



**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO
TOCANTINS**

CAMPUS PALMAS

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA

OSEANE ALMEIDA GALVÃO

**O TRANSPORTE PÚBLICO EM PALMAS-TO: uma análise da política pública
sobre acessibilidade e mobilidade urbana**

**PALMAS – TO
2019**

OSEANE ALMEIDA GALVÃO

**O TRANSPORTE PÚBLICO EM PALMAS-TO: uma análise da política pública
sobre acessibilidade e mobilidade urbana**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Coordenação do Curso
Superior de Tecnologia em Gestão
Pública do Instituto Federal do
Tocantins – *Campus* Palmas, como
exigência à obtenção do grau de
Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientador: Prof.^aMa. Gislene Magali da
Silva

**PALMAS – TO
2019**

Galvão, OseaneAlmeida

O transporte público em Palmas-TO: uma análise da política sobre a acessibilidade e mobilidade urbana /Oseane Almeida Galvão - Palmas, TO, 2019. 53f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública) - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins, Campus Palmas, 2019.

Orientadora: Gislene Magali da Silva

1. Transporte. 2. Acessibilidade. 3. Mobilidade. 4. Políticas Públicas.

OSEANE ALMEIDA GALVÃO

**O TRANSPORTE PÚBLICO EM PALMAS-TO: uma análise da política pública
sobre acessibilidade e mobilidade urbana**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Coordenação do Curso
Superior de Tecnologia em Gestão
Pública do Instituto Federal do
Tocantins – Campus Palmas, como
exigência à obtenção do grau
Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientadora: Prof^ª. Ma. Gislene Magali
da Silva

Aprovado em ____/____/____

BANCA AVALIADORA

Prof^ª. Me. Gislene Magali da Silva
IFTO - Campus Palmas

Prof. Esp. Luiz Antonio Lopes Toledo
IFTO - Campus Palmas

Prof. Me. Robleik Barbosa
IFTO – Palmas

AGRADECIMENTOS

Agradeço, sobretudo, a Deus, a minha Família aos meus colegas e amigos por esta etapa de minha vida.

A conclusão deste trabalho foi possível, tão somente, pela valiosa cooperação e apoio da minha orientadora Prof^a. Me. Gislene Magali da Silva, que me recebeu nessa jornada com paciência, auxílio e confiança.

Pela inspiração e pelo incentivo à pesquisa, pela disponibilidade de tempo e pela dedicação por meio de suas revisões e ponderações fundamentais para vencer este desafio, a minha gratidão e carinho.

Ao colega e grande amigo, Damião Constantino dos Santos, meu agradecimento especial.

Ao meu esposo, pela paciência e incentivo no decorrer do curso.

Aos meus professores que ao longo de todo o curso de Gestão Pública, contribuíram direta e indiretamente para o meu aprendizado.

Aos meus amigos, colegas e incentivadores do Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Tocantins - Campus Palmas, pelo incentivo constante a concluir esse curso.

*Nas grandes batalhas da vida, o primeiro passo para a vitória é o desejo de
vencer.*

Mahatma Gandhi

RESUMO

O presente estudo teve como objetivo compreender o transporte público no que se refere à acessibilidade - que é a capacidade do indivíduo se movimentar, locomover, atingir um destino almejado, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios (Brasil 2007) e mobilidade urbana – que compreende a facilidade de locomoção de pessoas e bens dentro de um espaço urbano. Diante disso foi feito um levantamento através de pesquisa exploratória realizada na Estação Apinajé em três períodos distintos num intervalo de sessenta minutos em horários de maior concentração de pessoas, e de pesquisa bibliográfica por meio de artigos científicos, órgãos Governamentais, leis Federais e Municipais. O levantamento dos dados foi realizado por meio de um questionário onde foram utilizados gráficos para melhor quantificação dos resultados. Os resultados obtidos nessa pesquisa demonstram a insatisfação dos usuários, que na sua maioria são estudantes, relativo à acessibilidade. O que não exime os gestores de um olhar especial para a mobilidade dos usuários do transporte coletivo de Palmas. Também foi constada a necessidade de ações efetivas por parte do Conselho Municipal de Acessibilidade Mobilidade Trânsito e Transporte (CMAMTT) no município, em vigor desde 2017, para reforçar as políticas públicas existentes a fim de melhorar o serviço público no setor de transporte urbano e coletivo.

Palavras-chave: Transporte. Acessibilidade. Mobilidade. Políticas Públicas.

ABSTRACT

The present study aimed to understand public transport with regard to accessibility - which is the individual's ability to move, move around, reach a desired destination, that is, perform any movement or displacement by their own means (Brazil 2007) - and urban mobility - which comprises the ease of movement of people and goods within an urban space. Thus, a survey was made through exploratory research conducted at Apinajé Station in three distinct periods within a period of sixty minutes at times of greater concentration of people, and bibliographic research through scientific articles, Government agencies, Federal and Municipal laws. Data collection was performed through a questionnaire where graphs were used to better quantify the results. The results obtained in this research demonstrated the dissatisfaction of users, who are mostly students, regarding accessibility. This does not exempt managers from taking a special look at the mobility of users of public transport in Palmas. It was also noted the need for effective actions by the Municipal Council for Accessibility, Mobility, Transit and Transport (CMAMTT) in the municipality, in force since 2017, to reinforce existing public policies in order to improve public service in the urban and public transport sector.

Keywords: Transportation. Accessibility. Mobility. Public Policy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Estação Apinajé	31
Figura 2 - Transporte Coletivo de Palmas	31
Figura 3– Formas de acesso dos cadeirantes ao ônibus	41
Figura 4– Espaço de ocupação pelo comércio.....	42
Figura 5– Espaço de ocupação pelo comércio ambulante	43

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Gênero dos usuários do transporte urbano	32
Gráfico 2- Idade dos usuários do transporte público	33
Gráfico 3- Escolaridade dos usuários do transporte público	33
Gráfico 4– Tempo de espera dos usuários	34
Gráfico 5– Utilização de aplicativos.....	35
Gráfico 6 – Quantidade de veículos em horário de grande demanda	36
Gráfico 7– Transporte oferecido com qualidade e segurança	37
Gráfico 8 – Sinalização comodidade e localização da estação Apinajé.....	37
Gráfico 9 – Insatisfação dos usuários em relação aos ônibus.....	38
Gráfico 10 – Valor cobrado pela passagem.....	39
Gráfico 11 – Segurança na condução do motorista.....	39
Gráfico 12 – Ônibus específico para atender mulheres, idosos, gestantes e deficientes. .	40

LISTA DE SIGLAS

CF	Constituição Federal
CMAMTT	Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte
CTB	Código de Transito Brasileiro
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEC	Instituto Brasileiro em Defesa do Consumidor
ONU	Organização das Nações Unidas
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
SETURB	Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Palmas
SESMU	Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana
SIMON	Secretaria Nacional de Transporte Público e Mobilidade Urbana

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 JUSTIFICATIVA	15
3 REFERENCIAL TEÓRICO	16
3.1 Trânsito	16
3.2 Acessibilidade	17
3.3 Mobilidade Urbana	20
3.4 Conceito de Políticas Públicas	21
3.5 Estatuto das cidades	23
3.6 Plano de mobilidade urbana (PLANMOB)	25
3.7 As políticas públicas de transporte público em Palmas.....	27
4 METODOLOGIA.....	29
4.1 Característica da Pesquisa.....	29
4.2 Instrumento de Coleta de dados	30
4.3 Local de Realização da Pesquisa	31
5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	32
CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
REFERÊNCIAS.....	46
APÊNDICE	48
ANEXOS	51

1 INTRODUÇÃO

De acordo com Organização das Nações Unidas (ONU) cerca de 9,7 bilhões de pessoas no mundo em 2050 vão viver em áreas urbanas, cerca de 68%. No Brasil essa estimativa é ainda maior 84,4% já vivem em cidades, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por esse motivo é de fundamental importância a pesquisa sobre acessibilidade e mobilidade do transporte coletivo para entender o deslocamento de veículos e pessoas dentro do espaço urbano.

Pode se afirmar que, devido à necessidade de um transporte público de qualidade, seja na acessibilidade ou na mobilidade, é imprescindível a colaboração tanto do poder público quanto da iniciativa privada, com políticas que atendam a população promovendo segurança e facilidades para os usuários, e neste caso para atender a população da cidade de Palmas- Tocantins.

Acessibilidade tem como fundamento a capacidade do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino almejado, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise de aparelhos específicos (Brasil 2007, b).

Palmas a capital do estado do Tocantins, foi planejada e projetada e tem sido reconhecida em âmbito nacional como a característica de melhor qualidade de vida entre as capitais e municípios do norte brasileiro. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE 2017) sua população é de 299,127 mil habitantes. Neste sentido, para reforçar as políticas públicas no município de Palmas, em 2017 entrou em vigor a Lei n. 2.332 que cria o Conselho Municipal de Acessibilidade Mobilidade Trânsito e Transporte (CMAMTT) no município.

Diante do exposto, este trabalho de conclusão tem como objetivo geral; entender o transporte público de Palmas nas questões que envolve acessibilidade e mobilidade e como objetivos específicos; entender os desafios enfrentados pelos usuários do transporte público, quanto a acessibilidade e mobilidade na estação Apinajé, relatar o papel do Conselho criado através da Lei Municipal criado

2.332/2017 e identificar como o setor de transporte urbano coletivo tem atendido a política pública de acessibilidade e mobilidade.

Para tanto essa pesquisa foi desenvolvida em etapas. A primeira etapa consiste no levantamento da bibliografia e documentação que sustenta as políticas públicas de mobilidade e acessibilidade. A segunda etapa foi utilizada para a pesquisa qualitativa onde teve como público-alvo, os usuários do transporte público, na cidade de Palmas. E o local analisado foi a Estação Apinajé. Como instrumento de pesquisa foi utilizado questionário de pesquisa de satisfação.

Já a terceira etapa consistiu na análise, do transporte público urbano da cidade de Palmas nas questões que envolvem a acessibilidade e mobilidade, a fim de entender os desafios enfrentados pelo usuário, e relatar o papel do Conselho criado através da Lei Municipal em 2013 e alterada pela Lei 2.332 de 17 de julho de 2017, que trata da Política Municipal de acessibilidade, mobilidade, trânsito e transportes, que será demonstrada através representação gráfica e de fotografias.

2 JUSTIFICATIVA

Com o crescimento desordenado das cidades o sistema de transporte público passa por transformações que afetam a mobilidade urbana, o que traz a necessidade de repensar estratégias que possibilitem maior acessibilidade por parte dos usuários.

Este trabalho se justifica por abordar questões sobre acessibilidade e mobilidade do transporte coletivo de Palmas, compreendendo o deslocamento de veículos e pessoas dentro do espaço urbano da mais nova Capital brasileira.

A pesquisa foi realizada na estação Apinajé, com uma amostragem de 120 usuários do transporte público nos três períodos de maior movimentação, através de questionário, posteriormente transformados em gráficos para melhor entendimento quanto à qualidade da acessibilidade do transporte público.

Recentemente, no ano de 2017, em 17 de julho, foi reforçada a necessidade de um conselho através da lei 2.332 onde cria o Conselho Municipal de Acessibilidade Mobilidade Trânsito e Transporte (CMAMTT) no município de Palmas. E, entendendo que já existe a Lei Ordinária Municipal n. 2027 desde o ano 2014 que cria o Fundo Municipal, faz-se necessário entender melhor como esta política está funcionando, onde ela se encontra no ciclo das políticas públicas e quem são seus beneficiados, a proposta é averiguar a aplicação e a efetividade no contexto municipal.

Diante do exposto, para entender melhor como esta política funciona, onde ela se encontra no ciclo das políticas públicas e quem são seus beneficiários, os *policytakers*, este trabalho tem como proposta averiguar a aplicação e a efetividade do transporte público quanto à acessibilidade e mobilidade no contexto municipal buscando responder a seguinte problemática: “Quais são os maiores desafios enfrentados pelos usuários do transporte coletivo de Palmas-TO, no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade?”.

Já para o universo acadêmico este estudo proporcionará ao profissional de Gestão Pública um maior conhecimento acerca de políticas públicas voltadas para benefício dos usuários do transporte público em Palmas.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Trânsito

O trânsito tem mostrado como uma disputa pelo espaço físico pelo acesso aos equipamentos urbanos. É uma negociação permanente, coletiva e conflituosa do espaço, pois no trânsito surgem conflitos de interesse de um grupo social contra outro. Sob o ponto de vista ideológico, a posição que as pessoas se atribuem e ocupam na sociedade vai condicionar sua disputa pelo espaço através da eleição e uso de determinados meios de transporte. Essa disputa pelo espaço gera o conflito físico, acarretando a negociação deste espaço pautada pelo poder real ou imaginário de cada ator social envolvido (VASCONCELOS, 1985).

Trânsito é um conceito que permite definições consensuais. O conceito elaborado por Meirelles e Arrudão (1966, citados por Rozestraten, 1988, p.3) propõe por trânsito “o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, distinto de tráfego, que seria o mesmo trânsito, mas em missão de transporte”.

É considerada outra definição de trânsito como um “conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos” (Vasconcelos, 1985, p.11).

O próprio Rozestraten (1988, p.4) também elabora uma definição considerando-o um “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem, por fim, assegurar a integridade de seus participantes”.

Segundo Rozestraten (2003) há no trânsito três tipos de conflitos básicos tais como o físico que é decorrente da impossibilidade de acomodar, no mesmo espaço, os movimentos das pessoas, o político em que devido à diferenciada posição social das pessoas e interesses variados e conflitantes, resultando em usos diferentes do espaço de circulação e o de movimento onde a movimentação

ocorre em detrimento do ambiente e da qualidade de vida (gera poluição sonora e atmosférica, por exemplo).

No que diz respeito ao trânsito para que haja a realização da sua função eminentemente social, é necessário o atendimento às demandas dos seus participantes, das quais, está a garantia à mobilidade, entendendo que esse conceito pode ser interpretado como “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro” (Tagore&Skidar, 1995, citados por Cardoso, 2008, p.42).

Segundo Cardoso (2008), a desigualdade social pode resultar diversos fatores dentre elas o atendimento do transporte coletivo público à população nas diferentes regiões da cidade. Não há prioridade no transporte público coletivo, pois os que utilizam são tratados com menor apreço, fazendo com que não haja estratégia por parte da União, Estados ou Municípios.

3.2 Acessibilidade

Segundo Vasconcelos (1985, p.26) considera a acessibilidade “a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido”. Para Portugalli a acessibilidade não deve se restringir apenas à “facilidade de cruzar o espaço”, abrangendo também abrangendo a facilidade de chegar aos destinos (PORTUGALLI, 1980, apud VASCONCELOS, 2001).

A acessibilidade trata segundo Cardoso (2008, p.42), da “efetividade do sistema de transporte em conectar localidades separadas”. Para Cardoso (2008), existiriam duas categorias de acessibilidade: a acessibilidade ao sistema de transporte (mede a facilidade de o usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho, etc.). Sendo assim não é suficiente ter condições de fazer uso do sistema (que garante a mobilidade), se não há a possibilidade de acesso ao local de chegada (acessibilidade a destinos) e vice-versa.

Cardoso e Matos (2007) confirmam essa relação ao serem enfáticos na afirmação sobre a acessibilidade urbana em que é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social, ao lado, entre outros, da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas.

De acordo com Brasil (2007, b), acessibilidade tem como fundamento a capacidade do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino almejado, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise de aparelhos específicos. Nesse sentido, a acessibilidade é antes de tudo, uma medida de inclusão social.

A acessibilidade ao sistema de transporte público refere-se à distância que os usuários percorrem caminhando quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino final.

Mas não somente considerando as distâncias percorridas, a acessibilidade de um sistema de transporte público de passageiros pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema, sendo proporcional ao tempo decorrido até o ponto de parada e o tempo de espera pelo veículo.

Assim, para o passageiro, a melhor condição ocorreria quando ele dispusesse de pontos de parada próximos aos locais de origem e destino de seus deslocamentos e também contasse com frequência adequada de serviço (CARDOSO, 2008).

A acessibilidade a destinos é uma forma de superar um obstáculo espacial (que pode ser medido pelo tempo e/ou distância) e que é uma característica inerente a um determinado local. A facilidade dos usuários alcançarem os destinos pretendidos, traduzida pela coincidência dos itinerários dos meios de transporte

público coletivo com os desejos dos usuários, pode ser expressa através de redução do tempo necessário para se efetuarem os deslocamentos através da rede de linhas (CARDOSO, 2008).

A acessibilidade pode ser interpretada, portanto, como uma relação entre pessoas e espaço, e que, independentemente da realização de viagens, mede o potencial ou oportunidade para deslocamentos a atividades selecionadas.

Sendo assim, a acessibilidade estaria diretamente relacionada à qualidade de vida dos cidadãos e traduziria a possibilidade de as pessoas participarem de atividades do seu interesse. Contudo, “nas cidades brasileiras, o direito de circular e a forma com que se dá a circulação são altamente condicionados pelas condições sociais, políticas de seus habitantes” (VASCONCELOS, 1993, apud CARDOSO, 2008, p.58).

Existe uma relação entre a acessibilidade ao sistema de transporte público e as distâncias que os usuários caminham quando utilizam o transporte coletivo, quanto menos o passageiro caminha, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público. Assim, para o passageiro, a melhor condição ocorreria quando ele dispusesse de pontos de parada próximos aos locais de origem e destino de seus deslocamentos e também contasse com frequência adequada de serviço (Cardoso, 2008).

De acordo com Cardoso 2008, a facilidade dos usuários alcançarem os destinos pretendidos, traduzida pela coincidência dos itinerários dos meios de transporte público coletivo com os desejos dos usuários, pode ser expressa através de redução do tempo necessário para se efetuarem os deslocamentos através da rede de linhas.

Pensar qualidade de vida sem pensar em acessibilidade e mobilidade é impossível, pois são elas que garantem à autonomia ao cidadão, são também elas que se tornam presentes no movimento de ir e vir, seja ao deslocar-se para o emprego, seja na busca de uma forma alternativa de entretenimento fora de seu bairro. É indispensável promovê-las com autonomia e segurança, melhorando, conseqüentemente, a qualidade de vida de todos os usuários do espaço urbano e garantindo o exercício de uma real cidadania (Ministérios das Cidades, 2004).

3.3 Mobilidade Urbana

Mobilidade urbana compreende a facilidade de locomoção de pessoas e bens dentro de um espaço urbano, com impactos que comprometem a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade, causando queda na qualidade de vida dos habitantes.

De acordo com Raia Jr (2000) na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço.

O Plano de Mobilidade Urbana - PLANMOB (BRASIL, 2007) demonstra conceitos em relação à mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis, constituindo produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, e contribuam para a inclusão social favorecendo a sustentabilidade ambiental.

Segundo Cardoso (2008) existe uma relação da mobilidade com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano, ainda que não apenas sua efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade de ocorrência dessas. Para Gomide (2006) Compreende a questão da facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, observando a complexidade das atividades econômicas e sociais.

Na visão tradicional, segundo Vasconcelos (2001), a mobilidade é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas. Nesse sentido, as pessoas pobres, idosas ou com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas de renda mais alta ou sem problemas físicos de deslocamento.

A população brasileira vivia há quatro décadas, em sua maioria, nas áreas rurais, existindo pouca demanda por transporte de grande massa no pouco

aglomerado urbanos existentes. Segundo o IBGE, hoje, cerca de 85% da população vive em centros urbanos, sendo que existem 36 cidades com mais de 500 mil habitantes na rede urbana brasileira, além de quarenta regiões metropolitanas estabelecidas, nas quais vivem mais de 80 milhões de brasileiros (cerca de 45% da população).

Entre 1940 e 2010, houve um acréscimo de cerca de 148 milhões de habitantes nas cidades, resultando em um aumento do grau de urbanização de 31,3%, em 1940, para 84,4%, em 2010. Percebe-se, ainda, que, a partir do ano de 1970, o Brasil se tornou um país efetivamente urbano, (IBGE).

Na atualidade os problemas urbanos que são vividos pela população brasileira é resultado do forte e rápido crescimento das cidades, oriundo após o início do processo de industrialização brasileira, sendo que não houve planejamento e investimentos na rede de infraestrutura urbana, os sistemas de transporte urbano é o exemplo claro que há falta de investimento em infraestrutura de transporte de massa e não motorizado.

Com a mecanização dos trabalhos nos campos passando a precisar cada vez menos de mão de obra, como isso a população começou a migrar para as cidades em busca de serviços essenciais, tais como saúde e educação, fazendo com que as cidades tornassem mais adensadas e, com isso, o Brasil passou a ser um país com a maioria da população habitando centros urbanos.

Os ônibus são de fundamental importância na mobilidade urbana, por serem responsáveis por alimentar esses sistemas locomovendo à áreas mais distantes ou até mesmo mais isoladas, seja dos municípios, permitindo a acessibilidade para a população.

3.4 Conceito de Políticas Públicas

Muito se tem discutido, acerca da ineficiência do transporte público, e sobre os impactos causados pela falta de planejamento na área. Diante disso, faz-se necessário conhecer a aplicabilidade das políticas públicas que atendam às necessidades dos usuários.

A Constituição Federal que teve como proposta de emenda a de nº 74 de 2013, na qual determina que “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

A Lei n. 10.098 de Dezembro de 2000 estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

Para atender este regulamento foi implantado a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) pelo Governo Federal sob a Lei 12.587/12 que tem como propósito o estímulo do transporte coletivo público nas cidades brasileiras. A Lei estabelece que o transporte público deva ser oferecido com qualidade e de maneira que garanta a segurança dos usuários. Segundo o artigo 24, § 1º da PNMU todos os municípios com mais de 20 mil habitantes devem criar um Plano de Mobilidade Urbana que garanta os direitos estabelecidos na norma.

Na gestão em nível federal, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (Simon) é responsável por elaborar a Política Nacional de Mobilidade Urbana. As bases da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU abrangem três campos estratégicos de ação para a mobilidade urbana sustentável (Ministério das

Cidades, 2004) – desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental e inclusão social –, fixados por objetivos como:

Sustentabilidade ambiental – uso equânime do espaço urbano, melhoria da qualidade de vida, melhoria da qualidade do ar e a sustentabilidade energética.

Desenvolvimento urbano – integração entre transporte e controle territorial, redução das deseconomias da circulação e a oferta de transporte público eficiente e de qualidade.

Inclusão social – acesso democrático à cidade e ao transporte público, valorização da acessibilidade universal e dos deslocamentos de pedestres e ciclistas.

Visando a melhoria e a fiscalização em relação ao usuário do transporte coletivo existe o Instituto Brasileiro em Defesa do Consumidor (Idec) que é uma associação de consumidores sem fins lucrativos, independente de empresas, partidos ou governos.

O Idec tem como missão orientar, conscientizar, defender a ética na relação de consumo e, sobretudo, lutar pelos direitos de consumidores-cidadãos. O Idec lançou em 2016 a versão final do aplicativo MoveCidade, para a avaliação dos meios de transporte da cidade de São Paulo (SP). O *app* gratuito, disponível para Android, permite que os usuários avaliem e comparem as viagens realizadas nos ônibus municipais, intermunicipais, metrô, CPTM e ciclovias; além das estações de bicicletas compartilhadas. Em Palmas não foi encontrada nenhuma atuação do Idec no que diz respeito a mobilidade urbana.

3.5 Estatuto das cidades

Estatuto das Cidades é a denominação oficial da Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo “Política Urbana” da Constituição Federal, detalhando e desenvolvendo os artigos 182 e 183. Seu objetivo é garantir o direito à cidadania como um dos direitos fundamentais das pessoas, para que todos tenham acesso às oportunidades que a vida urbana oferece. É uma lei que representa a consolidação de conquistas reivindicadas há décadas por vários setores da sociedade, em especial os movimentos sociais.

Por ser uma lei inovadora, o Estatuto das Cidades estabelece que a política urbana deva ser objeto de um planejamento extensivo, envolvendo planos de ordenamento do território integrado entre si, nas escalas nacional, estaduais, regionais, metropolitanas, municipais e intermunicipais. Sendo Específico no âmbito municipal, em que detalha o planejamento municipal, deve envolver o planejamento urbano, ambiental, orçamentário, setorial e o planejamento do desenvolvimento econômico e social, buscando especificar que a gestão orçamentária deve ser feita de forma participativa, aberta a todos os cidadãos.

O principal instrumento instituído pelo Estatuto das Cidades é o Plano Diretor, tem como principal objetivo reunir os demais instrumentos e estabelecer como cada porção do território municipal cumpre sua função social, por ser uma lei municipal deve ser revista pelo menos a cada dez anos e deve expressar a construção de um pacto social, econômico e territorial para o desenvolvimento urbano do município.

O Estatuto das Cidades define quais cidades são obrigadas a elaborar o Plano Diretor, que não deve tratar somente da área urbana, mas da totalidade do território municipal, englobando as áreas rurais, as florestas, as comunidades tradicionais, as áreas de preservação ambiental, os recursos hídricos, enfim, toda a área do município. Certamente, os Planos Diretores diferem de um município para outro, em função de diversos fatores, tais como: da região em que o município se insere, do bioma, da extensão do território e da área urbanizada, da aglomeração urbana da qual eventualmente o município faça parte, do tamanho da população, dos padrões de urbanização, dos aspectos econômicos, dentre outros.

Entretanto, o Estatuto das Cidades não dispõe sobre mobilidade urbana. Estabelece apenas que as cidades com mais de 500 mil habitantes devem elaborar um plano de transporte urbano integrado, compatível com o Plano Diretor nele inserido.

3.6 Plano de mobilidade urbana (PLANMOB)

O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, oferece à sociedade brasileira o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, PlanMob, fundamental para o Estado brasileiro.

Pois, além de instrumentalizar os municípios para que atendam a exigência de elaboração de seus Planos, fornece subsídios para o planejamento da mobilidade urbana em todo o País.

Tem como diretrizes principais:

A integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos.

A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

A integração entre os modos e serviços de transporte urbano.

A mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

A formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi fundamentada no artigo 21, inciso XX, que estabelece como competência privativa da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, e no artigo 182 da Constituição Federal – CF de 1988.

O artigo 182 dispõe que a política urbana é responsabilidade do município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos. A inclusão de um capítulo específico sobre política urbana (arts. 182 e 183 da CF) foi resultado do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, ocorrido na década de 1980.

Em 2001, foi aprovado o Estatuto das Cidades, que estabelece as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana. Entretanto, como o Estatuto das Cidades não dispõe sobre a mobilidade urbana, tornou-se necessário que o

Executivo propusesse a edição de um normativo autônomo, para ampliar o conceito além dos transportes urbanos. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que deve ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades.

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano deve estar inserida num projeto nacional de desenvolvimento econômico e social, integrando por meio de sua transversalidade as políticas setoriais. Políticas territoriais, participação social e destinação de recursos financeiros são de vital importância para combater as disfunções urbanas, externalidades negativas e desigualdades territoriais e sociais existentes no País.

Em 2012 foi publicada a Lei n. 12.587/2012 sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU que traz como objetivo orientar as cidades quanto à integração entre os diferentes meios de transporte e à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município.

A aprovação da Lei consiste, portanto, em um importante marco na gestão das políticas públicas nas cidades brasileiras. Desde então, os municípios possuem segurança jurídica para tomar medidas ou adotar instrumentos de priorização aos modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao individual.

A Lei n. 12.587/2012 possibilita ainda que eventuais ações e investimentos das Prefeituras possam ser contestados, caso eles venham a contrariar as diretrizes fixadas na Lei. Os dispositivos da Lei tornam implícita a necessidade de um Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana, envolvendo todas as esferas de governo, a sociedade civil e as entidades públicas e privadas do setor.

Atualmente, as fontes de recursos para os programas de mobilidade urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana são, basicamente, duas: Recursos Onerosos: Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, por meio do Programa Pró-Transporte e Recursos Não Onerosos: Orçamento Geral

da União – OGU, por meio do Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito, do Ministério das Cidades.

Há ações de implantação, ampliação, modernização e/ ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo-se obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ ou aquisição de veículos, barcas e afins; - ações voltadas à inclusão social, à mobilidade urbana, à acessibilidade e à salubridade; obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à acessibilidade, à utilização e à mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, voltados à prevenção de acidentes.

3.7 As políticas públicas de transporte público em Palmas

A Lei n. 2027, de 3 de fevereiro de 2014 institui o Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte e adota outras providências:

Dar suporte financeiro às políticas públicas municipais de melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana, com o intuito de proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados, da integração entre diversas modalidades de transportes, da educação nos diversos setores; e, Implementar o conceito de Acessibilidade e Mobilidade universal garantindo-a aos idosos, pessoas com deficiências ou restrições.

Em Julho de 2017 foi criado o Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transportes (CMAMTT) através da Lei n. 2.332 de 2017 para tratar dos seguintes assuntos:

Art. 3º Ao CMAMTT compete: I - propor ou sugerir a criação, implantação e execução da Política Municipal de acessibilidade, mobilidade, trânsito e transportes, bem como acompanhar, fiscalizar e avaliar a aplicação desta política, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Política Nacional de Trânsito e demais políticas públicas e legislações em vigor;

V - Emitir resoluções e pareceres sobre as políticas de acessibilidade, mobilidade, trânsito e transportes no Município, de acordo com seus aspectos específicos, observando os parâmetros estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro.

O Conselho (CMAMTT) é composto por 38 membros, com igual número de suplentes, sendo eles, designados por ato do Chefe do Poder Executivo Municipal, escolhidos dentre os indicados pelos órgãos da administração direta e indireta do Município de Palmas, pela Câmara Municipal de Palmas, administração direta e indireta estadual e diversos segmentos da sociedade civil organizada, a titular da Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (Sesmu), Tenente Coronel Welere Barbosa, que pela lei acumula também a presidência do Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transportes.

A Lei n. 1743, de 6 de agosto de 2010 (Alterada pela Lei n. 2.308, de 2 de maio de 2017) no artigo 2º diz que a calçada será construída no modelo ecológico nos locais residenciais e facultativo nos locais comerciais, não constando questões de políticas públicas como acessibilidade e mobilidade para pessoas com necessidades especiais, onde o indivíduo tem dificuldade desde a saída de sua casa até a chegada ao ponto do coletivo.

A Lei n. 2164, de 6 de julho de 2015 dispõe sobre o conselho municipal da pessoa com deficiência, cria o fundo municipal da pessoa com deficiência, e adota outras providências:

Artigo 3º São objetivos do Compede: I - atender aos direitos das pessoas com deficiência por meio da implantação de políticas sociais básicas de acessibilidade, educação, saúde, habitação, assistência social, transporte, esporte, cultura, lazer e profissionalização.

4 METODOLOGIA

De acordo com Marconi e Lakatos (2008), a metodologia nada mais vem a ser que o processo por meio do qual dar-se o planejamento daquilo que irá ser feito. Ou seja, trata-se do conjunto de métodos científicos usados no decorrer das pesquisas, que agem com instrumentos úteis para o alcance dos objetivos, bem como quanto à criação de critérios que dê confiabilidade a informação obtida.

4.1 Característica da Pesquisa

A pesquisa é caracterizada como um estudo de caso, constitui um método qualitativo, que consiste, geralmente, em uma forma de aprofundar uma unidade individual. Ele serve para responder questionamentos quando o pesquisador não tem muito controle sobre o fenômeno estudado.

O estudo de caso contribui para uma melhor compreensão dos fenômenos individuais, os processos organizacionais e políticos da sociedade. É uma ferramenta utilizada para entendermos a forma e os motivos que levaram a determinada decisão. Conforme Yin (2001) o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa que compreende um método que abrange tudo em abordagens específicas de coletas e análise de dados.

O método de pesquisa utilizado para o desenvolvimento do trabalho quanto aos objetivos foi exploratória, descritiva e qualitativa;

Exploratória: quando se quer encontrar informações preliminares sobre o assunto estudado, este tipo de pesquisa proporciona ao pesquisador maior familiaridade com o problema inicial;

Descritiva: as pesquisas deste tipo têm como objetivo principal a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis.

Qualitativa: A pesquisa qualitativa é um método de caráter exploratório. Seu foco está no caráter subjetivo do objeto analisado. Nesse método, as respostas costumam não ser objetivas, ou seja, os resultados obtidos não são contabilizados em números exatos. Normalmente, a amostra é pequena e os entrevistados são estimulados a se sentirem à vontade para dar sua opinião sobre assuntos relacionados com o objeto de estudo.

A pesquisa qualitativa costuma ser realizada quando o objetivo do estudo é entender o porquê de determinados comportamentos.

Desta forma foi realizada uma pesquisa de campo, onde foi feito um levantamento da situação real que se encontra a mobilidade na cidade de Palmas através de entrevistas e de pesquisa bibliográfica, as informações obtidas foram analisadas, a partir da percepção dos usuários que utilizam o transporte público coletivo de Palmas.

4.2 Instrumento de Coleta de dados

O instrumento utilizado para a coleta de dados foi feito através de questionário, que foi aplicado no horário de maior fluxo de pessoas, nos três períodos, manhã, tarde e noite, durante os sete dias da semana, em um intervalo de 60 minutos por período, a fim de mensurar a qualidade do transporte na cidade de Palmas no que diz respeito à acessibilidade e mobilidade.

O questionário utilizado apresenta um total de treze perguntas, sendo onze delas fechadas e duas abertas.

Nas perguntas fechadas o respondente pôde selecionar uma alternativa dentre um conjunto de alternativas pré-definidas, o que possibilitou maior agilidade no processo de análise dos dados, feito através de gráficos. Já nas perguntas abertas o respondente teve total liberdade de expressar sua opinião sobre o assunto abordado, sem induzi-lo com respostas pré-definidas o que levou a um resultado mais profundo.

4.3 Local de Realização da Pesquisa

A pesquisa foi realizada na estação Apinajé de Palmas, com o intuito de identificar as principais necessidades dos usuários em relação ao tema proposto.



Figura 1 - Estação Apinajé

FONTE: Rogério Reis / TYBA ONLINE

A Estação Apinajé interliga o sistema de transporte público intra-urbano e segundo o Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Palmas (SETURB) recebe diariamente um fluxo de aproximadamente 90 mil usuários.

Está localizada na Região Noroeste, mais precisamente na Quadra ACSU-NO 10 (101 N), como parada final no sentido Norte-Sul e Sul-Norte respectivamente, sendo a maior estação do sistema, concentram 18 linhas e encontra-se situada de maneira provisória, desde o ano de 2007, quando o Sistema de Transporte Integrado foi implantado na capital.



Figura 2 - Transporte Coletivo de Palmas

FONTE: Oseane Almeida Galvão.

5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

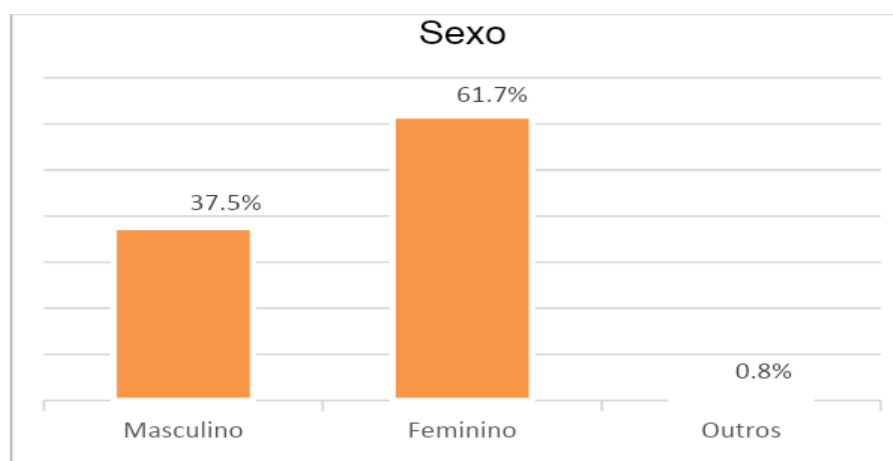
Esta pesquisa tem por objetivo mostrar o transporte público de Palmas, abordando uma análise da mobilidade e acessibilidade urbana na perspectiva do olhar dos usuários da estação Apinajé, na cidade de Palmas no ano de 2019.

O trabalho não teve como proposta entender a visão geral da população de Palmas, contudo, buscou-se a percepção do tema através de uma amostragem. Procurando atingir uma maior diversidade de moradores e regiões da cidade, a pesquisa foi realizada através de questionário em diferentes dias, turnos e horários.

Neste sentido, a pesquisa foi realizada com 40 transeuntes nos três períodos no dia, totalizando 120 pessoas.

Para entender quem são os usuários do transporte urbano e os beneficiados desta política pública necessita-se buscar dados como gênero, idade e escolaridade. Assim a primeira pergunta mostra através do Gráfico 1 que o público usuário de transporte urbano é do sexo feminino (61.7%) dos pesquisados.

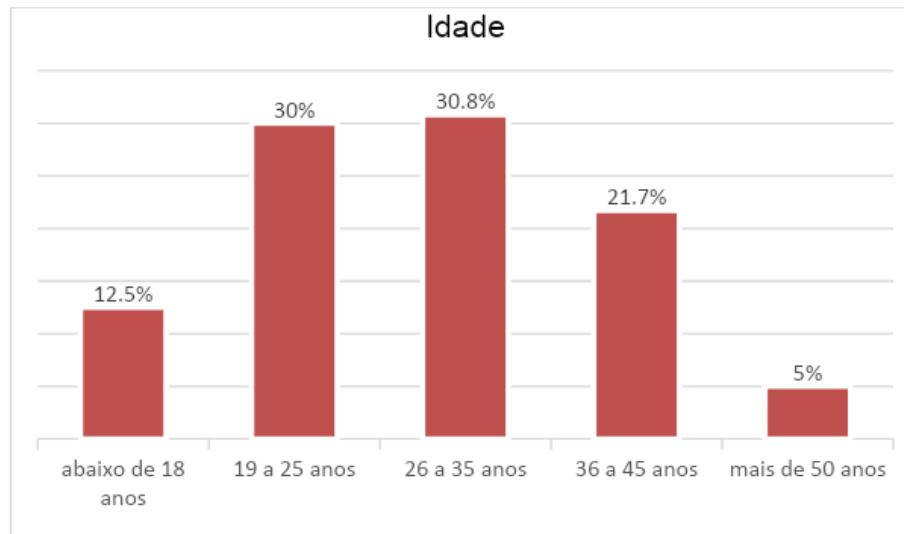
Gráfico 1 - Gênero dos usuários do transporte urbano



FONTE: Elaborado pela autora.

Também buscou se entender a idade dos pesquisados devido à complexidade do tema a ser tratado. O Gráfico 2 revela que a maioria dos pesquisados estão entre 19 e 35 anos, compreendendo 60,8% dos abordados na pesquisa.

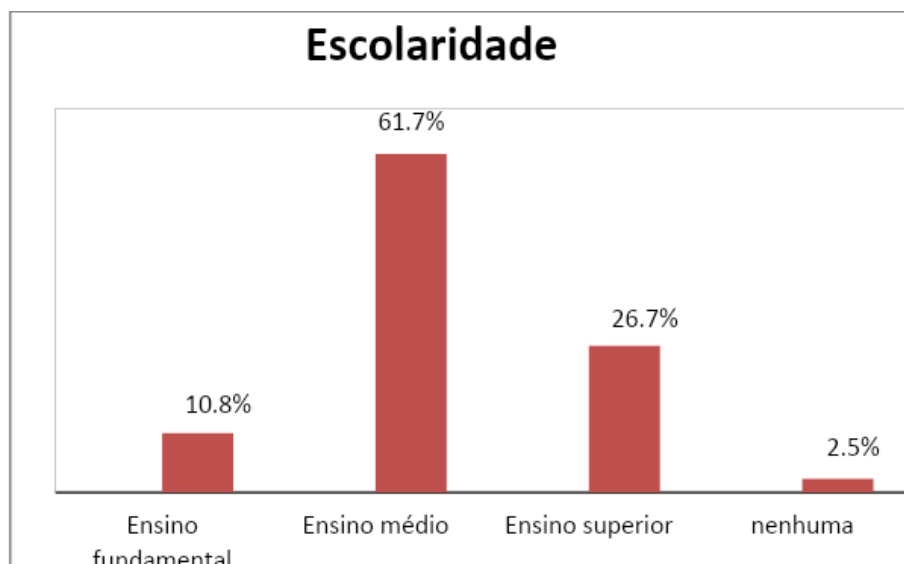
Gráfico 2- Idade dos usuários do transporte público



FONTE: Elaborada pela autora.

Já o gráfico 3 mostra que a maioria dos usuários do transporte urbano que transita pela Estação Apinajé, 61,7% tem ensino médio, 26,7% tem ensino superior, 10,8% ensino fundamental e 2,5% não tem escolaridade.

Gráfico 3- Escolaridade dos usuários do transporte público



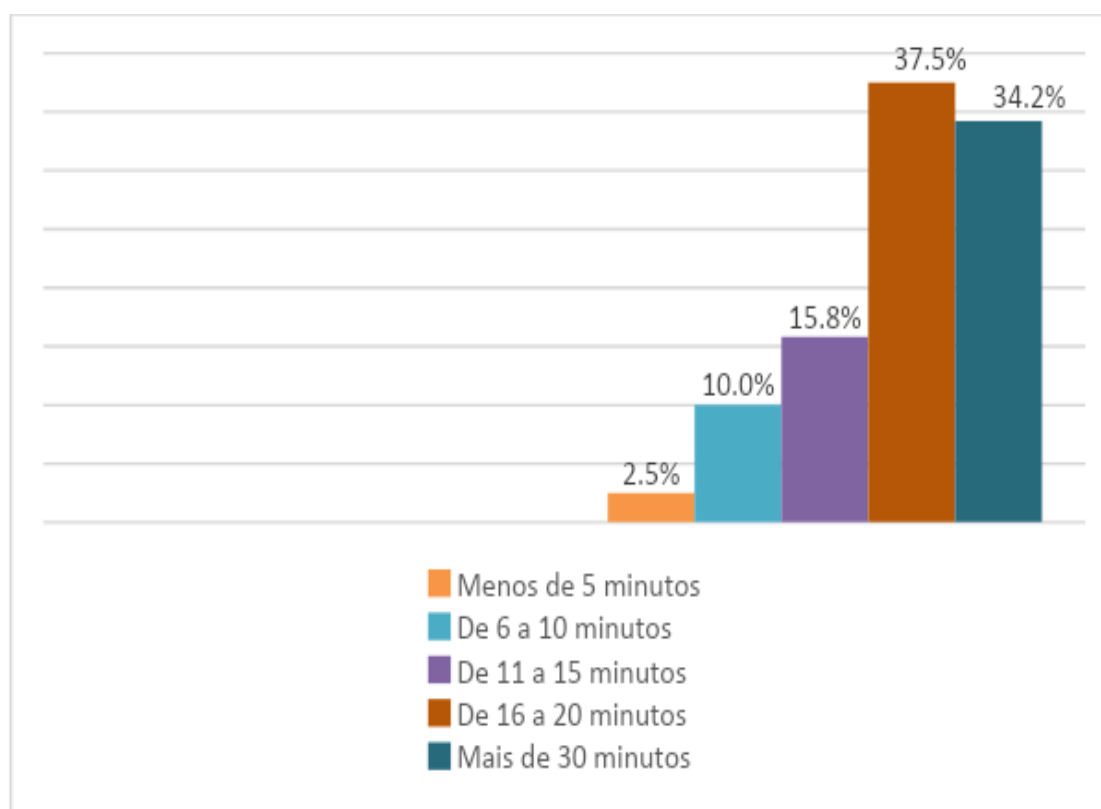
FONTE: Elaborada pela autora.

Desta forma pode-se concluir que os entrevistados em sua maioria são do sexo feminino e apresenta idade entre 19 e 35 anos, sendo 60,8%. Em relação à escolaridade, um percentual de 61,7% dos entrevistados possui o ensino médio.

Para responder a problemática proposta na pesquisa foi elencada uma série de perguntas sobre mobilidade e acessibilidade tendo como parâmetros: (i) o transporte urbano, (ii) o ponto de ônibus, (iii) a segurança para os transeuntes, como também, foram realizados registros fotográficos para entender como acontece a política urbana que tratada de garantir o direito à cidadania como um dos direitos fundamentais das pessoas, para que todos tenham acesso às oportunidades que a vida urbana.

Assim foi questionado sobre o tempo de espera do transporte público. O Gráfico 4 mostra a média de tempo gasto pelo passageiro de espera na estação Apinajé.

Gráfico 4– Tempo de espera dos usuários



FONTE: Elaborada pela autora.

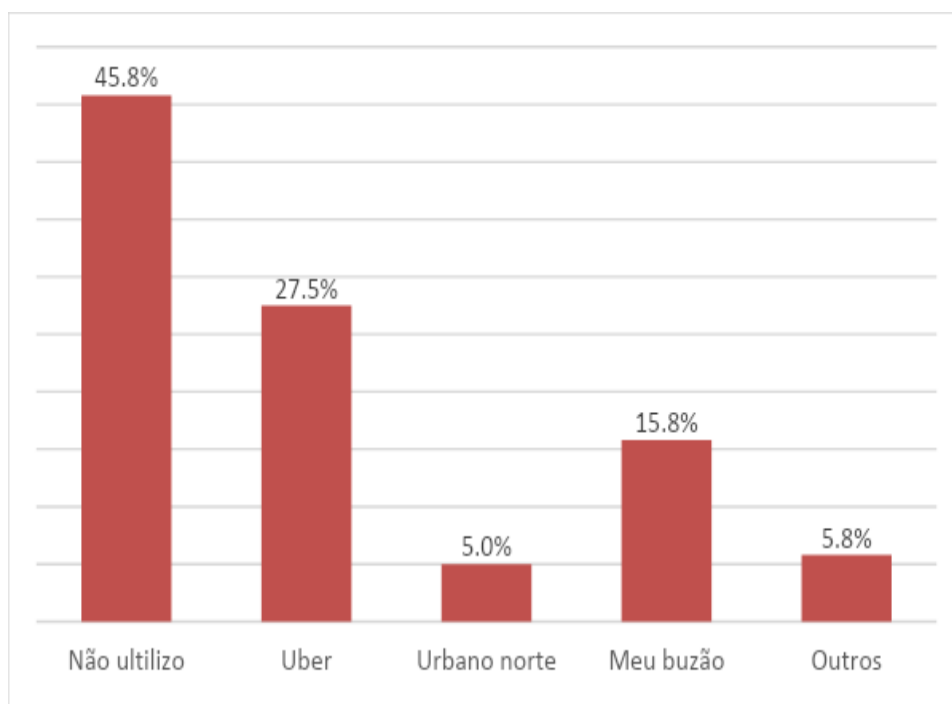
A média de espera é de 16 a 20 minutos equivalente a 37,5% dos entrevistados, porém há casos em que alguns entrevistados relatam esperar mais de 30 minutos, sendo assim se faz necessário uma mudança em relação a diminuição do intervalo entre os coletivos ou o aumento da frota.

Quanto ao uso de aplicativos de transporte, 45,8% dos usuários não utilizam nenhum, quase a metade dos entrevistados, conforme a gráfico 5.

O aplicativo Meu Buzão que é usado para informar o usuário quanto ao tempo da chegada dos ônibus e os destinos em que o coletivo chega e sai da estação, são de 15,8%, levantando assim a questão do funcionamento deste aplicativo, no que se diz respeito a sua utilidade, se de fato está sendo atendida a necessidade de quem o utiliza.

Outro ponto a ser observado se refere a sua divulgação, ao conversar com os entrevistados percebe-se que grande parte não tem conhecimento deste aplicativo.

Gráfico 5– Utilização de aplicativos

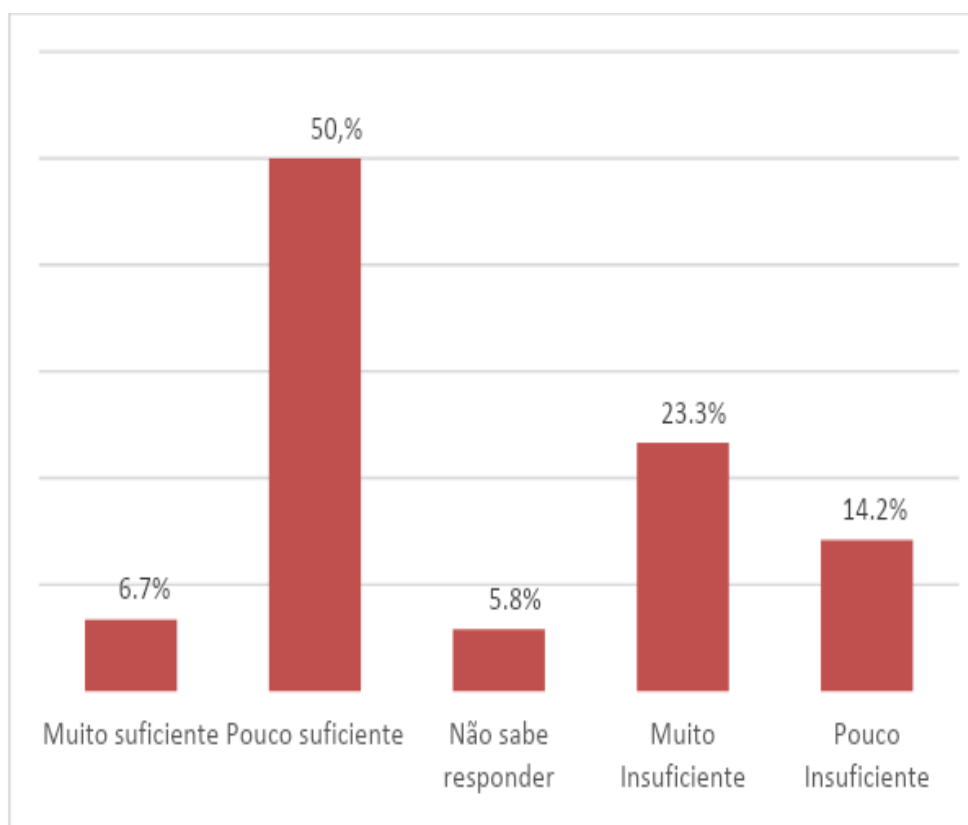


FONTE: Elaborada pela autora.

Outro ponto levantado foi a quantidade de veículos para atender a demanda em horário de grande necessidade. Pode se verificar baseado no gráfico 6 que

55,8% dos usuários estão pouco satisfeitos com a quantidade de veículos que são disponíveis em horário de grande demanda.

Gráfico 6 – Quantidade de veículos em horário de grande demanda

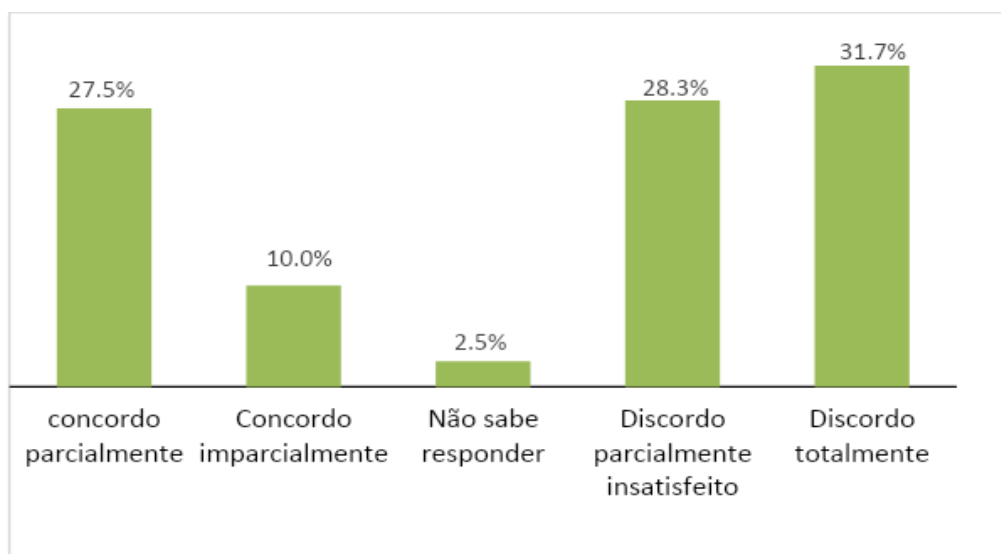


FONTE: Elaborada pela autora

A questão observada no gráfico 7, refere-se ao transporte público, perguntado ao usuário se é oferecido com qualidade e de maneira que garanta a sua segurança no que se refere a escolha dos pontos de ônibus da quadra e no local na estação.

Diante dos dados apontados, é interessante que se avalie a questão da segurança nas paradas, dentro dos ônibus e na estação Apinajé, pois 31,7% discordam totalmente, alguns usuários relataram que algumas vezes perceberam a presença de policiais na estação, mas em curto período de tempo.

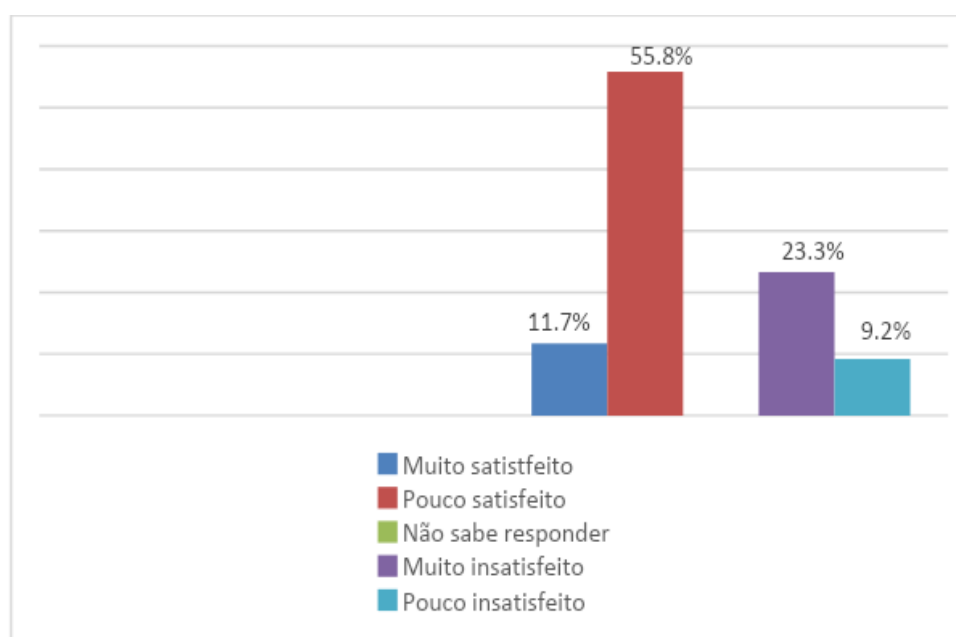
Gráfico 7– Transporte oferecido com qualidade e segurança



FONTE: Elaborada pela autora.

Perguntado ao usuário sobre a satisfação em relação a estrutura física da estação Apinajé quanto a sinalização, comodidade e localização, 55,8% estão pouco satisfeitos e 23,3% estão muito insatisfeitos, somando os dois equivale a 79,1%, sendo assim se faz necessário uma avaliação real do estado da estação.

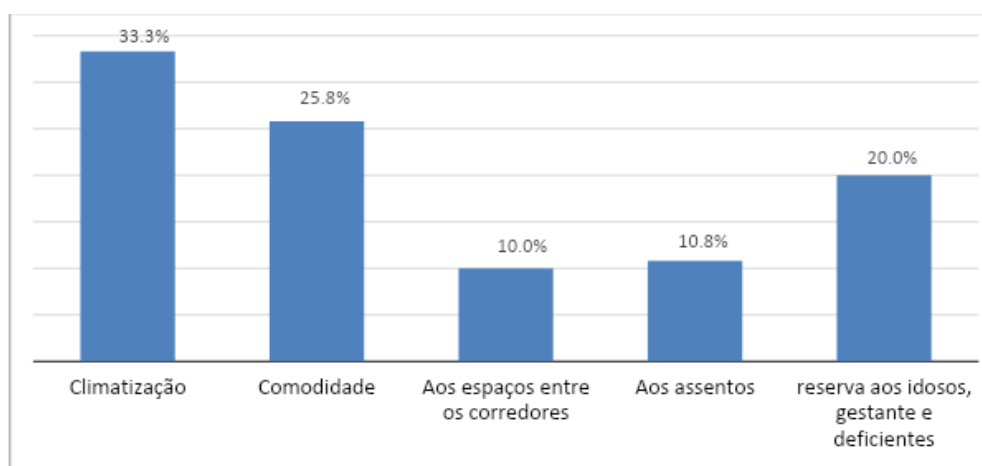
Gráfico 8 – Sinalização comodidade e localização da estação Apinajé



FONTE: Elaborada pela autora.

Perguntado ao usuário sobre sua insatisfação quanto a estrutura física dos ônibus, foi abordado a questão da climatização, comodidade, espaços nos corredores, os assentos e reserva aos idosos, gestantes e deficientes, torna-se notável que 33,3% dos usuários demonstraram sua insatisfação em relação ao fato dos ônibus não terem uma climatização adequada.

Gráfico 9 – Insatisfação dos usuários em relação aos ônibus



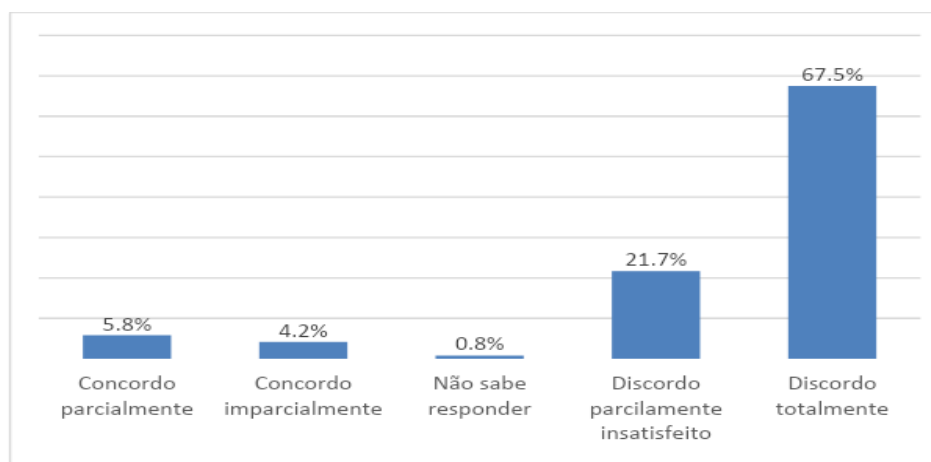
FONTE: Elaborada pela autora.

A pesquisa procurou saber sobre o valor da passagem, se o usuário concorda ou não com o valor cobrado, a grande maioria discorda totalmente, esse percentual chega 67,3%.

Para o leitor ter um melhor entendimento sobre os valores médios das passagens nas capitais brasileiras, como: São Paulo, Curitiba e Brasília, têm a seguinte comparação: São Paulo a tarifa básica é de R\$ 4,57 (fonte: Folha UOL), Curitiba é R\$ 4,50 e, R\$ 3,50 em horários de menos movimentação das 9h às 11h, 14h às 16h (fonte: Curitiba.pr.gov.br), Brasília linhas de ligação curtas R\$ 3,50 e de ligação longas – integração é de R\$5,00 (fonte: Brasília.df.gov.br).

Atualmente o valor da passagem cobrado em Palmas é de R\$ 3,85.

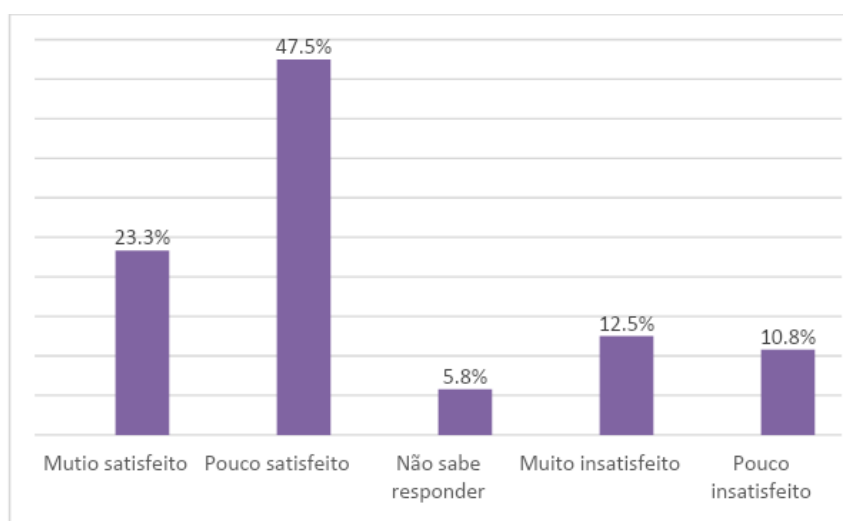
Gráfico 10 – Valor cobrado pela passagem



FONTE: Elaborada pela autora.

Foi abordado a questão de como o usuário se sente em relação a sua segurança no que se diz respeito a condução do motorista, chegando a 47,5% pouco satisfeito com a conduta dos motorista.

Gráfico 11 – Segurança na condução do motorista

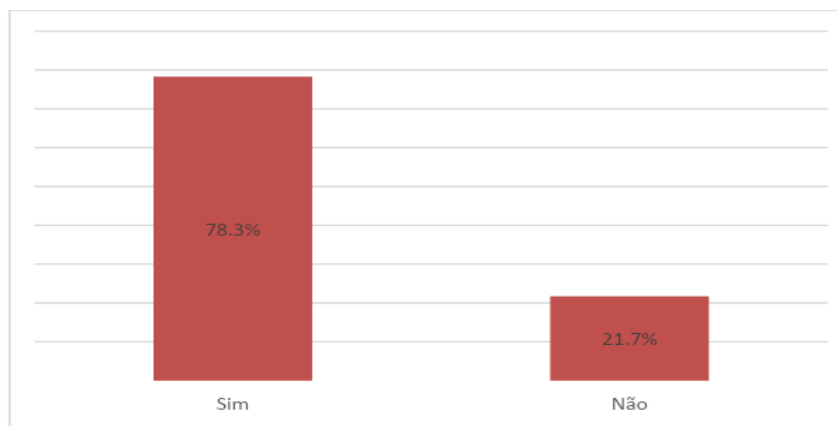


FONTE: Elaborada pela autora.

Quando perguntados sobre a necessidade de ter ônibus específicos para atender mulheres, idosos, gestantes e deficientes.

Ficou claro que 78,3% concordariam em ter ônibus específico com justificativas de que mulheres são assediadas dentro dos ônibus, e o não respeito aos idosos e deficientes, onde seus assentos são usados por pessoas jovens e sem nenhuma necessidade específica.

Gráfico 12 – Ônibus específico para atender mulheres, idosos, gestantes e deficientes.



FONTE: Elaborada pela autora.

Também foi proposto aos entrevistados um espaço oportunizando opiniões, sugestões e críticas ao transporte público de Palmas no que diz respeito à acessibilidade e mobilidade, das quais foram elencados os seguintes pontos:

1. Motoristas sem respeito com os usuários,
2. Ônibus sem climatização, todos os ônibus deveriam ser climatizados.
3. Horário de pico fica quase impossível conseguir entrar num ônibus
4. Valores altos e pouca estrutura para ser cobrado o valor atual
5. Deveria ter mais linhas nos horários de maior movimentação
6. Ônibus fora de horário
7. Problemas com limpezas, cadeiras.
8. Mais atenção dos motoristas na hora de conduzir o veículo.
9. Demora pra passar ônibus nas quadras.
10. Os ônibus deveriam ser todos adaptados para os deficientes.
11. Precisa melhorar muito, a estação não tem comodidade como: banheiro, bebedouros, não protege das chuvas e do sol, a conexão de embarques, deixa a desejar porque as portas não são todas liberadas para o acesso dos passageiros, pela simples razão da estrutura física ser abertas, o sistema precisa melhorar muito pra valer o valor cobrado na passagem.
12. Precisar se preparar melhor para atender a demanda da nossa capital.
13. Treinamento para os motoristas em relação ao atendimento ao público existe motoristas muito mal educados.

14. Precisa melhorar na segurança das paradas de ônibus
15. Aumentar a frota de veículos para evitar superlotação.
16. Falta de ronda policial em momentos de grande demanda e horários que o risco de serem assaltados é maior, como horário noturno entre 20h às 23h.

Durante a entrevista com os usuários do transporte Público de Palmas na Estação Apinajé, percebeu-se em conversas a insatisfação quanto à segurança do local, segundo eles há rondas policiais, porém são insuficientes em horários matutino entre 5h até 6h30m e horários noturnos após as 21h.

Segundo os relatos dos usuários o transporte urbano não está cumprindo as regras de segurança quanto à mobilidade. Há relatos de que existem motoristas que conduzem o veículo com imprudência e que alguns não param para idosos para chegarem dentro do itinerário.

Outro fator observado durante a visita na estação Apinajé, é em relação ao tempo de espera em que os usuários permanecem por longos períodos, às vezes chega a mais de quarenta minutos, enquanto que o tempo previsto (intervalo de um ônibus para o outro) é de apenas vinte minutos.

Durante a observação pode ser constatado também as dificuldades encontradas tanto por parte dos motoristas, quanto dos usuários cadeirantes. O que pode ser comprovada através de registros (figura 3).



Figura 3– Formas de acesso dos cadeirantes ao ônibus

FONTE: Oseane Almeida Galvão

Nas visitas foi possível observar um grande número de vendedores ambulantes nas dependências da Estação, gerando desconforto e dificuldades na passagem dos transeuntes.

Outro ponto de insatisfação em relação à estação é a falta de banheiros e bebedouros e ao tempo de espera, algumas pessoas relataram terem passado mais de 40 minutos à espera do ônibus.

Segundo a Secretaria de Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (SESMU), a atual instalação da estação é irregular tanto do ponto de vista de implantação, quanto dos requisitos mínimos que tal equipamento sugere. O que pode ser comprovada através de registro (figura 4 e 5) que mostra a dificuldade do usuário devido a quantidade de ambulantes ocupando o espaço de descanso e o corredor que serve de passagem para o usuário se deslocar aos pontos de acesso dos coletivos. Esse aglomerado de ambulantes também acarreta na exposição do usuário ao sol no período de estiagem e à chuva, durante a estação chuvosa.



Figura 4– Espaço de ocupação pelo comércio

FONTE: Oseane Almeida Galvão



Figura 5– Espaço de ocupação pelo comércio ambulante

FONTE: Oseane Almeida Galvão

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo desenvolvido nesse trabalho tem o propósito de observar e entender os desafios e dificuldades dos usuários do transporte público em Palmas-TO, assim como a efetividade da Política Pública de acessibilidade e mobilidade urbana.

Acessibilidade tem como fundamento a capacidade do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino almejado, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras.

A pesquisa teve como intuito demonstrar a observância das leis, tais como a Lei n. 10.098 de Dezembro de 2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. E, para responder a problemática: Quais são os maiores desafios enfrentados pelos usuários do transporte coletivo de Palmas-TO, no que diz respeito à acessibilidade e mobilidade? Temos em âmbito municipal a Lei n. 2027, de 3 de fevereiro de 2014 que institui o Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte e adota as providências que dar suporte financeiro às políticas públicas municipais de melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana, e também temos o Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transportes (CMAMTT) criado através da Lei n. 2.332 de 2017, a ele compete propor ou sugerir a criação, implantação e execução da Política Municipal de acessibilidade, mobilidade, trânsito e transportes, bem como acompanhar, fiscalizar e avaliar a aplicação desta política, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Política Nacional de Trânsito e demais políticas públicas e legislações em vigor.

Tendo em vista os resultados obtidos a partir da observação e análise dos dados (questionário) buscou entender quais são os maiores desafios enfrentados pelos usuários do transporte coletivo de Palmas-TO, no que diz respeito à acessibilidade e mobilidade.

Assim foi necessário entender o perfil do público usuário de coletivo urbano:

Público feminino 61,7% apresenta idade entre 19 e 35 anos e o nível de escolaridade é de ensino médio (61,7%) e de ensino superior (26, %).

A pesquisa teve como parâmetros: transporte urbano, ponto de ônibus e segurança. Os maiores desafios encontrados pelos usuários do transporte público referente:

Acessibilidade:

- a) Referente ao tempo de espera (71%)
- b) Quantidade de veículos (50%)
- c) Qualidade e Segurança no transporte (70%)
- d) Estrutura física, sinalização, comodidade, localização (55%) pouco satisfeito.
- e) Valor da passagem (67,5%)

Mobilidade:

- a) Segurança na condução por parte do motorista (47%)
- b) Presença de comércio ambulante nos corredores, dificultando a passagem.
- c) Estrutura física dos ônibus (climatização e comodidade).

Mediante a análise e observação dos resultados quanto ao transporte público de Palmas em relação à acessibilidade e mobilidade observou-se a ineficiência das políticas públicas Lei n. 2.332/2017 (CMAMTT), Lei n. 2.027/2014 Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte e Lei n. 2.164/2015 Fundo Municipal da pessoa com deficiência.

REFERÊNCIAS

Alcântara Eduardo de Vasconcellos, **Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão** disponível em: <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento_cap03.pdf>. acesso em 20 de maio de 2018.

Boareto Renato **A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis** disponível em: <<http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/10APoliticaConstrucaoCidadesSustentaveis.pdf>>. acesso em 04 de agosto de 2018.

Brito CarllaFurlanaGleys, Ramos lally dos Santos, **A qualidade do transporte público urbano em cidades médias: estudo de caso em Palmas – Tocantins** <<file:///C:/Users/Mais%20Educa%C3%A7%C3%A3o/Documents/ORAC3%87AO/22030-69354-1-PB.pdf>> 04 de agosto de 2018.

Cabreira Marcelo Bastos, **Uma reflexão crítica sobre os modelos de reajuste tarifário para o transporte coletivo por ônibus urbano no Brasil** disponível em: <http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/MarceloCabreiraBastos.pdf> acesso em 20 de maio de 2018

Fernanda Claudia Pimentel de Oliveira, Bessa Kelly, **Configuração urbana e transporte público por ônibus em Palmas-Sul (TO)** disponível em: <<file:///C:/Users/Mais%20Educa%C3%A7%C3%A3o/Downloads/1957-Texto%20do%20artigo-11102-1-10-20160321.pdf>> acesso em 04 de agosto de 2018.

Gentil, Caroline Duarte Alves, **Segurança de circulação de pedestre e ciclista em vias urbanas : estudo de caso : Palmas-TO** disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/4182>> acesso em 20 de maio de 2018.

Palmas Lei 2.332 de 17 de Julho de 2017 **que cria o Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transportes (CMAMTT)**

Pinto Adão dos santos, **análise da mobilidade urbana na cidade de Palmas** disponível em: <http://www.bdt.d.unitau.br/tedesimplificado/tde_arquivos/2/TDE-2017-04-27T063042Z-758/Publico/Adao%20Pinto%20dos%20Santos_seg.pdf> acesso em 04 de agosto de 2018.

Silveira, Márcio Rogério Rodrigo, Giraldi Cocco, **Transporte Público, Mobilidade e Planejamento Urbano: Contradições essenciais** disponível em: <<http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/handle/123456789/199>> acesso em 29 de maio de 2018.

Soares Camila Henrique, **Diagnóstico espacial da mobilidade e da acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transporte de Fortaleza** disponível em: <http://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/4884/1/2004_dis_cshenrique.pdf> acesso em 10 de Junho de 2018.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA APLICADO AOS USUÁRIOS DO
TRANSPORTE PÚBLICO NA ESTAÇÃO APINAJÉ

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA APLICADO AOS USUÁRIOS DO
TRANSPORTE PÚBLICO NA ESTAÇÃO APINAJÉ

Instituição e Turma	INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO TOCANTINS - CAMPOS PALMAS CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA
Acadêmica	Oseane Almeida Galvão
Título	O TRANSPORTE PÚBLICO EM PALMAS-TO: Uma análise da política pública sobre acessibilidade e mobilidade Urbana
Questionário	
1. Sexo () masculino () feminino () outros 2. Idade () abaixo de 18 anos () 19 a 25 anos () 26 a 35 anos () 36 a 45 anos () Mais de 50 anos 3. Escolaridade () ensino fundamental () ensino médio () ensino superior () nenhuma. Qual: _____ 4. Quanto tempo, normalmente, espera entre uma conexão e outra para usar o transporte urbano? () Menos de 5 minutos () De 6 a 10 minutos () De 11 a 15 minutos () De 16 a 20 minutos () Mais de 30 minutos 5. Você utiliza algum aplicativo de transporte? Marque apenas uma resposta> () Não utilizo () Uber () Urbano Norte () Meu buzão () Outros. Qual (is): _____ 6. Quanto à quantidade de veículos, você considera suficiente para atender as demandas de forma satisfatória nos horários de maior necessidade? () Muito suficiente () Pouco suficiente () Não sabe responder () Muito insuficiente () Pouco insuficiente 7. Você concorda que o transporte público é oferecido com qualidade e de maneira que garanta a segurança dos usuários, no que se refere a escolha dos pontos de ônibus da quadra e no local nas estações.	

- ☐ concordo parcialmente
- ☐ concordo totalmente
- ☐ Não sabe responder
- ☐ discordo parcialmente insatisfeito
- ☐ discordo totalmente

8. Você sente satisfeito quanto à estrutura física da Estação Apinajé, quanto a sinalização, comodidade e localização?

- ☐ Muito satisfeito
- ☐ Pouco satisfeito
- ☐ Não sabe responder
- ☐ Muito insatisfeito
- ☐ Pouco insatisfeito

9 Você sente insatisfeito quanto à estrutura física dos ônibus, no que refere:

- ☐ a climatização
- ☐ a comodidade,
- ☐ ao espaço entre os corredores,
- ☐ aos assentos
- ☐ reservas para idosos, gestantes e deficientes

10. Concorda que o valor cobrado pelas passagens é acessível e justo para toda ou para a maioria da população que necessita do transporte público?

- ☐ concordo parcialmente
- ☐ concordo totalmente
- ☐ Não sabe responder
- ☐ discordo parcialmente insatisfeito
- ☐ discordo totalmente

11. Qual seu nível de satisfação em relação à segurança dentro do ônibus no que diz respeito ao modo dos motoristas conduzirem o transporte público.

- ☐ Muito satisfeito
- ☐ Pouco satisfeito
- ☐ Não sabe responder
- ☐ Muito insatisfeito
- ☐ Pouco insatisfeito

12. Em sua opinião você acha que deveria ter ônibus específicos para atender mulheres e mulheres ou idosos ou usuários com deficiência?

() Sim () Não Porque :

11. Deixe sua opinião sobre o transporte público de Palmas? _____

ANEXOS

ANEXO -A

FOTOS DA ESTAÇÃO APINAJÉ

FOTOS DA ESTAÇÃO APINAJÉ

Figura 1 – Comércio ambulantes na estação Apinajé –Palmas TO



FONTE: Oseane Almeida Galvão

Figura 2 – Estrutura física da estação Apinajé – Palmas TO



FONTE: Oseane Almeida Galvão

Figura 3 – Mercadorias dos ambulantes no espaço da mobilidade urbana



FONTE: Oseane Almeida Galvão

ANEXO B

FOTOS DA ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO TEMPORAL NOS ÔNIBUS DE
CURITIBA

FOTOS DA ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO TEMPORAL NOS ÔNIBUS DE CURITIBA

Figura 1 – Integração temporal nos ônibus de Curitiba



FONTE: Curitiba.pr.gov.br