Tancredo Neves e da Avenida Presidente Juscelino K. de Oliveira., que estão localizados os bairros mais valorizadas da zona leste.

Alguns equipamentos urbanos de destaque na cidade estão localizados na zona leste, como a FATEC que, implantada em 2007, passou por reformas em 2011, as quais devem resultar na "valorização" do entorno. Para a ampliação da faculdade, a Prefeitura Municipal ficou responsável pela doação de 7.300 metros quadrados[27].

Além da FATEC, a zona leste conta com o Centro Cultural Matarazzo, localizado na Vila Marcondes (figura 4) em que funciona a Biblioteca Municipal, o Conservatório Municipal, o Projeto GURI, há também aulas de artesanato e dança, além de espaços para exposição de artes. Próximo ao bairro Vila Nova Prudente está localizada a Cidade da Criança, todavia o acesso a ela é difícil, já que não existem muitas linhas de ônibus, apenas duas, Nova Prudente e Distrito Industrial, as quais reduzem a frequência nos fins de semana, feriados e horários fora do horário de trabalho e de estudo, já que as linhas citadas tem como prioridade atender os estudantes do Centro Paula Souza e os trabalhadores do Distrito Industrial.

Figura 4: Equipamentos localizados na zona leste de Presidente Prudente



Fonte: Google mapas, 2012
Org. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012

Além da Avenida Tancredo Neves, a zona leste conta ainda com a Avenida

[27] Informação dada pelo site da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente em 5 de abril de 2011.

Juscelino K. de Oliveira como mencionado anteriormente. A Avenida Juscelino K. de Oliveira, compreende as zonas leste, norte e oeste da cidade, fazendo ligação entre elas e com outras avenidas como a Tancredo Neves (zona leste) e a Ana Jacinta (zona oeste), além da Rua Alvino Gomes Teixeira, que apesar de não ser uma avenida é uma importante via que interliga alguns bairros da zona norte como Brasil Novo e Parque Alexandrina a outros bairros da cidade.

No trecho da zona leste, a Avenida Presidente Juscelino K. de Oliveira possui maior tráfego nas proximidade do Itapura I[28], por onde passam linhas de ônibus que servem os bairros ali localizados. No trecho da zona oeste a Avenida Juscelino K. de Oliveira possui maior tráfego nas proximidades do Jardim Jequitibás[29]. Apesar de compreender três zonas da cidade não há linhas de ônibus que façam o trajeto completo da Avenida Presidente Juscelino K. de Oliveira como alternativa para levar os passageiros da zona leste a zona oeste, por exemplo sem ter que passar necessariamente pelo centro da cidade. A zona norte é a zona em que o tráfego de veículos na Avenida Juscelino K. de Oliveira é menor[30].

Nas zonas leste as vias de maior destaque são: a Rua Alvino Gomes Teixeira, pela qual se tem acesso aos bairros Watal Ishibashi e Parque Castelo Branco. Além dessa outra importante via é Estrada Raimundo Maiolini, que dá acesso ao bairro Morada do Sol e aos distritos da cidade (Montalvão, Floresta do Sul, Eneida e Ameliópolis). Através da Avenida Ademar de Barros é possível ter acesso ao centro da cidade, bem como as demais vias citadas anteriormente. No geral, as vias que possuem função de interligação com os demais bairros da cidade, localizados em outras áreas são as Avenidas Juscelino K. de Oliveira, Ademar de Barros, a Estrada Raimundo Maiolini, e a Rua Alvino Gomes Teixeira, além dessas, as demais avenidas apresentadas no mapa 2, não apresentam ligações com outras áreas da cidade, mas interligam outras vias apenas no âmbito do bairro.

A própria forma de ocupação da zona norte, com a escolha para a implantação de grandes conjuntos habitacionais como o Humberto Salvador e o Morada do Sol, sem planejamento prévio de implantação de infraestruturas ajuda a compreender a escassez de vias que interligam os bairros mencionados a outros bairros da cidade. No início dos anos

[28] Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011.
[29] Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011.
[30] Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011.

de 1990, a Rua Alvino Gomes Teixeira já apresentava problemas por não conseguir atender de maneira satisfatória o tráfego (SPERANDIO, 1992), isso porque a ligação entre esta via e a Avenida Ademar de Barros que dá acesso ao centro da cidade era precária, sem duplicação e sinalização necessária (SPERANDIO, 1992), sendo que naquela época, bairros populosos como os conjuntos habitacionais Brasil Novo e Humberto Salvador ainda não existiam.

Apesar da iniciativa do poder público em implantar equipamentos coletivos na zona norte como escolas, creches, áreas de lazer, postos de saúde etc., não há nesta área equipamentos de destaque como existem nas demais localizações da cidade.

Fica nítida então a baixa acessibilidade dos habitantes da zona norte se comparados aos demais das outras áreas, uma mostra disso é a demora no percurso das linhas de ônibus que servem três dos grandes bairros (Humberto Salvador, Brasil Novo e Morada do Sol): Circular, Brasil Novo-COHAB, Morada do Sol-Morumbi, que demoram em horários de pico de trinta a quarenta minutos para chegar ao centro da cidade. Só a linha Brasil Novo-COHAB, possui 22 km de extensão (COCCO, 2011).

O centro da cidade é o principal ponto que agrega equipamentos, serviços e postos de trabalho, por isso atrai grande volume de deslocamento. O centro da cidade está localizado entre as principais avenidas: Washington Luís, Coronel José Soares Marcondes, Brasil, e Manoel Goulart.

Pelas principais avenidas é possível acessar as áreas sul e oeste da cidade, por isso elas concentram grande parte dos trajetos das linhas do transporte público coletivo, já que elas são a principal ligação entre o centro e a periferia.

Ao longo das vias citadas, o uso do solo é praticamente comercial, o que demanda volume grande de tráfego, o qual se torna ainda maior com a utilização pelas mesmas vias do transporte público coletivo intraurbano e interurbano. Nessas vias, ainda há dificuldade para conseguir vagas para estacionar os veículos particulares, bem como de carga e descarga de mercadorias, além, é claro, do tráfego de pessoas. O fato de não haver corredores exclusivos para os ônibus prejudica a circulação dos mesmos.

Além da necessidade de existência de corredores exclusivos existe, ainda, a necessidade de algumas medidas de organização de transporte, que visam assegurar a rapidez, pontualidade e regularidade do transporte público coletivo nas cidades, são eles:

> Dar prioridade aos meios de transporte coletivo nos semáforos, comandada pelas passagens de veículos, alterando convenientemente os tempos de sinal.
> Garantir prerrogativas aos transportes coletivos na legislação de trânsito (prioridade generalizada).

> Providenciar medidas regulamentando a circulação das ruas onde circulam os ônibus, por meio de restrições ao estacionamento e paradas, proibições de conversões à esquerda etc. (PALLMANN, et al, 1983, p. 16).

No centro da cidade, onde estão localizados os estabelecimentos comerciais e as ruas paralelas e as ruas que passam pelo Calçadão, a quantidade de veículos que trafegam pelas ruas de Presidente Prudente, sobretudo as ruas mais estreitas, causam lentidão no trânsito. O número de veículos cresceu na cidade, passando de 46.245 veículos em 2002 para 74.776 veículos em 2011 (SEADE, 2011). Tais ruas são muito utilizadas porque elas dão acesso as avenidas Washington Luiz, Manoel Goulart, Coronel Marcondes e Brasil.

Nas avenidas citadas, além de veículos e pedestres em movimento e veículos estacionados, há ainda o tráfego dos ônibus que passam por essas avenidas para poder chegar aos bairros mais distantes do centro da cidade. O local de maior intensidade de embarque e desembarque dos passageiros é a Praça Monsenhor Sarrion e a Praça 9 de julho, localizadas na Avenida Coronel José Soares Marcondes, que recebem diversas linhas de pontos diferentes da cidade.

Apesar de outros pontos de ônibus como na Praça da Bandeira, a rodoviária e o terminal urbano, todos localizados na Avenida Brasil receberem grande número de passageiros, por estarem localizadas no centro comercial da cidade, as Praças Monsenhor Sarrion e Nove de Julho são as que mais recebem passageiros.

A forma como os pontos de ônibus estão distribuídos na Praça Monsenhor Sarrion dificulta a visibilidade dos passageiros porque os pontos estão em locais diferentes, distribuídos nos quatro lados da praça. Nesta praça está localizada a Igreja Matriz, a qual está rodeada por um estacionamento de carros, e em volta deles os pontos de ônibus, fazendo com que a praça perca sua finalidade primeira (do convívio, dos passeios etc.), como apresenta a foto 6.

Foto 6: Praça Monsenhor Sarrion, em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Outra via que recebe intenso fluxo de veículos, inclusive dos ônibus é a Avenida Brasil. Os pontos de ônibus localizados próximos ao terminal rodoviário, colaborando com a lentidão do tráfego, sobretudo nos horários de pico. Tanto na avenida, como nas vias próximas, o fluxo de pessoas é grande devido à existência da rodoviária, do Prudente Parque Shopping, e dos pontos de ônibus do transporte público coletivo intraurbano e interurbano, que as vias não comportam. No caso da Rua Dr. José Foz, além dos pedestres, transitam veículos particulares e ônibus pela presença da rodoviária, proximidade com o terminal urbano e Prudente Parque Shopping.

Os ônibus do transporte público coletivo intraurbano e interurbano utilizam os mesmos pontos de ônibus em uma sobreposição que torna o tráfego mais difícil, os pontos de ônibus ali localizados são quase obrigatórios para as linhas que passam pelo terminal urbano, localizado também na avenida Brasil. O problema é que os pontos de ônibus não possuem infraestrutura necessária para atender os ônibus do transporte público coletivo e do transporte intermunicipal.

A partir das Avenidas Washington Luiz, Coronel Marcondes e Brasil é possível acessar o Parque do Povo, aonde estão localizadas três avenidas(Avenidas da Saudade, Onde de maio, e 14 de setembro) que recebem grande número de fluxo devido a proximidade com o Hospital Regional e o Campus I da UNOESTE, e que nos horários de

pico apresentam lentidão no trânsito.

Além do Hospital Regional e do Campus I da Unoeste, na zona sul ainda estão localizados o Prudenshopping, o museu municipal, a Unesp (figura 5), além do campus II da Unoeste e a Uniesp.

Encontra-se também na zona sul da cidade alguns condomínios fechados como é o caso de alguns condomínios localizados no prolongamento da Avenida Coronel José Soares Marcondes (como Golden Village e Quinta das Flores), próximo a Faculdade Uniesp, local que além dessas edificações caracteriza-se por uma grande área não edificada, contudo, dotada de infraestrutura como iluminação, sinalização e pavimentação asfáltica etc. (foto 7).

No extremo sul da cidade, encontram-se bairros populares e grandes conjuntos habitacionais, dentre os quais está o Ana Jacinta, a população ali residente, ao contrário dos que residem nos condomínios fechados citados a pouco, contam com condições de acessibilidade e mobilidade aquém da necessidade de seus habitantes. A distância entre o centro da cidade e o bairro torna o deslocamento demorado. Isto se dá também, devido ao estabelecimento das linhas de ônibus que antes de chegar ao destino final passam por outros bairros que estão no caminho.

No Ana Jacinta existe um subcentro com estabelecimentos comerciais voltados a atender algumas necessidades da população (padarias, mercados pequenos, lojas, etc.), mas a presença deste subcentro não anula a demanda por deslocamentos até outros bairros da cidade, assim apesar de os habitantes das adjacências e do próprio Ana Jacinta terem acesso a alguns serviços e equipamentos coletivos como postos de saúde, escolas, e áreas de lazer localizados naquela área, a acessibilidade aos demais locais da cidade distantes dalí permanece prejudicada por causa dos problemas enfrentados no uso do transporte público coletivo (demora entre um ônibus e outro, longos trajetos, dentre outros que serão vistos no capítulo IV).

É possível chegar aos bairros populares localizados na zona sul da cidade a partir do Prolongamento da Avenida Coronel José Soares Marcondes, seguindo pela rodovia Júlio Budisk, ou ainda, pela Avenida Manoel Goulart, seguindo pela rodovia Comendador Alberto Bonfiglioli.

Pela Avenida Manoel Goulart é possível acessar também a zona oeste da cidade. Na zona oeste da cidade, a malha urbana avançou além do córrego da Colônia Mineira, tendo como limites a rodovia SP 270 e a Estrada da Amizade. Dentre as avenidas que estão instaladas na zona oeste estão: Ana Jacinta, Salim Farah Maluf, Paulo Marcondes, além da

Rodovia Arthur B. Filho.

Figura 5: Mosaico de fotos dos equipamentos importantes localizados na zona sul de Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

Foto 7: Prolongamento da Avenida Coronel José Soares Marcondes em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 16/04/2011.

Ao longo da Avenida Ana Jacinta, estão localizados diversos estabelecimentos

comerciais, configurando um subcentro da cidade de Presidente Prudente. Além disso, entre a Avenida Manoel Goulart e o início da Avenida Ana Jacinta estão localizados três dos grandes estabelecimentos da cidade (Muffato Max, Carrefour – localizado no Prudenshopping -, e o Walmart), como apresenta a figura 6, aos quais há uma demanda grande de consumidores, inclusive donos de pequenos estabelecimentos que vem de outras cidades para comprar produtos por atacado[31].

Próximo a Avenida Salim Farah Maluf está localizado o estádio municipal, que em dias de grandes eventos e jogos atrai para tal localização grande fluxo, cujas vias próximas (inclusive a Salim Farah Maluf) não estão preparadas para atender.

Na Avenida João Gomes, localizada no Balneário da Amizade (foto 8), as obras de infraestrutura (iluminação, pavimentação asfáltica, sinalização) estão incentivando a construção de imóveis para alugar nos fins de semana, ao mesmo tempo em que promoveram "valorização" dos terrenos localizados ali. Este fato ocorre tanto no Jardim Mediterrâneo e demais bairros próximos localizados em Presidente Prudente, como nos bairros localizados em Álvares Machado (já que o Balneário da Amizade está na divisa entre os dois municípios), como no condomínio Residencial Gramado em que um terreno que antes valia R$60.000,00 em média, no primeiro semestre de 2011 o preço passou a ser em média de R$ 140.000,00, devido ao processo de revitalização e implantação de infraestruturas[32].

Mesmo com a construção de novas vias e a revitalização de outras, além de implantação de infraestruturas gerando "valorização" imobiliária no local, moradores do Jardim Mediterrâneo, Residencial Greenville, Vale Verde I e Residencial Funada, localizados próximos ao Balneário da Amizade em Presidente Prudente reclamam por causa da dificuldade na utilização do serviço de transporte público coletivo por não haverem linhas suficientes para atender a demanda, sendo necessário o deslocamento a pé para outros bairros para poder utilizar o serviço[33].

A zona oeste que anteriormente abrigou grandes conjuntos habitacionais, como Cecap e Cohab, está passando por intensas mudanças, resultantes da ação do poder público, e da ação dos representantes do mercado imobiliário, já que com a presença dos meios de consumo coletivos os bairros foram valorizados, e por isso, mais lucrativos para a comercialização de imóveis.

[31] Entrevista com o secretário do planejamento de Presidente Prudente, Laércio Alcântara, realizada em 02 de agosto de 2011.
[32] Notícia dada no site da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente, em 4 de abril de 2011.
[33] Notícia dada pelo Jornal O Imparcial, em 2 de abril de 2011.

Figura 6: Mosaico dos estabelecimentos localizados no sudoeste de Presidente Prudente



Fonte: Google Imagens, 2012

Foto 8: Avenida João Gomes, em frente ao Balneário da Amizade em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 07/07/2011.

Apesar do processo de valorização não ser homogêneo em toda a zona oeste, mesmo em alguns bairros em que a "desvalorização" era visível, ele vem ocorrendo. Um exemplo disso é a declaração de um morador do Jardim Sabará, residente no bairro a mais de trinta anos, o qual manifestou a vontade de vender sua casa até que desistiu devido à construção da Unidade Básica de Saúde, apelidada de COHABão, e das obras de construção do Parque da Juventude e da Longevidade (fotos 9 e 10), que está valorizando o Jardim Sabará[34].

[34] Notícia dada no site da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente em 1 de abril de 2011.

Foto 9: Unidade Básica de Saúde Dr. Otelo Milani Júnior (COHABão)



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

Foto 10: Parque da Juventude e da Longevidade localizado na Avenida Jacinta em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

A construção do Parque da Juventude e da Longevidade é uma das obras mais importantes que está sendo desenvolvida na cidade de Presidente Prudente (fotos 11 e 12), com investimento total de R$ 1.835,367,65 do governo do Estado de São Paulo. Este é um projeto piloto que se concentra em uma área próxima a um eixo estruturante (no caso a Avenida Ana Jacinta), diversos equipamentos coletivos públicos juntos, dentre os quais o Parque da Juventude a da Longevidade e o "COHABão" (figura7). O objetivo deste projeto é concentrar em um mesmo local os serviços desempenhados por diversas secretarias municipais, pois os passageiros dos serviços que elas oferecem são os mesmos. Esta medida é uma forma de racionalizar os custos e operacionalizar o sistema. Além da implantação desse tipo de equipamento na COHAB, há ainda em curso mais duas implantações deste tipo, uma no Ana Jacinta e outra na zona leste, sendo que nesta, o CRAS (Centro de Assistência Social) também será integrado[35].

Figura 7: Equipamentos localizados na zona oeste de Presidente Prudente



Fonte: Google Mapas, 2012
Org. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

[35] Entrevista com o secretário do planejamento, Laércio Alcântara em 02 de agosto de 2011.

Foto 11: Construção do Parque da Juventude e da Longevidade, próximo a Avenida Ana Jacinta em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Foto 12: Parte do Parque da Juventude e da Longevidade, após o término das obras, localizado próximo a Avenida Ana Jacinta em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

É pela Avenida Ana Jacinta que a maior parte dos ônibus do transporte público coletivo opera, já que ela está localizada próximo à maior parte dos bairros da zona oeste. Sendo assim, quem mora perto desta importante via da cidade possui maior acesso ao serviço de transporte público coletivo, bem como aos demais equipamentos de saúde e educação que estão localizados próximos a ela.

A maneira como o conjunto de avenidas, estradas e rodovias está disposto em Presidente Prudente tem haver com a expansão urbana da cidade e com as escolhas de localização, sobretudo dos conjuntos habitacionais (implantados sem preocupação com infraestrutura). A disposição das vias afeta diretamente nos níveis de acessibilidade, visto que quanto mais desconectadas, maior e mais tortuoso será o trajeto feito pelas linhas de ônibus, acarretando em trajeto mais longo e demorado, representando uma dificuldade no alcance ao destino desejado para o passageiro. Assim, o planejamento do sistema viário e o estabelecimento de interligações tem a possibilidade de tornar o deslocamento feito por ônibus mais rápido e fácil, impactando positivamente no nível de acessibilidade do passageiro.

O planejamento do sistema viário atrelado a equidade na distribuição dos meios de consumo coletivos possui resultados ainda melhores na acessibilidade dos citadinos. Contudo, devido o padrão de distribuição característico do modo capitalista de produção, conforme apresentado no capítulo I, a localização concentrada dos equipamentos coletivos pode representar um obstáculo no acesso às funções desempenhadas pelos equipamentos.

3.3 A localização dos equipamentos coletivos e a acessibilidade em Presidente Prudente.

O planejamento urbano está ligado diretamente a implantação e distribuição dos meios de consumo coletivos e ao acesso que os citadinos terão a esses meios. Mas a disputa de interesses e a influência sobre a tomada de decisões (CORRÊA, 2005) pode facilitar ou dificultar o acesso a esses meios de consumo coletivos, de acordo com as escolhas feitas durante a gestão urbana. Assim, nem sempre, as infraestruturas, equipamentos e serviços, são instalados de acordo com uma distribuição que leva em conta a justiça social (HARVEY, 1980).

Por estarem fixos no espaço, os equipamentos coletivos são objetos que atraem fluxos e que por isso, necessitam ser acessíveis para cumprir sua função mediante a reprodução da força de trabalho. Os objetos são determinados pelo espaço, porque o

espaço enquanto um conjunto de objetos segue uma lógica, e são utilizados de acordo com ela (SANTOS, 2008). Os equipamentos coletivos são implantados de acordo com a lógica capitalista, e por isso apesar de tornar a produtividade da mão de obra do trabalhador mais eficiente podem potencializar o valor de troca, ao valorizar as localizações em que são implantados.

> Cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica os valores preexistentes. Os respectivos "tempos" das técnicas "industriais" e sociais presentes se cruzam, se intrometem e acomodam. Mais uma vez, todos os objetos e ações vêem modificada sua significação absoluta (ou tendencial) e ganham uma significação relativa, provisoriamente verdadeira, diferente daquela do momento anterior e impossível em outro lugar. (SANTOS, 2008, p.37).

Os objetos são dispostos no espaço de acordo com uma intencionalidade (SANTOS, 2008), demonstrando o papel fundamental do planejamento urbano sobre a implantação dos equipamentos coletivos, que interferem significativamente na acessibilidade dos citadinos.

Os habitantes dos conjuntos habitacionais (como visto até o presente momento) possuem dificuldades para chegar aos destinos desejados, em especial ao acesso aos equipamentos coletivos. Isso se deve ao fato dos conjuntos habitacionais não terem sido implantados pelo poder público com meios de consumo coletivos necessários para atender a demanda. Os problemas oriundos da localização dos conjuntos habitacionais, aliado aos problemas relacionados ao transporte coletivo, a falta de equidade na instalação dos equipamentos e a disposição do sistema viário resultam em dificuldades no acesso aos destinos desejados, ou seja, interferem negativamente no nível de acessibilidade.

Nesse sentido, uma medida primordial para amenizar as desigualdades dos níveis de acessibilidade entre os diferentes bairros e zonas da cidade é a reorganização das linhas que atendem as os bairros mais prejudicados, aliada a melhoria no sistema viário e a descentralização dos equipamentos urbanos. Para tanto, o planejamento urbano e planejamento de transportes deve estar atrelado com o objetivo de apoiar essas ações.

A localização dos equipamentos urbanos, juntamente com a disposição do sistema viário é um importante fator para identificar as diferenças no nível de acessibilidade da população. Nota-se no mapa 4, os bairros mais afastados, aonde justamente reside à população que mais sofre com a ausência dos equipamentos coletivos públicos, a presença deles diminui consideravelmente.

Se observarmos também o mapa 2 (apresentado anteriormente), que se refere as avenidas, rodovias e estradas, perceberemos que a Avenida Juscelino K. de Oliveira e a

Rodovia Raposo Tavares são uma espécie de “marco” para a implantação dos equipamentos, já que nas zonas leste, norte e sul, após a avenida, os equipamentos diminuem consideravelmente, o mesmo ocorre na zona sul após a rodovia.

A distribuição dos equipamentos coletivos está associada a maneira como os bairros foram implantados em Presidente Prudente, conforme demonstrado no capítulo II, em que devido a “valorização” de alguns bairros existentes e a substituição da população (SPOSITO, 1983; CALIXTO, 2001) aliado ao programa de desfavelamento (SOUSA, 1992; JORDÃO, 1996) houve a construção de grandes conjuntos habitacionais nos extremos da cidade, sucedendo grandes terrenos vazios, que posteriormente foram valorizados ao receberem infraestrutura antes mesmo dos conjuntos habitacionais.

Os moradores dos conjuntos habitacionais conviviam diariamente com a falta de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos, tendo que percorrer longos trajetos para chegar ao destino desejado. A prática de prolongamento das linhas ao invés do surgimento de novas linhas para atender os novos bairros geraram trajetos ainda maiores realizados pelo transporte público coletivo (SPERANDIO, 1992). Um agravante é que em alguns desses bairros o transporte público coletivo não era ofertado, como no caso do Morada do Sol (SPERANDIO, 1992), em outros, apesar da oferta de serviço, nos dias de chuva a falta de pavimentação asfáltica impedia a circulação dos ônibus (Entrevista com o sapateiro de 43 anos, residente no Humberto Salvador).

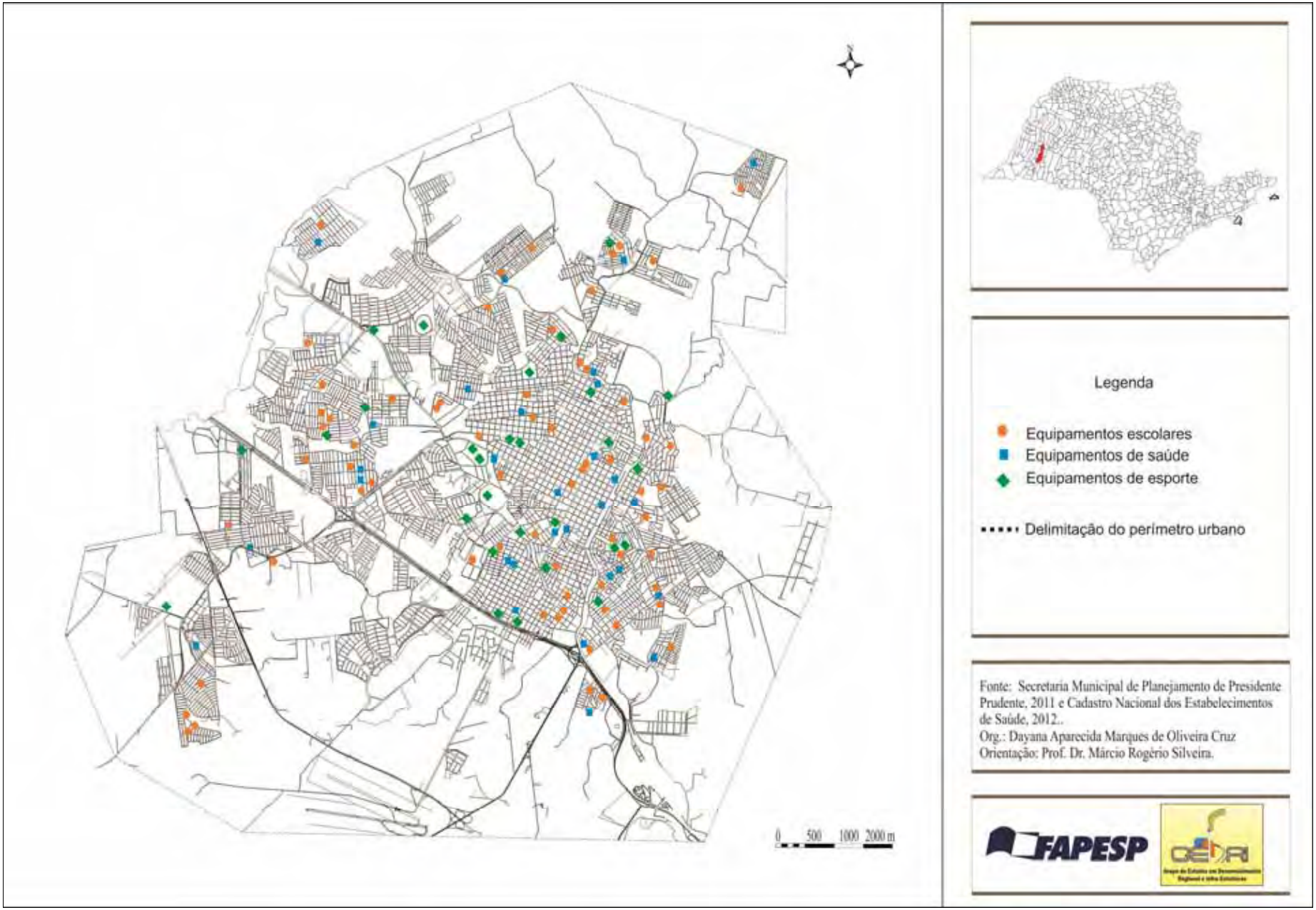
Com isso, os meios de consumo coletivos foram sendo implantados nos bairros mais distantes de Presidente Prudente aos poucos, sendo que nem mesmo infraestruturas como asfalto e sinalização das ruas foram implantadas previamente. Os equipamentos coletivos geravam, portanto, grande necessidade de deslocamento, e a falta deles contribuíram para a construção histórica do padrão de acessibilidade dos moradores dos conjuntos habitacionais de Presidente Prudente.

Observa-se no mapa também que os equipamentos que segundo LOJKINE (1997) possuem função de treinamento, neste caso as escolas são os que possuem maior presença no mapa, inclusive nos bairros localizados além das vias mais importantes. Já os equipamentos de esporte (campos de futebol, ginásios etc) que possuem função de acompanhamento (LOJKINE, 1997) estão localizados em sua maioria entre a Avenida Washington Luís e a Avenida Joaquim Constantino. Os equipamentos de saúde, que também possuem função de acompanhamento estão localizados de forma mais dispersa que os equipamentos de esporte, mas ainda assim, são mais concentrados que as escolas.

Alguns deslocamentos têm como destino equipamentos coletivos, como no caso dos deslocamentos por motivo de estudo, lazer e cultura e utilização de serviço médico, em que é necessário o acesso a equipamentos coletivos como escolas, universidades, centro de cultura, parques, postos de saúde e hospitais. Os motivos de viagem e os deslocamentos estão, portanto, relacionados aos equipamentos coletivos em que as atividades serão desempenhadas (conforme capítulo IV). Os equipamentos estão localizados em bairros distintos da cidade, por isso se faz necessário o deslocamento para chegar a esses destinos através do transporte público coletivo. Contudo, devido aos problemas relacionados ao transporte público coletivo, os deslocamentos até os equipamentos coletivos podem se tornar difíceis, tendo impactos negativos na acessibilidade dos passageiros aos equipamentos coletivos.

Apesar de alguns equipamentos (conforme mapa 3) estarem presentes em alguns bairros afastados, eles ainda não são suficientes para atender a demanda.

Mapa 3: Localização dos principais equipamentos coletivos públicos em Presidente Prudente, 2011



De acordo com o sapateiro de 43 anos residente no Humberto Salvador, a falta de escolas públicas de ensino fundamental II e ensino médio é um grande problema. De acordo com ele, seus filhos precisam percorrer um trajeto de vinte minutos a pé para chegar até a escola mais próxima “E.E. Profª Anna Antônio”, localizada no bairro Watal Ishibashi. De acordo com o entrevistado o trajeto é perigoso porque é preciso passar por ruas pouco iluminadas e mal sinalizadas. No caso do filho mais velho que está no ensino médio, o trajeto é realizado a noite, único horário que a escola oferece o ensino médio. O sapateiro afirmou que não há ônibus que se enquadre no horário da escola, por isso seu filho faz o trajeto a pé, no caso do trajeto de volta o ônibus demora muito para passar e como o ponto de ônibus fica sem passageiros, é mais seguro ir a pé pra casa.

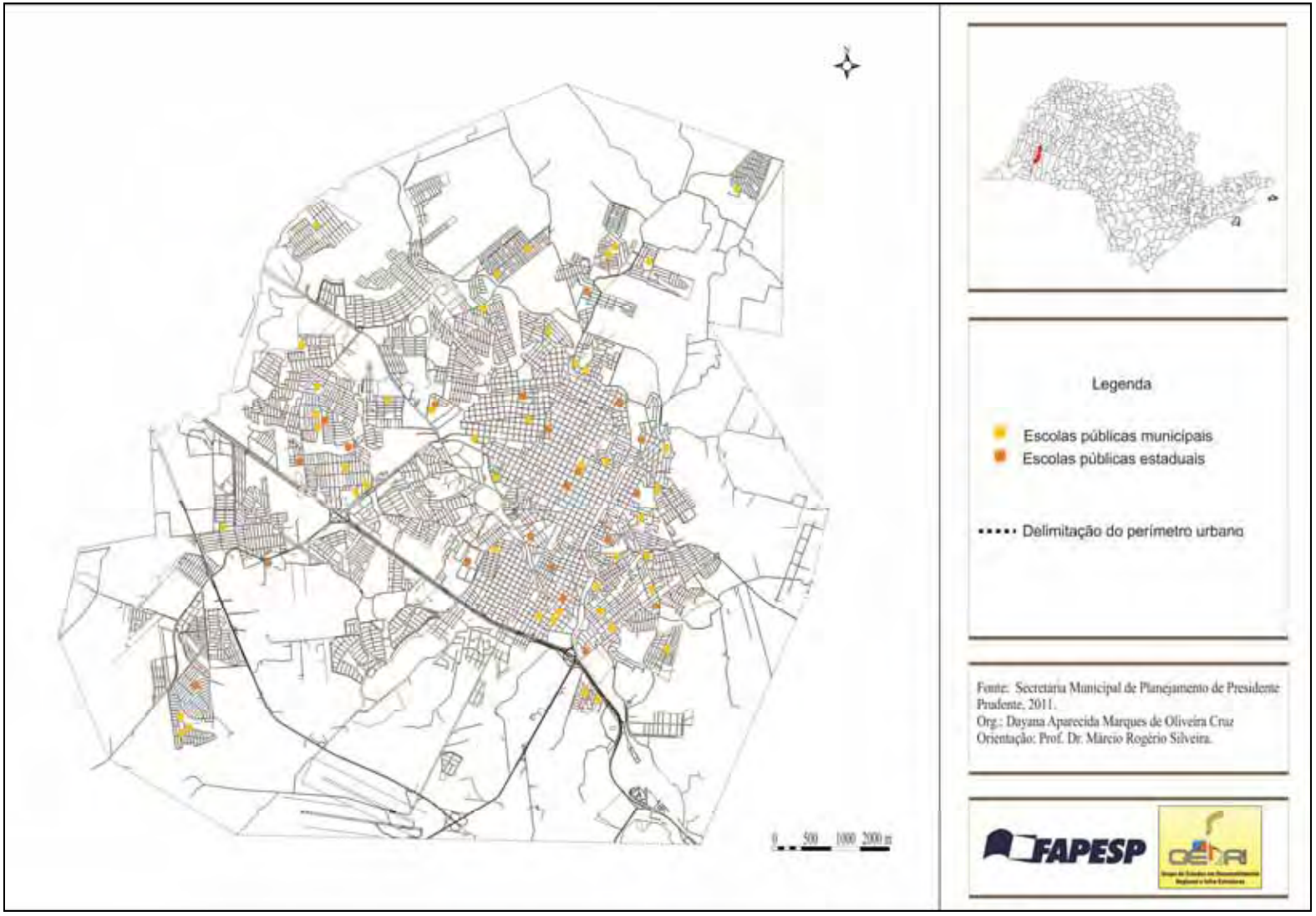
De acordo com o secretário de planejamento está prevista a construção de uma escola de ensino fundamental II e ensino médio no Humberto Salvador, contudo enquanto a construção não é feita os estudantes têm que percorrer o trajeto a pé para poder estudar na escola mais próxima, ou ir estudar nas escolas do centro da cidade. Contudo, conforme informou o sapateiro de 43 anos, residente no Humberto Salvador, se estudasse em outra escola, seu filho teria que ir direto do trabalho, já que devido a demora para realizar o trajeto de ônibus não daria tempo de ir para casa e depois para a escola.

Conforme o mapa 4, que apresenta a distribuição entre as escolas públicas estaduais (ensino fundamental II e ensino médio) e as escolas municipais (pré-escola e ensino fundamental I), a presença das escolas públicas estaduais é mais concentrada, o que demanda deslocamento via transporte coletivo para ter acesso a escola.

No caso da escola pública estadual citada anteriormente “E.E. Profª Anna Antônio”, ela é a única escola estadual que atende os bairros Watal Ishibashi, Parque Castelo Branco, Parque Alexandrina, Morada do Sol, Humberto Salvador, Augusto de Paula, Brasil Novo, entre outros localizados na zona leste. A situação é ainda pior nos bairros Novo Bongiovani e Maré Mansa em que não há escolas de ensino fundamental II e ensino médio, sendo assim, os alunos tem que recorrer a escolas localizadas em bairros mais distantes, realizando o trajeto através do transporte público coletivo.

Os bairros Ana Jacinta, Mario Amato, Vila Real, Anita Tiezzi, Prudentino, e outros da zona sul, contam apenas com a presença de uma escola estadual a “E.E. Francisco Pessoa”.

Mapa 4: Escolas públicas estaduais e municipais em Presidente Prudente, 2011.

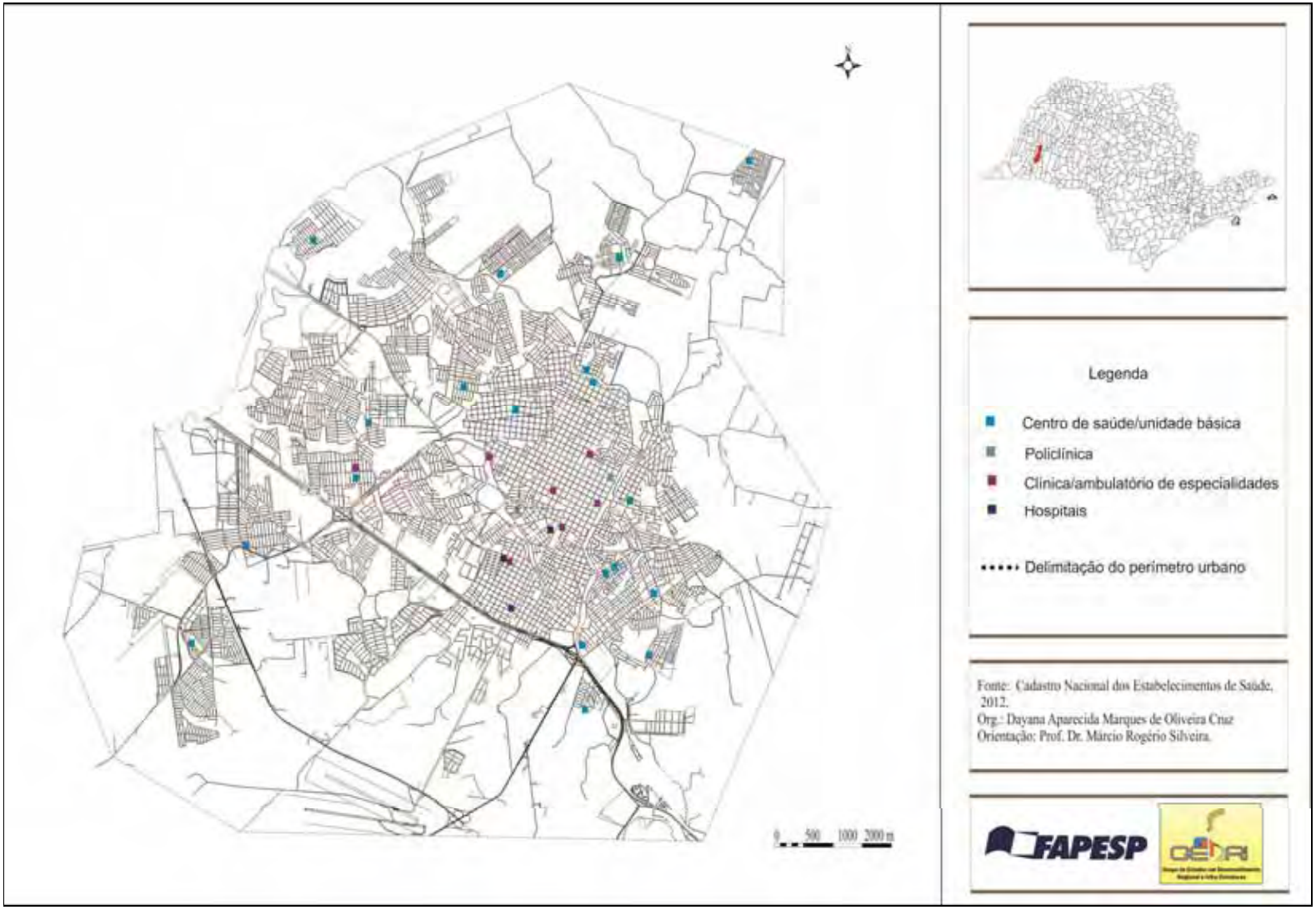


O problema na distribuição dos equipamentos escolares não se restringe somente a eles, abrange ainda, os equipamentos de saúde, conforme mapa 5. Não existem clínicas ou ambulatórios de especialidades nos bairros mais afastados, o mesmo se aplica aos hospitais e a policlínica. Dos hospitais que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS) apresentados no mapa, destaca-se o Hospital Regional que atende a população prudentina, bem como aos moradores de outras cidades próximas a Prudente, atraindo, portanto, grande fluxo.

A distribuição das Unidades Básicas de Saúde em Presidente prudente ocorre de maneira menos concentrada que os outros estabelecimentos de saúde, porém em alguns bairros como Jardim Mediterrâneo (zona oeste), Jardim Sumaré (zona leste), Parque Alexandrina (zona norte), entre outros não contam com equipamentos de saúde, sendo necessário o deslocamento para outros pontos da cidade.

O professor de música de 19 anos residente no Jardim São Paulo informou que antes da inauguração do COHABão, no Jardim Sabará era necessário utilizar a unidade básica de saúde do Ana Jacinta. Apesar de haver uma unidade básica de saúde nas proximidades do bairro, o entrevistado apresentou que nela era possível apenas realizar consultas, para outros atendimentos o deslocamento para o Ana Jacinta era inevitável. Segundo o professor de música, além do Ana Jacinta era possível dirigir-se ao Hospital Regional, que conta com maior número de linhas de ônibus e por isso o deslocamento demora menos do que para o Ana Jacinta. Todavia, devido ao grande volume de pacientes que são atendidos no Hospital Regional, o professor de música alegou que era mais fácil enfrentar uma hora para chegar na unidade básica de saúde do Ana Jacinta e levar mais quarenta minutos para ser atendido, do que chegar ao Hospital Regional em vinte minutos e esperar três horas para ser atendido.

Mapa 5: Equipamentos de saúde que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS) em Presidente Prudente, 2012.



3.4 Considerações finais do capítulo III

A acessibilidade apesar de corresponder à facilidade que o indivíduo tem de alcançar os destinos desejados é compreendida pelos representantes da iniciativa privada, sobretudo aos ligados ao mercado imobiliário como mais uma vantagem locacional que pode ser vendida. Assim, quanto maior a diferenciação dos padrões de localização presentes no espaço urbano, maior a possibilidade de tornar a acessibilidade como um produto cada vez mais caro, levando a ganhos cada vez maiores para esses agentes.

Nesse contexto, o valor de uso dos meios de consumo coletivos acaba deixando de ser o real foco no ato da implantação das infraestruturas, equipamentos coletivos e serviços urbanos, devido o aumento do valor de troca dos terrenos e imóveis, indo em direção contrária ao princípio da justiça social, neste caso guiada pela distribuição equitativa dos meios de consumo coletivos na cidade, resultando em níveis menos desiguais de acessibilidade.

Neste sentido, a distribuição das vias possui importante papel, já que em decorrência da rápida expansão urbana na cidade e das diferentes formas de planejar pela administração municipal ao longo do tempo, nem todos os locais possuem o mesmo padrão de infraestrutura. Todavia, a disposição de avenidas, rodovias, ruas, interligações etc., nos ajudam a compreender como se dão a distribuição e as trocas na cidade, já que por meio delas é feito o deslocamento até os destinos desejados, que incluem desde o trajeto casa-trabalho-casa, como outros destinos com motivos de viagem variados.

A distribuição do sistema viário também é uma forma de redistribuir o acesso aos meios de consumo coletivos (principalmente equipamentos e serviços), ela influencia diretamente no funcionamento do transporte público coletivo, isso porque quanto melhores forem as condições das vias (pavimentação asfáltica, sinalização etc.) e quanto maior for a preparação delas para atender o tráfego intenso de veículos de porte maiores como os ônibus, maior será a eficiência do transporte público coletivo. Quanto mais fluido for o tráfego dos ônibus menos tempo em deslocamento será gasto, o que se aplicaria de forma mais expressiva aos bairros mais distantes, modificando até mesmo a percepção dos moradores em relação à distância.

O sistema viário é fundamental na integração entre os diferentes bairros da cidade. Tal fato está diretamente ligado às decisões tomadas pelos representantes do poder público e pelo planejamento urbano, as quais heranças na paisagem, sendo que o fato de determinados bairros estarem próximos geograficamente, porém distantes do ponto de vista do deslocamento geram uma série de consequências que interferem no cotidiano dos citadinos.

Ou seja, o espaço construído e apoiado na falta de equidade do sistema viário tem influência significativa sobre os fluxos entre os bairros e sobre o consumo do espaço, além de interferir de maneira direta na acessibilidade.

Em Presidente Prudente, o conjunto de vias e sua distribuição é resultado das ações e decisões tomadas ao longo de sua história, sendo que as zonas leste e norte acabaram sendo mais prejudicadas não só pelo relevo acidentado mas também pelas escolhas tomadas no âmbito do planejamento urbano que em conjunto com a iniciativa privada transformaram as zonas sul e oeste como mais favoráveis para a expansão imobiliária, e por isso, mais bem dotadas de infraestruturas e com maior nível de acessibilidade (podendo contar com um conjunto de vias mais bem estruturadas que dão acesso mais facilitado a outras áreas da cidade).

Atualmente, a distribuição dos equipamentos coletivos pela cidade ainda segue a mesma lógica, sendo concentrados nos bairros com maior infraestrutura. Os moradores dos bairros afastados e conjuntos habitacionais necessitam recorrer ao deslocamento feito por ônibus para chegar ter acesso aos equipamentos coletivos, localizados em outros bairros. O problema é que os problemas relacionados ao transporte público coletivo, como veremos no capítulo IV, dificultam esse deslocamento, influenciando no nível de acessibilidade dos passageiros.

CAPÍTULO IV
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE EM PRESIDENTE PRUDENTENTE/SP E OS PROBLEMAS ENFRENTADOS PELOS PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.

A acessibilidade está diretamente relacionada às condições de mobilidade, já que mobilidade é determinante na facilidade que o indivíduo tem de chegar aos destinos desejados. Nesse sentido, ao tratar sobre o transporte público coletivo é importante compreender quais aspectos interferem positivamente ou negativamente nas condições de mobilidade dos passageiros deste modal.

Sendo assim, neste último capítulo da dissertação, relacionamos os problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo a fim de identificar a ligação destes problemas com as condições de acessibilidade dos passageiros.

Identificamos através de aplicação de questionários e realização de entrevistas (conforme metodologia apresentada na introdução desta pesquisa), a maneira como os problemas do transporte público coletivo interferem na rotina dos indivíduos ao realizar seus deslocamentos pela cidade de Presidente Prudente.

Contudo, antes mesmo de discutir sobre esses problemas, apresentaremos neste capítulo algumas considerações sobre a escolha do transporte individual e do transporte público coletivo, a fim de analisar posteriormente os deslocamentos realizados em Presidente Prudente, ressaltando assim, os problemas relativos à mobilidade urbana.

4.1 A escolha pelo transporte individual e o transporte público coletivo.

Diversos pontos acerca do transporte público coletivo e do transporte individual são colocados em pauta nos estudos acadêmicos. Essas discussões ressaltam a importância do investimento público e do planejamento de transportes, a fim de garantir aos passageiros do transporte público coletivo melhores padrões de mobilidade e acessibilidade. Por outro lado, criticam os problemas do sistema de transporte público coletivo no Brasil e o uso irracional do automóvel, que acarretam em diversos problemas, dentre eles os congestionamentos.

Para Daros (1989), os congestionamentos se manifestam nas cidades como externalidade negativa, para qual é preciso a intervenção do Estado através do planejamento, e a associação entre planejamento urbano e planejamento de transportes.

Foi com Juscelino K. de Oliveira que o estímulo à indústria automobilística deu origem a disseminação do automóvel (COCCO, 2011), a partir daí as cidades passaram a se adequar a este modal, colaborando com a dispersão do tecido urbano, devido a possibilidade de realizar deslocamentos para locais distantes (PASCHETTO et al., 1984). Apesar de já existir frota de automóveis no Brasil, a indústria automobilística ampliou significativamente a frota de veículos.

De acordo com Paschetto (et al., 1984, p. 71), os anos de 1960 foram "caracterizados pela explosão da motorização privada e da consequente redução da utilização dos transportes público", acarretando na redução da eficiência devido o aumento dos custos e a diminuição do uso. Nos anos de 1970, "a crise energética e os fenômenos de congestionamento reconduziram a atenção geral aos transportes públicos" (PASCHETTO et al., 1984, p. 71), que induziram a repensar acerca da utilização do transporte público e o uso do transporte privado. Segundo Paschetto et al. (1984), a década de 1970 serviu como incentivo para as empresas no intuito de promoverem mudanças no sistema de transporte público coletivo, embora elas não tenham ocorrido.

As mudanças estruturais ocorreram a partir da década de 1990. De acordo com SANTOS (2010), as empresas começaram a se adaptar a um novo modelo empresarial perante as transformações que demandaram:

- o investimento em marketing no setor devido o alastramento do transporte informal e ilegal de passageiros;
- a adequação da oferta à demanda pela constante queda no número de passageiros;
- o surgimento do bilhete eletrônico, sendo necessário investimento em tecnologia;
- a participação dos processos licitatórios após 1988 que eram até o momento um tabu para o setor, e que demandou capacitação empresarial das empresas operadoras. "Como característica comum, os novos editais trazem obrigações adicionais para as empresas como outorgas, investimento em infraestrutura e execução de funções que extrapolam a operação dos serviços" (SANTOS, 2010, p. 8);
- o aumento dos congestionamentos com diminuição da velocidade média dos ônibus, devido ao aumento do número de veículos nas ruas, provocando aumento nos custos;
- a criação e consolidação dos consórcios operacionais, afirmando a importância do planejamento da rede de transportes;
- o lançamento dos bilhetes temporais, que ampliou a noção de redes integradas.

Mesmo com essas mudanças, o transporte individual tornou-se mais atrativo, o que colaborou para o aumento no número de pessoas que adquiriram automóveis. No caso de

Presidente Prudente, o número da frota de automóveis foi de 42.245 para 74.776 no período de 2002 a 2011, como demonstra a tabela 01.

Tabela 1: Evolução da frota de automóveis em Presidente Prudente, 2002-2011.

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
46.245	47.221	49.161	51.681	54.094	57.084	60.663	65.001	70.286	74.776

FONTE: SEADE, 2011

Além da renda, a escolha pelo tipo de transporte a ser utilizado segue alguns parâmetros. No caso do transporte púbico coletivo, os parâmetros primordiais são: pontualidade, frequência, regularidade, rapidez, segurança, proximidade, conforto e baixo custo (PALLMANN et al., 1983). Já o transporte individual, segundo Vasconcellos (2000) é escolhido de acordo com visões convencionais determinadas socialmente que direcionam diversos aspectos da vida cotidiana, as quais são apontadas segundo o autor como símbolos que expressam poder e riqueza do usuário (visão antropológica); privacidade e liberdade (visão política); juventude, confiança própria e prazer pessoal (visão psicológica); e que permite maior mobilidade se comparado aos demais meios de transporte (visão econômica) (VASCONCELLOS, 2000).

Ainda de acordo com Vasconcellos (2000), a adaptação do espaço da cidade para a utilização do automóvel foi baseada na ideologia da mobilidade irrestrita, que se limita apenas a quem pode pagar pelo transporte individual. Esse fato representou uma linha divisória entre as pessoas; entre os que podem e os que não podem arcar com os custos do transporte individual.

Sobre esse assunto é preciso ressaltar dois pontos importantes:

1. Apesar das facilidades para a aquisição do transporte individual, a utilização do mesmo ainda é resultado da escolha por aqueles que têm condições de optar, já que nem todos os indivíduos da sociedade podem arcar com os custos desse transporte. Custos que não se aplicam apenas a aquisição do transporte individual, mas também a manutenção do mesmo.

2. Nos últimos anos, na sociedade brasileira, sobretudo neste século XXI, a facilidade de financiamento de carros e, principalmente, motocicletas tem sido facilitadas por concessão de crédito e financiamentos, além da queda do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), o que levou a maior possibilidade de aquisição para um número maior de pessoas.

O aumento do poder de compra dos brasileiros e a maior facilidade em adquirir crédito e financiamento são elementos importantes para considerarmos o aumento no número de veículos, como demonstrado anteriormente na tabela 01, e a consequente queda no número de

habitantes por automóvel, de 4,14 habitantes por automóvel em 2002 para 2,80 habitantes por automóvel em 2011, como apresenta a tabela 02. É importante ressaltar que esses números estão relacionados apenas aos veículos registrados na cidade, já que por ser uma cidade polarizadora, uma centralidade regional, outros veículos registrados em cidades vizinhas também circulam por Presidente Prudente.

Tabela 2: Número de habitantes por automóvel, 2002-2011

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
4,18	4,14	4,02	3,86	3,73	3,57	3,39	3,16	2,95	2,80

Fonte: SEADE, 2011.

A facilidade na aquisição de veículos, principalmente motocicletas, também proporciona aos passageiros do transporte público coletivo a possibilidade de utilizar ambos os modais, já que de acordo com a renda, devido aos gastos necessários para manutenção do veículo o indivíduo pode encontrar dificuldades para utilizá-lo todos os dias.

Geralmente, como foi verificado em entrevistas com os passageiros do transporte público coletivo, o automóvel é utilizado nos fins de semana ou para realizar deslocamentos que não são realizados com frequência. Além disso, o veículo pode ser compartilhado pela família de acordo com os destinos e a necessidade de deslocamento de cada membro da família. Apesar disso, apenas 23% dos passageiros que participaram da pesquisa, a partir da resposta de questionário em 2011, responderam utilizar outros tipos de transporte além do transporte coletivo, enquanto 77% afirmaram utilizar exclusivamente o transporte público coletivo.

Como mencionado, parte dos indivíduos que utilizam o transporte público coletivo e também o transporte individual (carro ou moto), utilizam o transporte público coletivo para as atividades fixas e que demanda maior número de viagens por semana como para trabalhar ou estudar. Atividades como fazer compras e ir ao banco, utilizar serviço médico, participar de culto religioso, visitar amigos e parentes, participar de atividades relacionadas ao lazer e cultura, entre outras, são realizadas, principalmente, utilizando o transporte individual.

Essa escolha tem motivos diversos, mas podem ser agrupadas em pelo menos dois motivos principais: o primeiro é o desconto na passagem de ônibus para estudantes e o vale-transporte para os trabalhadores, e o segundo é a necessidade de revezar o veículo com os demais membros da família, deixando-o à disposição para as atividades que não precisam ser realizadas periodicamente. Por isso, os indivíduos que utilizam o transporte público coletivo aliado ao transporte individual, geralmente utilizam o transporte individual com menor

frequência.

Na pesquisa quantitativa, foram entrevistados 12 passageiros que alegaram utilizar o transporte público coletivo juntamente com o carro. De todos os entrevistados, 11 pessoas informaram que o veículo que utilizam é um veículo popular e financiado. Apenas 1 entrevistado alegou ter um veículo que não é considerado um veículo popular, do ano de 2011 e não é financiado. O entrevistado é um estudante do sexo masculino, tem 20 anos, e reside no Jardim Vale Verde em Presidente Prudente. A renda per capita dos que residem na moradia (4 pessoas, incluindo o entrevistado) é de R$ 1.750,00. O estudante alegou que o automóvel foi adquirido há um ano, antes da aquisição do veículo todos os membros da família que atualmente revezam a utilização do carro, utilizam exclusivamente o transporte coletivo. O estudante utiliza o veículo apenas duas vezes por semana para realizar atividades diversas, principalmente para participar de atividades relacionadas ao lazer ou cultura. Já o transporte público coletivo é utilizado pelo entrevistado, principalmente para estudar no bairro Jardim Bongiovani, para isso, ele utiliza a linha de ônibus Ana Jacinta, e considera difícil chegar aos destinos desejados de ônibus devido à lotação e ao estabelecimento dos horários, que diminuem à noite e nos fins de semana.

A diminuição no número de habitantes por automóvel é resultado do maior número de veículos em circulação, a qual tem rebatimentos significativos na queda do IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro Rodado) do transporte público coletivo, com a consequente queda no número de passageiros. Valores baixos do IPK podem indicar a quilometragem excessiva percorrida pelos ônibus em relação ao número de passageiros transportados. A queda no número de passageiros transportados por quilômetro está associada a localização descontínua dos bairros da cidade, ou ainda, a pequena rotatividade de passageiros, para o caso de movimentos pendulares ou linhas com percurso longo (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2008).

Quando o IPK é elevado pode indicar baixo padrão de conforto dos passageiros devido à quantidade de passageiros transportados, no caso de Presidente Prudente, não se verifica um IPK elevado, contudo nos horários de pico existem ônibus lotados, refletindo os problemas no planejamento de transportes e a dificuldade de atendimento aos passageiros de acordo com as necessidades de deslocamento. De acordo com Cocco (2011), o IPK de Presidente Prudente vem sofrendo queda considerável desde a década de 1990, em que correspondia a 1,90, passando a 1,40 em 2003, e finalmente a 1,34 em 2007.

Com a diminuição do IPK, as empresas buscam o aumento da passagem, junto ao poder público para garantir lucros, tornando a tarifa cada vez mais cara para o usuário. Em

contrapartida, os custos para manutenção do funcionamento de boa qualidade do sistema de transportes são minimizados, e tornam-se a causa dos problemas do sistema (lotação, ônibus mal conservados, etc.). Diante disso, as empresas passam a recorrer a estratégias a fim de angariar maiores lucros e compensar o aumento das despesas sem que haja diminuição nos ganhos. A substituição de ônibus convencionais por micro-ônibus faz parte dessas estratégias, representa uma tentativa de adaptação à dispersão do solo urbano e de minimização dos efeitos da queda do IPK (COCCO e SILVEIRA, 2011).

É importante ressaltar que o problema não está na aquisição ou utilização do automóvel, mas na falta de investimentos e melhorias no transporte público coletivo, pois acreditamos que essa medida seria uma forma de atrair uma demanda maior, sendo que parte dela poderia inclusive utilizar ambos os modais, fazendo uso mais racional do automóvel (CABELLO e BORTOLÓ, 1998).

O uso exclusivo e intenso do automóvel contribui com a subutilização de parte das vias de circulação, pois nelas destinam-se vagas para estacionamento de veículos, gerando transtornos no centro da cidade, conforme o número de veículos que circulam pelas vias.

> Na área urbana o automóvel é um bem cujo emprego é baseado em exclusão. A posse do automóvel já cria restrições à sua utilização como mostra o conflito entre a necessidade de estacionamento e de circulação em relação ao uso das vias; uma grande disponibilidade de carros inibiria quase completamente o seu aproveitamento. (PASCHETTO et al., 1984, p. 36).

Um problema encontrado pelos motoristas no centro da cidade de Presidente Prudente é a escassez de vagas para estacionamento. Os estabelecimentos particulares cobram em média de R$ 2,00 a R$ 3,00 a hora para estacionar o veículo, nas vias é possível estacionar o veículo com pagamento da “zona azul” de R$ 1,00, a hora. A “zona azul” é uma forma que a prefeitura tem de arrecadar por veículo estacionado e de tentar limitar um pouco o número de veículos a procura de estacionamento no centro da cidade.

O aumento no número de veículos em circulação nas vias de Presidente Prudente torna o tráfego lento no centro da cidade e em vias como as avenidas Quatorze de Setembro e Onze de Maio, no Parque do Povo, que em horários de pico, acumula grande número de veículos. Isso decorre da área que os veículos ocupam[36], gerando um inchaço da cidade. O transporte público coletivo envolve uma socialização das vias e dos veículos (infraestrutura e transporte), o transporte individual equivale a socialização das vias por um meio de transporte privado (VASCONCELLOS 2001).

[36] Sobre esse assunto, Mello (1981) ressalta que um ônibus é três vezes maior que um automóvel, mas ele é capaz de transportar até 160 vezes mais passageiros, significa uma queda no número da área utilizada pelo veículo e colabora com a melhora no tráfego, por diminuir o número de veículos e aumentar o número de passageiros (MELLO, 1981).

O automóvel associa-se ao uso mais intenso do espaço proporcionando aos seus passageiros o desempenho do maior número de papéis (atividades) em menor tempo[37] (VASCONCELLOS, 2001). O transporte individual motorizado parece superar o tempo para quem o utiliza, já que todas as coisas parecem estar disponíveis e acessíveis. Na sociedade capitalista em que a circulação rápida é alvo do consumo, o automóvel é um dos bens mais desejados.

A incorporação do modo automotivo alterou as formas de expansão da cidade, pois esse tipo de transporte liberou o deslocamento por trilho e passou a crescer segundo uma orientação descontínua, privilegiando o transporte motorizado individual[38] que possui maior flexibilidade se comparado aos demais e deu maiores possibilidade de escolha de localização dentro da cidade, sendo possível construir um conjunto habitacional quilômetros longe do centro da cidade em uma área sem infraestrutura, permitindo posteriormente que os terrenos que permaneceram sem edificação entre os bairros mais afastados e o centro da cidade sejam vendidos a altos preços devido à "valorização".

O espaço enquanto disperso e setorizado faz com que a movimentação e o deslocamento ocorra de igual forma, o que ajuda a entender o nível de acessibilidade imposto aos segmentos de baixo poder aquisitivo. Apesar do avanço da tecnologia e dos diferentes recursos empregados no transporte individual, as mudanças no transporte público coletivo foram realizadas a passos curtos e lentos, mantendo um padrão de movimentação aquém da necessidade de deslocamento dos citadinos. O planejamento de transportes posto em prática para a construção de grandes obras de infraestrutura (grandes avenidas, viadutos, pontes etc.) identificou-se mais às condições de mobilidade do transporte individual, colaborando com a locomoção desigual no alcance dos destinos desejados.

---

[37] Vasconcellos (2001) estabelece um quadro comparativo entre os diferentes papéis e necessidades dos indivíduos levando em conta a realização de atividades com auxílio do transporte público coletivo e do automóvel. O autor apresenta que, enquanto um trabalhador de baixa renda realiza quatro papéis, em uma média de 2,75 horas/papel, o indivíduo de classe média realiza sete papéis em uma média de 1,83 horas/papel. Assim, apesar dos indivíduos terem a necessidade de se locomoverem pelo espaço, independente de sua renda, é ela – a renda – que determina o usufruto maior ou menor do espaço e o desenvolvimento dos diferentes papéis na realização das atividades.

[38] Cocco (2011) destaca que a adaptação da cidade para o transporte individual é fonte de *desutilidades* para os passageiros do transporte público coletivo e pedestres porque além da dispersão da cidade que levou a maiores custos de circulação via transporte público coletivo (processo em que o automóvel foi imprescindível) "(...) somam-se os custos totais gerados pela operação do automóvel na via, como: custos de expansão do sistema viário para fluidez; tempo de trabalho do usuário do transporte individual e coletivo perdido nos pontos de viscosidade do tráfego; custos com saúde pública e perda de produtividade do trabalho advindos dos acidentes de trânsito; insalubridades que podem levar a danos psicológicos (sobretudo nos grandes centros) como *stress* e fadiga mental e física, resultantes do maior tempo dentro do sistema de transporte (público e privado), entre outros" (COCCO, 2011, p. 132).

Apesar do estabelecimento de redes de origem e destino entre localizações diferenciadas ser cada vez mais constante devido ao número maior de atividades desempenhadas por cada indivíduo, a organização do transporte público coletivo parece estar ainda baseada no tradicional trajeto casa-trabalho-casa, como em Presidente Prudente, que algumas linhas possuem trajetos semelhantes a mais de vinte anos, como apresenta o estudo de SPERANDIO (1992), demonstrando que o transporte público coletivo não se adaptou a realidade e necessidade dos deslocamentos.

O indivíduo, dessa forma, interage cada vez mais com a parte do que com o todo, a partir de privações impostas à totalidade que em localizações pontuais atraem demandas específicas.

> A população, que observa o espaço como algo não-articulado, disperso e setorizado, acaba tendo também a percepção da vida de forma parcial, e não em sua totalidade. E, ter direito à parte e não ao todo, é mais uma forma de escassear o produto (o espaço), transformando-o em mercadoria rara, por isto, valiosa, cujo valor resulta apenas da fragmentação. (GROTTA, 2005, p. 226)

A partir de uma análise geográfica, a setorização na cidade é entendida como o resultado da lógica de ação dos agentes produtores do espaço no todo (cidade), assim, os que utilizam o transporte público coletivo, acabam mantendo interações apenas com as partes (alguns bairros) e permanecem limitados quanto ao usufruto do todo. Tal limitação influencia no nível de acessibilidade dos passageiros.

Para muitos, a solução para a falta de acessibilidade nas cidades poderia estar na descentralização e/ou desconcentração dos meios de consumo coletivos. Todavia, a acessibilidade só é melhorada quando há mudança no sistema de transportes, caso contrário o que haverá será uma pequena mudança na mobilidade. Neste caso, as mudanças podem estar relacionadas tanto ao transporte público coletivo, como ao transporte não-motorizado.

A descentralização ou a concentração de atividades em alguns bairros da cidade podem ser incentivadas ou reforçadas pelas escolhas feitas pelo poder público através do zoneamento. Por exemplo, a implantação de meios de consumo coletivos em determinado bairro resulta em maior dinamismo no sistema de transportes e nos níveis de interações espaciais entre os locais, proporcionando novas demandas e deslocamentos o que está diretamente relacionado ao uso do solo.

> Este funcionamiento explica que la compartimentación funcional del uso del suelo, es decir, la segregación de funciones, propia del modelo urbano anglosajón, haja provocado un incremento de las distancias a cubrir para la realización de las actividades humanas y, en consecuencia, haya incrementado paralelemente la necesidad de desplazamientos motorizados (PONS e REYNÉS, 2004, p. 281).

A intensidade das interações espaciais revela a desigualdade entre as diferentes localizações no que tange a capacidade de atrair deslocamentos. “(...) o espaço é

simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas" (CORRÊA, 2005, p. 7). O autor associa esses fluxos aos diversos deslocamentos cotidianos dentre os quais cita entre bairros residenciais e os diversos locais de trabalho, além de outras atividades ligadas ao lazer, religião, família etc.

4.2. Os deslocamentos via transporte público coletivo em Presidente Prudente.

Como apresentado anteriormente, o transporte público coletivo está diretamente relacionado à reprodução da força de trabalho e a acessibilidade aos meios de consumo coletivos por realizar trocas no espaço, podendo levar a redistribuição dos objetos.

Os deslocamentos são fundamentais para compreender a maneira como está organizado o transporte público coletivo, bem como a movimentação no espaço.

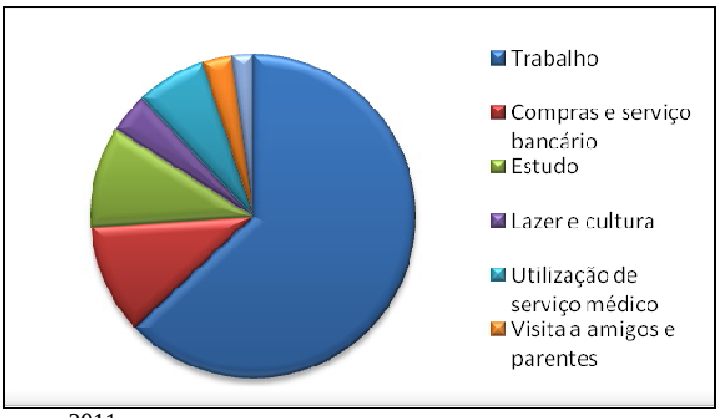
Em Presidente Prudente, 63% dos passageiros do transporte público coletivo utilizam o ônibus para realizar atividades por motivo de trabalho; 11% para compras e serviço bancário; 10% para atividades relacionadas ao estudo; 7% para utilização de serviço médico; e 9% dos entrevistados utilizam o transporte público coletivo para realizar deslocamentos relacionados a atividades de lazer e cultura (4%), visita a amigos e parentes (3%) e deslocamentos relacionados à religião (2%), conforme os dados apresentados na tabela 3 e no gráfico 1.

Tabela 3: Motivo de viagem dos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011

Motivo de viagem	(%)
Trabalho	63
Compras e serviço bancário	11
Estudo	10
Lazer e cultura	4
Utilização de serviço médico	7
Visita a amigos e parentes	3
Religião	2

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Gráfico 1: Motivo de viagem dos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Trabalho de campo 2011.

Os deslocamentos relacionados ao estudo que pressupõe frequentar equipamentos coletivos com função de treinamento (escolas, universidades, etc.) é maior que aqueles relacionados a motivos de deslocamento por lazer e cultura que pressupõe frequentar equipamentos coletivos com função de acompanhamento (LOJKINE, 1997). Apesar de ambos serem importantes para a reprodução da força de trabalho, os equipamentos que possuem função de treinamento têm resultados mais imediatos sobre a formação do trabalhador e consequentemente em sua produtividade, o que faz com que o acesso a esses equipamentos seja facilitado em relação aos de lazer e cultura (museus, centros culturais, parques, etc.), por exemplo.

Nesse sentido, Harvey (1984) admite a importância dos meios de consumo coletivos porque eles agregam qualidades à força de trabalho através da formação e saúde do trabalhador, tornando-a mais produtiva para o capital, já que a melhoria na qualidade da força de trabalho também tem efeito sobre a mais-valia.

Além de garantir a reprodução da força de trabalho, o acesso aos equipamentos coletivos está relacionado à equidade na implantação dos mesmos, a justiça social, ao consumo do espaço, e ao acesso a saúde, educação, lazer, cultura, transporte e a própria cidade.

Os deslocamentos realizados fora do trajeto casa-trabalho-casa são fundamentais e se distinguem em três tipos de viagem, de acordo com Vasconcellos (2001), a saber: viagens obrigatórias (com limites e horários rígidos, como viagem de ida ao trabalho ou à escola); viagens discriminatórias (realização flexível, como fazer compras); viagens compulsórias (realizadas como parte da viagem de outra pessoa, por exemplo, por crianças ou por pessoas que utilizam carona).

No caso dos motivos de viagem dos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente, apresentados na tabela 3, as viagens obrigatórias correspondem a 80%, sendo motivos de trabalho, estudo e utilização de serviço médico; as viagens discriminatórias que corresponde a 20% dos deslocamentos, sendo motivos de compras e serviço bancário, atividades de lazer e cultura, visita a amigos e parentes e religião.

Das viagens realizadas em Presidente Prudente, 47% são direcionadas ao centro da cidade (COCCO, 2011), demonstrando assim, a alta capacidade de influência dessa localização como centro de compras, serviços e postos de trabalho. De acordo com Cocco (2011), dos 65% das viagens feitas por motivo de trabalho em 2010, 61% das viagens estavam relacionadas ao setor de comércio e de serviços.

Ainda de acordo com Cocco (2011), a maior parte dos deslocamentos direcionados ao centro tem como origem os bairros Ana Jacinta, Brasil Novo e Humberto Salvador. Os bairros apresentados estão localizados nas zonas sul (Ana Jacinta) e norte (Brasil Novo e Humberto Salvador), os conjuntos habitacionais foram implantados em descontínuo aos bairros anteriormente edificados, nos extremos da cidade, sem a presença de meios de consumo coletivos para atender a demanda, tornando inevitável o deslocamento constante ao centro para a realização de diversas atividades.

Em Presidente Prudente, as duas empresas operadoras, somam um total de 47 linhas, sendo que dessas linhas 27 operam pela empresa TCPP e 20 pela empresa Pruden Express, como apresentado na tabela 4.

Tabela 4: Linhas de ônibus do transporte público coletivo de Presidente Prudente, 2011

Nº da Linha	Nome da Linha	Empresa
01	Jardim Monte Alto – Maré Mansa x HR	TCPP
02	Jardim Monte Alto x Centro	TCPP
03	Aeroporto x Centro	TCPP
05	Vila Geni x Jardim Icaraí (Via maracanã)	TCPP
05B*	Vila Geni x Jardim Icaraí (Via UNESP)	TCPP
06	Jardim Mediterrâneo x Jardim Itapura	TCPP
07	Parque Furquim x Parque Bandeirantes	TCPP
09	Cecap x Centro	TCPP
10	Maré Mansa x Jardim Itatiaia	TCPP
11	Cecap x Vila Nova Prudente	TCPP
12	Parque Cedral x Parque Furquim	TCPP
16	Jardim Vale Verde x Rodoviária	TCPP
16B**	Jardim Planalto x Prudenshopping	TCPP
17	Parque Alexandrina x Rodoviária	TCPP
18	Brasil Novo x Distrito Industrial	TCPP
19	Brasil Novo x COHAB	TCPP

20	Jardim Cobral x Centro	TCPP
21	Parque Industrial x Rodoviária	TCPP
22	Jardim São Lucas x HR	TCPP
23	Ameliópolis x Rodoviária	TCPP
24	Montalvão x Rodoviária	TCPP
25	Humberto Salvador x Rodoviária	TCPP
27	Morada do Sol x Morumbi	TCPP
28	Circular x Humberto Salvador	TCPP
99	Presídio x Rodoviária	TCPP
99	Presídio x Centro	TCPP
99***	Imoplan	TCPP
101	São Matheus x Rio 400	Pruden Express
102	Santa Fé x Terminal urbano	Pruden Express
103	Ana Jacinta x Centro (Via W. Luiz)	Pruden Express
104	Jardim Cica x Terminal urbano	Pruden Express
105	Ana Jacinta x Terminal urbano	Pruden Express
106	Ana Jacinta x Centro (APEC)	Pruden Express
107	Vila Aurélio x Águas Quentes	Pruden Express
108	Jardim Planalto x Jardim Alto da Boa Vista	Pruden Express
109	Jardim Jequitibás x Jardim Inoocop	Pruden Express
110	Shiraiwa x Terminal urbano	Pruden Express
111	Ana Jacinta x Vila Furquim	Pruden Express
112	Ana Jacinta x Centro	Pruden Express
113	Cecap x Santa Mônica	Pruden Express
114	São Matheus x Terminal urbano	Pruden Express
115	Jardim Med. Jequitibás x Jardim Cambuci	Pruden Express
116	V. Furquim/V.Pareira x V. Liberdade	Pruden Express
117	Jardim São Judas x Rio 400	Pruden Express
118	Jardim Santa Paula x Jardim Cambuci	Pruden Express
119	Ana Jacinta x Cambuci	Pruden Express
120	Ana Jacinta x Jardim Regina	Pruden Express

FONTE: Secretaria Municipal de Assuntos Viários (SEMAV) de Presidente Prudente, 2011.
Org. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

* A linha 05B é organizada de forma circular, por isso diferente das demais linhas não faz trajeto de ida e volta partindo dos pontos finais.
** As linhas 16 e 16B surgiram da divisão da extinta linha Jardim Vale Verde x Jardim Planalto por falta de demanda suficiente.
*** As linhas de número 99 são linhas específicas que circulam apenas em períodos específicos, como por exemplo, o dia de visitas dos familiares dos detentos à penitenciária.

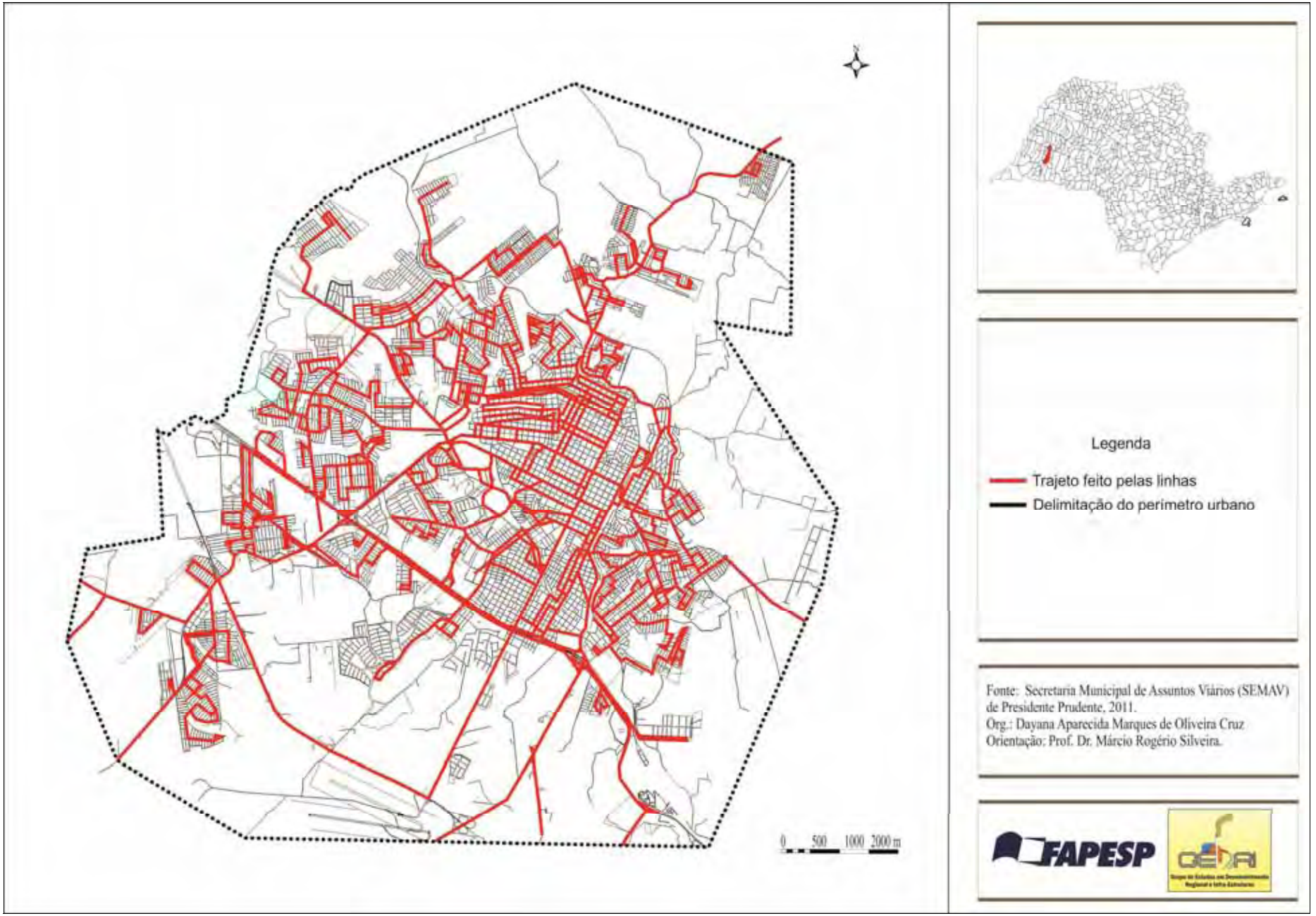
A frequência dos ônibus varia de acordo com a linha que eles atendem e aos dias e horários que operam. Nos fins de semana e feriados, a frequência das linhas diminuem, o mesmo acontece em algumas linhas à noite, como no caso da linha Brasil Novo-COHAB, em que os ônibus após as oito da noite, nos fins de semana e feriados diminuem a frequência, ao invés de passarem a cada quarenta minutos, passam a cada uma hora. Outro exemplo é a linha Vila Geni – Jardim Icaraí (Via Unesp) que não opera após as seis horas da tarde, nem nos fins de semana ou feriados.

A frequência dos ônibus aliada aos percursos das linhas faz com que a maior parte das linhas demora entre vinte e cinco a trinta e cinco minutos para realizar o percurso bairro-centro (COCCO, 2011). Algumas linhas realizam o trajeto em menor tempo, como a linha CECAP-Centro que demora quinze minutos para realizar o percurso bairro-centro. Outras linhas levam um tempo superior para realizar o percurso, podendo passar de uma hora como a linha Vila Aurélio-Águas Quentes. De acordo com os entrevistados em Presidente Prudente, o tempo médio de deslocamento dentro dos ônibus é de vinte e cinco minutos.

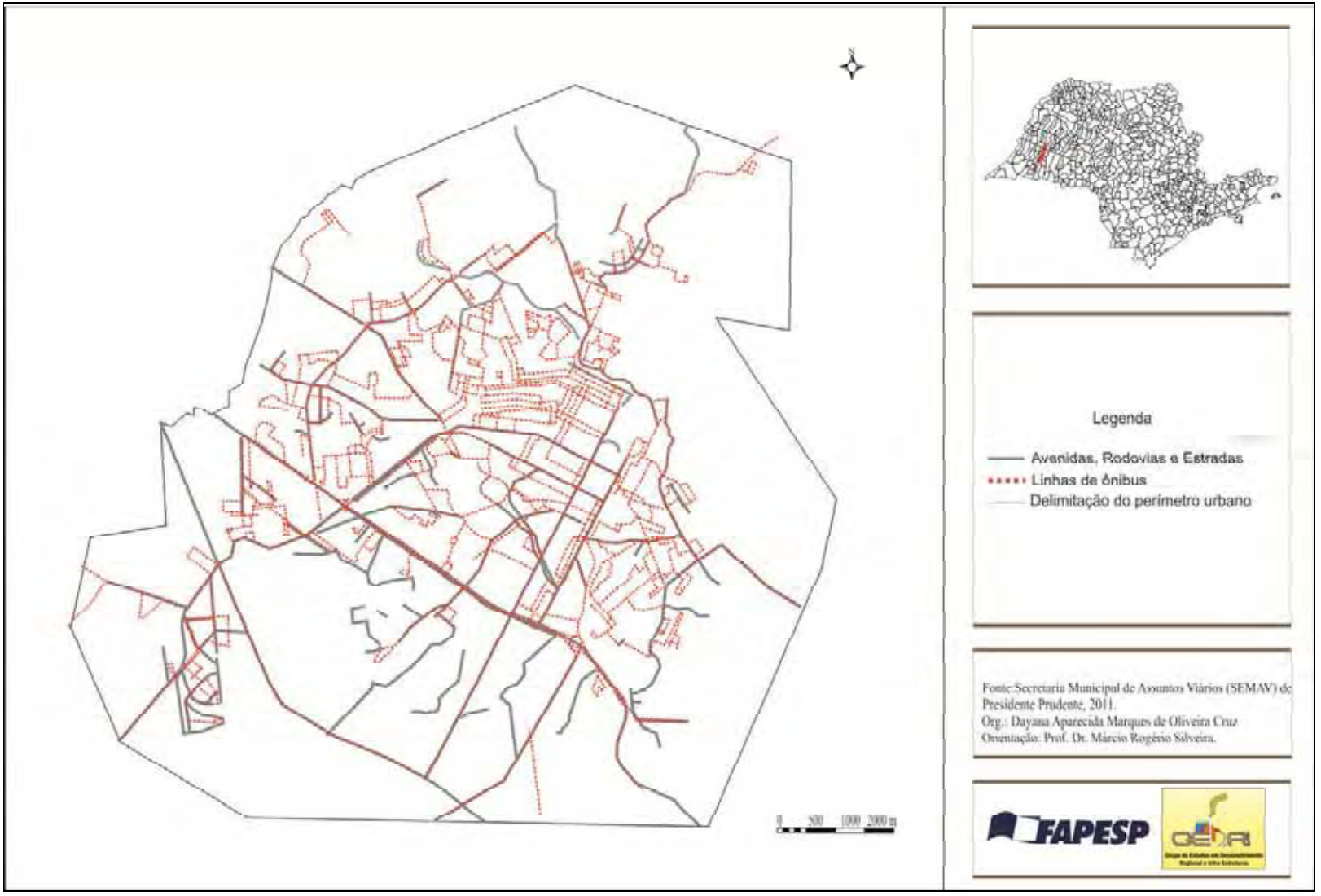
Das linhas apresentadas na tabela 04, vinte delas tem como ponto de partida ou chegada o centro, a rodoviária ou o terminal urbano, localizado na Avenida Brasil, dezesseis delas têm como ponto de partida ou chegada os bairros da zona oeste, dezenove linhas tem como ponto de partida ou chegada os bairros da zona sul, dezoito linhas têm como ponto de partida ou chegada os bairros da zona leste, e dezoito linhas têm como ponto de partida ou chegada bairros da zona norte (sendo que quatro delas partem ou chegam dos distritos da cidade). É importante lembrar que esses cálculos referem-se à partida ou chegada, já que em Presidente Prudente as linhas de ônibus têm em comum o ponto final e o ponto de partida, sendo que cada linha leva o nome dos dois bairros que tem como ponto final, ou seja, o trajeto de ida do ônibus é o muito semelhante ao trajeto de volta, ele se modifica apenas se há mudança no sentido das ruas. Apenas duas linhas em Presidente Prudente fogem a essa regra, porque são linhas circulares (Vila Geni x Jardim Icaraí - Via Unesp – e Circular x Humberto Salvador).

O mapa 6 apresenta o trajeto feito pelas linhas em Presidente Prudente, nele é possível visualizar a distribuição das linhas na cidade, sendo que nos bairros mais distantes, os trajetos feitos pelas linhas são mais compactos do que nos bairros mais próximos ao centro, limitando-se conforme o mapa 7 ao estabelecimento de avenidas, estradas e rodovias, diminuindo assim a oferta do serviço pelo bairro.

Mapa 6: Trajeto feito pelas linhas do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011



Mapa 7: Avenidas, rodovias e estradas e as linhas do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 2011



Nem todos os bairros da cidade são contemplados pelo serviço de transporte público coletivo, sendo que para utilizá-lo passa a ser necessário percorrer um percurso maior a pé do que em outros pontos cuja oferta do serviço é feita. Em Presidente Prudente, os bairros que não são contemplados pelas linhas do transporte público coletivo são: Residencial Funada e Residencial Green Ville (zona oeste), e Augusto de Paula (zona norte). Na zona sul da cidade algumas áreas não recebem o serviço de transporte público coletivo porque são condomínios fechados como o Parque Residencial Dahma I.

Em Presidente Prudente, a implantação dos bairros populares e conjuntos habitacionais sucedeu a implantação de meios de consumo coletivos, inclusive ao serviço de transporte. De acordo com Sperandio (1992), o bairro Morada do Sol, implantado em 1992, não contava com transporte público coletivo, sendo que o trajeto mais próximo do bairro feito pelos ônibus compreendia apenas a estrada vicinal que fica ao lado do bairro, e atende também os distritos da cidade. O Morada do Sol, assim como diversos outros bairros foi marcado pela ausência de vários equipamentos públicos, como posto de saúde, escola, creche, correios e outros (JORDÃO, 1996).

Nota-se ainda que devido a localização em descontínuo à malha urbana, os ônibus passam por espaços rurais como chácaras e ranchos para atender a população dos bairros mais afastados como no caso do Morada do Sol, na zona norte. O fato dessas propriedades se localizarem no perímetro urbano e de estarem próximas de vias asfaltadas, iluminadas e sinalizadas, pelas quais passam o transporte público coletivo, aumenta o valor de troca se comparado a uma propriedade do mesmo porte localizada fora do perímetro urbano. Os moradores dos bairros que sucedem as propriedades rurais, enfrentarem maior tempo em deslocamento e pagam pelos custos da expansão urbana descontínua no preço da passagem, que em decorrência da expansão das linhas, contribui com a diminuição do IPK.

A falta de equidade na distribuição no número de linhas e a descontinuidade da localização dos bairros são, sem dúvida, elementos que influenciam negativamente na acessibilidade dos moradores dos bairros afastados. Mas existem ainda outros problemas enfrentados mais diretamente pelos passageiros do transporte público.

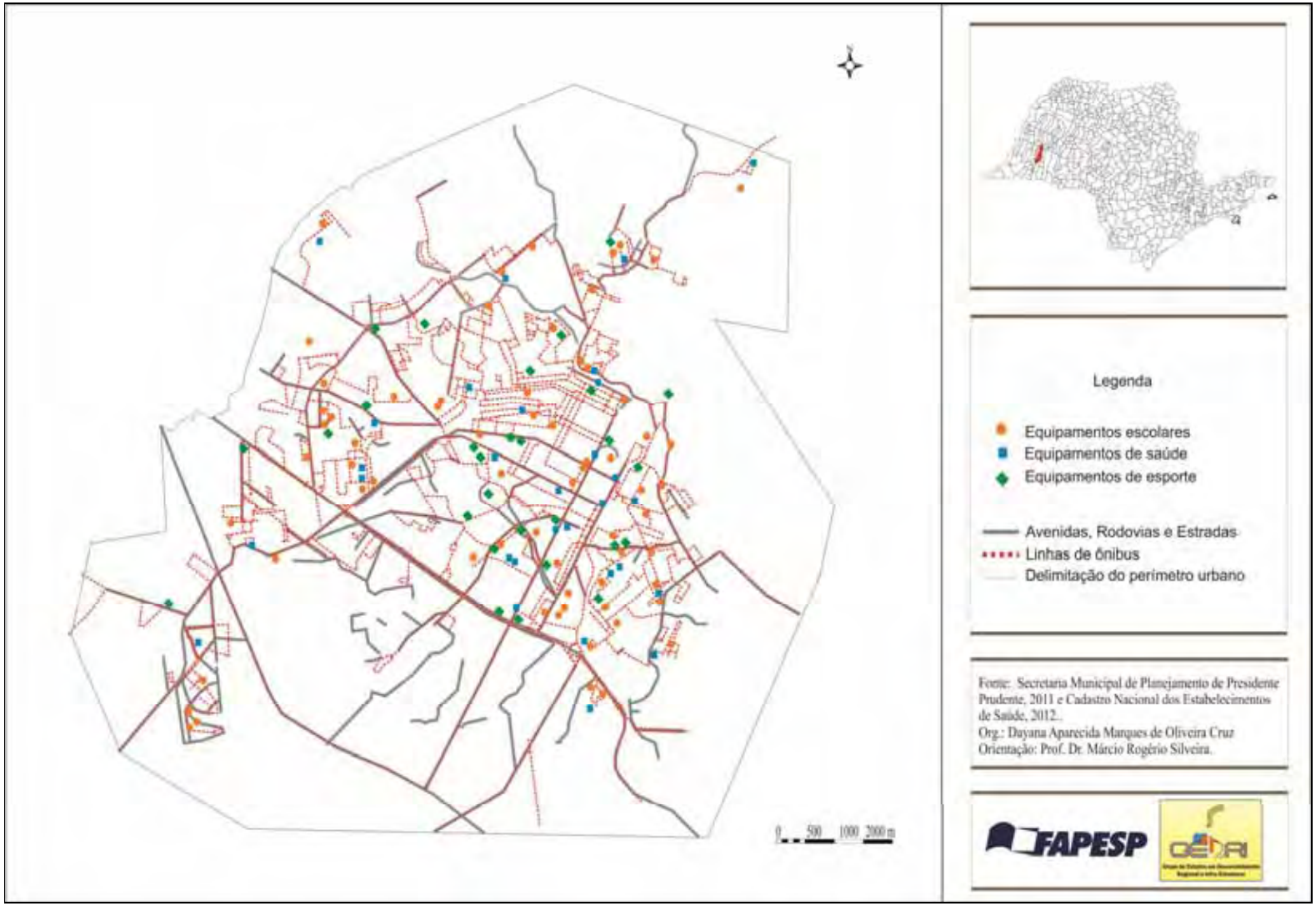
A falta de equidade do sistema viário como apresentado no capítulo III, influencia também no estabelecimento das linhas de ônibus, visto que as avenidas na cidade são as principais vias em que os ônibus circulam. Vias estreitas e ruas com infraestrutura precária tem contribuição sobre os problemas do transporte coletivo, pois podem resultar na demora para a realizar os trajetos, por exemplo. No mapa 7, pode-se visualizar que as linhas de ônibus não se limitam as avenidas e rodovias, contudo, nos bairros afastados isso acaba acontecendo,

o trajeto das linhas não compreendem todo o bairro, resultando em uma oferta menor do serviço.

Outro fator determinante é a disposição das linhas combinada a localização dos equipamentos coletivos, que como visto nos capítulos anteriores, tem fundamental importância sobre a reprodução da força de trabalho. Pelo fato dos equipamentos coletivos serem implantados ao longo do tempo e seguirem uma lógica de distribuição, o transporte coletivo através das trocas, que são responsáveis pela redistribuição do que já foi distribuído (MARX, 1987), pode promover a redistribuição do acesso a esses equipamentos os equipamentos foram implantados ao longo do tempo.

No mapa 8, vê-se que em Presidente Prudente, além do trajeto das linhas diminuírem conforme se aproxima dos bairros mais afastados, os equipamentos acompanham a mesma tendência. Podemos dizer, no geral, que após a Avenida Juscelino K. de Oliveira, a diminuição do número de equipamentos coletivos e do trajeto das linhas é ainda maior, nas zonas leste, norte e oeste.

Mapa 8: Vias, linhas de ônibus e equipamentos coletivos em Presidente Prudente, 2011.



Os equipamentos de esporte e os equipamentos de saúde são os que mais diminuem de acordo com a aproximação dos bairros afastados. No caso dos equipamentos de saúde, a combinação com o transporte público coletivo é fundamental, visto que em Presidente Prudente são poucas as unidades que realizam atendimento no período de vinte e quatro horas e procedimentos de média complexidade, assim dependendo da necessidade do paciente, mesmo com a localização próximo de sua residência de um equipamento de saúde, muitas vezes o deslocamento para outros locais da cidade se faz necessário.

Em entrevista, a auxiliar geral de 41 anos, residente no bairro Brasil Novo, informou que apesar da existência de um posto de saúde no bairro em que mora, quando é necessário o atendimento de urgência ou emergência, é preciso o deslocamento para o Jardim Guanabara. Por isso, segundo a entrevistada, na unidade básica de saúde do Jardim Guanabara é realizado apenas o primeiro atendimento, que será concluído no Hospital Regional ou na unidade do Ana Jacinta. Para a auxiliar geral, esses deslocamentos demoram muito para serem realizados porque o trajeto das linhas de ônibus são longos, por isso, afirmou em algumas ocasiões ter desistido do atendimento. Neste caso, o transporte coletivo ao invés de promover uma redistribuição do acesso aos equipamentos, tornou-se uma dificuldade para a realização dos deslocamentos.

A distribuição das linhas de ônibus deve levar em conta o uso do solo e a necessidade de deslocamento da população para que além do acesso aos equipamentos coletivos e serviços, os passageiros tenham acesso â cidade, apresentando facilidade de chegar a quaisquer destinos desejados. No caso de Presidente Prudente seria preciso a realização de pesquisas para detectar os deslocamentos de origem e destinos e com base neles reorganizar as linhas de ônibus. Contudo, de acordo com os estudos de Sperandio (1992), Pereira (2006) e Cocco (2011), o poder público não se posiciona a fim de superar os problemas relacionados à mobilidade e a acessibilidade em Presidente Prudente.

4.3 Os problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente.

Os problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo têm como fonte as lacunas deixadas pelo planejamento de transportes na cidade, que apesar das determinações da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da possibilidade de tratar sobre a questão da acessibilidade e da mobilidade de forma pormenorizada através da elaboração do Plano Diretor de Transportes, a prefeitura municipal, na figura na Secretaria Municipal de Assuntos Viários, se omite perante os problemas do transporte público coletivo, ao não dar

atenção devida à questão da mobilidade e da acessibilidade em Presidente Prudente.

Uma prova disso é que grande parte dos problemas poderiam ser minimizados com a existência de pesquisas que indicassem a melhor maneira para estabelecimento das linhas de ônibus, com base na origem e nos destinos das viagens. A insatisfação dos passageiros em alguns quesitos é também devido à falta de fiscalização das empresas operadoras do serviço na cidade por parte da SEMAV, que apesar de afirmar tal fiscalização[39], parece não conhecer as necessidades reais dos passageiros.

> A inexistência de um sistema permanente de monitoração e controle de desempenho das empresas operadoras por parte do poder concedente tende, em geral, a fazer com que estas também não dediquem grande esforço na avaliação de seu próprio desempenho, sobretudo através de medidas de eficiência que sirvam de instrumento de tomada de decisão e controle gerencial (FENSTERSEIFER, 1986, p.8).

Com base na aplicação de questionários e entrevistas com passageiros do transporte público coletivo, apontamos neste capítulo o que observamos ser os dez principais problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente:

- Má distribuição dos pontos de ônibus;
- Inexistência de ponto de ônibus;
- Longo tempo de espera entre um ônibus e outro;
- Trajetos longos;
- Lotação;
- Má conservação dos ônibus;
- Custo da passagem;
- Dificuldades na integração;
- Falta de informação; e
- Condução dos veículos e padrão de conforto.

É importante ressaltar que apesar desses problemas terem sido observados na cidade de Presidente Prudente eles são comuns a várias outras cidades devido as características do planejamento urbano e ao planejamento de transportes, bem como ao sistema de circulação.

4.3.1 Má distribuição dos pontos de ônibus

A má distribuição dos pontos de ônibus em Presidente Prudente é visível devido à proximidade entre os pontos de ônibus em determinadas vias e o distanciamento deles em outras. Por exemplo, no caso da Avenida Washington Luís, os pontos de ônibus encontram-se

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

distantes um do outro se comparado a outras vias da cidade, 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.

Sendo assim, 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, dependendo da via em que se encontra o passageiro, pode ser aumentado, resultando assim em maior tempo total para alcançar o destino desejado.

4.3.2 Inexistência de ponto de ônibus

A inexistência de pontos de ônibus também é outro problema enfrentado pelos passageiros do transporte público coletivo, visto que 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 existem bancos e/ou coberturas que protejam os passageiros em dias de sol ou chuva na cidade e que atendam pessoas com deficiência, idosos, pessoas com crianças no colo etc.

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 no ponto de ônibus localizado na Rua São João Batista, localizada na Vila Nova Prudente, cuja infraestrutura é precária, conforme a foto 13.

Foto 13: Ponto de ônibus localizado na Rua São João Batista, no bairro Vila Nova Prudente, em Presidente Prudente.



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

O ponto de ônibus que aparece na foto 13 está instalado em frente a um terreno baldio sem manutenção necessária, em um local que dá pouca visibilidade para quem está à espera do ônibus. A inexistência de assentos, cobertura do ponto de ônibus e a falta de rebaixamento da guia, tornam-se um problema para os passageiros em dias de sol ou chuva, e não atendem as necessidades de pessoas com restrição de mobilidade (cadeirantes, idosos, pessoas com crianças no colo e gestantes), ao contrário do que regulamenta o Programa Brasileiro de Mobilidade Urbana.

Esse fato também é recorrente na Rua Alvino Gomes Teixeira, próximo ao Parque Alexandrina (foto 14) e na Rua Marechal Floriano Peixoto, na Vila Marcondes. Os problemas nos pontos de ônibus não se reduzem apenas em bairros afastados, eles são recorrentes também em avenidas como a Avenida Ademar de Barros e a Avenida Washington Luiz.

Foto 14: Ponto de ônibus localizado na Rua Alvino Gomes Teixeira, próxima ao bairro Parque Alexandrina em Presidente Prudente.



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 10/08/2012.

Em entrevista, a cadeirante, de 38 anos e dona de casa, residente no Bairro Parque Alexandrina, declarou que um dos problemas enfrentados por ela ao realizar os deslocamentos é a falta de pontos de ônibus adaptados. De acordo com a entrevistada, os pontos de ônibus, muitas vezes não possuem guia rebaixada, tornando difícil o acesso aos mesmos. A entrevistada manifestou seu descontentamento ainda com a dificuldade no acesso ao transporte público coletivo, já que segundo ela, é necessário percorrer um trajeto de vinte minutos para conseguir ter acesso a uma linha do transporte público coletivo que seja adaptada para cadeirantes. No bairro em que reside (Parque Alexandrina) não possui ônibus adaptado, por isso ela utiliza a linha Brasil Novo-COHAB, que atende ao bairro vizinho (Brasil Novo). Mas nem sempre isso é possível porque de acordo com a entrevistada, há casos em que os elevadores dos ônibus param de funcionar, então o ônibus é substituído, impossibilitando seu acesso ao mesmo, pois a substituição não é feita por outro ônibus adaptado. Além disso, a demora entre os ônibus também fazem parte da dificuldade em acessar os destinos desejados para a entrevistada, pois os ônibus não são adaptados em todos os horários, os ônibus adaptados passam a cada duas horas. A dona de casa que utiliza o transporte público coletivo para ir ao médico, fazer compras e ir ao banco enfrenta esses problemas, cinco vezes por semana.

A dificuldade no acesso aos veículos e até mesmo ao ponto de ônibus prejudica a entrevistada a chegar aos destinos desejados, que para ela, demora em média uma hora e meia, sendo que a maior parte de seus deslocamentos são direcionados ao centro da cidade. Para um passageiro que não possui restrição de mobilidade, e que não depende do transporte público coletivo adaptado, o tempo para realizar o trajeto do Parque Alexandrina (bairro que reside a entrevistada) ao centro da cidade é de trinta minutos em média.

Segundo a SEMAV, a partir de 2009 todos os veículos adquiridos pelas empresas são obrigados a serem adaptados[40]. Contudo, de acordo com o depoimento da entrevistada, que reside no bairro Parque Alexandrina há quinze anos, esse direito não tem sido usufruído por ela, sendo necessário utilizar a linha de ônibus que atende outro bairro (Brasil Novo) para poder realizar seus deslocamentos. O Parque Alexandrina é atendido pela linha Parque Alexandrina – Rodoviária, a qual foi criada no ano de 1985, sendo que o bairro passou a contar com o serviço de transporte público coletivo apenas neste ano, sete anos após de loteamento (SPERANDIO, 1992).

4.3.3 Longo 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[41], visto que o tempo para cumprir os trajetos é longo.

A frequência das linhas é um aspecto-chave no sistema de transportes porque ela proporciona maior facilidade no deslocamento por meio do transporte público coletivo, já que linhas pouco frequentes e com itinerários muito longos dificultam a chegada do passageiro a certos destinos.

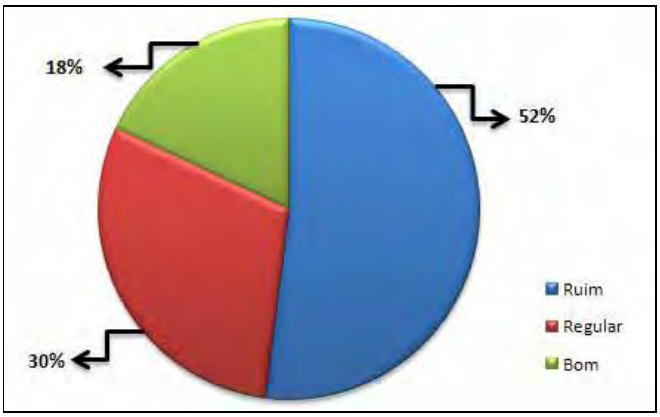
Os horários de ônibus em Presidente Prudente são ‘coincidentes’, assim caso o usuário perca um ônibus dificilmente consegue utilizar outra linha que faz trajeto semelhante porque elas passam praticamente no mesmo horário, dessa forma, resta ao usuário longo tempo de espera até próximo ônibus. Isso se deve também ao longo trajeto das linhas, segundo Cocco (2011), no ano de 2010, a maior parte das linhas demoravam entre 25 a 45 minutos para fazer o percurso centro-bairro.

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

[41] Segundo a SEMAV, em média são dois veículos que operam em cada linha do transporte público coletivo em Presidente Prudente, sendo um veículo fazendo o trajeto de ida e outro o trajeto de volta. Existem ônibus que ficam na garagem para caso haja necessidade de troca por quebra ou manutenção em outro veículo, ou ainda para linhas em que os motoristas trocam de turno e que a troca não acontece necessariamente no centro da cidade, ou durante o trajeto da linha. (Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011)

Por isso, quando perguntados a respeito do intervalo entre um ônibus e outro, 52% dos passageiros disseram que ele é ruim, já que existe grande demora entre um ônibus e outro, o que leva a um tempo considerável de espera no ponto de ônibus; 30% dos passageiros afirmaram que o intervalo entre os ônibus é regular e 18% que o intervalo entre os ônibus é bom (gráfico 2).

Gráfico 2: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre o intervalo entre um ônibus e outro em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

Para o entrevistado, orientador de caixa de 28 anos, residente no Vale do Sol, o intervalo entre um ônibus e outro é ruim, ao se referir ao transporte público coletivo, o orientador de caixa utilizou o adjetivo “péssimo”. O passageiro entrevistado utiliza o transporte público coletivo todos os dias da semana, para trabalhar (Jardim Eldorado), participar de culto religioso (Parque Cedral), fazer compras e ir ao banco (Centro), e para visitar amigos e parentes (Jardim Bela Vista e Santa Eliza). Para todas essas atividades, o entrevistado utiliza as linhas Ana Jacinta – Parque Furquim, Ana Jacinta via W. Luiz – Centro, e Terminal – Santa Fé via Raposo Tavares. Segundo o orientador de caixa, os ônibus demoram muito para passar e quando param no ponto de ônibus para embarque dos passageiros ainda demora um pouco porque em alguns horários não há cobrador apenas motorista, que por isso acaba tendo que fazer as duas funções. Um dos principais motivos de descontentamento por parte do passageiro é que os ônibus nos fins de semana e feriados mudam de horário e os passageiros acabam não tendo informações sobre essa mudança. Como o passageiro entrevistado tem que lidar com essa demora todos os dias ele atribui como ruim o intervalo entre um ônibus e outro.

O professor de música de 19 anos, residente no Jardim São Paulo compartilha da mesma opinião que o orientador de caixa, acerca do intervalo entre um ônibus e outro. No

caso do professor de música ele utiliza as linhas Vale Verde, Circular, CECAP – Centro, Jardim Cobral, Aviação e Jardim Mediterâneo. O entrevistado utiliza o transporte público coletivo cinco vezes por semana para realizar atividades como: trabalhar (Maristela e Humberto Salvador), ir ao serviço médico (Ana Jacinta), participar de culto religioso (Jardim Paulista), fazer compras e ir ao banco (Centro), participar de atividades de cultura e lazer (Jardim Eldorado e centro) e visitar amigos e parentes (Jardim Paulista).

Para o professor de música, o principal problema é quando há necessidade de fazer integração, já que como ele dá aulas particulares na casa dos alunos necessita ir para destinos diferentes todos os dias, mas nem sempre os horários dos ônibus favorecem a integração sendo necessário esperar no ponto de ônibus por um tempo considerável, geralmente a integração é realizada por ele entre as linhas Centro e Jardim Aviação e Vale Verde e Aviação. O entrevistado utiliza ainda como meio de transporte o carro e o serviço de moto táxi. Para ele, os destinos alcançados com carro ou moto táxi são muito mais fáceis de chegar, mas nem sempre ele consegue utilizar esses meios de transporte, devido o preço do moto táxi e pelo fato de que o carro da família é utilizado com maior frequência por outros membros da família. Assim, apenas as atividades em família (como visita a parentes) são realizadas de carro. O uso do moto táxi pelo professor de música se dá nos dias em que ele não consegue utilizar o ônibus ou nos dias em que há necessidade de chegar a algum destino em um horário muito cedo ou ir de um bairro da cidade a outro em pouco tempo.

Ao contrário dos dois entrevistados, a estudante de 21 anos, residente no Jardim Bela Vista, avalia o intervalo entre um ônibus e outro como regular, a estudante além do transporte público coletivo utiliza a moto como meio de transporte. Os ônibus mais utilizados pela passageira é o Ana Jacinta, Jardim Cobral, Parque Furquim e Centro, ela utiliza o transporte seis dias na semana para realizar as seguintes atividades: estudar (Vale do sol) e fazer compras e ir ao banco (Centro). Já a moto é utilizada para participar de culto religioso (Vila Martins). Alguns deslocamentos da estudante, como utilização de serviço médico, são realizados á pé, devido à proximidade com sua residência (Jardim Sabará). Ela apresenta que não tem muitas dificuldades para utilizar o serviço de transporte público coletivo porque os horários são propícios para sua principal atividade, o estudo. A estudante afirmou que o problema é quando pretende chegar ou sair da faculdade em horário diferente do habitual, pois tem que enfrentar longo tempo de espera no ponto de ônibus.

Diferente dos outros três entrevistados, o intervalo entre os ônibus é avaliado como bom pela auxiliar de limpeza de 53 anos, residente na Vila Verinha. A entrevistada utiliza o transporte público coletivo como único meio de transporte e demora em média 15 minutos para chegar ao destino desejado, incluindo o tempo de espera no ponto de ônibus. O

transporte público coletivo é utilizado por ela apenas para trabalhar no bairro Jardim das Rosas, sendo que para isso é necessária a utilização dos ônibus Águas Quentes e Santa Mônica. Os demais deslocamentos realizados pela entrevistada (visita a amigos, utilização de serviço médico e atividades de lazer) são feitos a pé devido à proximidade com sua residência, eles resumem-se a dois bairros: Vila Marcondes e Vila Furquim.

No geral, 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.

4.3.4 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 conforme a cidade foi se expandindo, as linhas também foram tendo seus trajetos ampliados, ao invés do surgimento de novas linhas.

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.

Quem estabelece os trajetos das linhas de ônibus são os técnicos da Secretaria Municipal de Assuntos Viários (SEMAV) em conjunto com as empresas operadoras do serviço. As linhas são formuladas de acordo com a necessidade dos fluxos, informada por solicitação (escrita) dos moradores. No caso de necessidade de atendimento de novos bairros da cidade, ao invés da criação de novas linhas, as já existentes são estendidas, como é o caso da linha Vila Aurélio – Águas Quentes que atualmente vai até o Jardim Maracanã.[42] . A linha que atende a Vila Aurélio foi criada em 1983, porém o bairro passou a contar com o serviço de transporte público coletivo apenas onze anos após sua criação (SPERANDIO, 1992).

Assim como a linha Vila Aurélio - Águas Quentes, algumas linhas que operam o transporte coletivo em 2011 foram estabelecidas no passado, épocas em que a empresa Brasília ainda operava, ou seja, antes de 1994 quando passaram a operar as empresas TCPP e Pruden Express. Como exemplo, temos as linhas mencionadas no estudo de Sperandio (1992), as quais tiveram pequenas alterações ao longo do tempo e que operam até hoje: Vila Geni –

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

Jardim Icaraí (criada em 1977), Cecap – Centro (criada em 1981), Jardim Jequitibás – Jardim Inoocop (criada em 1982), Jardim Mediterrâneo – Jardim Itapura (criada em 1989), Brasil Novo – Distrito Industrial (1992), e Centro – Ana Jacinta (criada em 1992) (SPERANDIO, 1992).

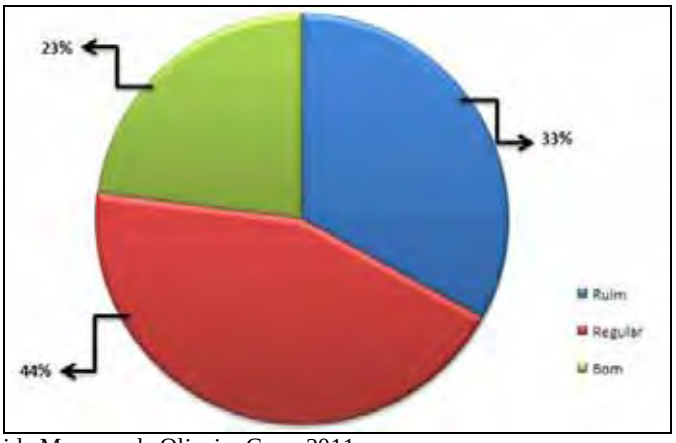
Com o aumento do trajeto das linhas, o custo com transporte fica cada vez mais caro porque isso contribui com a queda do IPK e com a piora na qualidade do serviço, com o estabelecimento de trajetos cada vez mais longos e demorados.

O trajeto longo da linha Vila Geni – Jardim Icaraí (via Unesp) é um dos motivos de insatisfação do passageiro aposentado de 63 anos, residente no Jardim Inoocop. O entrevistado reclama do longo trajeto realizado dentro do ônibus, o qual utiliza a linha referida para ir ao Sesc Thermas, local em que faz atividades físicas recomendadas por médicos. A necessidade de ir ao Sesc quatro vezes por semanas torna obrigatória para o aposentado a utilização desta linha, com a qual faz integração com a linha Jardim Jequitibás – Inoocop. O aposentado declara permanecer dentro do ônibus um período de 50 minutos a 1 hora, e manifesta seu descontentamento ainda, com o término do itinerário às seis horas da tarde e a falta dele nos fins de semana e feriados.

Ao contrário do aposentado, a analista administrativo de 25 anos, residente no Jardim Monte Alto considera o trajeto feito pelos ônibus bom, ela utiliza as linhas Centro, Cecap e Parque Cedral para trabalhar no Jardim Alto da Boa Vista. A analista administrativo considera fácil chegar aos destinos desejados, pois os ônibus tem horários propícios para ela chegar ao trabalho. A entrevistada permanece dentro do ônibus por 10 minutos aproximadamente, e por isso considera o trajeto feito pelos ônibus bom, já que a linha que utiliza atende sua expectativa.

Questionados a respeito do trajeto estabelecido pelos ônibus, 44% dos passageiros responderam que é regular; 33% disseram ser ruim; e 23% afirmaram ser bom (gráfico 3).

Gráfico 3: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente sobre o trajeto feito pelo ônibus, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

O problema é que não há nenhum tipo de pesquisa realizada pela empresa ou pela própria prefeitura que identifique os fluxos para o estabelecimento das linhas, o que gera concentração de pessoas em algumas linhas e baixa utilização de outras, como apresentou Sperandio (1992).

O poder público, na figura da Secretaria Municipal de Assuntos Viários (SEMAV) poderia pressionar a empresa para que tal fato fosse modificado, já que as empresas são subordinadas a SEMAV, estando submetida às exigências e fiscalização. Farret (1984) ressalta a importância da avaliação do desempenho operacional das empresas operadoras do transporte público coletivo nas cidades como fundamental para pontuar os impactos gerados pelas ações relacionadas ao sistema de transporte nas comunidades urbanas.

4.3.5 Lotação dos ônibus

A lotação é um dos motivos de maior reclamação dos passageiros. Lotação que, em horário de pico diminui os padrões de conforto dos passageiros, devido ao grande número de pessoas por veículo. Segundo a Secretaria Municipal de Assuntos Viários (SEMAV), a maior fonte de reclamação dos passageiros é a lotação, mas a SEMAV pede apenas que as empresas operadoras do serviço insiram outro ônibus na linha, caso as reclamações aconteçam diariamente de maneira sucessivas[43].

Em alguns horários há maior demanda de passageiros, resultando em lotação dos ônibus do transporte público coletivo. Na foto 15, tirada em 08 de julho de 2011 ao meio dia,

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

é possível visualizar a demanda de passageiros na linha Brasil Novo-COHAB.

Foto 15: Ônibus que opera na linha Brasil Novo – COHAB (lar dos meninos), na Praça Monsenhor Sarion, em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011

Apesar da afirmação da SEMAV, de que quando há constatação de lotação novos veículos são incluídos no horário para atender a demanda, em entrevista com passageiros o que se percebe é uma situação bem diferente da informação dada pela SEMAV, sobre a disposição em colocar mais um ônibus no horário caso existam reclamações sucessivas.

De acordo com a monitora de violino de 19 anos, residente no bairro Ana Jacinta e que utiliza o transporte público coletivo para trabalhar e estudar no centro da cidade todos os dias, por volta das seis horas da tarde há superlotação na linha Ana Jacinta (via Apec). Segundo a entrevistada, mesmo quando não cabem mais passageiros no ônibus, os funcionários da empresa param nos pontos e fica o tempo necessário para que todos possam embarcar.

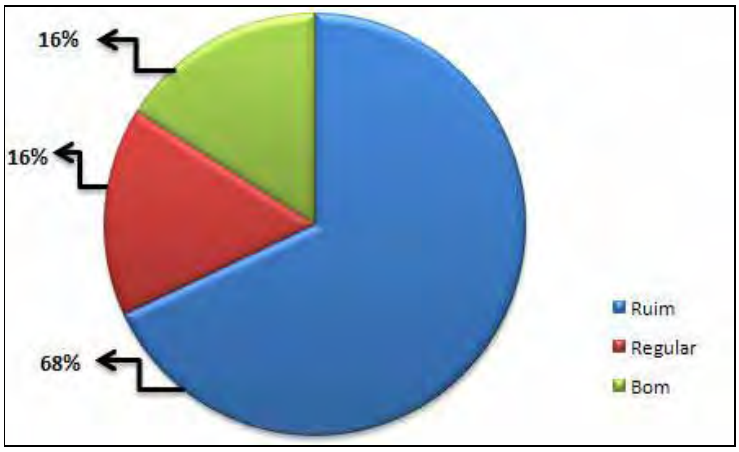
O estudante de 20 anos, residente no Jardim Vale Verde, e que também utiliza a linha do Ana Jacinta, também reclama da lotação e acredita que ela é responsável pelo atraso dos ônibus. Opinião semelhante tem o agente operacional de 30 anos, residente no Jardim Itapura I e que utiliza as linhas Paque Cedral, Vila Furquim, Itapura I e Santa Mônica, o qual mostrou-se descontente com a lotação nos horários de pico e da demora entre um ônibus e outro nesses horários, colaborando ainda mais para a lotação.

Nos horários de pico, a lotação é maior devido a quantidade de passageiros. Neste

sentido, Fernandes (1986), destaca que a distribuição dos passageiros ao longo do dia é uma das características que determinam o desempenho do sistema de transporte público coletivo, visto que a concentração ou diminuição de passageiros em alguns horários e linhas revela problemas no planejamento de transportes, por isso há importância na existência de pesquisas de origem e destino (FENSTERSEIFER, 1986)

Quando questionados sobre a quantidade de passageiros por ônibus, 68% dos passageiros do transporte público coletivo afirmaram que a quantidade é ruim, já que consideram grande o número de passageiros por ônibus; 16% dos passageiros afirmaram que a quantidade de passageiros por ônibus é regular; e 16% afirmaram que o número de passageiros por veículo é bom (gráfico 4).

Gráfico 4: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre a quantidade de passageiros por ônibus em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

Um dos passageiros que considera a quantidade de passageiros por ônibus boa é a esteticista de 43 anos, residente na Cecap. Ela utiliza as linhas Cecap, Vila Furquim, Centro e Brasil Novo, principalmente para trabalhar no condomínio fechado Dahma I e Centro. A esteticista apesar de estar descontente com os horários dos ônibus não reclama da quantidade de passageiros por ônibus porque segundo ela, a utilização desse transporte é exclusivamente para trabalhar, atividade realizada em casas de clientes com horário marcado. A esteticista afirma que apesar do tempo que gasta para chegar às residências, os ônibus não estão lotados porque seu trabalho é realizado no meio da manhã ou da tarde, sendo assim ela não tem necessidade de utilizar ônibus em horário de pico.

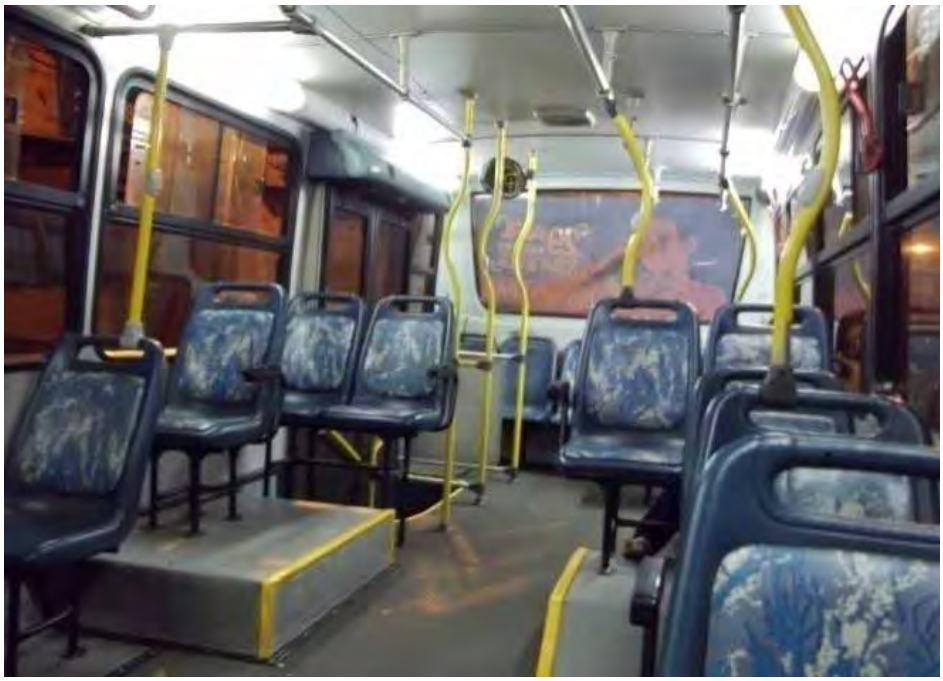
4.3.6 Má conservação dos ônibus

A idade média da frota de ônibus em Presidente Prudente é de seis anos quando um ônibus envelhece é comprado outro e posto no lugar, o que aumenta a média de idade da frota, se a empresa não cumpre os requisitos estabelecidos pela SEMAV ela pode ser multada. De acordo com a SEMAV, a fiscalização é realizada diariamente nas linhas de ônibus por fiscais que utilizam as linhas, e duas vezes ao mês existe uma fiscalização nas empresas para verificar aspectos como: limpeza, funcionamento dos ônibus (motor, velocidade, etc) [44].

Mas a fiscalização parece ser ineficaz porque existem ônibus sem estofados, sujos, e com outros problemas que poderiam assegurar padrões dignos de conforto, já que o preço da passagem é justamente para manter o sistema (fotos 16 e 17).

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

Foto 16: Ônibus que opera na linha São Matheus pela empresa Pruden Express em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 19/04/2011.

Foto 17: Assentos do ônibus que opera na linha São Matheus pela empresa Pruden Express em Presidente Prudente

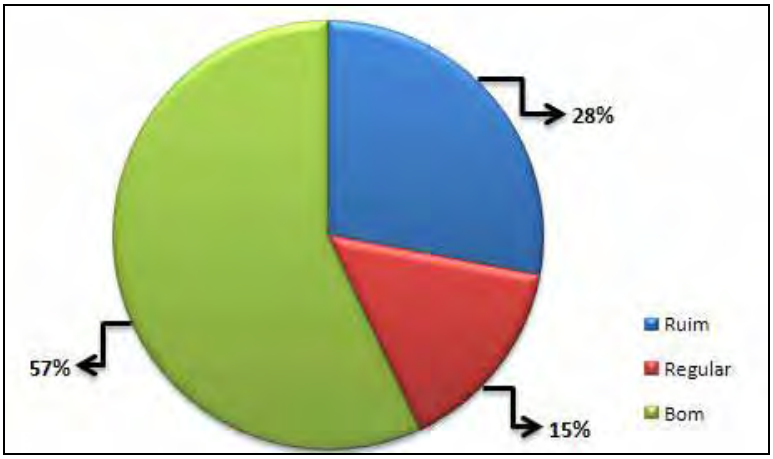


Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 19/04/2011.

Além disso, há reclamação de passageiros quanto à limpeza dos ônibus, e a quebra dos ônibus no meio do itinerário, atrasando a chegada dos passageiros em seus respectivos compromissos, como reclamou a auxiliar geral de 41 anos, residente no bairro Brasil Novo. Se a fiscalização de fato acontecesse, outros problemas como a lotação não seria o motivo de descontentamento dos passageiros.

Embora 28% dos passageiros responderam que a conservação dos ônibus é ruim e 15% que ela é regular, 57% dos passageiros avaliam o estado de conservação dos ônibus como boa. Esse foi o quesito melhor avaliado pelos passageiros, como apresenta o gráfico 5.

Gráfico 5: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre a conservação dos ônibus em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

O que se nota é que alguns passageiros como o aposentado de 80 anos, residente na Vila Esperança, e a professora de 32 anos, residente no Jardim Guanabara, avaliam o estado de conservação do transporte público coletivo como bom, após constatar que nesse quesito o transporte público coletivo já esteve pior. Declarações como essas podem indicar que parte dos que responderam “bom” indicando sua satisfação com o estado de conservação dos ônibus, na verdade estão estabelecendo uma comparação entre o estado de conservação anterior dos ônibus e o estado atual, o que não implica necessariamente em uma satisfação plena.

4.3.7 Custo da passagem

De acordo com a Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012, que regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a política tarifária do transporte público coletivo (na qual

está inserido o reajuste tarifário) é de responsabilidade do poder público. A política tarifária deve ser orientada a fim de promover: a equidade do serviço; melhoria na prestação do serviço de transporte público coletivo; integração física, tarifária e operacional dos diferentes tipos de transporte e das redes de transporte público coletivo e privado; entre outros (Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012).

Segundo o inciso I, do art. 37 do Plano Diretor, a tarifa do transporte público coletivo deve condizer com o poder aquisitivo da população. Em 2012, a passagem custa R$ 2,40, ainda em abril de 2011, o Jornal Oeste Notícias publicou que esse valor está cogitado pelas empresas para alcançar o preço de R$ 2,80 tendo aumento de 16, 6%[45]. Na ocasião, tanto o prefeito de Presidente Prudente, Milton Carlos de Mello (Tupã), como o secretário municipal de Assuntos Viários, Luiz Abel Gomes Brondi, alegaram não conhecer a proposta das empresas, ao mesmo tempo em que não quiseram se posicionar acerca do assunto[46].

Para Mello (1986), a política tarifária é o maior problema com que se defrontam os responsáveis pelo transporte público coletivo. Segundo o autor, isso se deve ao fato de que a política tarifária reúne "a compatibilização de coisas aparentemente incompatíveis, como permitir o lucro dos empresários e reduzir ao mínimo o desembolso dos usuários" (MELLO, 1986, p. 76). Neste sentido, é importante ressaltar que a disputa de interesses entre os agentes (neste caso, entre as empresas e os usuários) e seu poder de influência sobre o poder público tem fundamental importância sobre o aumento da tarifa. No caso de Presidente Prudente, os estudos de Sperandio (1992), Pereira (2006) e Cocco (2011) deixam clara a influência das empresas sobre o poder público, assim, a tarifa acaba não condizendo com a qualidade do serviço ofertado aos passageiros.

Dentre os demais municípios sedes das regiões administrativas do estado de São Paulo, a tarifa do transporte público coletivo aparece como uma das mais baixas, porém o preço é maior que nas cidades de Marília e São José do Rio Preto, como aparece na tabela 5.

Tabela 5: Tarifa do transporte público coletivo nos municípios sedes das regiões administrativas do estado de São Paulo em 2012

Município	Tarifa (R$)
Araraquara	2,70
Araçatuba	2,50

[45] Jornal Oeste Notícias, 13 de abril de 2011.

[46] O pedido de aumento da tarifa é pedido pelas empresas, que fazem um levantamento da despesa com veículos, funcionários e os outros investimentos da empresa no transporte, levando em conta o número de passageiros transportados. De fato, segundo a SEMAV, o reajuste foi pedido, mas o valor não foi divulgado, no entanto está sendo analisado. (Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, realizada em 05 de agosto de 2011).

Barretos	2,50
Bauru	2,60
Campinas	3,00
Franca	2,65
Marília	2,30
Presidente Prudente	**2,40**
Ribeirão Preto	2,60
Santos	2,90
São José do Rio Preto	2,00
São José dos Campos	2,80
Sorocaba	2,95
São Paulo	3,00

Org. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

Contudo, é importante atentar para o fato de que em algumas cidades existem benefícios diferenciados para os passageiros que não existem em Presidente Prudente, são eles:

- Tarifa diferenciada para empregadas domésticas. Em Araçatuba as trabalhadoras pagam R$ 1,90 pela passagem.
- Tarifa com desconto maior do que cinquenta por cento para estudantes. No caso de Sorocaba, apesar do aumento da tarifa em 2012 de R$ 2,85 para R$ 2,95, o preço da passagem paga pelos estudantes não foi alterada, permanecendo em R$1,50[47], em Araraquara o preço pago pelos estudantes é de R$ 1,35[48] e em Campinas, o passe escolar é de R$1,20.
- Desconto para quem usa o transporte público coletivo aos domingos e feriados. Em Araraquara, os que fazem uso do cartão pagam pela passagem aos domingos e feriados o preço de R$ 1,35[49], aos domingos há desconto para os passageiros que utilizam o transporte público coletivo em Sorocaba, com preço da tarifa a R$1,00[50].
- Desconto para quem utiliza o cartão de integração, ao invés de pagar passagem com dinheiro. Em Bauru, o preço da passagem é de R$ 2,40, e em São José do Rio Preto, de RS 1,95 para quem paga o transporte público coletivo com cartão de integração. Na cidade de São Paulo, há o bilhete único, em que o passageiro pode realizar quatro

[47] Notícia dada pelo Jornal O Cruzeiro do Sul em 01 de junho de 2012. Disponível em: http://www.cruzeirodosul.inf.br/acessarmateria.jsf?id=391714

[48] Notícia dada no site da Prefeitura Municipal de Araraquara em 23 de fevereiro de 2012. Disponível em: http://www.araraquara.sp.gov.br/Noticia/Noticia.aspx?IDNoticia=5546

[49] Notícia dada no site da Prefeitura Municipal de Araraquara em 23 de fevereiro de 2012. Disponível em: http://www.araraquara.sp.gov.br/Noticia/Noticia.aspx?IDNoticia=5546

[50] Notícia dada pelo Jornal O Cruzeiro do Sul em 01 de junho de 2012. Disponível em: http://www.cruzeirodosul.inf.br/acessarmateria.jsf?id=391714

viagens no período de três horas e fazer integração com o trem e o metrô, sendo que para isso, é paga a diferença entre as passagens.

- Desconto nos horários entrepicos. Em Bauru, há desconto de 10% no valor da passagem para quem utiliza o cartão entre 09:30 e 11:30, e entre 13:30 e 15:30, de segunda à sábado.
- Disponibilização de informações importantes para o usuário a respeito do transporte público coletivo. Cidades como Ribeirão Preto, Santos e Barretos possuem um site com informações sobre o transporte público coletivo. As informações contidas nos site referem-se aos itinerários, horários do ônibus, ao sistema de integração, entre outras informações. No caso de Ribeirão Preto há informações sobre a evolução tarifária, sobre as empresas que operam o serviço de transporte, pontos de ônibus e licitações. A disponibilização dessas informações não acontece em Presidente Prudente, como apresentaremos em um dos tópicos posteriores.

Em Presidente Prudente, idosos e deficientes contam com passagem livre, os estudantes contam também com o passe livre, propiciado pelo programa "Catraca livre"[51] ou com desconto de cinquenta por cento do valor integral da passagem. Os estudantes da educação básica e que estudam em escolas distantes de suas casas (pelo menos 1.500 metros) devido à inexistência de vagas em escolas mais próximas tem direito ao passe livre. Para estudantes universitários e de escolas particulares, ou que estudam em escolas distantes do bairro por opção, a passagem de ônibus tem 50% de desconto.

Para os estudantes a passagem livre ou o desconto de cinquenta por cento é válido apenas de segunda a sexta-feira, no período letivo e no horário das aulas, o que não permite com que o estudante utilize esse benefício para participar de atividades culturais, frequentar equipamentos voltados ao lazer, ou até mesmo participar de atividades oferecidas pela própria instituição de ensino fora do horário de aula, complementares a sua formação. O fato de não poder utilizar o transporte público coletivo pagando metade da passagem é um dos motivos do descontentamento da estudante de 23 anos, residente na Vila Euclides, segundo ela essa é uma dificuldade enfrentada pelos estudantes para participar de eventos na universidade e de atividades culturais que complementam a formação acadêmica.

Apesar de na tabela 5, a tarifa no valor de R$2,40, paga pelos passageiros do

[51] O programa prevê que estudantes de ensino fundamental que tenham que se deslocar por mais de 1.500 metros de sua casa para ir à escola, contem com passagem gratuita, a qual é paga pela prefeitura à empresa que opera o transporte público coletivo. Todavia, para evitar esses deslocamentos, a prefeitura tem escolhido a zona norte para implantação de novas escolas estaduais (que, atualmente conta apenas com a E.E. Prof. Anna Antônio) para atender a demanda que reside nesta zona. Está sendo construída uma escola no Humberto Salvador e tem sido planejada outra escola no Morada do Sol, ambas na zona norte. Há projeto de construir na zona leste uma escola na Vila Aurélio e outra já está sendo feita no Parque Alvorada. (Entrevista com o secretário de planejamento de Presidente Prudente, Laércio Alcântara, realizada em 02 de agosto de 2011).

transporte público coletivo de Presidente Prudente ser uma das mais baratas, o transporte público coletivo de Prudente é um dos que menos oferece benefícios aos passageiros, em comparação com as outras cidades apresentadas.

Em 2012, grande parte das cidades apresentadas na tabela 5, tiveram reajuste na tarifa (Sorocaba, Campinas, São Paulo, São José dos Campos, Santos, Araraquara e Franca), gerando protestos em algumas das cidades, como no caso de Sorocaba[52]. O preço da passagem em São José dos Campos sofreu rápido aumento, indo de R$ 2,10 em julho de 2009 para R$ 2,80 em janeiro de 2012[53]. Em Barretos e em Araçatuba o aumento ocorreu no segundo semestre de 2011. No geral, o aumento das passagens foi justificado pelas empresas operadoras pelo aumento da folha de pagamento, depreciação da frota, o aumento do preço do combustível e dos pneus, além da aquisição de novos ônibus adaptados, no caso da cidade de Santos[54].

O aumento da tarifa tem como base o cálculo realizado entre o custo total e o número de passageiros pagantes. O custo total é dividido entre custo variável (combustível, lubrificantes, pneus e peças e acessórios) e custo fixo (despesas mensais com pessoal, despesas administrativas, depreciação e remuneração do capital) (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2012). Os custos são influenciados pelo tipo e pela idade dos veículos que compõe a frota.

Quando há desconto da tarifa integral para passageiros, o número de passageiros beneficiados é levado em conta, sendo que a diferença da passagem é incluída nos cálculos. O rateio do desconto também está incluído na passagem dos que não possuem o benefício, assim, quanto maior o número de beneficiados com os descontos ou isenção da tarifa, mais cara a tarifa total. Contudo, é necessário o desconto ou isenção da tarifa para alguns grupos de passageiros como idosos e deficientes (que são em sua maioria aposentados e possuem remuneração baixa) e estudantes (que no caso da educação básica não possuem renda para arcar com os custos do transporte). A falta de escolas próximas às residências dos estudantes, e a necessidade de utilizar o transporte público coletivo faz da gratuidade da tarifa para alunos de escolas públicas, como é feito em Presidente Prudente, uma medida para evitar a evasão escolar, já que garante ao transporte do aluno o deslocamento até a escola.

Apesar da inclusão do valor do desconto ou isenção de passagens para calcular o valor

[52] Notícia dada pelo Jornal O Cruzeiro do Sul em 01 de junho de 2012. Disponível em: http://www.cruzeirodosul.inf.br/acessarmateria.jsf?id=391714

[53] Notícia dada pelo Jornal O Vale em 04 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.ovale.com.br/mobile/nossa-regi-o/empresas-querem-elevar-tarifa-de-onibus-para-r-3-em-s-jose-1.202405

[54] Notícia dada pelo Jornal A Tribuna On-line em 19 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.atribuna.com.br/noticias.asp?idnoticia=132464&idDepartamento=5&idCategoria=0

da tarifa, é importante também, outras medidas, como desconto nos fins de semana para que a população que utiliza o transporte público coletivo realize atividades relacionadas ao lazer e à cultura pagando menos para se deslocar.

O sapateiro de 43 anos, residente no Humberto Salvador apresentou como um dos motivos para não frequentar locais relacionados a atividades de lazer e cultura, e visita a amigos que residem em outros locais da cidade, o preço da tarifa. De acordo com o entrevistado, além do cansaço devido ao tempo necessário para se deslocar, já que nos fins de semana os horários diminuem, o preço é decisivo. Na residência do entrevistado moram cinco pessoas, sendo que a renda per capita é de R$200,00 e o total de gasto com passagem para toda a família de ida e volta no fim de semana é de R$24,00.

Como apresentado anteriormente, para o cálculo da tarifa leva-se em consideração também o IPK (Índice de Passageiro por Quilômetro). Neste sentido, as linhas muito extensas em que não há poucos passageiros, transformam-se um problema para o sistema do transporte público coletivo, pois além da demora no trajeto, contribuem com o aumento do preço da tarifa. No caso de Presidente Prudente em que o trajeto das linhas não é reformulado, mas há incorporação de alguns trechos das linhas já existentes, o problema se torna ainda maior. Esse é um problema que persiste desde a década de 1960, ainda com a operação do serviço em Presidente Prudente pela empresa Brasília (SPERANDIO, 1992), que mesmo com a mudança das operadoras em 1994, manteve ainda algumas linhas em operação com o mesmo trajeto.

A única cidade apresentada na tabela 5 em que o preço da tarifa diminuiu foi em São José do Rio Preto, indo de R$2,10 para R$2,00 em 2012. A tarifa diminuiu devido ao subsídio aprovado pela Câmara Municipal em 2011 de 11 milhões para o transporte público coletivo. Além do subsídio, a partir de junho de 2012 está prevista a reformulação das linhas de ônibus a fim de diminuir o tempo de espera nos pontos.

Em Presidente Prudente, o valor da tarifa do transporte público coletivo não é alterado desde 2010 (apesar da solicitação das empresas). Diversos reajustes ocorreram desde 1994 no preço da tarifa do serviço na cidade (tabela 6), assim no período de 1994 a 2010, o aumento da tarifa foi de 600%

Tabela 6: Tarifa do transporte público coletivo em Presidente Prudente (1994 – 2010)

Ano	Tarifa (R$)
1994	0,40
1996	0,60
1996*	0,70
1998	0,80
1999	0,90
1999*	1,10

2002	1,25
2003	1,45
2004	1,60
2005	1,80
2006	2,00
2009	2,20
2010	2,40

Fonte: Prefeitura Municipal de Presidente Prudente
Org. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.
*Reajustes realizados em novembro de 1996 e outubro de 1999.

Se considerarmos o que realmente o trabalhador gasta com passagens a tarifa atual de R$2,40 é bastante significativa. Um trabalhador que custeia sua passagem ao local de trabalho considerando 22 dias úteis por mês, gasta um total de R$ 105,60 pagos em passagens, o que significa no final do mês cerca de 17% do salário que recebe considerando o salário mínimo nacional que é de R$622,00. Se esse trabalhador utilizar o transporte público coletivo duas vezes por semana com passagem de ida e volta para realizar atividades referentes à cultura, lazer, visita a amigos e parentes etc., por mês ele terá um gasto a mais de R$ 38,40. Tais gastos (de ida e volta do trabalho e para realizar outros deslocamentos duas vezes por semana considerando quatro semanas por mês) representarão um total de R$ 144,00 de seu salário, ou seja, 23,1%.

Os cálculos realizados a pouco levaram em conta apenas uma passagem de ida e uma de volta por dia, mas nem sempre o passageiro conta com linha de ônibus que vai de seu bairro ao destino desejado, havendo a necessidade de utilizar mais um ônibus.

No caso dos passageiros entrevistados em trabalho de campo, a média de gasto mensal com transporte público coletivo dos que pagam passagem é de R$ 120,00. A pedagoga de 24 anos, residente no bairro Brasil Novo, gasta com transporte mensalmente R$ 100,00, esse gasto refere-se à despesa para uso do transporte público coletivo por cinco dias na semana, na linha Brasil Novo-COHAB. A entrevistada reclama justamente do preço da passagem, que segundo ela é ruim, ao usar a expressão “preço exorbitante”, a pedagoga afirma que o preço da passagem é alto, se comparado a qualidade do serviço. A renda familiar da entrevistada é de R$ 1.900,00, sendo que em sua residência moram duas pessoas, que utilizam apenas o transporte público coletivo como meio de transporte.

A mesma opinião sobre o preço da passagem é compartilhada pelo auxiliar de secretaria de 33 anos, residente no Jardim Tropical, que gasta mensalmente com transporte público coletivo R$ 250,00. A renda familiar do entrevistado é de R$1.700,00 e em sua residência moram duas pessoas, que utilizam apenas o transporte público coletivo como meio de transporte. Segundo o auxiliar de secretaria um dos motivos para o gasto alto com

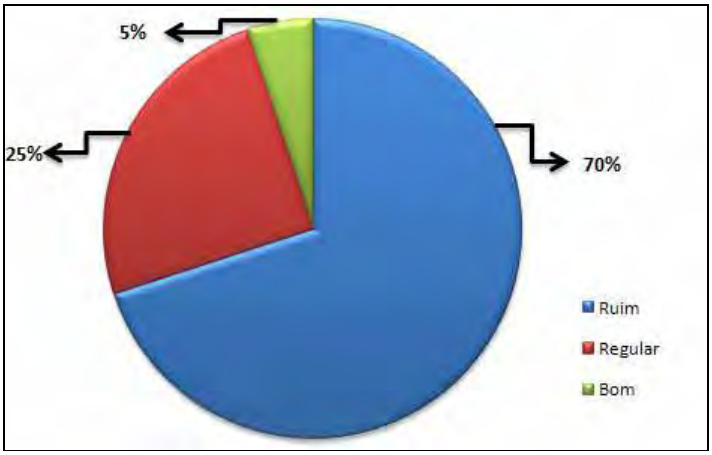
transporte é que ele não recebe o vale-transporte, e, além disso, utiliza o transporte público coletivo para todas as atividades, inclusive nos fins de semana para atividades de lazer e visita a amigos e parentes.

Alguns trabalhadores contam com vale-transporte, como é o caso da empregada doméstica de 39 anos, residente no Jardim Jequitibás. Segundo Mello (1983), o vale-transporte é uma forma de subsídio, que não atende o setor informal, que é bastante representativo em termos de empregos gerados.

No caso da empregada doméstica, residente no Jardim Jequitibás, apesar de contar com o vale-transporte, pelo fato do transporte público coletivo ser o único meio de transporte utilizado pela passageira ela tem um gasto mensal com transporte de R$ 110,00, pois utiliza o transporte público coletivo todos os dias, inclusive nos fins de semana. A renda familiar da empregada doméstica é de R$ 690,00 e em sua residência moram duas pessoas. Ela alega que é difícil arcar com as despesas do transporte público coletivo devido à renda que possui. De acordo com a empregada doméstica, uma das dificuldades é que nem todos os serviços que ela necessita têm em seu bairro, sendo necessário utilizar com maior frequência o transporte público coletivo. Os serviços que mais fazem falta para a empregada doméstica e que precisam ser realizados distantes do seu bairro são: serviço bancário e serviço de saúde.

Conforme do gráfico 6, ao serem questionados sobre o preço da passagem do transporte público coletivo em Presidente Prudente, 70% dos passageiros afirmaram a passagem cara, por isso atribuíram à mesma o adjetivo ruim, 25% acha o preço da passagem regular e 5% considera o preço da passagem bom (gráfico 6).

Gráfico 6: Opinião dos passageiros do transporte público coletivo sobre o preço da passagem de ônibus em Presidente Prudente, 2011



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2011.

Apesar de 95% dos passageiros afirmarem ser ruim e regular o preço da passagem, 5% consideram o preço bom. No caso da aposentada de 82 anos, residente no Jardim Paulista, que utiliza o transporte público coletivo para ir ao médico uma vez por semana e não paga passagem, o preço pago pelos passageiros do transporte público coletivo é bom. Segundo ela, o preço da passagem não é ruim se for comparar com a melhoria no transporte público coletivo nos últimos anos, já que ela reside em Presidente Prudente há cinquenta e cinco anos e não utiliza outro tipo de transporte. Além da aposentada, na pesquisa qualitativa não houve outros passageiros que avaliaram o quesito preço da passagem como bom, mesmo os outros passageiros isentos do pagamento da passagem.

4.3.8 Dificuldades na integração

Em Presidente Prudente, a integração é deficitária, já que não existem terminais de integração. A integração é realizada somente pelos passageiros que utilizam o cartão de integração, ou seja, os que pagam a passagem em dinheiro não têm esse mesmo benefício.

Segundo a SEMAV, a integração em Prudente é feita por cartão, e não tem como ser estendida a todos os passageiros, incluindo os que pagam a passagem em dinheiro. Já que a visão da secretaria é que feita nos terminais, a integração acaba se restringindo a eles. A SEMAV acredita ser suficiente a maneira como é realizada a integração na cidade, já que o usuário tem noventa minutos para realizá-la de qualquer ponto, desde que o segundo ônibus não esteja indo no mesmo sentido que o primeiro[55]. O fato de adaptar os terminais, que atualmente servem apenas como ponto de chegada e partida dos ônibus, para terminais de integração não anula o fato de haver integração com o cartão. Atualmente a cidade conta com dois terminais, o primeiro localizado na Avenida Brasil, próximo a Rodoviária, e o segundo localizado na Avenida Tancredo Neves, como apresentado na foto 18 e na figura 8.

Além desses terminais há projeto para a construção de mais um terminal, na Avenida Manoel Goulart, próximo ao Cristo. Há outro também próximo ao Brasil Novo e Humberto Salvador, mas esse ainda não está no papel[56].

[55] (Entrevista com Lúcia Helena Mendonça, realizada na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários – de Presidente Prudente, em 05 de agosto de 2011).

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

Foto 18: Terminal urbano localizado na Avenida Brasil em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Figura 8: Localização dos terminais urbanos e da rodoviária de Presidente Prudente



Org. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 2012.

Segundo decreto nº 15.722/2003 que dispõe sobre a implantação de novo sistema

viário de transporte público coletivo de passageiros e do passe de integração de ônibus circulares começando a contar a partir do momento do registro do cartão na catraca, o período de integração passa a ser de noventa minutos nos fins de semana e feriados por causa da diminuição de ônibus circulares nas linhas. No entanto, a partir de 2009, o tempo geral para realizar a integração foi alterado para noventa minutos todos os dias.

Ao ser outorgado o decreto n. 15.722/2003 o transporte público coletivo passou a contar com linhas sistema radial que permitiu a diminuição no trajeto e no tempo de algumas linhas, ação permitida devido à implantação da integração[57]. Todavia, para os passageiros, a integração é um dos principais problemas do transporte público coletivo, pois alegam demora em realizá-la, sendo que muitas vezes os horários dos ônibus não permitem com que ela seja feita (Entrevistas com passageiros durante trabalho de campo, 2012).

De acordo com Cocco (2011), apenas 22% dos passageiros fazem integração. Dos entrevistados, o professor de música de 19 anos, residente no Jardim São Paulo, alegou que muitas vezes deixa de fazer a integração devido à demora entre os ônibus, preferindo realizar o trajeto a pé, que segundo ele é mais rápido.

O mesmo caso se aplica a professora, de 37 anos, residente no Jardim Guanabara, que necessita fazer integração para ir do bairro em que reside (Jardim Guanabara) ao Bairro Limoeiro, onde estuda. De acordo com ela o tempo total para chegar à faculdade é de mais de uma hora, sendo trinta e cinco minutos em média, dentro do ônibus. A dificuldade de realizar a integração para a entrevistada é grande, pois segundo ela, às vezes não há tempo de fazer a integração devido a demora dos ônibus, sendo preciso pagar mais uma passagem, por isso, mesmo com o desconto de cinquenta por cento na passagem para a universidade e do vale-transporte, a entrevistada gasta por mês R$ 200,00 com transporte público coletivo. O transporte público coletivo é o único meio de transporte utilizado pela passageira, o qual é utilizado todos os dias para as atividades que ela necessita desenvolver: trabalho (Maristela), estudo (Jardim Vale do Sol), fazer compras e ir ao banco (centro), participar de atividades de cultura (Vila Marcondes), visitar parentes (Planaltina e Centro). Devido ao gasto com transporte, a professora afirma andar a pé para economizar ou ao invés de fazer integração, dependendo do destino. Quando a entrevistada realiza a integração ela é feita pelas linhas Rodoviária e Parque Cedral.

O estudo de Cocco (2011) apontou que um dos maiores problemas do transporte público coletivo de Presidente Prudente é a forma como é realizada a integração. Em entrevista a um jornal da cidade, o pesquisador confirmou tal constatação. Na mesma

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

reportagem, o secretário da SEMAV foi questionado acerca das críticas apresentadas por Cocco. Ao responder, o secretário admitiu que o tempo de noventa minutos é suficiente e por isso o sistema de integração dá conta de atender as necessidades da população.

Mas, como constatado em entrevistas com passageiros durante trabalho de campo, a integração realmente é ineficiente. Um primeiro passo para tornar a integração mais eficiente seria a adaptação dos terminais existentes para terminais de integração. Sem a finalidade principal de integração, os dois terminais existentes na cidade são utilizados apenas como ponto de parada e de partida dos ônibus. Até mesmo em função disso, ao invés do fluxo ser maior nos terminais, é na Praça Monsenhor Sarrion que é por onde a maior parte dos ônibus passa e possui maior fluxo que os terminais, dada a proximidade com o centro da cidade[58].

4.3.9 Falta de informação

Em trabalho de campo foi possível observar que a presença de placas indicativas das linhas que passam pelos pontos de ônibus existe no centro da cidade, na rodoviária e nos terminais, contudo nas placas há indicação apenas do nome da linha, sem menção sobre horário ou frequência, como pode ser observado na foto 19.

Em vias movimentadas como a Avenida Washington Luiz e a Avenida Manoel Goulart, ou ainda em ponto de ônibus próximos a equipamentos que atraem grande quantidade de pessoas como universidades, hospitais etc., não existem placas indicativa com o nome das linhas que passam pelo ponto de ônibus.

Apesar de o passageiro ter o direito de ser informado sobre "pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais" (Lei nº 12.687, de 3 de janeiro de 2012, artigo 14, inciso III), como estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em Presidente Prudente, não há distribuição de panfletos ou folhetos que informem ao passageiro o horário das linhas ou que apresentem resumidamente o trajeto que elas percorrem.

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

Foto 19: Placa indicativa das linhas do transporte público coletivo que passam pelo Terminal Urbano "Desportista Emídio Lopes de Souza – TUTA", na Avenida Tancredo Neves em Presidente Prudente



Fonte: Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz, 08/07/2011.

Se o passageiro necessita obter informações a respeito dos horários de ônibus em Presidente Prudente, ele deve ligar ou ir até o balcão de informações das empresas, localizado na Praça Monsenhor Sarrion no centro da cidade. Se o passageiro quiser o horário completo do ônibus, é necessário tirar uma fotocópia da tabela de horários, para isso, ele entrega no balcão de informações o R.G., que permanece ali até a devolução da folha com os horários das linhas. Caso o usuário esteja com pressa, ou ainda sem dinheiro para fazer uma fotocópia do horário dos ônibus não é possível obtê-los.

Além disso, as cópias devem ser tiradas uma de cada vez, caso contrário os fiscais não entregam o horário. Quando o trajeto das linhas é modificado apenas os passageiros daquela linha são informados, porque o aviso sobre tal mudança é colado dentro do ônibus. No caso de mudança de ônibus para utilização do micro-ônibus não há aviso prévio.

Assim, os que não sabem os horários dos ônibus acabam esperando por mais tempo já que não existem placas indicando os horários que os ônibus irão passar, nem mesmo o telefone das empresas para que o usuário consulte por telefone os horários. A falta de informação é um dos principais problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo em Presidente Prudente.

De acordo com Pallmann (et al, 1983), o aperfeiçoamento do sistema de informação,

tanto nos pontos de parada, como dentro dos ônibus é uma medida de operação, que visa a melhoria do transporte público coletivo, devendo ser protagonizada pela empresa, com objetivo de melhor atender o passageiro. Cabe ao poder público fiscalizar e exigir das empresas operadoras o melhor atendimento aos passageiros, começando por um dos elementos básicos do sistema de transporte coletivo, que é o acesso a informações das rotas e horários dos ônibus.

Em Presidente Prudente, como os passageiros não tem informação necessária, a situação fica mais difícil nos fins de semana porque algumas linhas mudam os horários. Para o autônomo de 23 anos, residente no Jardim Bongiovani, o principal problema do transporte público coletivo é a falta de informação, pois esse passageiro utiliza o ônibus em dias alternados e para atividades diferentes, já que a maior parte do tempo, ele trabalha em sua residência. De acordo com o autônomo, é difícil saber o horário dos ônibus porque nos fins de semana e feriados eles mudam e não há informativos nem mesmo dentro dos ônibus informando a mudança. Os informativos aparecem apenas quando há mudança no itinerário ou nos horários da linha, mas fica disponível apenas para os passageiros daquela linha por um período determinado e depois são retirados.

O autônomo se sente prejudicado porque ele não utiliza sempre a mesma linha, já que a maior parte de suas atividades que precisam ser realizadas via transporte público coletivo como: utilização de serviço bancário, compras e pagamento de contas são feitas no centro da cidade. Assim, o entrevistado utiliza qualquer ônibus que tenha como destino o centro ou ao bairro aonde mora (Brasil Novo, Centro, COHAB, Ana Jacinta, Rio 400, entre outros). Para ele, apesar das opções de diversas linhas, um dos problemas é que elas passam em horários parecidos, então se o entrevistado chegar ao ponto de ônibus em um horário entre as linhas tem que esperar pelo menos meia hora.

A falta de informação prejudica a acessibilidade dos passageiros do transporte público coletivo, porque na verdade, eles têm dificuldade de saber como chegar aos destinos desejados e quanto tempo levarão para fazer isso.

4.3.10 Condução dos veículos e padrão de conforto

Além dos problemas citados até o presente momento, em entrevista com os passageiros durante trabalho de campo, foram verificados ainda outros problemas como: falta de preparo dos profissionais da empresa para condução dos veículos; falta de conforto ao utilizar os ônibus

A falta de conforto dos ônibus está relacionada também a outro problema abordado anteriormente neste capítulo: a má conservação dos veículos. De acordo com Pallmann (et al, 1983), o melhor atendimento aos passageiros e o aumento do nível de satisfação dos passageiros pode ser alcançado através da

> Melhoria do conforto do transporte graças ao emprego de veículos mais confortáveis em matéria de condições de acesso, de configuração dos assentos, de iluminação, de ventilação e de desempenho operacional, ou graças à entrada em circulação de veículos suplementares (oferta maior de lugares sentados) (PALLMANN, et al, 1983, p. 15).

O padrão de conforto foi bastante criticado pelos passageiros entrevistados nesta pesquisa. O passageiro orientador de caixa de 28 anos, residente no Jardim Vale do Sol ressaltou o incômodo em utilizar o transporte público coletivo devido o calor. A auxiliar geral, de 41 anos, residente no Brasil Novo, reclamou do tumulto dentro do ônibus com muitas pessoas falando ao mesmo tempo, esbarrando uma nas outras, músicas e telefones altos. O descontentamento com o padrão de conforto tem geralmente ligação com a lotação dos ônibus, que também está relacionada à quantidade de veículos por linha.

A falta de preparo dos profissionais da empresa também foi ressaltada, principalmente pelos entrevistados que possuem restrição de mobilidade. O aposentado de 80 anos, residente na Vila Esperança e a aposentada de 82 anos residente no Jardim Paulista reclamaram pela falta de paciência dos motoristas com os idosos.

A auxiliar de limpeza, de 21 anos, residente na Vila Liberdade reclamou da velocidade com que os motoristas dirigem os ônibus, de acordo com a passageira, quando é necessário utilizar ônibus com sua filha recém-nascida no colo, teme que ocorra algum acidente, já que os funcionários da empresa não esperam sua acomodação dentro do ônibus.

A dona de casa, de 38 anos, residente no Parque Alexandrina, mostrou-se insatisfeita com a forma como os cobradores auxiliam na entrada dos cadeirantes dentro do ônibus, pois de acordo com ela eles, os funcionários não possuem preparo necessário e muitas vezes não conseguem operar de forma satisfatória o controle da rampa de acesso para os cadeirantes.

Alguns passageiros como no caso do vigilante de 40 anos, residente no Ana Jacinta, se mostram descontentes com o excesso de velocidade, atingidos em compensação aos atrasos dos ônibus. Já a monitora de violino de 19 anos mostrou-se descontente com a falta de cordialidade dos funcionários do transporte público coletivo.

4.3.11 Considerações finais do capítulo IV

Como visto no decorrer da dissertação e em especial neste último capítulo, o transporte público coletivo possui influência direta sobre a acessibilidade, já que a forma

como está organizado pode contribuir ou não com a facilidade de alcançar os destinos desejados por parte de seus passageiros, ou seja, pode contribuir com a melhora ou não no nível de acessibilidade.

A oposição entre o transporte individual e o transporte público coletivo, bem como a escolha por um desses modais está atrelada basicamente à flexibilidade que proporcionam, tendo sempre como norteador, a opção de escolha do indivíduo que segue como critério predominante a renda. Assim, os que utilizam o transporte público coletivo são os que possuem menor renda, já que o deslocamento feito por ônibus é menos flexível e inclui alguns problemas enfrentados pelos passageiros no que tange ao deslocamento.

Dentre os principais desafios encontrados no transporte público coletivo de Presidente Prudente estão: Má distribuição dos pontos de ônibus; Inexistência de ponto de ônibus; Longo tempo de espera entre um ônibus e outro; Trajetos longos; Lotação; Má conservação dos ônibus; Alto custo da passagem; Dificuldades na integração; Falta de informação; e Condução dos Veículos e padrão de Conforto. Todos esses problemas têm impactos significativos na acessibilidade, tornando o transporte público coletivo menos eficiente.

Os problemas poderiam ser minimizados através das decisões políticas referentes à gestão municipal dos transportes, com intervenção na forma de organização deste modal, a fim de realizar de fato as obrigações referentes ao poder público expressas no Plano Diretor acerca dos transportes (como apresentado do capítulo 2).

A má distribuição do sistema viário, os problemas relacionados ao transporte público coletivo e as decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano que não priorizam a equidade na distribuição dos meios de consumo coletivos prejudicam os que possuem menor renda, que correspondem, em sua maioria, àqueles que utilizam exclusivamente o transporte público coletivo em Presidente Prudente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer da dissertação apresentamos elementos para compreender melhor a relação entre planejamento urbano e de transportes, transporte público coletivo, mobilidade e acessibilidade como elementos importantes que influenciam diretamente no consumo e na produção do espaço, tendo em contrapartida, impactos diretos no cotidiano dos citadinos.

Utilizando como recurso os conceitos apresentados por Marx (1987) – produção, distribuição, troca e consumo – foi possível compreender o papel da acessibilidade e das decisões tomadas através do planejamento urbano na produção e no consumo do espaço. A distribuição seguindo a lógica de produção capitalista (caracterizada por ser desigual) faz da acessibilidade um direito seletivo e uma vantagem locacional, e da falta de equidade na distribuição dos meios de consumo coletivos (LOJKINE, 1997), o motor da "valorização" imobiliária. Por outro lado, os bairros populares e conjuntos habitacionais da cidade enfrentam dificuldades no acesso aos destinos desejados.

O transporte público coletivo aparece neste contexto como um serviço capaz de redistribuir o acesso aos equipamentos coletivos, infraestruturas e serviços urbanos, que por ser responsável pelo deslocamento dos citadinos também interfere na participação dos mesmos no consumo e na produção do espaço, permitindo-lhes acesso aos demais bairros da cidade, mediando ainda os sistemas de produção e reprodução (VASCONCELLOS, 2001). Entretanto, a falta de equidade na distribuição das linhas de ônibus e problemas relativos ao funcionamento do transporte público coletivo faz com que as trocas no espaço se deem de forma desigual, interferindo no cotidiano dos citadinos, que por usufruírem de forma desigual do espaço, desempenham papéis diferenciados na produção do mesmo.

A atuação dos agentes produtores do espaço se distingue de acordo com o grau de influência e a capacidade de estabelecer alianças com outros agentes. No caso dos agentes ligados ao mercado imobiliário tal influência sobre os representantes do poder público é decisiva, tendo em vista que os recursos e investimentos feitos pelo Estado poderão estar atrelados diretamente a esses interesses. Desta relação de influência surgem grandes terrenos vazios entre os bairros da cidade, além da falta de equidade na implantação dos meios de consumo coletivos a partir de padrões de localização diferenciados para suprir demandas específicas, tendo em vista as necessidades de produção criadas.

Assim, o consumo do espaço acaba sendo cada vez mais seletivo, seguindo como critério principal a renda do indivíduo. O consumo do espaço, portanto, apresenta-se em níveis diferentes, os quais proporcionam ao consumidor ter acesso à objetos nele fixados de acordo com o padrão de renda que possui.

O consumo do espaço se aplica também a maneira de deslocamento do indivíduo pelo espaço, sendo que de acordo com o modal de transporte que ele utiliza, o nível de acessibilidade pode ser maior ou menor em relação aos passageiros de outros modais. Nesse sentido, como ressaltamos ao longo da dissertação, os passageiros do transporte individual possuem maior nível de acessibilidade, já que tem a possibilidade de desempenhar maior número de papéis e atividades (VASCONCELLOS, 2001) se comparados aos passageiros do transporte público coletivo, sobretudo pela flexibilidade que o transporte individual possui.

O consumo do espaço altera as relações sociais e o cotidiano dos citadinos está relacionado ao estabelecimento dos fluxos e com as interações espaciais que modificam o espaço (COCCO, 2011), sua produção e por sua vez seu consumo. Ao consumir se produz e ao produzir espaço também se consume, por isso, apesar do espaço ser alterado pelo consumo e ser produzido pelas relações, ele – o espaço – também influencia e produz essas relações, ao passo que as formas (enquanto heranças no espaço de ações e objetos estabelecidos por agentes e iniciativas ocorridas em tempos diferentes, direcionam a necessidade e a forma de consumo e da produção).

A relação produção-consumo se firma na distribuição e nas trocas, que estabelecem a intensidade e a maneira como os agentes produzirão e consumirão o espaço. A distribuição dos meios de consumo coletivos interfere diretamente na justiça social e na acessibilidade, que através do planejamento de transportes pode ser redistribuída pela organização do transporte público coletivo. Mas isso, muitas vezes não acontece, porque não depende apenas das decisões tomadas no presente porque a influência das decisões do passado está impressa na paisagem e são determinantes para o presente, condicionando as decisões a serem tomadas no futuro.

Assim, para compreender melhor a lógica de distribuição e trocas na cidade é preciso remeter a sua formação socioespacial. No caso de Presidente Prudente é possível identificar ao longo da história da cidade como o padrão de distribuição foi sendo estabelecido ao longo do tempo. As decisões do poder público em localizar os bairros cuja população possui menor renda, distantes da área edificada da cidade, provocou uma série de consequências para os citadinos em decorrência dos padrões de localização do nível de acessibilidade de cada bairro da cidade.

Não somente a localização dos bairros e dos equipamentos coletivos explica a dificuldade no acesso a eles, como também a própria distribuição e organização do sistema viário que permite com que o acesso aos equipamentos seja facilitado através de vias em boas condições de uso, interligações, rodovias, avenidas etc. Nos bairros mais afastados da área central de Presidente Prudente e que se encontram no limite do perímetro urbano, a presença

de vias que interligam esses bairros a outros bairros da cidade são menores, o que dificulta até mesmo o funcionamento do transporte público coletivo, visto que o traçado estreito de algumas vias dificulta a passagem do mesmo na realização do trajeto, tornando-o ainda mais lento.

Dentre os principais problemas enfrentados pelos passageiros do transporte público coletivo, citamos: Má distribuição dos pontos de ônibus; Inexistência de ponto de ônibus; Longo tempo de espera entre um ônibus e outro; Trajetos longos; Lotação; Má conservação dos ônibus; Custo da passagem; Dificuldades na integração; Falta de informação; e Condução dos veículos e padrão de conforto.

Esses problemas tornam o deslocamento via transporte público coletivo limitado e inflexível, por isso a maior parte dos passageiros desse modal em Presidente Prudente, o utiliza prioritariamente para realizar o trajeto casa-trabalho-casa como apresentado na pesquisa realizada, além disso, 77% dos passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente utilizam o ônibus como único modal de transporte, dependendo assim, exclusivamente dele.

Para essa população (população que possui menor renda), a localização distante de suas moradias, a falta de equidade na distribuição dos equipamentos coletivos e os problemas relacionados ao transporte público coletivo impedem a participação mais intensa na produção do espaço urbano e no consumo do mesmo, já que ao se deslocarem pelo espaço ficam limitados a barreiras que as decisões tomadas no passado estabeleceram no espaço. Tais barreiras, como a falta de equidade na distribuição do sistema viário, criam novas necessidades de acessibilidade e demandam decisões e escolhas, bem como investimentos a serem feitos pelo poder público. Neste contexto, ao avaliar o transporte público coletivo de Presidente Prudente, a maior parte dos entrevistados mostraram-se descontentes com diversos quesitos do mesmo, ao demonstrarem insatisfação quando responderam os questionários e ao participarem das entrevistas, os passageiros especificaram os principais problemas que justificam os níveis de acessibilidade dos passageiros do transporte público coletivo.

O poder público como principal responsável na elaboração do planejamento urbano (bem como das leis que dele fazem parte) tem a possibilidade de minimizar, através dessas leis, as desigualdades presentes no espaço. Nesse sentido, o Plano Diretor como a principal lei no âmbito municipal desempenha papel fundamental tanto no que se refere à política urbana como no que tange à política de transporte. A Lei Complementar n. 151/2008 que dispõe sobre o Plano Diretor de Presidente Prudente apresenta algumas contradições e demonstra a influência dos interesses da iniciativa privada sobre o poder público, bem como apresenta poucas especificações a respeito de importantes assuntos, dentre eles a responsabilidade do

poder público sobre a política de transportes em Presidente Prudente.

É importante observar que o poder público de Presidente Prudente, no que tange a política de transportes pouco dialoga com o Ministério das Cidades, deixando de obter recursos para melhoria do transporte público coletivo. Nesse sentido, é preciso ressaltar que a dimensão política é fundamental para análise da mobilidade e acessibilidade. Portanto, apesar de haver caminhos possíveis de melhoria do transporte público coletivo é preciso considerar que elas só ocorrerão se houver "disposição" política.

Dentre os caminhos possíveis para a melhoria do transporte público coletivo em Presidente Prudente apontamos:

- Revisão na distribuição e sinalização dos pontos de ônibus, além de adaptação dos pontos existentes para atender aos indivíduos com restrição de mobilidade;
- Diminuição do tempo de espera nos pontos de ônibus com a adição de novos veículos por linha, diminuindo assim o intervalo entre os ônibus;
- Adaptação dos terminais existentes a fim de transformá-los em terminais de integração, e assim, atender aos passageiros que pagam a tarifa em dinheiro;
- Revisão das linhas de ônibus que possuem longos trajetos e que não atendem as necessidades de deslocamento dos passageiros;
- Renovação progressiva da frota com melhoria no padrão de conforto, sobretudo no que se refere à ventilação dos veículos;
- Aumento do número de veículos por linha em horários de pico, devido o aumento do número de passageiros;
- Ampliação do horário para uso do passe de estudante;
- Divulgação de horários, rotas do transporte público coletivo e outras informações relevantes nos pontos de ônibus, on-line, através de panfletos, cartazes, e de serviço de informação por telefone gratuito;
- Treinamento e capacitação dos profissionais que trabalham nas empresas operadoras do serviço;
- Atuação de cobradores nos ônibus a fim de não sobrecarregar os motoristas no trabalho, que além de dirigir, em algumas linhas também ficam encarregados da cobrança da tarifa;
- Maior proximidade com o Ministério das Cidades para obtenção de recursos a fim de ampliar e melhorar as infraestruturas voltadas ao transporte público coletivo;
- Elaboração do "Plano da Mobilidade Urbana" para detalhar as determinações relacionadas ao transporte público coletivo.

A falta de conexão entre o planejamento urbano e o planejamento de transporte (além da dimensão política) é um dos principais obstáculos para colocar em prática novas possibilidades para a melhoria do transporte público coletivo. Se planejamento urbano e planejamento de transportes não forem vistos como integrados e necessários, mesmo com esforços de um dos lados, ainda assim as decisões serão meramente paliativas, sem ter um resultado definitivo na realidade.

Para que as desigualdades na cidade tenham a expectativa de minimização é necessário que o planejamento urbano e de transportes, a mobilidade, acessibilidade, e o transporte público coletivo, sejam vistos tanto nos estudos geográficos como pela administração municipal como elementos importantes para compreender de que maneira o espaço influencia nas relações sociais e como as diferenças presentes nessas relações podem ser alteradas visando a justiça social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista**. Presidente Prudente: faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

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

AZEVEDO, Abílio Moacir de. **Territorialidade e plano diretor em São José do Rio Preto.** 2004. 275 f. Tese (Doutorado em geografia). Instituto de geociências e ciências exatas: Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

BOSCARIOL, R. A. **Os agentes estatais na produção do espaço urbano em cidades no interior paulista: Marília, Presidente Prudente, Araçatuba e São José do Rio Preto.** 2011. 294 f. Dissertação (mestrado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos. A produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume, 2007, p. 21-86.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Decreto nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. In: Disponível em: <http://www.estatutodacidade.org.br/>. Acesso em: 20 nov. 2011.

BRASIL. Instituo Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Cidades.** Brasília. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. Acesso em: 30 jul. 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Programa Brasileiro de acessibilidade urbana. Carderno 3: Implementação do Decreto nº 5.296/04 para construção da cidade acessível.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Programa Brasileiro de acessibilidade urbana. Caderno 4: Implementação de políticas municipais de acessibilidade.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2006.

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.

BRASIL. **Ministério das Cidades.** Brasília. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/>. Acesso em : 15 jun. 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.

CALIXTO, M. J. M. S. O papel exercido pelo poder publico local no processo de produção seletiva de um novo padrão ocupacional. In: SPOSITO, M. E. B. (cood.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente: [s.n], 2001, p. 139 – 156.

CAMAGNI. R. **Economía urbana.** Barcelona: Antoni Bosch, 2005, p. 21-162.

CARDOSO, Leandro. **Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas relações, velhos desafios.** In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2007, Florianópolis. Anais... Florianópolis: Ufsc, 2007. p. 1-20.

CHEPTULIN, Alexander. **A dialética materialista: leis e categorias da dialética.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

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.

COCCO, R. G.; SILVEIRA, M. R. Transporte público coletivo: acessibilidade e crise nas cidades do interior paulista. In: SILVEIRA, M. R. (coord). **Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas.** 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2011, p. 553-579.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** 4 ed. São Paulo: Ática, 2005.

DAROS, Eduardo José. **Os transportes e a vida nas cidades**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 6, n. 23, p. 45-58, março de 1984.

DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano.** Curitiba: IBPEX, 2007.

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.

FARRET, R. L. **Impactos sobre a estrutura urbana das intervenções no sistema de transporte**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 7, n. 26, p. 21-34, dezembro de 1984.

FERNANDES, F. S. **Impactos do reescalonamento dos horários de trabalho no transporte urbano**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 9, n. 34, p. 65-83, dezembro de 1986.

FERNANDES, Silvia A. de S. Políticas habitacionais em Presidente Prudente. In: SPOSITO, M. E. B. (coord.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: [s.n], 2001, p. 89 – 108.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. **O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, grande São Paulo.** 2005. 371 f. Tese (doutorado em Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas: Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **The limits to capital**. Oxford: B. Blackwell, 1984.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2006.

ITO, Claudemira Azevedo; BELTRÃO, Leila Maria Vasquez. **O uso residencial do solo em Presidente Prudente: exemplos de ocupação regularizada, não regularizada e**

clandestina. 1987. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

JORDÃO, E. R. **A política de desfavelamento no município de Presidente Prudente - SP**. 1996. 45 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

KOSIK, K. **Dialética do concreto.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOBODA, Carlos Roberto. **Práticas sócio-espaciais e espaços públicos em Guarapuava – PR.** 2008. 338 f. Tese (doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana.** 2. ed. Tradução de Estrela dos S. Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARISCO, L. M. de O. **Contribuições ao estudo do planejamento municipal no Brasil: o plano diretor de desenvolvimento integrado de Presidente Prudente (SP).** 1969. 276 f. Dissertação (mestrado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MARISCO, L. M. de O. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do município de Presidente Prudente. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (coord.) **Textos e contextos para a leitura de uma cidade média.** Presidente Prudente: [s.n.], 2001, p. 275-292.

MARISCO, L. M. de O. **A norma e o fato: abordagem analítica da segregação sócio-espacial e exclusão social a partir dos instrumentos urbanísticos.** 2003. 212 f. Tese (doutorado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos e outros textos escolhidos.** 4. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

MELLO, José Carlos. **Planejamento dos transportes.** Rio de Janeiro: Campus, 1981.

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

MIÑO, O. A. S. **A segregação sócioespacial em Presidente Prudente: análise dos condomínios horizontais.** 1999. 213 f. Dissertação (mestrado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PASCHETTO, A.; DONNA BIANCO, P. A.; GENTILE, P. L. **Critérios de escolha do modo de transporte segundo o planejamento urbano e as condições de operação**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo: ANTP, ano 6, n. 23, p. 9-120, março de 1984.

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.

PEREIRA, S. R. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade.** 2006. 323 f. Tese (doutorado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PEREIRA, S. R. **Direito à cidade?** In: 12º Encuentro de Geografos da America Latina, 2009, Montevidéo. Anais... Montevideo-Uruguay : Universidad de la Republica, 2009, p.1-20.

PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. **Pluralidad de métodos y renovación conceptual en la geografía de los transportes del siglo XXI**. Revista Eletrónica de Geografía y ciencias sociales, v. 7, n. 139, p. 1-22, abril de 2003.

PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. **Geografía de los transportes.** Universitat de les Illes Balears, 2004.

PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. La geografia del transporte em La encrucijada de varias ciencias sociales: algunas posibilidades de renovación. In: SILVEIRA, M. R. (coord). **Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas.** 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2011, p. 93-146.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Plano Diretor.** Lei Complementar nº 151/2008. Presidente Prudente, 2008.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Direito à e o estatuto da cidade**. Cidades: Revista científica/Grupo de estudos urbanos. Presidente Prudente, v. 2, n. 3, p. 85-110, 2005.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: Críticas e alternativas.** 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica.** 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008 b.

SANTOS, M. B. dos. Um novo perfil empresarial. In: **Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes urbanos: Os desafios da Nova Mobilidade Urbana**. Brasília: NTU: 2010, p. 6-9.

SÃO PAULO. **Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE).** Informações dos municípios paulistas. São Paulo. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/imp/index.php>. Acesso em: 7 mar. 2011.

SILVEIRA, M. R. (coord). **Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas.** 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2011.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e do transporte coletivo: o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos – SP.** 2003. 134 f. Dissertação (mestrado em engenharia civil). Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo: Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

SOUSA, Silvia A. de. **Políticas de Estado e a questão da moradia em Presidente Prudente.** 1992. 79 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais.** São Paulo: Unesp, 2004.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora. Reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão nas cidades.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e á gestão urbanos.** 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

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.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana.** 1983. 230 f. Dissertação (mestrado em geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas: Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

TOPALOV, Christian. **La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis.** México: Edicol, 1979.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte público urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas.** 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

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

VILLAÇA, Flávio. **Plano Diretor: modernismo x pós-modernismo?** São Paulo: FAU/USP, 1993.

VILLAÇA, F. Dilemas do plano diretor. In: O **município no século XXI: cenários e perspectivas.** ed. especial. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima — Cepam, 1998.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (orgs). **O processo de urbanização no Brasil.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 169 – 243.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: Lincoln Institute, 2001.

ANEXOS

Entrevista na Secretaria de Planejamento de Presidente Prudente.

Data: 02 de agosto de 2011
Entrevistado: Laércio Alcântara (Secretário de Planejamento).

1. Fale um pouco sobre o planejamento na cidade no que se refere à formulação das leis, principalmente o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo.
2. Qual tem sido atualmente a prioridade na elaboração da política urbana na cidade?
3. Tendo em vista os diferentes interesses existentes na cidade, quais os maiores desafios em transformar os projetos da prefeitura referentes ao planejamento urbano em prática? Como têm sido administrado os diferentes interesses existentes na cidade?
4. O Plano Diretor de 2008 possui treze páginas, o senhor considera este fator um obstáculo para alcance das leis e dos objetivos previstos na lei ou um fator favorável?
5. O art. 6º do Plano Diretor traz os objetivos das leis complementares, dentre eles está prevista X - estimular a produção imobiliária, favorecendo a provisão de espaços adequados e criando condições de bom atendimento do mercado, gostaria que o senhor falasse um pouco mais sobre isso.
6. Ainda sobre o inciso X do art. 6º, o senhor não acredita que esse objetivo poderia ser visto com uma contradição em relação aos demais porque devido à especulação e a comercialização de terras seria necessário, por exemplo, locação de infraestruturas para áreas não edificadas e permanências de vazios urbanos. E isso poderia ir contra outros objetivos dentre eles o inciso XI - evitar a dispersão de ocupação do território.
7. Como é feita (porcentagem) dos investimentos direcionados para a secretaria do planejamento?
8. Como é feita a escolha da localização dos equipamentos coletivos (escolas, hospitais, áreas de lazer etc)?
9. Os maiores investimentos feitos hoje na cidade estão sendo realizados nas zonas oeste e leste (parque da juventude e longevidade, interligação da vila verinha e iti à Av Tancredo Neves, obras no balneário da Amizade e outras). Nos projetos da prefeitura existem também Plano para a construção de grandes obras e a implantação de equipamentos importantes nas zonas sul e norte também?
10. Quais os projetos futuros relacionados ao planejamento urbano na cidade?
11. Qual o nível de articulação entre política urbana e política de transporte? Existe um bom diálogo entre as duas secretarias?

12. Existe algum investimento atual na cidade que está sendo feito em conjunto? Secretaria de transportes e de planejamento urbano, qual?
13. Como é feita a partilha dos investimentos entre as secretarias?
14. Os grandes conjuntos habitacionais e as casas populares estão construídas nos locais mais afastados do centro da cidade. Como a atual gestão da prefeitura em conjunto com a secretaria de planejamento vê a política habitacional que foi feita anteriormente e qual a preocupação com essa questão na atual gestão?
15. Há previsão de construção de novos conjuntos e casas populares? Se há, qual seria a localização?
16. Há preocupação nos projetos colocados em prática na cidade com a questão da acessibilidade? Entendendo acessibilidade desde aquela relacionada ao acesso dos que tem limitações físicas para alcançar os destinos até os que moram distantes dos principais destinos.

Entrevista na SEMAV – Secretaria Municipal de Assuntos Viários, em Presidente Prudente.

Data: 05 de agosto de 2011
Entrevistada: Lúcia Helena Mendonça (Assistente administrativo do Departamento de engenharia de transportes).

1. Qual o número de linhas?
2. Como é estabelecido o trajeto das linhas?
3. Quando há surgimento de novos bairros e a necessidade de elaboração de outros trajetos, há surgimento de novas linhas ou as linhas atuais são estendidas?
4. Quando foi feita a licitação para as empresas de transporte público coletivo que atuam hoje no município?
5. Qual é a relação entre a SEMAV e as empresas de transporte público coletivo?
6. Como é feita a fiscalização do serviço prestado pelas empresas?
7. As empresas têm respondido satisfatoriamente as exigências da prefeitura?
8. Existem projetos para construção de novos terminais além dos já existentes?
9. Os recursos para investimentos voltados ao transporte público coletivo têm origem municipal, ou estadual e federal também?
10. Qual é o principal problema relacionado à questão do transporte na cidade?

11. Qual é o principal motivo de reclamação da população acerca do transporte público coletivo?

12. Qual é o ponto da cidade que mais recebe fluxos?

13. Há previsão para construção dos corredores exclusivos como mencionado no Plano Diretor?

14. Como funciona a integração na cidade?

15. Como é feito o cálculo de aumento da tarifa?

16. As empresas pediram aumento da tarifa?

17. Na elaboração dos projetos, a SEMAV se preocupa com questões relacionadas à acessibilidade? Eu gostaria que você comentasse sobre isso mencionando desde os ônibus adaptados até a preocupação (se ela existe) em propiciar acesso aos principais equipamentos da cidade, principalmente os relacionados ao lazer e cultura, como a Cidade da Criança e o Centro Cultural Matarazzo.

Questionário aplicado aos passageiros do transporte público coletivo no período de 28 de novembro a 10 de dezembro de 2011.

Qual sua opinião sobre:

Trajeto feito pelos ônibus

( ) bom ( ) regular ( ) ruim

Quantidade de passageiros por ônibus

( ) bom ( ) regular ( ) ruim

Intervalo entre um ônibus e outro

( ) bom ( ) regular ( ) ruim

Preço das passagens

( ) bom ( ) regular ( ) ruim

Estado de conservação dos ônibus

( ) bom ( ) regular ( ) ruim

Utiliza outro tipo de transporte além do ônibus?

( ) sim ( ) não

Qual o motivo da viagem?

( ) Trabalho ( ) Compras e serviço bancário ( ) Estudo ( ) Lazer e cultura

( ) Utilização de serviço médico ( ) Visita a amigos e parentes ( ) Religião

Entrevista feita com passageiros do transporte público coletivo de Presidente Prudente, no período de 4 a 26 de junho de 2012.

Informações gerais

1. Nome
2. Sexo
3. Idade
4. Profissão
5. Escolaridade
6. Bairro em que reside

Sobre sua residência

7. Sua residência é: alugada, própria, cedida, outro
8. Número de cômodos
9. Número de pessoas que moram na residência
10. Renda familiar
11. Quanto tempo aproximadamente você reside no endereço?
12. Qual motivo da escolha do endereço?

Infraestrutura do bairro em que você reside

13. No bairro em que você reside há: iluminação, asfalto, água encanada, coleta de lixo, transporte coletivo, áreas de lazer, posto de saúde/hospital, creche/escola/universidade?
14. Os serviços existentes no seu bairro marcados na pergunta anterior são suficientes? Se não, Por quê?
15. Há algum serviço que não existe no seu bairro, mas que faz falta? Qual?
16. Você ou alguém que mora em sua residência utiliza algum dos serviços oferecidos no seu bairro (escolas, áreas de lazer, postos de saúde, transporte coletivo etc)? Se não, qual o motivo?
17. Você ou alguém de sua família utiliza um serviço em outro bairro da cidade porque há falta dele próximo de sua residência? Qual?

Sobre o tipo de transporte que você utiliza

18. Quais tipos de transporte apresentados você utiliza: transporte coletivo, carro, moto, bicicleta, a pé, outro. Qual?
19. Quanto em média você gasta com transporte coletivo por mês?

Sobre o uso do transporte coletivo

20. Quantas vezes você utiliza o transporte coletivo por semana?
21. Quando você utiliza o ônibus, qual é o tempo médio que você demora entre sair de sua casa, esperar pelo ônibus, pegar o ônibus, e chegar até o local de destino?
22. Desse tempo, quanto você gasta apenas dentro do ônibus?
23. Quais linhas de ônibus você utiliza?
24. Você faz integração? Entre quais linhas?
25. Você utiliza o transporte coletivo para quais atividades? (trabalhar, participar de culto religioso, participar de atividades de lazer e cultura, estudar, fazer compras e ir ao banco, visitar amigos e parentes, ir ao médico).
26. Você considera fácil chegar aos destinos assinalados acima utilizando o transporte coletivo? Por quê?

Opinião sobre o transporte coletivo de Presidente Prudente

27. Na sua opinião, quais os principais problemas do transporte coletivo em Presidente Prudente?
28. O que você acha sobre o trajeto feito pelos ônibus? Escolha entre ruim, regular, bom
29. O que você acha sobre a quantidade de passageiros por ônibus? Escolha entre ruim, regular, bom
30. O que você acha entre o intervalo entre um ônibus e outro? Escolha entre ruim, regular, bom
31. O que você acha do preço das passagens? Escolha entre ruim, regular, bom
32. O que você acha do estado de conservação dos ônibus? Escolha entre ruim, regular, bom

Somente se utiliza carro

33. O carro que você utiliza é próprio?
34. É o único carro existente na moradia? Se a resposta for não, qual a quantidade?
35. Quantas pessoas de sua residência utilizam o veículo?
36. O veículo é financiado?
37. È um carro popular?

38. Informe o ano do veículo.
39. Há quanto tempo você utiliza o carro como meio de transporte?
40. Quantas vezes você utiliza o carro por semana?
41. Você utiliza o carro para quais atividades? (trabalhar, participar de culto religioso, participar de atividades de lazer e cultura, estudar, fazer compras e ir ao banco, visitar amigos e parentes, ir ao médico).
42. Você considera fácil chegar aos destinos assinalados acima utilizando o carro? Por quê?

Somente se utiliza moto

43. A moto que você utiliza é própria?
44. É a única moto existente na moradia? Se a resposta for não, qual a quantidade?
45. Quantas pessoas de sua residência utilizam o veículo?
46. É financiada?
47. Informe o modelo e ano do veículo.
48. Há quanto tempo você utiliza a moto como meio de transporte?
49. Quantas vezes você utiliza a moto por semana?
50. Você utiliza a moto para quais atividades? (trabalhar, participar de culto religioso, participar de atividades de lazer e cultura, estudar, fazer compras e ir ao banco, visitar amigos e parentes, ir ao médico).
51. Você considera fácil chegar aos destinos assinalados acima utilizando a moto?Por quê?

Sobre os deslocamentos pela cidade

52. Em que bairro você trabalha?
53. Em que bairro você estuda?
54. Em que bairro você vai para ter acesso ao serviço médico?
55. Em que bairro você vai para participar de culto religioso?
56. Em que bairro você vai para fazer comprar ou ir ao banco?
57. Em que bairro você vai para participar de atividades de lazer e cultura?
58. Em que bairro você vai para visitar amigos e parentes?
59. Você encontra alguma dificuldade para chegar nesses locais?