

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PARANÁ  
CAMPUS DE CAMPO MOURÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO INTERDISCIPLINAR  
SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO - PPGSeD**

**JOAB JACOMETTI DE OLIVEIRA**

**O TRANSPORTE PÚBLICO COMO UM DIREITO À CIDADE: O  
DESAFIO DA POLÍTICA PÚBLICA EM CAMPO MOURÃO - PR**

**CAMPO MOURÃO - PR  
2023**

**JOAB JACOMETTI DE OLIVEIRA**

**O TRANSPORTE PÚBLICO COMO UM DIREITO À CIDADE: O  
DESAFIO DA POLÍTICA PÚBLICA EM CAMPO MOURÃO - PR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento (PPGSeD) da Universidade Estadual do Paraná (Unespar), como requisito para obtenção do título de Mestre em Sociedade e Desenvolvimento.

**Linha de Pesquisa:** Formação humana, políticas públicas e produção do espaço

**Orientador:** Prof. Dr. Marcos Clair Bovo

**CAMPO MOURÃO - PR  
2023**

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNESPAR e Núcleo de Tecnologia de Informação da UNESPAR, com Créditos para o ICMC/USP e dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Oliveira, Joab Jacometti de

O Transporte Público como um Direito à Cidade: o desafio da Política Pública em Campo Mourão / Joab Jacometti de Oliveira. -- Campo Mourão-PR, 2023.  
96 f.

Orientador: Marcos Clair Bovo.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação Mestrado Acadêmico Interdisciplinar: "Sociedade e Desenvolvimento") -- Universidade Estadual do Paraná, 2023.

1. Ônibus. 2. Mobilidade urbana. 3. Desenvolvimento sustentável. 4. Política urbana. I - Bovo, Marcos Clair (orient). II - Título.

JOAB JACOMETTI DE OLIVEIRA

**O TRANSPORTE PÚBLICO COMO UM DIREITO À CIDADE: O DESAFIO DA  
POLÍTICA PÚBLICA EM CAMPO MOURÃO - PR**

**BANCA EXAMINADORA**



Prof. Dr. Marcos Clair Bovo (Orientador) - Unespar, Campo Mourão



Prof. Dr. Éder Rodrigo Gimenes - UEM, Maringá



Prof. Dr. Ricardo Luiz Töws - IFPR, Astorga



Prof. Dr. Tarcísio Dorn de Oliveira -Unijuí, Ijuí

Data de Aprovação

28/11/2023

Campo Mourão - PR

## **DEDICATÓRIA**

Dedico essa Dissertação aos milhões de trabalhadores e trabalhadoras que utilizam o ônibus para sua mobilidade e garantem que todo o país se mova, que assim como o ônibus, é coletivo, diverso, plural e feito por nós.

Ainda, dedico essa pesquisa a todas as pessoas que militam e defendem o uso do transporte público coletivo enquanto uma importante ferramenta de desenvolvimento sustentável e de democratização da cidade.

## AGRADECIMENTOS

À Universidade Estadual do Paraná, instituição na qual fiz minha graduação em Geografia e com essa Dissertação, também concluo meu mestrado, estendendo meus sinceros agradecimentos a toda equipe de docentes, agentes e funcionários que garantem o funcionamento e a existência da Universidade Pública.

Meu agradecimento especial à Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, PRPPG e ao PPGSeD, pela oportunidade de recebimento de bolsa de apoio técnico em atividades técnicas e científicas do Programa de Pós-Graduação.

Minha gratidão à mulher mais guerreira e comprometida que conheço, minha mãe, Ionice, que mesmo sem ter cursado uma faculdade, conclui junto comigo esse mestrado. Agradeço pelo apoio e dedicação nesses anos ao meu lado, me acolhendo desde um abraço até ajudando diretamente no desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço ao meu orientador, professor Marcos Clair Bovo, pela paciência e companheirismo no desenvolvimento da pesquisa, que além de todo o conhecimento e discussões teóricas me apoiou em momentos que não estão registrados nessa dissertação, mas que jamais esquecerei.

À coordenadora do PPGSeD e amiga, professora Ana Paula Colavite que também me auxiliou nessa caminhada, seja com conversas descontraídas ou com importantes contribuições à pesquisa e também na minha formação.

Agradeço aos membros da banca, que muito contribuíram na construção e execução desse projeto, desde a qualificação até a defesa dessa dissertação

Também aproveito para agradecer a todos meus amigos, amigas e familiares, que compartilharam momentos de descontração e alegria, tornando mais leve a construção dessa etapa na minha vida.

Encerro agradecendo a todas e todos usuários e usuárias do transporte público coletivo que participaram dessa pesquisa, meus sinceros agradecimentos por fazerem parte dessa construção.

*Senhor cidadão*

*Senhor cidadão*

*Me diga, por quê*

*Me diga por quê*

*Você anda tão triste?*

Tom Zé

OLIVEIRA, Joab Jacometti. **O Transporte Público como um Direito à Cidade: o desafio da Política Pública em Campo Mourão - PR.** 96f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento, Universidade Estadual do Paraná, *Campus* de Campo Mourão, Campo Mourão, 2023.

## RESUMO

O ato de discutir e planejar o transporte público urbano esteve e ainda está presente na pauta da sociedade contemporânea, atingindo gestores públicos, empresas, organizações civis e a comunidade em geral. Com o crescimento das cidades, surge a necessidade do transporte público municipal, garantindo que a população da periferia tenha acesso aos demais bairros e ao centro, democratizando a cidade e suas funções sociais. Desse modo, é necessário buscar mecanismos e projetos que amenizem e solucionem os problemas ligados à mobilidade urbana, como sendo um direito à cidade. A pesquisa teve por objetivo analisar o transporte público coletivo do município de Campo Mourão-PR, evidenciando os desafios das políticas públicas de mobilidade urbana como um direito à cidade. Para tanto, discutimos a importância do transporte público coletivo enquanto uma política pública, analisando a documentos oficiais, artigos científicos, teses e dissertações que apresentam o ônibus enquanto ferramenta de democratização e desenvolvimento urbano. A pesquisa, de caráter quanti-qualitativa, além do levantamento de referencial bibliográfico, também desenvolveu a aplicação de questionário aos usuários do transporte público coletivo do município, evidenciando a opinião pública sobre o atual modelo adotado no município, buscando refletir sobre possíveis melhorias e aprimoramentos no transporte público, evidenciando leis, modelos, políticas públicas e a opinião do recorte apresentado. Com o desenvolvimento da pesquisa percebemos que o transporte público coletivo teve avanços, entretanto ainda existem diversos desafios e problemáticas que necessitam de atenção e melhorias. Os resultados da pesquisa indicam que ainda hoje o transporte público coletivo é utilizado, na maioria das vezes, apenas para deslocamentos ligados ao trabalho e por pessoas que não possuem veículo próprio, sendo considerado uma segunda alternativa para mobilidade urbana. Desta forma, destacamos a importância de investimentos no segmento, trazendo centralidade e prioridade na utilização do ônibus, enquanto uma ferramenta democrática e sustentável para as cidades da atualidade.

**Palavras-chave:** ônibus, mobilidade urbana, desenvolvimento sustentável, política urbana.



OLIVEIRA, Joab Jacometti. **Public Transportation as a Right to the City**: the challenges in Public Policy at Campo Mourão - PR. 96f. Dissertation (Master) - Society and Development Interdisciplinary Postgraduate Program, State University of Paraná, Campo Mourão *Campus*, Campo Mourão, 2023.

## ABSTRACT

Discussing and planning the urban public transportation system has always been important in the contemporary society schedule, for it can affect public managers, companies, civil society organizations, and the community in general. As cities grow, the need for municipal public transportation arises, so people from the suburbs can easily reach downtown and other neighborhoods, in order to make the city and its social mission more democratic. As a means to achieve that, it is necessary to find mechanisms and develop projects to solve problems related to urban mobility, since it is a right to the city. This research aims to analyze the public transportation available at the city of Campo Mourão, in Paraná state, highlighting the challenges in public policies that dictates urban mobility as a right to the city. For this purpose, it is discussed the importance of public transportation as a public policy, based on literature reviews such as scientific journals, theses and dissertations that consider the bus a tool for democratization and urban development. Besides, the quanti-qualitative approach of this research was based on a questionnaire that was applied to the citizens in order to highlight the public opinion on the current public transportation system available at the city. The goal is to think about possible improvements for urban mobility and present laws, models, public policies, and the opinion of the target audience. During the research, it is clear that public transportation systems have improved, but there are still challenges and issues that need to be addressed. The results suggest that this means of transportation is mainly used nowadays for work-related trips or by people who do not own a vehicle. In other words, it is an alternative means of urban mobility. For this reason, it is discussed the importance of investments in this field, in order to prioritize bus rides as a tool for democracy and sustainability for cities nowadays.

**Keywords:** bus, urban mobility, sustainable development, urban policy.

## LISTAS DE FIGURAS

Figura 1: Panorama da página inicial do site da Prefeitura de Campo Mourão	54
Figura 2: Notícia de início de operação da empresa Melissa Tur	56
Figura 3: Matéria de 2012 divulga operação por décadas do transporte coletivo sem licitação	57
Figura 4: Ministério Público aciona prefeito por falta de licitação em 2017	57
Figura 5: Notícia sobre a primeira suspensão do processo licitatório	58
Figura 6: Município suspende licitação pela segunda vez	58
Figura 7: Notícia do Tribunal de contas divulga suspensão e multa no processo licitatório	59
Figura 8: Site da empresa Melissa Transportes e Turismo para consulta de horários das linhas	61
Figura 9: Página da Concessionária destinada aos modelos de cartão cidadão	61
Figura 10: Telas do aplicativo <i>Clive Bus</i>	62
Figura 11: Gênero dos participantes da pesquisa	63
Figura 12: Faixa etária	65
Figura 13: Rota e pontos da Linha 1 do STCMP	66
Figura 14: Qualidade da estrutura física dos pontos de ônibus	67
Figura 15: Pontos de ônibus na Avenida Presidente John Kennedy – Linha 1	68
Figura 16: Ponto de ônibus nos fundos do Estádio Municipal – Linha 1	69
Figura 17: Ponto de ônibus próximo à Escola Municipal de Natação – Linha 1	69
Figura 18: Ponto de ônibus no Jardim Lar Paraná – Linha 1	70
Figura 19: Pontos de ônibus próximos ao Mercado Municipal – Linha 1	70
Figura 20: Notícia sobre processo licitatório dos pontos de ônibus	71
Figura 21: Estado do ônibus	72
Figura 22: Valor da tarifa do transporte	74
Figura 23: Grau de satisfação com o transporte público coletivo	76
Quadro 1: Municípios com tarifa zero	74

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2 DO DIREITO À CIDADE À MOBILIDADE URBANA NO BRASIL</b> .....	18
2.1 O Direito à Cidade: breves reflexões .....	18
2.2 O Papel do Estado no planejamento da mobilidade urbana .....	22
2.3 A mobilidade urbana institucionalizada: uma análise da Política Nacional de Mobilidade Urbana .....	26
2.4 Avanços e desafios no planejamento da mobilidade urbana brasileira .....	32
<b>3 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E SUA COMPLEXIDADE</b> .....	38
3.1 Do Transporte Público Coletivo ao Direito à Cidade Democrática e Sustentável .....	38
3.2 O Transporte Público Coletivo no Brasil: análise das políticas públicas .....	42
3.3 O Transporte Público em médias e grandes cidades: os desafios da mobilidade urbana.....	45
<b>4 A MOBILIDADE URBANA EM CAMPO MOURÃO: UMA ANÁLISE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO</b> .....	49
4.1 Pressupostos e estratégias metodológicas da pesquisa .....	49
4.2 O transporte público coletivo no Município de Campo Mourão: um panorama das políticas públicas .....	51
4.3 Do usuário do transporte público a opinião dos participantes da pesquisa .....	62
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	76
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	78
<b>APÊNDICE A</b> .....	83
<b>APÊNDICE B</b> .....	88

## 1 INTRODUÇÃO

A pesquisa aqui apresentada está ligada à Linha 2, formação humana, políticas públicas e produção do espaço, do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento (PPGSeD), vinculada ao Centro de Ciências Humanas e da Educação (CCHE) da Universidade Estadual do Paraná (Unespar), *Campus* de Campo Mourão. O Programa teve sua recomendação pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) no ano de 2013 e se consolidou como importante programa de Mestrado para instituição e para o Estado do Paraná, em especial para Mesorregião Centro Ocidental Paranaense, que congrega 25 municípios de estado, totalizando cerca de 330 mil habitantes.

Dessa forma, o PPGSeD objetiva promover uma formação visando a “pesquisa e à produção de conhecimentos científicos acerca dos processos intra e intersubjetivos da formação humana, em suas relações com os processos socioculturais, as instituições, a proposição de políticas públicas e a produção e ocupação do espaço” (PPGSeD, 2023). Assim, o programa está diretamente ligado ao desenvolvimento territorial e produção do espaço, pois tem entre seus objetivos específicos a “formação interdisciplinar para atuação no diagnóstico e acompanhamento de políticas públicas voltadas à formação humana, no que tange à qualidade de vida, à educação e ao desenvolvimento” e a qualificação e formação continuada de profissionais, ligados ao Poder Público ou privado, em nível de mestrado, trabalhando nos desafios e demandas da região, marcada “pelas fragilidades educacionais, pelas desigualdades socioeconômicas e pela diversidade sociocultural, considerando as interfaces com o contexto global” (PPGSeD, 2023).

A área de concentração “Sociedade e Desenvolvimento”, aproxima pesquisas ligadas à formação humana e produção do espaço, destacando a análise e proposição de políticas públicas, considerando-as como ferramentas de desenvolvimento territorial e produção do espaço. Desse modo, a pesquisa parte da perspectiva interdisciplinar para análise da temática, considerando a complexidade da mesma e as diversas áreas que se relacionam no planejamento urbano, nas políticas públicas de mobilidade urbana, na produção do espaço urbano e construção de uma cidade democrática.

A pesquisa parte da premissa de que a cidade é um território em constante construção e embates, envolvendo atores e agentes, exercendo poder sobre a formulação de políticas públicas e produção do espaço geográfico. A inquietação para início da pesquisa se deu pela vivência do pesquisador com a mobilidade urbana na cidade de Campo Mourão que, assim como diversas

idades são pensadas exclusivamente para o veículo individual, em detrimento do uso do ônibus e de meios ativos de mobilidade e que, assim como milhares de trabalhadoras e trabalhadores da cidade precisam se movimentar pelo espaço urbano, enfrentando diversas barreiras físicas e ideológicas para acesso e construção da cidade, que estruturalmente foi concebida para atender aos desejos da classe dominante.

A falta de representatividade da população trabalhadora impacta diretamente na formulação de políticas públicas, sucateando diversos serviços e, por consequência, criando uma cidade segregada e desigual, com poucos espaços de lazer, deficiência nas políticas de acessibilidade, saúde, cultura, segurança, dentre outras. Dessa forma, a mobilidade urbana não é diferente, poucas ciclovias e sistema de transporte público sem incentivo à sua utilização, resultando na utilização do veículo automotor individual, congestionamentos, acidentes e um enorme impacto na saúde e meio ambiente. A discussão aqui proposta não é a primeira e esperamos que não seja última, pois somente com debates e participação social será possível alcançar o Direito à Cidade.

Cabe ainda, antes de iniciarmos a discussão sobre o transporte público coletivo e mobilidade urbana, destacar a complexidade das discussões sobre a interdisciplinaridade que, conforme comenta Ivani Fazenda, pedagoga e doutora em Antropologia pela Universidade de São Paulo, é um quadro conceitual frequentemente isolado nos currículos das universidades e instável, causado por uma formação voltada para aprendizagem de um ofício, sem a percepção da capacidade de mudá-lo (FAZENDA, 2014).

Para compreendermos a interdisciplinaridade, faz-se necessário analisarmos e revisarmos a literatura produzida, considerando-a como núcleo temático e de conhecimento humano. Odila Amélia Veiga França, doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, considera que a formação pela interdisciplinaridade deve ser baseada na apropriação de princípios e conhecimentos já organizados, possuindo como finalidade o rompimento de barreiras e a intervenção socioeducativa e pedagógica (FRANÇA, 2014).

Quando adotamos a interdisciplinaridade, diversas possibilidades e barreiras são apresentadas ao pesquisador ou pesquisadora, fato que se dá pela sua própria forma de construção do conhecimento, a qual cada vez mais abrangente, ultrapassa os limites das disciplinas separadas e usufruem desses saberes especializados (TORDINO, 2014). Sobre essa perspectiva, Maria José Eras Guimarães Bigueti, doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, preconiza que a pesquisa interdisciplinar se afasta dos demais procedimentos de pesquisa, baseando-se em vestígios que devem ser reorganizados como indícios e direcionam o caminho (BIGUETTI, 2014).

Planejar o transporte público coletivo é uma das complexas pautas da sociedade contemporânea, enquanto um direito de acesso e participação à cidade. A democratização da cidade perpassa por diversas áreas, agentes e atores de desenvolvimento territorial, e compreender essas relações sociais é essencial para se planejar o espaço urbano, garantindo a participação cidadã e o cumprimento do papel social da cidade. Discutir o transporte público coletivo deve envolver gestores públicos, empresas, organizações civis e a comunidade em geral, entretanto, dentre as diversas necessidades da sociedade, a temática é pouco considerada, enquanto uma política pública, tornando as cidades voltadas para o uso de automóveis individuais, como carros e motos e relegando à população pobre o uso do ônibus, sem planejamento e, por muitas vezes, sem qualidade.

Com o crescimento do espaço urbano e o processo de segregação socioespacial vivenciado no sistema capitalista, cabe ao Estado mediar políticas públicas e condições que garantam o desenvolvimento de uma sociedade em sua totalidade, entretanto a não neutralidade do Estado como mediador de políticas públicas, influenciado por interesses privados de regulação e dominação social assegura interesses do capital em relações público-privada e impactando diretamente no planejamento urbano, nas políticas públicas de mobilidade urbana e no direito à cidade (SILVA; LAPA, 2019).

A pesquisa tem como objetivo geral analisar o transporte público coletivo do município de Campo Mourão-PR, evidenciando os desafios das políticas públicas de mobilidade urbana como um direito à cidade. O transporte público coletivo do município, assim como em diversas cidades do país, não foi planejado como uma ferramenta de democratização do espaço urbano, tornando-se obsoleto e não sendo atrativo para uso cotidiano, sendo utilizado apenas por pessoas que não possuem outra forma de mobilidade disponível. Essa ideia simplista considera que a demanda é homogênea, ligada a questões socioeconômicas, impactando na falta de estratégias para aumento do público.

O município de Campo Mourão está localizado na mesorregião Centro-Ocidental Paranaense, totalizando uma área total de 749,637 km<sup>2</sup> e, cerca de 27 km<sup>2</sup> de área urbanizada. Atualmente, Campo Mourão possui uma população de 99.432 habitantes e uma renda *per capita* 48 mil reais. O município é classificado como Centro Sub-Regional 3A, sendo o município sede da Microrregião formada por 14 municípios, a cidade possui certa centralidade regional, atraindo pessoas de toda a mesorregião para trabalhar, consumir serviços e produtos, sejam públicos ou do setor privado.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, Campo Mourão possui um Índice de Desenvolvimento Humano de 0,757 e uma média salarial de 2,5 salários mínimos

por mês. O município conta com dois *campi* de Instituições Públicas de Ensino Superior, a Unespar e a Universidade Tecnológica Federal do Paraná, UTFPR, além de duas instituições privadas, gerando grande protagonismo na formação em nível superior para todo o estado impactando diretamente na mobilidade local e regional, considerando a quantidade de estudantes e pesquisadores que residem temporariamente ou visitam a cidade.

A pesquisa busca refletir sobre a quem o planejamento da mobilidade urbana atende e quais seus impactos na cidade, levantando mecanismos e projetos que amenizem os problemas sociais relacionados ao transporte público coletivo, considerando o ônibus uma ferramenta de democratização da cidade e um instrumento para o desenvolvimento integral e sustentável à cidade.

Assim sendo, buscamos direcionar os objetivos da pesquisa, apresentamos as seguintes questões problemas:

- a) O atual modelo de transporte público coletivo garante uma mobilidade de qualidade, sustentável e democrática em Campo Mourão?
- b) Quais melhorias devem ser realizadas no transporte público coletivo da cidade?
- c) Quais políticas públicas podem ser aplicadas no transporte público de Campo Mourão?
- d) Como o poder público pode incentivar a população a utilizar o transporte público coletivo?

Investigar e discutir sobre desenvolvimento urbano e transporte público coletivo é algo complexo, exigindo do pesquisador um embasamento teórico e metodológico interdisciplinar, pois apenas uma ciência não é capaz de abarcar todas as questões necessárias. Desse modo, a pesquisa envolveu diferentes áreas do conhecimento como a Arquitetura, as Ciências Econômicas, Ciências Sociais, Geografia, Sociologia, História, Engenharia de Tráfego, Direito, dentre outras e, buscando evidenciar esta necessidade, os autores apresentam o nome completo e a área de formação dos referenciados. Para tanto, contou com um embasamento teórico baseado no materialismo histórico-dialético e foi realizada por meio de pesquisa qualitativa, dividida em três etapas, a primeira possui caráter teórico, de levantamento bibliográfico. A segunda etapa consistiu de pesquisa *in loco*, realizando o levantamento de dados necessários para a análise do transporte público coletivo da cidade. Já a terceira etapa consistiu na tabulação, análise e publicação dos dados.

A coleta de dados auxiliou no desenvolvimento da pesquisa, trazendo a percepção dos usuários do transporte público coletivo, identificando aspectos positivos e negativos da mobilidade urbana mourãoense e sugestões de melhorias no transporte público da cidade. A

coleta se deu por meio de aplicação de questionário (Apêndice A) de 22 (vinte e duas) questões, com uma amostra de quarenta aplicações, cujo questionário foi constituído de duas partes, sendo a primeira o perfil dos usuários (idade, gênero, renda, escolaridade, local de residência, e linha de ônibus utilizada) e a segunda etapa foi constituída de questões semiestruturadas sobre o transporte público de Campo Mourão.

Os questionários, segundo Gil (1999, p. 128) podem ser definidos

como a técnica de investigação composta por um número mais ou menos elevado de questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas etc.

Sendo assim, a opção dos pesquisadores foi por 40 questionários, caso as respostas dos entrevistados apresentassem semelhanças, caso contrário esse quantitativo poderia ser ampliado ou reduzido. O questionário foi aplicado utilizando a plataforma *Google Forms*, pelo pesquisador, que foi a campo com o intuito de conversar com usuários(as) do transporte público coletivo e, ainda durante a pesquisa, realizou-se registro fotográfico do local, cujas fotos foram utilizadas como complemento nas análises.

A aplicação dos questionários faz-se necessária para melhor compreensão e proximidade com o problema, Gil (2002, p. 41) considera que a pesquisa exploratória é importante método para a construção de hipóteses e permite maior familiaridade com o problema estudado.

A Dissertação está estruturada em cinco seções, buscando garantir uma linha de pensamento sobre a importância do transporte público coletivo como um direito à cidade e a responsabilidade de sua efetivação com qualidade. Para cada seção, contamos com uma sinopse do assunto, considerando os objetivos específicos da pesquisa e a temática trabalhada, sendo que a primeira e a quinta são responsáveis pela introdução e considerações finais da pesquisa, respectivamente.

A segunda seção, intitulada: “Do Direito à Cidade à Mobilidade Urbana no Brasil”, tem por objetivo compreender o direito à cidade, evidenciando a mobilidade urbana no Brasil e foi dividida em quatro subseções, sendo: a) O Direito à Cidade: breves reflexões, b) O papel do Estado no planejamento da mobilidade urbana, c) A mobilidade urbana institucionalizada: uma análise da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, d) Avanços e desafios no planejamento da mobilidade urbana brasileira.



Nessa seção, fizemos uma revisão bibliográfica sobre Direito à Cidade, utilizando de autores como Henri Lefebvre e David Harvey com o intuito de compreender a mobilidade urbana enquanto uma política pública institucionalizada e como papel do Estado em sua promoção.

Ainda, na segunda seção, realizamos um levantamento cronológico dos avanços ocorridos no transporte público coletivo do país, iniciados com manifestações populares em defesa de uma cidade mais democrática, como o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU).

A mobilidade urbana ainda é pauta de movimentos populares urbanos devido aos seus problemas estruturais e sociais, marcados por um processo de segregação e exclusão da população mais pobre. Sobre o assunto, Araújo *et al* (2011) comentam que além de questões econômicas, a mobilidade urbana está diretamente influenciada pela “estrutura física da cidade, a disposição física das construções e áreas de uso público, as horas de operação das atividades e a oferta de meio de transporte” (ARAÚJO *et al*, 2011, p. 576).

Já a terceira seção tivemos como objetivo compreender as políticas públicas voltadas ao transporte público coletivo, evidenciando o Plano de Mobilidade Urbana, intitulada: “O transporte público coletivo e sua complexidade” e dividida em três subseções, sendo: a) Do transporte público coletivo ao Direito à Cidade democrática, b) O transporte público coletivo no Brasil: análise das políticas públicas e c) A construção do Marco do Transporte Público Coletivo. Nessa seção, analisamos o papel do transporte público, sua importância e a complexidade de seu planejamento para garantir o direito à cidade, sua democratização e o cumprimento do seu papel social. A seção parte da perspectiva que o transporte público coletivo é essencial para o desenvolvimento integral da cidade.

Assim sendo, nessa seção, evidenciamos as políticas públicas relacionadas ao transporte público coletivo no país, marcadas pelo processo de redemocratização e a Constituição de 1988, que à luz das demandas sociais e fruto das lutas dos movimentos da reforma urbana, como a descentralização da política pública e passando a ser gerida pelos municípios.

Na quarta seção, realizamos a análise da mobilidade urbana em Campo Mourão, evidenciando o transporte público coletivo, intitulada como: “A mobilidade Urbana em Campo Mourão: uma análise do Transporte Público Coletivo”. Nessa seção, contamos com a pesquisa de campo sobre a temática e análise dos dados coletados, para isso está dividida em quatro subseções. A primeira, denominada de: “Pressupostos e estratégias metodológicas da pesquisa”,

expõe uma explicação de como se deu a coleta de dados, a metodologia e quais estratégias foram utilizadas no decorrer da pesquisa.

As perguntas visam compreendermos o motivo de uso do Transporte Público Coletivo, quais meios de mobilidade utilizados, qual o grau de satisfação sobre horário, linhas, pontos de embarque e desembarque, qualidade do ônibus, do atendimento e da gestão. Ainda, indagamos os participantes da pesquisa sobre quais melhorias são necessárias no transporte público coletivo da cidade.

Na segunda subseção, denominada de “O transporte público coletivo no Município de Campo Mourão: um panorama das políticas públicas”, a pesquisa foi realizada por meio de um levantamento da situação legal da políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana na cidade, em especial o transporte público, considerando a Lei Federal 10.257 de 2001, denominada de Estatuto da Cidade e a Lei 12.581 de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que orienta os preceitos da Mobilidade Urbana no país e define as situações de deslocamento das pessoas e cargas nos espaços urbanos, sendo um grande marco para o planejamento e mobilidade urbana.

A terceira subseção tem como título “Do usuário do transporte público a opinião dos participantes da pesquisa” e trouxe as análises dos questionários aplicados à população durante a coleta de dados. Os dados subsidiaram a apresentação de ideias e propostas a partir da pesquisa científica, buscando possíveis melhorias no transporte público coletivo e por consequência, uma melhoria na qualidade de vida e na democratização da cidade.

Na última subseção, os autores realizaram uma análise sobre a importância de um desenvolvimento integral e sustentável à cidade buscando incentivar e priorizar meios coletivos de mobilidade, sendo intitulado “Do planejamento do transporte público coletivo ao incentivo da mobilidade sustentável”.

O transporte público coletivo, quando priorizado e planejado, promove diversas melhorias e qualidade na cidade, considerando sua multiplicidade e coletividade, os benefícios, principalmente se comparados aos meios de locomoção motorizados e individuais que resultam na diminuição de congestionamento, conectando pessoas às atividades sociais, para promover a inclusão social e ainda garante um crescimento econômico direto e indiretamente, com menores impactos ambientais (KNEIB, 2020, p. 1125). No Brasil, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2016 *apud* MUNIZ *et al*, 2020, p. 3), cerca de 535.000 empregos são gerados por 1800 empresas responsáveis pelo Transporte Público Coletivo em 3313 municípios.

Assim sendo, consideramos que a cidade é um produto gerado a partir das relações de poderes, dominada e planejada por uma classe, cabe ressaltar a necessidade da luta de classes e de defesa da democratização do espaço urbano, pois somente com mobilizações sociais foi alcançado os avanços brevemente citados e que serão aprofundados durante o desenvolvimento da dissertação. Destacamos ainda os enormes retrocessos vivenciados no país, movido por políticas ultraliberais e ataques ao sistema democrático de direito e a importância da participação social na defesa de seus direitos e na busca por uma cidade mais justa e igualitária.

Conforme mencionamos anteriormente, a pesquisa trata a mobilidade urbana e o transporte público coletivo como um Direito à Cidade, de participação e de exercer o seu papel de cidadão na sociedade contemporânea, buscando refletir sobre as melhorias na arquitetura aporofóbica e segregacionista dos espaços urbanos.

Ademais, evidenciamos que a pesquisa que resultou nessa dissertação foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual do Paraná, Certificado de Apresentação de Apreciação Ética número 52674421.0.0000.9247, evidenciando os riscos e desconfortos, como cansaço e aborrecimento, com a aplicação do questionário com usuários(as) do transporte público coletivo de Campo Mourão. Dessa forma, os pesquisadores destacam que a participação ao questionário é voluntária, individual e anônima.

Esperamos que os resultados da pesquisa contribuam para agregar reflexões nas discussões sobre o Direito à Cidade e auxiliar os diferentes agentes de poder, principalmente o Estado, no planejamento das políticas públicas de mobilidade urbana, considerando o papel social da cidade e a sustentabilidade.

## 2 DO DIREITO À CIDADE À MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

Ao discutir e compreender a formação da cidade contemporânea, é necessário entender que ela é fruto e produto do excedente do capitalismo, da luta de classes e da necessidade da mais-valia e que nela existem diversas relações de poder e de interesses entre o papel do Estado, o papel social da cidade e o interesse do capital na geração de políticas públicas, sendo necessária uma gestão participativa e transparente.

Nesta seção, pretendemos realizar uma revisão bibliográfica sobre Direito à Cidade, utilizando de autores e autoras como Henri Lefebvre, David Harvey, Maria Encarnação Beltrão Sposito, Manuel Castells, Ana Fani Carlos, dentre outros(as) e documentos oficiais de Estado, buscando compreender o Direito à Cidade, a mobilidade urbana enquanto uma política pública institucionalizada e como papel do Estado em sua promoção, além disso buscamos analisar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, destacando os avanços e os complexos desafios para se alcançar uma mobilidade mais democrática e uma cidade mais justa e sustentável.

### 2.1 O Direito à Cidade: breves reflexões

O Direito à Cidade é o direito de fazer e mudar a cidade, conforme os desejos do coletivo social, é espaço de resistência para que cada cidadão e cidadã participe dos espaços urbanos para além de apenas usuários(as) das estruturas e aparelhos públicos, mas que sejam atores de desenvolvimento da cidade, enquanto um território multidimensional e de convívio de diferentes.

O conceito de “Direito à Cidade” tem sua origem em 1968, com o livro do filósofo francês Henry Lefebvre, que o apresenta no título da própria obra, “*Le Droit à la Ville*”. O autor discute o processo de urbanização como a nova ferramenta de transformações sociais na França e é traduzido no Brasil em plena ditadura militar, influenciando em movimentos populares que ocasionaram o fim do período ditatorial no país e a inclusão da temática na Constituição Federal de 1988 (TAVOLARI, 2016). Desse modo, fica evidente que a temática não é apenas uma discussão filosófica ou teórica, mas sim, a luta e organização de movimentos populares em busca de uma cidade mais justa, igualitária e sustentável.

Em seu livro “*Le Droit à la Ville*”, Lefebvre (2001) destaca que mesmo com a industrialização seja a marca da sociedade moderna, a cidade preexistia a ela e que não recebia o devido reconhecimento sobre seu papel na política, assim como na filosofia. O autor ressalta,

ainda, em sua obra que a vida urbana é a reprodução da luta de classes em sua produção, que “a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na Cidade” (LEFEBVRE, 2001, p. 22) e destaca que a fragilidade de uma revolta pelo direito à cidade amedrontava a burguesia, que expulsa o proletariado da cidade, atacando o processo de urbanidade.

O cenário relatado e analisado por Lefebvre, na França de 1968, torna-se cada vez mais complexo e excludente, com o avanço do sistema capitalista e das políticas neoliberais do século XXI. O processo de urbanização que, por vezes, é interpretado como sem planejamento, carrega em si uma estrutura aporofóbica, que expulsa da cidade (e da participação da cidade) o proletariado, que tem acesso apenas aos meios necessários para trabalhar e sobreviver, sem acesso à cultura, lazer, educação e saúde de qualidade e participação na construção de uma cidade democrática e coletiva.

A cidade é o encontro e lugar de vivência dos diferentes, respeitando e coexistindo as diferenças e construindo a vida coletiva, não individualista. Lana de Souza Cavalcanti, doutora em Geografia (1999), considera que discutir o direito à cidade é garantir a democracia e enfrentar a homogeneização dos espaços públicos:

Reafirmar o direito à cidade é uma maneira de contraposição à organização dominante da sociedade atual, que quer se autodenominar "globalizada" ressaltando uma tendência de homogeneização de seus espaços. A defesa do direito à cidade para todos os seus habitantes parte do entendimento de que a produção de seu espaço é feita com a participação desses habitantes, obedecendo suas particularidades e diferenças. É defender a necessidade de uma cidade com gestão democrática que busca mediar interesses e ações de uma ordem socioeconômica mais geral com os interesses e ações mais imediatas e elementares nem por isso menos importantes para a vida humana do cotidiano de seus moradores (CAVALCANTI, 1999, p. 42-43).

Diante disso, Núria Benach, doutora em Geografia, em seu artigo “Da desigualdade social à justiça social”, considera que o conceito cunhado por Lefebvre tem poder transformador e revolucionário, pois para o autor, “mudar a cidade significava mudar muitas coisas; tratava-se de abrir a via para outra sociedade, a um mundo mais além do capitalismo, e da sociedade de consumo” (BENACH, 2017, p. 26-27). Benach adverte sobre a banalização dos conceitos Direito à Cidade e justiça social e que seus respectivos potenciais só são utilizados quando na prática política.

Conforme já relatamos, o conhecimento da obra de Lefebvre na América Latina se dá entre as décadas de 1960 e 1970, período de efervescência dos movimentos sociais em diversos

países e servindo de base teórica e ideológica para os movimentos populares em busca de direitos básicos na cidade. No Brasil as obras de Lefebvre e Castells, mesmo com diferenças na concepção da terminologia, sofrem uma generalização e ganho de força, movida por grupos teóricos e diversos grupos militantes. Bianca Tavolari (2016, p. 98), doutora em Direito pela Universidade de São Paulo, comenta que no país houve a

[...] combinação de concepções aparentemente pouco conciliáveis: um amálgama entre o direito à cidade, de Lefebvre e a noção de luta por acesso a equipamentos de consumo coletivo por parte de movimentos sociais urbanos, desenvolvida por Castells.

Na perspectiva de Lefebvre, o Direito à Cidade está ligado diretamente a lógica comunista e extinção do Estado, enquanto que Manuel Castells, sociólogo marxista espanhol, levará as discussões da temática para a luta dos movimentos sociais a partir do processo de marginalização gerado na incapacidade da indústria em absorver toda mão de obra ociosa com o processo de urbanização, tomando uma nova concepção do termo cunhado.

Diante do exposto, discutir a cidade (e o Direito à Cidade) exige que compreendamos que a mesma é formada a partir dessas relações sociais e de poder, influenciada pelo Poder do Estado, pelo poder do capital e por diversos outros agentes de desenvolvimento. A cidade é o produto das relações sobre o espaço. Nesse sentido, Claude Raffestin (1980), geógrafo, explica que:

[...] o espaço não tem valor de troca, mas somente valor de uso, uma utilidade. O espaço é, portanto anterior, preexistente a qualquer ação. O espaço é, de certa forma, "dado" como, se fosse uma matéria-prima. Preexiste a qualquer ação. "Local" de possibilidades, é a realidade material preexistente a qualquer conhecimento e a qualquer prática dos quais será o objeto a partir do momento em que um ator manifeste a intenção de dele se apoderar (RAFFESTIN, 1980, p. 144).

Diante disso, consideramos que a Cidade e o urbano são produtos criados pela raça humana a partir das relações de poder e do modo de produção dominante, ela também é o restrito espaço de vivência da sociedade, que em tempos anteriores possuíam outros espaços e estilos de vida, ou seja, a partir da construção da cidade capitalista, o ser humano passa a ter um novo estilo de vida e obrigado a viver na e pela Cidade.

E é nesse contexto que retornamos ao debate de Castells (1977) sobre movimentos sociais urbanos e as fases do capitalismo, que são intrínsecos ao processo de urbanização,

produzido pelo excedente e de consumo coletivo, pois como exposto por David Harvey (2012), geógrafo britânico, a urbanização é resultado e produto do sistema:

Desde o início, as cidades emergiram da concentração social e geográfica do produto excedente. Portanto, a urbanização sempre foi um fenômeno de classe, já que o excedente é extraído de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre sua distribuição repousa em umas poucas mãos. Esta situação geral persiste sob o capitalismo, claro, mas como a urbanização depende da mobilização de excedente, emerge uma conexão estreita entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização (HARVEY, 2012, p. 74).

Dessa forma, a vida na cidade é repleta de contradições, resultado da luta de classes e de um projeto de cidade enquanto mercadoria do sistema capitalista, que comumente é considerada “sem planejamento”, criando-se a ideia da necessidade de planejar a cidade para o futuro. Discutir o Direito à Cidade é pensar o rompimento do sistema, construindo um pensamento revolucionário no qual a justiça social seja capaz de construir uma sociedade para além do capitalismo (BENACH, 2017, p. 20).

Assim sendo, sabemos que a superação do sistema capitalista é algo utópico, entretanto, como Ana Fani Alessandri Carlos, doutora em Geografia, esboça que a utopia é o desejo de superação de situações do tempo presente e nela localiza-se as forças e para construção de uma vida não alienada. Carlos ainda questiona o capitalismo enquanto modelo civilizatório e destaca a necessidade de se pensar “o impossível”, o “outro mundo”, desafio este apresentado por Lefbvre (CARLOS, 2017, p. 59).

Nesse sentido, construir o Direito à Cidade na atualidade requer uma análise de crise urbana, projetada pelo sistema segregacionista, e a utilização de avanços técnicos que devem ser utilizados para suprir a necessidade da sociedade contemporânea e permitir a democracia efetiva, com participação em massa da cidade enquanto agente ativo na produção de si mesma. Para isso, necessitamos da realização de trocas não mercantis de produção do espaço e suas urbanidades, permitindo o desenvolvimento do sujeito e da cidade.

Para se construir essa cidade e mudar a sociedade, ora utópica, se faz necessária a luta pelo fim da lógica da produção do espaço enquanto mercadoria, refletindo sobre as diferentes formas de apropriação do Direito à Cidade e avanços da sociedade sobre o urbano e da superação dos produtos gerados pelo capitalismo, como segregação, especulação, mobilidade motorizada e individualizada, saneamento básico, habitação, dentre outros.

Embora o Direito à Cidade tenha este caráter revolucionário, o mesmo avança em diferentes frentes e formas dentro da sociedade de classes, levantado por movimentos sociais e

populares, pautando-se na cidade enquanto direito coletivo. Para Elisa Favaro Verdi e Denys Silva Nogueira (2017), o Direito à Cidade é algo temporário e transitório, que só será pleno quando superada a produção capitalista:

Por isso, ele é um horizonte temporário, transitório. O direito à cidade não é apenas: pode vir a ser. Essa afirmação o coloca no campo das possibilidades, do devir. Porém esse devir já possui existência real na luta cotidiana pelo espaço, colocando-se, portanto, simultaneamente, como presença e ausência, o direito à cidade abre caminho para a reapropriação da cidade enquanto obra, para seu *uso principal* enquanto festa (VERDI, NOGUEIRA, 2017, p. 111).

Desse modo, pensar o Direito à Cidade é construir um movimento revolucionário de mudança, conquistas, avanços e reorganização da sociedade urbana que produz a cidade e por ela é produzida. Assim, mesmo que considerado banalizado, ao se discutir e se pautar em reivindicações pontuais de produção da cidade, revela-se o anseio pela transformação e democratização da cidade, enquanto produção e participação do espaço urbano e não apenas de possibilidades de acesso.

Ora, se a construção de uma cidade democrática e sustentável é pauta do Direito à Cidade, cabe discutirmos sobre o papel da mobilidade urbana no acesso à cidade, enquanto ferramenta de justiça social e como rugosidades de um sistema de produção vinculado à propriedade e consumo. Dessa forma, na próxima subseção damos ênfase ao papel do Estado no planejamento e mobilidade urbana.

## **2.2 O Papel do Estado no planejamento da mobilidade urbana**

A mobilidade sempre foi inerente às atividades do ser humano, desde o modo de vida nômade no período paleolítico até o período neolítico, com o início da prática da agricultura e do sedentarismo da raça humana, a mobilidade humana sempre esteve presente e permanece até a atualidade. Com o surgimento das aldeias, ao discutirmos mobilidade, o pedestre é o primeiro modal de locomoção existente, iniciando a ideia de planejamento dos espaços de circulação, considerando quesitos como tempo e segurança ao buscar o alimento. Nesse sentido, Dario Rais Lopes, doutor em Engenharia de Transportes, Martha Martorelli, engenheira industrial e Aguiar Gonzaga Vieira da Costa, engenheiro elétrico (2020), consideram que a ideia de deslocamento acompanha todo o processo de urbanização:



Nas aldeias primitivas, o ato de se buscar o alinhamento das edificações quando das construções de casas, definindo-se, então, um arruamento conforme determinada orientação, delimitava um espaço de circulação. E o uso mais antigo desse espaço de circulação foi o próprio caminhar. O pedestre é, portanto, a primeira referência em torno da qual as discussões de distância, percurso, tempo e segurança foram feitas (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020, p. 22).

Os autores ainda destacam que mesmo nas cidades da antiguidade já existia um modelo de planejamento de mobilidade, como espaçamento dos espaços de circulação, direcionamento das ruas e conexão dessas rotas. Com o crescimento desordenado das cidades antigas, surge a necessidade do planejamento da mobilidade urbana, a Lei das Doze Tábuas, de Roma, classificava os tipos de espaços de circulação conforme suas características e designava o modal permitido, as *itineras* eram exclusivas para pedestres, as *actus* permitiam a circulação de apenas um carro, enquanto a *viae* comportavam até dois carros, sendo possível a ultrapassagem (LOPES; MARTORELLI; COSTA; 2020, p. 26).

É nesse sentido que percebemos então a presença do Estado, ou do Poder organizador da cidade, na geração de políticas e normativas relacionadas à mobilidade urbana e aos sistemas de transportes. Jaqueline Massucheto (2022), arquiteta e doutoranda em Gestão Urbana pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, argumenta que muitas vezes as terminologias “mobilidade urbana” e “transportes” são confundidas e igualadas erroneamente, considerando que, mobilidade é o direito de deslocamento e acesso aos espaços urbanos, enquanto que o transporte é o sistema utilizado para a efetivação, ou não, da mobilidade (MASSUCHETO, 2022, p. 30).

Ao considerarmos o papel social da cidade, enquanto espaço social e território de relações de poder, cabe ao Estado ser o mediador de relações e promotor de políticas públicas. Nesse sentido, Marília do Nascimento Silva, economista e doutoranda em Desenvolvimento Urbano, e Tomás de Albuquerque Lapa, doutor em Geografia, (2019) comentam:

Diante da complexidade e contradição das formas de funcionamento das atividades humanas e da produção do espaço, é importante nos questionarmos sobre o papel do Estado na provisão de equipamentos urbanos de transporte (com destaque para aqueles de uso coletivo, utilizados geralmente pela maior parte da população), uma vez que o Estado deve funcionar como mediador na garantia de condições necessárias para o desenvolvimento de uma sociedade em sua totalidade (SILVA; LAPA, 2019, p. 516).

Entretanto, Silva; Lapa (2019) comentam sobre a não neutralidade do Estado como mediador de políticas públicas, influenciado por interesses privados de regulação e dominação social assegura interesses do capital em relações público-privada e impactando diretamente no planejamento urbano, nas políticas públicas de mobilidade urbana e no direito à cidade.

Assim sendo, o Direito à Cidade é um movimento de luta anticapitalista em busca de uma cidade mais justa e igualitária e, desse modo, destacamos o papel do Estado burguês, enquanto mediador de políticas que garantam o controle das lutas de classe e a produção de uma estrutura reformista que permita o cumprimento do papel social da cidade, promovendo e direcionando políticas públicas que garantam a inclusão social, a democratização da cidade e a transformação social, eliminando as dependências (DEMATTEIS, 2007).

Nesse sentido, o Estado, enquanto agente de desenvolvimento territorial, deve mediar e gerar políticas públicas de mobilidade urbana, pressionado pelas demandas dos movimentos em defesa do Direito à Cidade. Conforme Edimur Ferreira de Faria, doutor em Direito, o termo “políticas públicas” é de difícil conceituação, “[...] é uma expressão ampla. Enquadra-se na categoria de conceitos jurídicos indeterminados, abertos, fluidos, dentre outros” (FARIA, 2020, p. 30) e, considerando a temática aqui discutida, faremos uso da mesma finalidade do autor, sendo:

Dessa forma, [...], sem a pretensão de conceituar ou de definir, considera-se políticas públicas as ações ativas, proativas do Estado planejada (União, Estado-Membro, Distrito Federal e Municípios), por meio de seus gestores e respectivas entidades da Administração indireta, em benefício dos interesses sociais (FARIA, 2020, p. 31).

Assim, consideramos o papel do Estado de ordenar as relações entre grupos e classes dentro do sistema capitalista, na qual as políticas públicas são ferramentas de desenvolvimento do território, buscando manter a ordem do sistema vigente e prestar o bem-estar social dentro da estrutura social existente, como saúde, educação, segurança, habitação, mobilidade urbana, transporte público, sustentabilidade, dentre outros.

Para isso, a concretização de políticas é influenciada por diversos fatores e agentes, que nortearão o planejamento dessas ferramentas, conforme o interesse das classes e suas divergências, nesse sentido, destacamos a importância de gestões participativas e democráticas, baseadas no Direito à Cidade, na Justiça Social e necessariamente na participação dos Movimentos Populares em defesa de seus direitos e da sociedade anteriormente já discutida como “utópica”.

Dessa forma, a mobilidade urbana possui papel fundamental no desenvolvimento da sociedade contemporânea, considerando como requisitos a sustentabilidade e o seu caráter social de Direito à Cidade, esbarrando no novo paradigma da mobilidade, relacionando as questões socioespaciais de forma intrínsecas e inseparáveis e, nesse contexto, cabe ao Estado aplicar uma política pública priorizando o transporte coletivo e não motorizados. Entretanto, apesar desses sistemas de transportes serem as melhores formas de se construir um desenvolvimento sustentável, a autora destaca que “apesar do uso de meios de transportes coletivo ou não motorizados ser uma solução efetiva, muitos países, incluindo o Brasil, ainda vinculam o automóvel ao *status* de prosperidade financeira” (MASSUCHETO, 2022, p. 14), inibindo o uso do ônibus e da bicicleta.

Paralelo e relacionado à essa visão capitalista do uso e posse do carro, influenciando a classe média a recusar o transporte público coletivo, temos a não presença do Estado na geração de políticas públicas de incentivo à mobilidade sustentável, mas sim buscando formas paliativas de garantir o uso do modal individual e motorizado na cidade, em detrimento dos demais. Cabe ainda ressaltar que o cenário, mesmo que contemporâneo, não é atual, remetendo-nos à crise dos serviços de transportes públicos após a difusão do automóvel.

Assim, Lopes, Martorelli e Costa (2020) explicam que já no início do século XX devido ao aumento na quantidade de automóveis, os bondes e ônibus foram perdendo sua eficiência e produtividade, que eram afetados pelos congestionamentos e dificuldades de investimentos, considerando a impossibilidade de aumento de tarifas, proibidas por decretos das cidades e que beneficiavam o uso do automóvel.

Ao pensarmos uma mobilidade urbana e o Direito à Cidade, devemos considerar as várias dimensões do território, construindo uma política pública de equidade que se fundamenta na distribuição dos espaços viários, a quantidade de pessoas atendidas e a sustentabilidade. Cabe, portanto, ao Estado o desenvolvimento de uma cidade democrática e sustentável, entendendo que não é possível a construção de um único plano e modelo de mobilidade urbana, dado às diferentes cidades e suas diferentes demandas. Nesse sentido, André Luiz Braga Turbay, arquiteto e urbanista e doutorando em Gestão Urbana pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e, Simone do Amaral Cassilha, arquiteta e urbanista e mestre em Engenharia Civil, argumentam:

Entender a desigualdade das cidades, em especial as latino-americanas, facilita a compreensão e o possível caminho a ser traçado visando torna-las mais acessíveis, principalmente pelo transporte. Nesse caso, a acessibilidade

se refere à equidade de acesso aos direitos básicos a todos os cidadãos, gerando cidades mais sustentáveis (TURBAY; CASSILHA, 2021, p. 215).

Nesse sentido, alguns fatores devem ser considerados comuns em todas as cidades, como o transporte público coletivo, o sistema ciclovitário e a caminhabilidade, traçando estratégias que foquem no uso do coletivo e ativo, em detrimento do individual e a desconstrução social do *status* do automóvel individual.

Ora, a mobilidade urbana e o papel do Estado devem ser entendidos em suas complexidades, buscando romper com a estrutura hegemônica do automóvel e garantindo aos cidadãos do Direito à Cidade, sustentável e democrática, impactando na melhoria na qualidade de vida, como saúde e menor poluição no uso do solo. Considerando que nem sempre a mobilidade urbana foi pauta dos Governos e dos planejadores é importante compreender os avanços e desafios apresentados nas políticas públicas brasileira, permitindo uma reflexão sobre a temática, sobre os movimentos sociais e a gestão democrática no desenvolvimento das cidades. Na sequência, na subseção 2.3, buscamos tecer algumas reflexões referentes aos avanços e desafios no planejamento da mobilidade urbana no Brasil.

### **2.3 Avanços e desafios no planejamento da mobilidade urbana brasileira**

Assim como qualquer uma das demandas apresentadas pelo movimento em defesa do Direito à Cidade, o alcance da justiça social se dá quando ocorre a institucionalização e burocratização pelo Estado burguês na construção de uma política do bem-estar-social. A construção de um arcabouço legal pelo Estado regulamenta e direciona os investimentos, sejam eles públicos ou privados, na área. Fato que é citado na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, em 2004:

A criação do Ministério das Cidades representa o reconhecimento do Governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de que os imensos desafios urbanos do país precisam ser encarados como política de Estado. Atualmente cerca de 80% da população do país mora em área urbana e, em escala variável, as cidades brasileiras apresentam problemas comuns que foram agravados, ao longo dos anos, pela falta de planejamento, reforma fundiária, controle sobre o uso e a ocupação do solo (BRASIL, 2004, p. 3).

Assim sendo, Lopes, Martorelli e Costa (2020) explicam que o marco legal brasileiro demarca a evolução e transformação da discussão sobre mobilidade urbana no país, cabendo a todas as esferas da Federação a participação na temática, sendo baseada em leis, decretos,

portarias, instruções normativas, dentre outras. Conforme já comentamos anteriormente, devido à complexidade do assunto e a especificidade de cada cidade e região, se faz necessário a discussão e levantamento das demandas locais e a construção de leis que normatizem o desenvolvimento da mobilidade urbana. Dessa forma, os autores comentam:

Sendo a mobilidade urbana um tema cuja responsabilidade constitucional precípua (gestão, execução e fiscalização) é atribuída aos municípios a legislação municipal e sempre bem específica e compatível com as características locais. Já a legislação estadual tem grande relevância nos deslocamentos intermunicipais de caráter urbano. Considerando a grande concentração demográfica que se observa nas regiões metropolitanas, que são responsabilidade dos estados federados. Nesse caso, também as características regionais são decisivas, e o conjunto de normas estaduais visa a atendê-las (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020, p. 61).

A União assume nesse cenário um papel de promotor de políticas públicas que devem orientar todos os entes federados, além de apoiar com assistência técnica e financeira, conforme a Constituição Federal, que em seu Artigo 21, incisos XX e XXI, estabelece que é papel da União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” e “estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação” (BRASIL, 1988).

Entretanto, mesmo com a positivação da mobilidade urbana, as discussões sobre a temática se estruturaram lentamente, tendo o primeiro projeto sobre o assunto apresentado apenas em 1995 e apenas em 2003 foi criada uma comissão especial na Câmara dos Deputados para apreciar os projetos. Cabe ainda ressaltarmos que na década de 1990 mais dois projetos foram apresentados e os três discutiam sistemas de transporte público coletivo apenas, e não mobilidade urbana.

Outra barreira encontrada na construção de políticas de mobilidade urbana é a falta de políticas de Estado na área, ficando centralizadas e ganhando destaques em políticas de governo, em especial progressistas e de participação popular. Exemplo claro dessa realidade é a Criação do Ministério das Cidades e do Conselho das Cidades, em 2003, primeiro ano do governo de Luiz Inácio Lula da Silva, do Partido dos Trabalhadores, a extinção do Ministério em 2019 por Jair Bolsonaro, do Partido Liberal e a recriação do mesmo, novamente por Lula, em 2023, assunto que aprofundamos adiante.

Em julho de 2001 é sancionada a Lei 10.257, pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, do Partido da Social Democracia Brasileira, denominada Estatuto da Cidade, que regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal, que estabelecem a política de

desenvolvimento urbano, buscando “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Brasil, 2001).

Em 2003, com a posse de Lula na Presidência da República, é criado o Ministério das Cidades buscando retomar o protagonismo do Poder Executivo no planejamento e desenvolvimento urbano no país, que não promoveu uma política urbanística desde a crise fiscal de 1985, no período militar, conforme comenta Ermínia Terezinha Menon Maricato (2006), doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo:

A proposta do Ministério das Cidades veio ocupar um vazio institucional que retirava completamente o governo federal da discussão sobre a política urbana e o destino das cidades. A última proposta de política urbana implementada pelo governo federal se deu no regime militar (1964-1985). Com a crise fiscal que atingiu o país em 1980 e a falência do Sistema Financeiro da Habitação e do Sistema Financeiro do Saneamento, a política urbana e as políticas setoriais formuladas e implementadas pelo Regime Militar entram em colapso. Desde 1986 a política urbana seguiu um rumo errático no âmbito do governo federal. Não faltaram formulações e tentativas de implementação, mas todas elas tiveram vida muito curta (MARICATO, 2006, p. 214).

As ações promovidas pelos generais-presidentes no período ditatorial brasileiro buscavam controlar os movimentos que surgiam contra o regime totalitário, como a criação do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), vinculado ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), assim como a aprovação do Estatuto da Cidade e do Ministério das Cidades são conquistas de movimentos sociais iniciados ainda no período da ditadura militar, defendendo a reforma urbana e liberdade política, encabeçado por lideranças sindicais, alas da Igreja Católica, ONGs e servidores públicos.

Em 2004 foi criado o Conselho Nacional das Cidades, em convergência com a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, constituído a partir dos anseios dos movimentos sociais de participarem da gestão, constituindo como importante ferramenta de gestão participativa. O Conselho possui papel consultivo e deliberativo, participando diretamente na discussão de políticas públicas nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade urbana e planejamento territorial.

Diante disso, consideramos que o Estatuto da Cidade não apresenta nenhum direcionamento às políticas de mobilidade urbana e em 2004, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana, lança o Plano Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, possuindo como diretrizes a universalização do transporte público coletivo, sendo considerado um serviço público essencial e regulado pelo Estado. O plano

apresenta as dificuldades encontradas na gestão do transporte público coletivo, destacando a necessidade de fontes de investimentos no setor e que a falta de uma política de financiamento gerou a estagnação do mesmo:

A ausência de uma política de financiamento para o setor nos últimos 15 anos conduziu à estagnação quase total dos investimentos. Muito pouco se produziu de corredores exclusivos, terminais de integração, abrigos adequados em paradas, apropriação de novas tecnologias. Quase nada em acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade (BRASIL, 2004, p. 34).

O documento, aprovado pelo Conselho das Cidades em dezembro de 2004, considera que quatro aspectos são os responsáveis pela crise no transporte coletivo urbano, crise institucional, na rede, no modelo remuneratório e na infraestrutura, destacando a alta no valor das tarifas do ônibus, que não possuem subsídios de políticas públicas como o trem, a baixa produtividade e a concessão de gratuidades, gerando a expulsão das classes mais baixas.

O Plano, além de apresentar os diagnósticos de problemas e desafios relacionados à mobilidade urbana, também elencou os programas e projetos em desenvolvimento, como a substituição do Programa de Transporte Rodoviário Urbano pelo Programa de Mobilidade Urbana. O Programa tinha por objetivo apoiar as ações de infraestrutura e incentivo ao planejamento urbano relacionado ao transporte público coletivo e ativo, como a criação de corredores para transporte público coletivo, criação de sistemas de mobilidades integrados, projetos de adequação visando pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade, adequação de linhas férreas ociosas para atendimento de passageiros(as).

Também é apresentado o Programa Pró-Transporte, voltado para governos municipais, ou concessionárias do transporte público coletivo, buscando melhorias na infraestrutura, visando o incentivo à população de uso do ônibus e de um sistema integrado de mobilidade. Entretanto, conforme consta na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, a escassez de recursos públicos e o limite de crédito estabelecido para o setor público. O Pró-Transporte foi criado em 2002 e reformulado nos anos seguintes para atender demandas apresentadas pelos municípios que já sentiam a queda no número de passageiros no transporte público.

Sobre o Pró-Transporte, Ernesto Pereira Galindo (2011), considera que mesmo sendo denominado como programa, trata-se de uma ação orçamentária de investimento e financiamento, utilizando o Fundo de Garantia do Trabalhador Segurado (FGTS) e tendo como único agente investidor a Caixa Econômica Federal.

Assim, percebemos que o avanço do neoliberalismo impacta diretamente na produção de Políticas Públicas e produção do espaço urbano, haja vista que a diminuição da participação

do Estado é ligada apenas na geração de mecanismos de bem-estar-social. Dessa forma, o Estado investe menos em políticas como habitação e mobilidade urbana, em especial o transporte público coletivo, gerando segregação socioespacial e dificultando a mobilidade da população que vive nas periferias e impedindo a participação social na cidade.

Já no governo Dilma Rousseff, em 2012, foi anunciada a criação do Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, dividida em três eixos: melhorias nos serviços de transporte coletivo, gestão democrática e participação social nas políticas de transporte público coletivo e redução das tarifas para os usuários. A promulgação da lei demarca um importante avanço da temática, apresentando normativas e positivando o planejamento da mobilidade urbana, que será analisada na próxima subseção.

Entretanto, mesmo com todos os avanços sociais e econômicos alcançados nas gestões dos governos petistas, a estrutura do desenvolvimento da mobilidade urbana se manteve pautada no automóvel individual e com a melhoria da renda dos mais pobres e acesso ao crédito, mais famílias adquiriram o carro, conforme comenta Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, engenheiro civil e doutor em Economia:

Outro fator que contribuiu para a expansão das vendas de veículos automotores nos últimos dez anos foi o aumento de renda das famílias, principalmente das mais pobres, o que permitiu que parte destas famílias tivesse acesso a esse bem durável. Some-se a isso a forte expansão do crédito que ocorreu na última década, resultando que a tendência recente é de forte crescimento da taxa de motorização da população brasileira. De 2008 para 2012, por exemplo, o percentual de domicílios que possuíam automóvel ou motocicleta subiu 9 pontos percentuais (p 45%, em 2008, para 54% de posse, em 2012 –, sendo que as classes de renda mais baixas tiveram os maiores crescimentos da taxa de posse de veículos privados (tabela 3), principalmente pela aquisição de motocicletas (CARVALHO, 2016, p. 354).

Em 2016, com o golpe de Estado que resultou no impeachment da presidenta Dilma Rousseff, diversas políticas públicas foram descontinuadas e setores desestruturados, dado início a uma agenda neoliberal e intensificada com a eleição de um dos líderes da extrema direita no Brasil, Jair Bolsonaro em 2018, que além de extinguir os órgãos colegiados, fundiu o Ministério das Cidades com o Ministério de Integração Nacional, surgindo o Ministério de Desenvolvimento Regional, que não obteve nenhum destaque ou avanço nos quatro anos.

Conforme comenta Ricardo Luiz Töws, doutor em Geografia, com o golpe contra Dilma e a chegada de Michel Temer, do Partido Movimento Democrático Brasileiro, a agenda neoliberal é novamente implantada no país, intensificando ainda mais a agenda de financeirização-mercantilização das cidades brasileiras:



Portanto, a agenda pró-crescimento é retomada com o golpe de 2016, em um cenário que tem por objetivos aprofundar de forma abissal as condições para o desenvolvimento do neoliberalismo, amplamente desenvolvido no governo de Fernando Henrique Cardoso, mas que teve um hiato nos governos progressistas, ao menos em termos de direcionamento e realização de políticas voltadas para o bem-estar social, como já ilustramos. Esse aprofundamento, a partir da criação de cenários de investimentos, políticas de austeridade fiscal e reformas, visa recolocar o Brasil no circuito da dependência, com um alinhamento maior à lógica do capital financeiro (TÖWS, 2018, p. 623).

Com a terceira vitória eleitoral de Lula da Silva, o Ministério das Cidades foi recriado para superar a crise urbana que afeta todo o país, atingindo diversas áreas, como moradia, saneamento, gestão de resíduos, mobilidade, transporte público coletivo, dentre outras. A professora Raquel Rolnik, professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, considera que a recriação é “mais do que bem-vindo” e argumenta que o governo deve enfrentar uma das maiores crises do planejamento urbano (ROLNIK, 2023<sup>1</sup>).

Rolnik destaca que a complexidade das cidades atuais implica diretamente em sua “(in)sustentabilidade”, possuindo “problemas de mobilidade e transportes, moradia, drenagem, lixo, abastecimento de água e coleta de esgoto” (ROLNIK, 2023). A professora ainda destaca a necessidade de mais investimento e administração em metrô, trens e corredores de ônibus e explica que o sistema imposto de cobrança de tarifa de ônibus colapsou e que sem subsídios e planejamento teremos um serviço público de baixa qualidade e excludente.

O atual Ministério das Cidades é dividido em cinco secretarias, sendo que em ao menos três a discussão sobre mobilidade será pautada, na Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, na Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana na Secretaria Nacional de Periferias.

A recriação do Ministério é um avanço e vitória dos movimentos sociais da cidade e de novas perspectivas para as discussões relacionadas ao desenvolvimento urbano e do Direito à Cidade, voltando à pauta da gestão pública questões como transporte público coletivo, habitação, desenvolvimento sustentável, integração de regiões metropolitanas, dentre outras.

---

<sup>1</sup> ROLNIK, Raquel. O que esperar do Ministério das Cidades. **Folha de São Paulo**, 2022. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/12/o-que-esperar-do-ministerio-das-cidades.shtml>. Acesso em: 01 mar. 2023.

Ademais, como já citado anteriormente, a Política Nacional de Nacional de Mobilidade Urbana foi um importante marco no desenvolvimento das cidades e na próxima subseção faremos uma análise de sua formulação e aplicação no cotidiano da sociedade.

#### **2.4 A mobilidade urbana institucionalizada: uma análise da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Como já apresentamos nas subseções anteriores, a construção de políticas públicas no Brasil apresenta-se em um quadro de instabilidade e barreiras burocráticas e ideológicas, considerando que as mesmas, em sua maioria, não se consolidam como Políticas de Estado e sim de governo, que conforme o rito da democracia burguesa é revezado entre grupos progressistas e grupos neoliberais. Cabe destacar que as políticas de governo ocorrem para atender demandas e ideologias do grupo que comanda o Poder Executivo, conforme comenta a Dalila Andrade Oliveira (2011):

Considera-se que políticas de governo são aquelas que o Executivo decide num processo elementar de formulação e implementação de determinadas medidas e programas, visando responder às demandas da agenda política interna, ainda que envolvam escolhas complexas. Já as políticas de Estado são aquelas que envolvem mais de uma agência do Estado, passando em geral pelo Parlamento ou por instâncias diversas de discussão, resultando em mudanças de outras normas ou disposições preexistentes, com incidência em setores mais amplos da sociedade (OLIVEIRA, 2011, p. 329).

Percebemos desse modo que as políticas de Estado envolvem diversos agentes e atores, perpassando e durando por gerações, sendo mais consolidadas com maior garantia de durabilidade, enquanto que as de governo podem durar apenas o mandato ou um período e ser facilmente destituída. Ainda, destacamos que conforme comentado anteriormente, a proposição e aplicação de políticas públicas no Estado burguês não altera a estrutura social, apenas acomodando as necessidades das classes dominantes, conforme discutiu Poulantzas, filósofo e sociólogo alemão, referenciado pelo também sociólogo, Armando Boito Junior (2006):

[...] o Estado burguês, de um modo geral, organiza a dominação de classe da burguesia ao mesmo tempo em que organiza a hegemonia de uma determinada fração burguesa, isto é, organiza os interesses gerais da burguesia priorizando, ao mesmo tempo, os interesses específicos de uma determinada fração burguesa frente aos interesses das demais frações. O conflito em torno da política econômica não deve ser visto, portanto, como uma disputa sobre a política econômica correta e adequada aos interesses nacionais, mas sim como

uma disputa política entre interesses contraditórios (BOITO JR., 2006, p. 240).

Nesse sentido, ao analisarmos a organização política brasileira, percebemos a forte presença de um presidencialismo de coalizão, na qual o Poder Executivo obrigatoriamente, na busca por governabilidade, negociará seus ministérios, orçamentos, cargos de primeiro e segundo escalão no governo, além de direções em instituições e empresas públicas, na tentativa de construir uma base de apoio e influência no Congresso Nacional. Lucas Couto (2021), mestre em Ciências Políticas, ainda destaca a organização política da Câmara e do Executivo no Brasil, em que o orçamento e os cargos ministeriais e em estatais são interdependentes, relacionando o tamanho da coalizão e do partido com a proporção da fatia dos cargos e recursos.

Ao realizar acordos na construção dessa governabilidade, importantes ferramentas e instituições públicas que possuem papel fundamental no desenvolvimento passam a atender interesses políticos eleitorais e ideológicos desses grupos que as dominam e sempre controlaram o Estado e suas políticas, garantindo privilégios e estruturas sociais desiguais e injustas.

Tal cenário implica diretamente no desenvolvimento integral da sociedade e na consolidação de justiça social, uma vez que políticas construídas por governos populares são desestruturadas em governos que não atendem aos anseios da população que são historicamente menos favorecidas pelo Estado.

No ano de 2012, a então Presidenta da República, Dilma Vana Rousseff, do Partido dos Trabalhadores, sanciona a Lei nº 12.587/2012, instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) que, baseada em princípios, diretrizes e objetivos buscou garantir um embasamento técnico e legal para governos e municípios adotem políticas públicas que garantam a efetivação e aplicação concreta sobre a temática. Conforme a Política objetiva:

A promulgação desta Lei fornece segurança jurídica para que os municípios adotem medidas para, por exemplo, priorizar os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual motorizado. Pela mesma lógica, os projetos e investimentos nos municípios podem ser contestados judicialmente se não se adequarem aos princípios, diretrizes e objetivos previstos em Lei (BRASIL, 2012, p. 7).

A PNMU tem por princípios a equidade no uso dos espaços de circulação, gestão democrática, desenvolvimento sustentável, dentre outros, priorizando o uso de mobilidade ativa e do transporte público coletivo, defendendo acessibilidade universal e eficiência na mobilidade urbana no país.

Para Guadiana Lopes Cortizo, arquiteta e urbanista, um dos maiores desafios da PNMU é garantir a implementação de uma política sustentável e de uso do transporte público coletivo, considerando que historicamente, e estruturalmente, foi priorizado o uso do transporte individual:

[...] é possível observar que o desafio da política de mobilidade urbana no Brasil é implementar uma política nacional sustentável em um país onde a maioria das cidades priorizou o transporte individual, em detrimento ao transporte público, cujos problemas decorrentes dessa priorização ainda não foram equacionados. Prova desse descompasso entre a realidade das cidades, necessidade da população e diretrizes políticas foram as manifestações ocorridas em 2003 que reivindicaram melhorias no transporte público. Dez anos depois, em 2013, mesmo após a instituição de uma política nacional sustentável, a reivindicação da população continua sendo o transporte público de qualidade. Realidade também evidenciada na primeira avaliação da PNMU realizada pelo Ministério das Cidades em 2016 (CORTIZO, 2018, p. 35).

Ressaltamos que a construção e promulgação da Lei 12587/2012 é resultado de lutas e mobilizações históricas que iniciaram no ano de 1995 e levaram 17 anos para positivação sobre a temática, que iniciou intitulada Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e consolidou-se de forma mais estruturada e ampla, a PNMU.

A PNMU tem por princípios a equidade no uso dos espaços de circulação, gestão democrática, desenvolvimento sustentável, dentre outros, priorizando o uso de mobilidade ativa e do transporte público coletivo, defendendo acessibilidade universal e eficiência na mobilidade urbana no país. Percebemos que, a PNMU foi construída e aprovada para garantir seu funcionamento integrado ao Estatuto da Cidade, aprovado em 2001 e que não discute sobre mobilidade urbana, buscando efetivar direitos e garantir qualidade e acessibilidade na cidade a partir de um planejamento urbano democrático, objetivando a inclusão social e melhorias nas condições urbanas, especificamente sobre mobilidade urbana.

A PNMU baseia suas diretrizes em um desenvolvimento sustentável, destacando suas prioridades no Artigo 6º, como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado (BRASIL, 2012, p. 3).

A lei é dividida em sete capítulos, positivando diversos assunto, como o papel e obrigações do Entes federados, competindo aos Municípios, conforme Artigo 18, Capítulo IV:

- I planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- II prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (BRASIL, 2012, p. 7).

Percebemos como dispostos nos incisos acima que o Município é o agente responsável pela implementação da Política, já a União cabe prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios e contribuir na capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme incisos I e II, do Artigo 16. Os Estados são os entes com menores obrigações no desenvolvimento da PNMU, cabendo a eles propor a política tributária, a gestão de transporte público intermunicipal que na maioria das vezes é transferida aos Municípios.

Nesse sentido, destacamos a dificuldade de gestão da mobilidade urbana do país, devido ao orçamento, falta de técnicos em nível municipal e também a falta de vontade política para o desenvolvimento de políticas relacionadas à mobilidade ativa, transporte público coletivo e qualidade de vida nas cidades.

Em seu Capítulo II, a PNMU trata diretamente do transporte público coletivo, outorgando ao Poder Público o papel de fiscalizador do transporte público coletivo enquanto interesse público e considera que a política tarifária deve ser “instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano” (BRASIL, 2012, p. 3).

No Capítulo V, Das Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana, a PNMU destaca a necessidade da universalização do transporte público coletivo, estimulando um transporte de eficácia e qualidade aos usuários. O capítulo ainda destaca a obrigatoriedade da formulação do Plano de Mobilidade Urbana em municípios com mais de 20 mil habitantes e deverá ser integrado ao Plano Diretor Municipal.

O Plano foi um importante avanço nas políticas de mobilidade urbana e que, juntamente com os aprimoramentos dos Planos Diretores, deverá direcionar nossas cidades para um planejamento mais sustentável e democrático. Entretanto, cabe destacar a necessidade de investimento em políticas públicas que viabilizem tal desenvolvimento, fato já destacado

quando apresentado o Programa de Aceleração do Crescimento – Mobilidade médias cidades (2009), por Bárbara Rubim e Sérgio Leitão (2013), ambos graduados em direito:

O Brasil passa, assim, por um dos maiores ciclos de investimento de mobilidade da história, sendo essencial que a alocação desses recursos seja orientada por diretrizes rígidas que priorizem outras formas de deslocamento que não o carro, refletidas, localmente, em um planejamento que trace um inovador perfil de mobilidade para a cidade. Caso contrário, veremos os recursos serem investidos na manutenção de um status quo que privilegia o carro e acaba por sujeitar mais de 60% da população dos centros urbanos a um sistema de transporte coletivo colapsado (RUBIM, LEITÃO, 2013, p. 59).

Diante disso, Rubim e Leitão ainda destacam a fragilidade do PNMU para sua efetivação, como a falta de previsão legal de como o Plano deve ser elaborado e apresentado, podendo ser uma Lei Ordinária do Município ou uma simples apresentação de *slides* sobre o tema, questão que se torna mais complexa “se considerarmos o hábito dos governantes brasileiros de abandonar os planos feitos ou iniciados na gestão anterior” (RUBIM, LEITE, 2013, p. 60).

Mesmo com as fragilidades do PNMU, destacamos a importância da Política Nacional de Mobilidade Urbana no planejamento e gestão da mobilidade urbana e o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras. A PNMU é importante ferramenta para democratização do espaço urbano, considerando que os espaços de lazer e trabalho são localizados em áreas centrais ou periferias com alto valorização, gerando um processo de segregação socioespacial. Nesse sentido, discutimos o transporte público coletivo, considerando sua importância e sua complexidade na atualidade.

Dayse da Silva Pacifico, mestra em Engenharia dos Transportes, Orivalde Soares da Silva Júnior, doutor em Engenharia da Produção e Marcelo de Miranda Reis, doutor em Engenharia Civil, ao analisarem os desafios do PNMU, destacam a falta de assessoria técnica às Prefeituras Municipais e também que os problemas relacionados à mobilidade urbana já não estão mais só nas grandes cidades, atingindo municípios de médio e pequeno porte:

Embora esta Lei represente um avanço em direção a uma mobilidade mais sustentável no país, vários municípios enfrentam desafios práticos para a sua elaboração. A complexidade da elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana (PMUs) exige uma perícia a que a maioria dos técnicos municipais das médias e pequenas cidades não têm acesso, o que repercute no baixo número de planos de mobilidade realizados pelos municípios (DA SILVAPACÍFICO; DA SILVA JÚNIOR; DE MIRANDA REIS, 2022, p. 2).

Dessa forma, esperamos que, com a retomada do Ministério das Cidades e o fortalecimento do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, ocorra um direcionamento de novas políticas de investimento para o desenvolvimento sustentável, como é o caso da formulação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, apresentado à consulta pública pela plataforma ParticIPA+Brasil, do Governo Federal e elaborado em conjunto com o Fórum Consultivo da Mobilidade Urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2023), que será discutido na próxima seção.

Destacamos ainda que, a formulação dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana demarcará um novo momento na história do planejamento urbano do país, cujos planos estão focados principalmente em mobilidade ativa, planos cicloviários e transporte coletivo, o PMU direcionará, juntamente com o Plano Diretor, o desenvolvimento da cidade. Sobre os Planos de Mobilidade Urbana, Dominic Schmal (2018), administrador e mestre em Gestão para a Competitividade:

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) tem se acentuado cada vez mais nas principais cidades do mundo como instrumento e ferramenta de planejamento de uma política pública para orientar o desenvolvimento do transporte nas áreas urbanas e garantir a funcionalidade de uma cidade a longo prazo. Um PMU pode ajudar os cidadãos e demais públicos de interesse a identificar os desafios que a cidade enfrenta em inúmeros campos da mobilidade, assim como propor planos de melhoria a longo prazo (SCHMAL, 2018, p. 60).

O Governo Federal, buscando garantir a efetivação e aplicação dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios, vinculou o recebimento de recursos voltados a área de mobilidade urbana à construção dos Planos Municipais, o prazo inicial para municípios com até 250 mil habitantes era 2015, prorrogado para 2019 e posteriormente prorrogado para abril de 2023. O município de Campo Mourão somente agora, em abril de 2023, realizou a primeira audiência pública sobre o Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão e também de revisão do Plano Diretor, contratando a empresa Universidade Livre do Meio Ambiente – Unilivre – de Curitiba, Paraná. Para tanto, na quarta seção, analisamos as políticas públicas da temática no município.

Cabe agora aos municípios elaborarem seus PMU's que, como comentamos anteriormente, em sua maioria não possuem estrutura e equipe técnica para formulação e terceirizam o processo às empresas especializadas, como o caso de Campo Mourão. Entretanto, o processo de construção de um Plano de Mobilidade Urbana é complexo, demandando tempo

para debates com a população, levantamento de dados e análises para a formulação democrática e aplicável na cidade.

A participação social na construção de políticas públicas faz parte do Direito à Cidade e a complexidade da formulação de um PMU exigirá do Poder Público uma série de audiências, ferramentas tecnológicas e pesquisas interdisciplinares para alcançar um bom resultado teórico e posteriormente de investimentos no planejamento e aplicação do Plano, tornando a cidade mais democrática e acessível. Na próxima seção, demos ênfase no transporte público e a sua complexidade no âmbito das cidades.



### 3 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E SUA COMPLEXIDADE

Planejar o transporte público coletivo é uma das pautas emergentes da atualidade, enquanto forma de mobilidade urbana é uma importante ferramenta de democratização da cidade. Entretanto, devido à falta de planejamento urbano e as formas que se tecem as relações contemporâneas, o ônibus é relegado apenas aos mais pobres, priorizando o uso do transporte individual. Sobre o papel e importância do transporte público coletivo, Ana Flávia Rodrigues Vieira, Alessandra Cavalcanti e Alysson Lourenço Alves (2015, p. 776) comentam sobre a seu papel de “possibilitar aos usuários acesso a diferentes locais, como, por exemplo, o do trabalho, o do domicílio e o de lazer, em consonância com um dos direitos e garantias fundamentados na constituição brasileira”.

Esta seção tem como objetivo compreender as políticas públicas voltadas ao transporte público coletivo, evidenciando o Plano de Mobilidade Urbana. Também foi analisado o papel do transporte público, sua importância e a complexidade de seu planejamento para garantir o direito à cidade, sua democratização e o cumprimento do seu papel social.

#### 3.1 Do transporte público coletivo ao direito à cidade democrática e sustentável

Até o início do século XVII, o caminhar era a forma dominante de mobilidade urbana, entretanto, com o crescimento das cidades, novos modos de locomoção passaram a ser mais utilizados e “popularizados”, pois deixavam de ser apenas ferramentas bélicas e passam a fazer parte do modo de locomoção dos grupos dominantes da sociedade da época e ainda no século XVII surgem os primeiros veículos de aluguel e transporte público. O primeiro registro de transporte público foi em Paris, em 1662, concebida por Blaise Pascal:

Em fevereiro de 1662, com uma concessão dada pelo rei, começou a operar em Paris, na época com 400 mil habitantes, um serviço de carruagens públicas que circulavam com itinerário, tarifas e horários preestabelecidos. [...] Os veículos, chamados pelo povo de *carroces à cinc sous* (valor da passagem), tinham lugar para oito passageiros, além do cocheiro e seu ajudante (LOPES, MARTORELLI, COSTA, 2020, p. 32).

Anos depois, o *carroces à cinc sous* são abandonadas e o transporte público foi retomado apenas com um novo período da sociedade, marcado pela Revolução Industrial e o rápido crescimento dos espaços urbanos, que com o avanço do novo paradigma econômico e

social, geram novas formas de trabalho e de mobilidade nas cidades. Lopes (2020, p. 32-33) comenta que ainda na primeira metade do século XIX, duas novas formas de transporte coletivo surgem, o bonde e o ônibus, que buscavam uma relação de tempo, custo e segurança. Ainda no século XIX, o bonde passa a ser movido pelo vapor e em seguida por eletricidade, sendo renomeado por *tram*.

O ônibus, assim como o bonde, surge na década de 1820 na cidade de Nantes, região oeste da França e era utilizado para transporte dos usuários de uma casa de banho da cidade:

[...] Stanilas Baudry, dono de uma casa de banhos em Nantes, colocou um serviço de diligências para deslocar seus fregueses do centro até o local do seu negócio. O ponto final dessas diligências ficava numa praça onde havia uma chapelaria que era identificada por uma grande placa onde se lia ‘*omnes omnibus*’ (tudo para todos) (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020, p. 35).

Os autores ainda destacam que Baudry percebeu que vários usuários da diligência passaram a utilizá-la apenas para locomoção e, não para frequentarem seu comércio. Desse modo, o francês solicitou uma autorização para ter uma linha de mobilidade pública e coletiva entre a região central e a periferia, mediante pagamento de uma taxa. O *omnibus* se espalhou rapidamente por outras cidades da França, como Paris, Nice e Bordeaux e em 1829 já era operacionalizado em Londres e Nova Iorque (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020, p. 36).

As décadas seguintes foram marcadas por grandes reformas nos centros urbanos da época, como o novo sistema viário de Nova Iorque e a ocupação da ilha de Manhattan e as novas avenidas de Paris, que influenciaram as mudanças em diversas outras cidades do mundo, impulsionando a inserção do bonde elétrico, ônibus, caminhões e dos próprios automóveis. Já em 1850, Londres inaugura o metrô, o meio de transporte público coletivo e em massa que buscava diminuir o tempo de transporte e congestionamento no maior aglomerado da época, que em dois anos transportou mais de vinte milhões de pessoas.

Com o avanço industrial, a perpetuação do sistema capitalista e o crescimento desordenado das cidades, a mobilidade individual demarcada pelo uso do automóvel traz um novo cenário para o século XX, em especial a partir de 1908, com o surgimento do fordismo nas linhas de montagens, o transporte público coletivo deixa de ser um foco das cidades, que já desordenadas, misturavam carros, bicicletas, bondes, trens, ônibus e tração animal. Considerando que o modo de produção existente exigia (e ainda exige) o consumo para geração do lucro, o carro passa a ser a figura mais importante do planejamento urbano, deteriorando o uso dos meios de transportes públicos coletivos, como o ônibus e o bonde.

Com o aumento expressivo no uso do carro, as cidades passam por uma nova reestruturação, pensando unicamente nesse modal de locomoção e naqueles que possuem condições de adquirir o veículo. Sendo assim, os espaços urbanos que antes se concentravam em densas áreas, passam a se expandir, criando novos paradigmas de consumo, de moradia e de mobilidade nas cidades. Assim, consideramos que o avanço da segregação social, gerada pelo processo de expansão urbana e um planejamento baseado na capacidade de consumo, diversas demandas sociais e populares entram na pauta do Direito à Cidade, como já ressaltado anteriormente e nesse mesmo sentido, a mobilidade urbana também está presente nas demandas do movimento.

A reivindicação que surge no período permanece ainda na pauta da sociedade contemporânea, atingindo gestores públicos, empresas, organizações civis e a comunidade em geral, que hoje se apresenta ainda mais complexa, devido ao crescimento das cidades e dos processos de urbanização sem planejamento social e sustentável, valorizando o transporte público coletivo, enquanto uma política pública essencial para o desenvolvimento integral da cidade, democratizando sua mobilidade e seus espaços urbanos, conforme comenta Marley Rosana Melo Araújo, psicóloga e doutora em Teoria e Pesquisa do Comportamento pela Universidade Federal do Pará, (2011):

O transporte coletivo é um serviço essencial nas cidades, pois democratiza a mobilidade, constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva, além de minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos (ARAÚJO *et al*, 2011, p. 580).

A luta em defesa por um transporte público de qualidade está presente na atualidade com uma proposta que busca a construção de uma cidade mais justa, igualitária e acessível. Mesmo com os avanços já apresentados, diversos fatores ainda influenciam na precarização do transporte público coletivo, surgindo diversos movimentos sociais em defesa de uma mobilidade urbana democrática e sustentável, como o Movimento Passe Livre, ganhando destaque em 2013 no estado de São Paulo, em defesa do passe livre e contra o aumento tarifário da época.

Ainda, destacamos que a construção de uma cidade mais justa, acessível, sustentável e no cumprimento de metas estipuladas por organismos internacionais, como os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Organização das Nações Unidas, na erradicação da pobreza, no desenvolvimento sustentável, na proteção do clima e do meio ambiente, perpassa a utilização

do transporte público coletivo e da mobilidade ativa como principais formas de deslocamentos na cidade.

A priorização do uso do ônibus gera impactos diretos e indiretamente na maioria dos 17 ODS, na Agenda 2030 e 2053, como na erradicação da pobreza, na qual o uso do transporte público coletivo cumpre papel fundamental para deslocamento digno para acesso às ferramentas públicas e ao trabalho, de forma igualitária e com qualidade. Na busca por saúde e bem-estar, a mobilidade ativa e o transporte coletivo garantem diretamente melhor qualidade de vida à população, considerando que boa parte dos usuários também realizam deslocamentos a pé ou bicicleta, além de considerarmos que o uso do ônibus diminui consideravelmente o nível de contaminação do ar produzida pelo trânsito.

Na educação de qualidade, na busca por garantir inclusão de toda a população em todos os níveis escolares, o ônibus atinge papel indispensável de garantia como modal de acesso à escola, com qualidade e construção de políticas de incentivos ao uso do ônibus e aos estudos. No objetivo 5, Igualdade de Gênero, ao considerarmos que a maioria dos usuários do transporte público coletivo são do gênero feminino, o ônibus se torna ferramenta importante na construção dessa busca pela igualdade de gênero na sociedade machista, e a melhoria dessa política impactaria diretamente na qualidade de vida desse público.

Nos objetivos 8 e 10, Trabalho decente e crescimento econômico e, Redução de Desigualdades, respectivamente, assim como no primeiro, o ônibus desempenha papel essencial para um desenvolvimento econômico inclusivo e sustentável, pois além de gerar emprego diretamente, também é responsável pela mobilidade de trabalhadores e trabalhadoras diariamente. Ainda, ao refletirmos sobre a redução das desigualdades e o direito à cidade, o transporte público coletivo é, como já discutido anteriormente, uma das formas de democratização da cidade.

O transporte público coletivo está diretamente ligado ao objetivo 11, Cidades e Comunidades Sustentáveis, como dissertado em todo este trabalho, a priorização da utilização do ônibus e a secundarização do automóvel individual se torna um importante aliado no desenvolvimento sustentável e em uma mobilidade menos poluente e mais acessível, que também impactará diretamente no objetivo 13, Ação contra a Mudança Global do Clima.

Por fim, o ônibus também se mostra como nos objetivos 15 e 16, Vida Terrestre e Paz, Justiça e Instituições Eficazes, respectivamente, na promoção do bem-estar social, na vida com dignidade, enquanto direito de ir e vir e na promoção de um Estado forte, capaz de garantir a toda a população estruturas mínimas que garantam seu desenvolvimento, acesso ao trabalho, à saúde, cultura e qualidade de vida.

Ainda, destacamos a importância do objetivo 17, na mobilização e arrecadação de múltiplas fontes de recursos para financiamento e a transferência de tecnologias relacionadas à mobilidade e ao desenvolvimento sustentável, além da construção de parcerias que visem o compartilhamento de conhecimento e aprimoramento das tecnologias e ações de países em desenvolvimento.

### **3.2 O transporte público coletivo no Brasil: análise das políticas públicas**

Como já destacamos, a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi um marco no desenvolvimento das políticas de mobilidade urbana, em especial ao transporte público coletivo, que ganhou importante destaque nas formulações da Lei, embasada em um desenvolvimento sustentável e baseado na equidade e democratização das cidades.

Entretanto, ao contextualizarmos o transporte público coletivo no Brasil é necessário retornarmos ainda a períodos anteriores que graças aos movimentos populares urbanos em defesa do Direito à Cidade contribuíram para um avanço no desenvolvimento dessa política, mesmo que de forma autoritária, durante a ditadura militar. O governo Figueiredo (1979 - 1985), em resposta à crise do petróleo e a necessidade de trazer uma resposta frente às manifestações populares em defesa de uma cidade mais democrática buscou-se construir uma resposta articulada entre os entes federativos, sobre o assunto, Gomide e Galindo (2013) explicam:

Por meio da Lei n.6.261/1975, o governo federal criou o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), vinculado ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU), e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU). Essa seria a responsável pelo planejamento, financiamento e desenvolvimento tecnológico do setor. O FDTU financiaria as ações a serem empreendidas, tais como os novos investimentos em sistemas de média e alta capacidade (GOMIDE; GALINDO, 2013, p. 27).

Com o processo de redemocratização do país e a Constituição de 1988, novos avanços foram alcançados no transporte público coletivo, fruto das lutas dos movimentos da reforma urbana, ocorrendo a descentralização da política pública e passando a ser gerida pelos municípios:

Na Constituição de 1988, a organização e a prestação do transporte coletivo passam, assim, a ser de competência exclusiva dos municípios (art. 30, inciso V) – a despeito de o art. 21, inciso XX, reservar a competência da União de

instituir as diretrizes nacionais para o setor. No que se refere à política de desenvolvimento urbano, a nova Carta Magna representou um avanço social, ao reservar todo um capítulo para a matéria (art. 182 e 183) – uma conquista das lutas dos movimentos pela Reforma Urbana da década de 1980 (GOMIDE; GALINDO, 2013, p. 29).

Os autores Silva e Lapa (2019), ao analisar o transporte público coletivo de Manaus expõe sobre a responsabilidade do Estado em sua promoção, conforme a Constituição Federal:

O responsável vital pelo processo do transporte público urbano é a autoridade pública municipal, que é previsto de acordo com o inciso v da cláusula 30 da constituição federal prevê que: “cabe ao município organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (SILVA; LAPA, 2019, p. 70).

Para Silva e Lapa (2019), a promulgação da Lei Federal 12.581 de 2021, intitulada de Lei da Mobilidade Urbana, que orienta e determina os preceitos da Mobilidade Urbana no país e define as situações de deslocamento das pessoas e cargas nos espaços urbanos, foi um grande marco para o planejamento e mobilidade urbana. Entretanto, mesmo com os avanços registrados, a mobilidade urbana ainda é pauta de movimentos urbanos, devido aos seus problemas estruturais e sociais, marcados por um processo de segregação e exclusão da população mais pobre. Sobre o assunto, Araújo *et al* (2011) comentam que além de questões econômicas, a mobilidade urbana está diretamente influenciada pela “estrutura física da cidade, a disposição física das construções e áreas de uso público, as horas de operação das atividades e a oferta de meio de transporte” (ARAÚJO *et al*, 2011, p. 576). Ao relacionar a mobilidade urbana com o transporte público coletivo, os autores comentam:

O transporte coletivo é um serviço essencial nas cidades, pois democratiza a mobilidade, constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva, além de minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos (ARAÚJO *et al*, 2011, p. 580).

Ao analisarmos a necessidade de repensar a mobilidade urbana, enquanto ferramenta de democratização da cidade, o ônibus se torna ator principal no processo de locomoção motorizada, garantindo um desenvolvimento integral e sustentável à cidade. O transporte público coletivo tem a capacidade de propiciar a toda a população o direito de ir e vir com menor impacto ambiental, considerando a quantidade de pessoas, o custo e o tempo de deslocamento. Para Vieira, Cavalcanti e Alves (2015):

No conjunto de uma cidade, o transporte público é um dos itens que irão influenciar na acessibilidade das pessoas para efetivar o deslocamento e a mobilidade para onde se deseja (CAVALCANTI *et al.*, 2013). Além das características do espaço físico, que envolve a presença ou não de barreiras, entaves ou obstáculos, a adequação da frota de transporte coletivo para uso autônomo e seguro por todos também é uma das condições que influenciarão na mobilidade das pessoas (VIEIRA; CAVALVANTI; ALVES, 2015, p. 776).

O transporte público coletivo, quando priorizado e planejado, promove diversas melhorias e qualidade na cidade, ou seja, ao considerarmos a sua multiplicidade e coletividade, os benefícios, principalmente se compararmos aos meios de locomoção motorizados e individuais, resultando na diminuição de congestionamento, conecta pessoas às atividades sociais, promove inclusão social e ainda garante um crescimento econômico direto e indiretamente, com menores impactos ambientais (KNEIB, 2020, p. 1125). No Brasil, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2016 *apud* MUNIZ *et al.*, 2020, p. 3), cerca de 535.000 empregos são gerados por 1800 empresas responsáveis pelo Transporte Público Coletivo em 3.313 municípios.

Assim, a falta de planejamento e investimento no transporte público, enquanto política pública redistributiva, acarreta diversos problemas na área e impactando diretamente no uso do ônibus. Automóveis antigos, pontos de paradas sem infraestrutura, poucos horários e inflexíveis, profissionais com pouca formação para atendimento ao cliente são questões apresentadas em pesquisas realizadas em diversas cidades do país e, conforme destaca Castilha (2019), ao analisar o transporte público de Foz do Iguaçu:

Para que a qualidade e a eficiência do transporte público nas cidades sejam mantidas e constantemente melhoradas, o sistema deve ser avaliado e contemplado com uma visão mais ampla, levando-se em conta não somente o sistema em si, mas o ambiente onde ele acontece e a satisfação dos envolvidos no conjunto (CASTILHA, 2019, p. 78).

A falta de investimento na área se dá, na maioria das vezes, pela concepção de que o ônibus é indispensável pelos usuários e, dessa forma, independente da qualidade do serviço, os usuários continuarão utilizando o meio de transporte por não possuírem outra forma de mobilidade. Essa ideia parte de uma visão simplista de que a demanda é homogênea, ligada a questões socioeconômicas, impactando na falta de estratégias para aumento do público. Para Erika Cristine Kneib (2020):

A perda de demanda, de eficiência e de qualidade do transporte coletivo estão relacionados a fatores internos e externos ao sistema, que podem ser descritos a partir do que se chama de círculo vicioso. Segundo o círculo vicioso descrito pelo IPEA (2013), o aumento de preços de insumos do TPC e o aumento das gratuidades no TPC, aliados ao incentivo ao transporte individual, levam à perda de demanda, redução da receita e aumento dos custos do TPC; isso leva à queda de produtividade e rentabilidade; que leva ao desequilíbrio econômico- financeiro e ao aumento da tarifa. Isso tudo levará à perda de competitividade do TPC e aumento do uso do transporte individual, levando a mais congestionamentos, acidentes, poluição e desigualdades urbanas (KNEIB, 2020, p. 1130).

Esse cenário cria um círculo vicioso na mobilidade urbana, um transporte público coletivo sem atratividade impacta diretamente na quantidade de usuários, se menor o número de usuários, a obtenção de recursos financeiros diminuirá e tornará o mercado menos atrativo, que atrairá menos investimento e por consequência menos usuários. Percebemos a falta de um planejamento de políticas públicas interligadas e estruturais, envolvendo entidades públicas e privadas e coordenadas pelo Estado que, por sua vez, sofre com a incapacidade de gestão e atingir metas concretas.

### **3.3 O transporte público coletivo em pauta: a formulação do marco legal do transporte público coletivo**

Atualmente, o Ministério das Cidades vem desenvolvendo diversas ações e programas voltadas à mobilidade urbana, com enfoque no transporte coletivo, dentre as quais está a construção do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, conforme apresentado na subseção 2.4, através da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, a minuta de projeto de lei altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Entretanto, antes de discutirmos a formulação do Marco, cabe destacar algumas das ações relacionadas ao transporte público coletivo, conforme disponível no *site* oficial do Ministério:

- Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana: programa de financiamento de ações de mobilidade urbana, com recursos do FGTS, com enfoque no transporte público coletivo, transporte ativo, elaboração dos planos de mobilidade urbana municipais e metropolitanos, estudos e projetos básicos e executivos, normatizado pela Instrução nº 12, de 14 de abril de 2023;
- REFROTA - Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano e RETREM - Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Sobre Trilhos: objetivando melhorar a qualidade da prestação de serviço público do transporte



coletivo, os programas fazem parte do Programa Avançar Cidades – Setor Privado, de financiamento para renovação de frota para implantações e melhorias nos sistemas de transportes público coletivo;

- Projeto mobilidade ao Redor: conforme destaca a página da Secretaria de Mobilidade Urbana, o projeto “tem como objetivo incentivar melhorias no espaço da circulação em ruas de todo o Brasil priorizando o transporte ativo e o transporte público coletivo por meio de duas frentes de atuação: mobilidade corporativa e intervenção urbana” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2023).

Ao retornarmos à discussão do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, a construção da minuta iniciou-se em 2021 e “trata da reestruturação do modelo de prestação de serviços de Transporte Público Coletivo e traz princípios, diretrizes, objetivos e definições sobre o tema, além da organização e financiamento dos serviços de transporte” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2023). O projeto também aborda questões relacionadas ao modelo econômico-financeiro, formas de contratações e de operação do transporte público coletivo.

A proposta surge a partir de debates realizados no Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos (DEMOB), da Secretaria de Mobilidade Urbana, que estava na estrutura do antigo Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional. Conforme consta na Plataforma+Brasil, em 2021 foi contratado uma consultoria através do Banco Interamericano de Desenvolvimento, buscando apresentar demandas e fragilidades da temática:

Em 2021 foi desenvolvido um trabalho de apoio ao desenvolvimento do marco legal TPC, por meio de consultoria contratada com financiamento do BID, que procurou identificar as demandas regulatórias e temas críticos que deveriam compor uma proposta de legislação. Neste projeto foi feito um conjunto de entrevistas e estudos de casos em sete cidades, além da realização de mesas redondas com a participação de vários segmentos do setor de transporte público. Além de um benchmarking com experiências de regulação nacional e internacional (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2023).

Com o diagnóstico apresentado, iniciou-se as discussões do Marco no Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, órgão colegiado criado para discutir a crise estrutural do transporte público coletivo, aprofundada com a Pandemia de COVID-19. O Fórum foi composto por 12 representantes de entidades públicas e privadas, como um representante do Ministério do Desenvolvimento Regional e do Ministério da Economia, representantes da Frente Nacional de Prefeitos e Confederação Nacional de Municípios além de confederações e associações de empresas e trabalhadores do transporte. Ainda em 2021, foi realizado um fórum internacional com representantes da França, Alemanha, Colômbia e Chile sobre possíveis reformas de

regulamentação da temática, que durante o ano de 2022 foram discutidas no âmbito do Fórum e em novembro abertas para consulta pública.

Conforme consta na Plataforma+Brasil, a minuta contou com 662 contribuições entre 28 de novembro de 2022 e 27 de fevereiro de 2023, disponíveis para consulta na página do Ministério. Entre os meses de junho e agosto de 2023, o texto foi debatido em Audiência Pública para incorporação de propostas e deverá ter sua versão final apresentada no mês de setembro de 2023. A página oficial do Ministério já apresenta uma minuta da lei, que possui 44 artigos, divididos em cinco capítulos, sendo que em suas Disposições Finais, Capítulo V, propõe diversas alterações e inclusões na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade.

Em seu Artigo 2º, o Marco considera o “transporte público coletivo, direito social e dever do estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território”, delegando ao Poder Público, de forma compartilhada e respeitando suas competências, adotar medidas que assegurem esse direito de forma integrada e acessível.

O projeto considera que o transporte público coletivo deve possuir 11 princípios fundamentais, dentre os quais a universalização e equidade do acesso, sustentabilidade ambiental, social e econômica, qualidade do serviço, gestão democrática, dentre outros. Ao analisarmos todos os princípios apresentados, percebemos que o documento parte de discussões até mesmo anteriores ao início oficial da sua produção, em 2021, como destaca Araújo *et al* (2011):

Pensar qualidade de vida sem pensar em mobilidade e acessibilidade 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 (ARAÚJO *et al*, 2011, p. 577).

Assim sendo, a ideia apresentada por Araújo *et al* (2011) vem de encontro com o Marco e apresenta a necessidade de articulação de políticas públicas, como uma de suas diretrizes:

Articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, habitação, combate e erradicação da pobreza, proteção ambiental, segurança pública, promoção da saúde e outras de interesse social relevante, destinadas à

melhoria da qualidade de vida da população, para as quais o transporte público seja fator determinante (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2023).

Ao analisarmos a diretriz apresentada, é perceptível a construção de uma proposta de política de equidade, priorizando parte da população que necessita diariamente do transporte público coletivo e que historicamente foi a mais prejudicada no modelo de planejamento urbano desenvolvido. O tema também está presente em sua seguinte diretriz que busca a universalização do acesso, reduzindo as desigualdades socioespaciais.

O projeto também apresenta em suas diretrizes pontos de relevância para um desenvolvimento sustentável, como apresentado em seu inciso IV, artigo 4º, que trata da “Transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de fontes renováveis de energia para a redução dos impactos ambientais, não onerando apenas os usuários do sistema de transporte público coletivo” e no Inciso VIII, Artigo 7º, “Adequação a critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, considerando a promoção e proteção da vida digna, as necessidades de saúde pública e a adaptação e mitigação de mudanças climáticas”, destacando o fortalecimento de discussões relacionadas ao desenvolvimento sustentável e construção de propostas que minimizem os impactos ambientais enquanto um problema de saúde pública.

Na quarta seção dessa dissertação intitulada “A mobilidade urbana em Campo Mourão: uma análise do transporte público coletivo” trazemos os resultados da pesquisa aplicada na cidade de Campo Mourão relacionada ao transporte público coletivo.

## **4 A MOBILIDADE URBANA EM CAMPO MOURÃO: UMA ANÁLISE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Nesta seção, realizamos um breve levantamento sobre a mobilidade urbana em Campo Mourão, evidenciando o transporte público coletivo por meio de pesquisa de campo e aplicação de questionário com usuários do transporte público coletivo. Além disso, tecemos reflexões entorno das análises dos espaços relacionados, como pontos de ônibus, terminal urbano, frota, horários, dentre outros aspectos. Com esta seção, apresentamos um panorama do cenário atual do transporte público coletivo do município, das mudanças e melhorias já realizadas e das necessidades apresentadas com a pesquisa de campo.

Ainda, destacamos que o Município vem realizando diversas mudanças na mobilidade urbana que, através de licitação e contratação de empresa privada, a Universidade Livre do Meio Ambiente se encontra em processo de construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e revisão do Plano Diretor, com a realização de oficinas, audiências públicas e grupos de trabalhos para formulação desses documentos.

### **4.1 Pressupostos e estratégias metodológicas da pesquisa**

Ainda durante a construção do projeto de pesquisa, discutimos sobre a formulação de metodologias e estratégias para o desenvolvimento da mesma, considerando a importância do trabalho de campo e na análise de dados coletados com o referencial teórico para produção de dados de caráter quanti e qualitativo. Dessa forma, o desenvolvimento desta dissertação de mestrado se consolidou como uma pesquisa quali-quantitativa, considerando que é influenciada pelas vivências do pesquisador, usuário do transporte público coletivo e membro Conselho Municipal da Cidade, que acompanha em seu cotidiano os avanços e desafios da cidade.

A pesquisa se deu a partir do uso diário do transporte público coletivo, do convívio com demais usuários, com a aplicação de questionário (Apêndice A) e levantamento de dados sobre a mobilidade urbana no município de Campo Mourão, além de levantamento de referencial teórico multidisciplinar e análise interdisciplinar da temática, com embasamento crítico. Destacamos que a pesquisa foi iniciada no ano de 2021, ainda no período de pandemia de Covid-19 e também teve durante seu desenvolvimento a realização da primeira licitação do transporte público coletivo do município, também em 2021.

A construção desta seção foi a partir da aplicação do questionário, produção e análise de gráficos, além de revisões bibliográficas sobre a temática em artigos científicos, livros, legislação específica, notícias e um breve levantamento histórico sobre a temática na cidade. Salientamos ainda que a pesquisa possui parecer favorável do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual do Paraná, com Certificado de Apresentação de Apreciação Ética número 52674421.0.0000.9247, com aplicação do questionário com usuários(as) do transporte público coletivo de Campo Mourão.

O questionário produzido possui 22 questões, sendo dividido em questões gerais e específicas, de multiescolhas e abertas e foi aplicado para 40 usuários do transporte público coletivo, buscando traçar o perfil do grupo participante e a perspectiva do mesmo em relação à temática. A aplicação foi realizada em pontos de ônibus, terminal urbano, empresas, instituições públicas e via *Google Meet*, buscando atingir o maior número possível de pessoas e garantindo maior conforto com a participação na pesquisa. A ferramenta de coleta de dados foi estruturada na plataforma *Google Forms*, buscando organizar e sistematizar os dados coletados em uma tabela de respostas, relacionando os itens a partir da linguagem cartográfica na produção e análise de gráficos.

A escolha do questionário, enquanto ferramenta de pesquisa, se deu com o intuito de averiguar o conhecimento, satisfação e expectativa dos usuários(as) sobre a temática. Para Gil (1999), “as respostas a essas questões é que irão proporcionar os dados requeridos para descrever as características da população pesquisada ou testar as hipóteses que foram construídas durante o planejamento da pesquisa” (GIL, 1999, p. 121).

Ao apresentarmos a análise de um banco de dados composto por apenas 40 participantes, justifica-se a quantidade pela repetição de características parecidas nas respostas coletadas. A quantidade de respostas atendeu um critério subjetivo utilizado por técnicas qualitativas, que é a repetição/recorrência de respostas semelhantes (exaustão), atingindo o limite de informações e características nas respostas que podem auxiliar no desenvolvimento da pesquisa.

Conforme já comentado anteriormente, a aplicação dos questionários mostrou-se importante para aproximar a visão dos usuários(as) do transporte público coletivo com a discussão apresentada, explorando o problema a partir das discussões realizadas com as pessoas que vivenciam o cotidiano da mobilidade a partir do ônibus na cidade. Cabe ainda destacar que as discussões e análises realizadas a seguir partem da discussão crítica do transporte público coletivo como um direito à cidade e não apenas de satisfação dos usuários.

## **4.2 O transporte público coletivo no município de Campo Mourão: um panorama das políticas públicas**

O município de Campo Mourão possui 76 anos de fundação, localizado na Mesorregião Centro-Occidental Paranaense, distando cerca de 456 quilômetros da capital paranaense, possuindo grande centralidade regional, sendo o município sede da Comunidade dos Municípios da Região de Campo Mourão, COMCAM, congregando 26 municípios, Altamira do Paraná, Araruna, Barbosa Ferraz, Boa Esperança, Campina da Lagoa, Campo Mourão, Corumbataí do Sul, Engenheiro Beltrão, Farol, Fênix, Goioerê, Iretama, Janiopólis, Juranda, Luiziana, Mamborê, Moreira Sales, Nova Cantu, Peabiru, Quarto Centenário, Quinta do Sol, Rancho Alegre d'Oeste, Roncador, Terra Boa e Ubiratã.

Segundo classificação de hierarquia urbana do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (2023) que indica a centralidade e atração dos centros urbanos, Campo Mourão é um Centro Sub-Regional 3A, sendo o município sede da Microrregião formada por 14 municípios, fornecendo diversos bens e serviços para população regional. Como já descrito anteriormente, Campo Mourão possui quatro instituições de Ensino Superior sendo, duas públicas, a Universidade Estadual do Paraná e Universidade Tecnológica Federal do Paraná e, duas privadas, Centro Universitário Integrado e a Faculdade União de Campo Mourão, além de outras instituições de ensino superior em EAD – Educação a Distância.

Na área da saúde, o município é sede do Consórcio Intermunicipal de Saúde dos Municípios da Região de Campo Mourão, além de sediar 11ª Regional de Saúde da Secretaria de Estado da Saúde, abrangendo todos os municípios da COMCAM. O município ainda congrega dois hospitais com atendimento gratuito e um privado, Sistema Integrado de Saúde do Norte do Paraná, Sisnor, Hospital Santa Casa de Misericórdia e Hospital Unimed, respectivamente.

Além de toda a infraestrutura de serviços públicos, Campo Mourão conta com instituições empresariais, atraindo parte da população da mesorregião para trabalhar e consumir bens e serviços na cidade, garantindo maior circulação de pessoas do que o total que reside no município.

As normas gerais do transporte público coletivo de Campo Mourão são dadas pela Lei nº 3912/2018 e regulamentadas pelo Decreto 8071/2019, considerando o transporte público coletivo como serviço de utilidade pública e essencial:

O Transporte Coletivo Municipal de Passageiros é serviço público essencial, devendo ser prestado ao usuário com eficiência, regularidade, conforto e segurança compatíveis a dignidade de pessoa humana, contínuo, permanentemente à sua disposição, nos termos da legislação vigente e deste Regulamento (CAMPO MOURÃO, 2019).

A lei cria também o Conselho Municipal de Transporte Coletivo, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento e a Diretoria de Trânsito, enquanto órgão consultivo, garantindo em tese a “participação da comunidade na formação de decisões relevantes acerca das políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal” e “elaborar proposições acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal para análise do Poder Executivo” (CAMPO MOURÃO, 2018).

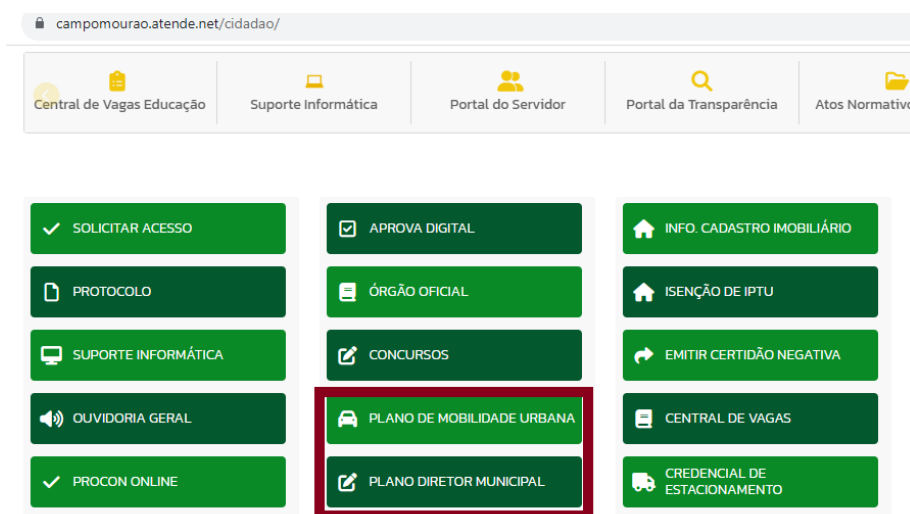
Ainda em suas disposições preliminares, o Decreto esboça o significado adotado pelo Poder Público de transporte coletivo municipal, STCMP:

Para efeitos desta Lei considera-se serviço de transporte coletivo municipal de passageiros - STCMP - o serviço contínuo de condução de pessoas no Município, efetuado por veículos automotores classificado de acordo com as normas e leis vigentes para transporte coletivo urbano, com itinerários e horários previamente estabelecidos e mediante o pagamento individual de passagens ou tarifas (CAMPO MOURÃO, 2019, p. 1).

Em seu Artigo 6º, o documento considera que o STCMP se trata de um “conjunto de técnicas, meios, sistemas, serviços e infraestrutura utilizados racionalmente, de forma a promover a complementaridade, a integração dos modos coletivos de transporte” (CAMPO MOURÃO, 2019, p. 1), garantindo acesso universal, seguro e equânime a todos os cidadãos.

Os documentos ainda destacam que a construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana poderá gerar mudanças e atualizações no decreto, bem como nos abrigos e no terminal urbano, assegurando o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, assim como o Plano Diretor, está em fase de planejamento, com previsão de aprovação ainda no ano de 2023, sendo organizado pela empresa Universidade Livre do Meio Ambiente – Unilivre – de Curitiba, Paraná. No *site* da prefeitura é de fácil acesso aos planos e suas construções (figura 1), que contam com a execução de oficinas, grupos de trabalhos e audiências públicas, além da divulgação de relatórios e documentos construídos a partir das atividades desenvolvidas:

**Figura 1** - Panorama da página inicial do *site* da Prefeitura de Campo Mourão

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Campo Mourão. Org. pelo autor.

Segundo a página destinada ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana, o documento busca melhorar a qualidade da mobilidade urbana, tornando o transporte mais eficiente, com melhorias no transporte público e uso de mobilidade ativa:

O plano de mobilidade é um documento que busca melhorar a mobilidade urbana em uma determinada área, como uma cidade ou região, através de medidas para melhorar o transporte público, incentivar o uso de bicicletas e caminhadas, implementar políticas de gestão de tráfego e construir infraestrutura adequada. O objetivo é tornar o transporte mais eficiente, seguro e sustentável, reduzindo a dependência do automóvel particular e melhorando a qualidade de vida dos habitantes da região. O desenvolvimento do plano de mobilidade pode envolver a participação da comunidade, organizações locais, empresas, grupos de cidadãos e autoridades públicas (CAMPO MOURÃO, 2023).

Em seu Relatório do Diagnóstico da Mobilidade Urbana, a Unilivre apresenta que o ônibus é a terceira matriz modal mais utilizada no município (14,5%), ficando atrás do carro (44,7%) e do “a pé” (17,2%), na frente da bicicleta (9,5%) e da motocicleta (14,1%) em resposta sobre quais condições os entrevistados pela Fundação puderam escolher mais do que uma alternativa e sobre a utilização do transporte público, 47,4% responderam que não utilizaria em hipótese alguma, enquanto que os demais participantes levantaram diversas possibilidades de melhorias que os levariam à utilização como, ônibus menos lotado (12,3%), trajeto mais adequado (20%), melhorias nos pontos de ônibus (16,5%), tarifa mais baixa (30,8%), melhor distribuição dos pontos (15,7%), maior frequência (42,1%) e. mais conforto (13,1%) (UNILIVRE, 2023, p. 54).



Ao analisar os dados apresentados pela Fundação, cabe destacar que conforme apresentado no artigo 6º, inciso II, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve-se ser priorizado o uso de modais ativos sobre os motorizados e do transporte público coletivo sobre os motorizados individuais, apresentando um desafio ao município de Campo Mourão.

Conforme constatado no relatório, a maioria do público atendido pelo transporte público coletivo é do gênero feminino, estudante e trabalhadora, além de um grupo expressivo de pessoas idosas (14%), ficando claro a importância de políticas de incentivo à utilização do ônibus ao considerarmos que o público majoritário possui alguns benefícios em relação à tarifa, como o pagamento de meia tarifa para estudantes, a isenção para pessoas idosas e o pagamento da tarifa pelo empregador.

O documento ainda destaca que o município é um importante centro universitário para região, corroborando com a pesquisa aqui apresentada e destaca que são os universitários o grupo mais insatisfeito com o transporte público coletivo de Campo Mourão, destacando os principais problemas:

Campo Mourão é caracterizado por ser um importante polo universitário do Estado. A partir dos resultados das pesquisas da mobilidade universitária, constatou-se que a maioria dos estudantes dependem do transporte público coletivo para se locomover, resultado que dialoga com o obtido pela pesquisa de satisfação do transporte público, em que muitos dos entrevistados eram universitários. Portanto, os problemas identificados pelos estudantes que utilizam o transporte público urbano também estão de acordo com os principais problemas identificados na pesquisa do transporte coletivo: tarifa elevada, paradas mal sinalizadas, falta de frequência e de integração entre as linhas de ônibus (UNILIVRE, 2023, p. 338).

O transporte público coletivo mourãoense é operado pela empresa Melissa Transportes e Turismo (Figura 02), CNPJ 78.388.402/0001-00, que venceu o primeiro processo licitatório de exploração do transporte na cidade, desde 01 de março de 2022. A empresa tem autorização de prestação e exploração do transporte público coletivo por 10 anos, com valor inicial da tarifa de R\$ 4,81 e um contrato com valor de R\$ 80.590.291,73, com vencimento de 10 de janeiro de 2032.

**Figura 2 -** Notícia de início de operação da empresa Melissa Tur

Empresa Melissa assume transporte coletivo de Campo Mourão (PR) em 1º de março

Publicado em: 24 de fevereiro de 2022



**Fonte:** <https://diariodotransporte.com.br/2022/02/24/empresa-melissa-assume-transporte-coletivo-de-campo-mourao-pr-em-1o-de-marco/>. Org. pelo autor.

O processo licitatório, Concorrência Pública 04/2021, teve como objetivo a “outorga de concessão para operação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros no município de campo mourão, a título oneroso e comutativo” (CAMPO MOURÃO, 2021) e estimou uma média de 126 mil passageiros por mês, totalizando mais de 15 milhões em dez anos de concessão, estipulando como outorga fixa o valor de R\$ 659.100,60, representando 0,75% do valor total do contrato.

Anteriormente, o transporte público coletivo era administrado pela empresa Viação Mourãoense, que explorou o segmento, sem licitação, durante 39 anos apenas por contrato de permissão e suas prorrogações, contrariando a legislação que exige processo licitatório. A empresa não participou do processo licitatório e, conforme levantado durante a aplicação dos questionários, houve significativa melhora na qualidade do transporte público coletivo.

A licitação iniciou-se no ano de 2019 sob grande pressão do Ministério Público (figuras 03 e 04), cobrando transparência e agilidade na contratação de uma nova concessionária do transporte público na cidade.

**Figura 3** - Matéria de 2012 divulga operação por décadas do transporte coletivo sem licitação

Ação civil

## Promotora cobra licitação para transporte coletivo em Campo Mourão

Segundo ação do MP, uma mesma empresa explora o serviço desde 1983. Neste período, o contrato de permissão foi apenas prorrogado, sem a realização de um processo licitatório

Por Marcus Ayres 10/04/2012 09:08

0 COMENTÁRIOS

O **Ministério Público do Paraná (MP-PR)** ajuizou ação civil pública para obrigar a **Prefeitura de Campo Mourão**, na região Centro-oeste do estado, a abrir licitação para contratar o serviço de transporte urbano. Segundo a **Promotoria do Patrimônio Público**, o serviço é realizado por uma única empresa há décadas, sem que o município tenha feito qualquer processo licitatório, como determina a legislação.

Como você se sentiu com o conteúdo dessa matéria?

0 Felizes



Publicidade  
MINISTRO FLÁVIO DINO,

**Fonte:** <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/promotoria-cobra-licitacao-para-transporte-coletivo-em-campo-mourao-2e2b37roajq837hsu95jdbaku/>. Org. pelo autor.

**Figura 4** - Ministério Público aciona prefeito por falta de licitação em 2017

The image shows the header of a news article on the website of the Ministério Público do Paraná (MPPR). The logo 'MPPR' is prominent in the top left. The article title is '23/08 - CAMPO MOURÃO - MPPR aciona prefeito por falta de licitação no transporte público'. The date '23/08/2017 - 16:51' is visible below the title. The navigation menu includes 'CONHEÇA O MPPR', 'ÁREAS DE ATUAÇÃO', 'SERVIÇOS', and 'NOSSOS CONTATOS'. There are also links for 'Intranet' and 'e-mail' in the top right corner.

**Fonte:** <https://mppr.mp.br/Noticia/2308-CAMPO-MOURAO-MPPR-aciona-prefeito-por-falta-de-licitacao-no-transporte-publico>. Org. pelo autor.

Entretanto, em 2019, o processo de concessão foi suspenso duas vezes, em maio (figura 5) e agosto (figura 6) e novamente a prefeitura fez prorrogações no contrato com a então concessionária do transporte público coletivo, que tinha o direito de exploração do transporte coletivo por meio de um decreto municipal de 1983.

**Figura 5 -** Notícia sobre a primeira suspensão do processo licitatório

Campo Mourão (PR) suspende licitação do transporte marcada para 28 de maio

Publicado em: 1 de maio de 2019



**Fonte:** <https://diariodotransporte.com.br/2019/05/01/campo-mourao-pr-suspende-licitacao-do-transporte-marcada-para-28-de-maio/>. Org. pelo autor.

**Figura 6 -** Município suspende licitação pela segunda vez

Campo Mourão adia pela segunda vez concorrência para o transporte coletivo

Publicado em: 19 de agosto de 2019



**Fonte:** <https://diariodotransporte.com.br/2019/08/19/campo-mourao-adia-pela-segunda-vez-concorrencia-para-o-transporte-coletivo/>. Org. pelo autor.

No ano de 2020, o município volta a realizar o processo licitatório, entretanto, eivado de falhas que ocasionaram uma multa de R\$ 4.527,60 ao então presidente da Comissão de Licitação do Município, pelo Pleno do Tribunal de Contas do Estado do Paraná. A ação foi aberta por duas empresas participantes do processo e, além da multa, também resultou em outra suspensão para correção dos erros (figura 7).

**Figura 7** - Notícia do Tribunal de contas divulga suspensão e multa no processo licitatório

The screenshot shows the website of the Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCEPR). The header includes the TCEPR logo, social media icons, and a search bar. The main navigation menu contains links for INSTITUCIONAL, TRANSPARÊNCIA DO TCE, CONTROLE SOCIAL, FISCALIZAÇÃO, BIBLIOTECA, JURISPRUDÊNCIA, SERVIÇOS, JURISDICIONADOS, IMPRENSA, and CONTATO. The 'IMPRESSA' menu is expanded, showing options like Notícias, Minuto TCE, Galeria de Fotos, Galeria de Áudios/Rádio TCE-PR, Galeria de Vídeos, and Banco de Imagens. The main content area displays a news article from June 22, 2021, at 16:00, titled 'Campo Mourão precisa corrigir licitação para a concessão do transporte coletivo'. The article text states that the TCEPR Plenary fined R\$ 4,527,60 the president of the Permanent Commission of Bidding of the Municipality of Campo Mourão, Sérgio de Souza Portela, for irregularities in a public bidding process. The article also mentions a penalty of 40 times the value of the Fiscal Unit of the State of Paraná.

**Fonte:** <https://www1.tce.pr.gov.br/noticias/campo-mourao-precisa-corriger-licitacao-para-a-concessao-do-transporte-coletivo/9089/N>. Org. pelo autor.

No ano de 2021, a prefeitura retoma novamente a licitação de concessão e exploração do transporte público coletivo, vencido pela empresa Melissa Transportes e Turismo, como já mencionado anteriormente, entretanto, o processo volta a ser suspenso, a pedido das duas empresas participantes e, cumprido os prazos e normas estabelecidas pelo edital, a Comissão de Licitação declara que, conforme o julgamento por menor valor, o contrato seria feito com a empresa mencionada.

O município conta com um terminal urbano e diversos pontos, sob responsabilidade de gestão e manutenção dos espaços físicos do Poder Público, conforme Projeto Básico – Especificações técnicas do processo licitatório, destacando que o processo se tratava do serviço público de transporte coletivo:

A Prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros compreenderá a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção dos veículos, equipamentos, instalações e outros, conforme especificações neste edital, atendendo as necessidades de transporte dos usuários, em conformidade com crescimento e a dinâmica do Município de Campo Mourão (CAMPO MOURÃO, 2021, p. 31).

O projeto, em conformidade com a Lei nº 3912/2018, ainda destaca no item 13, Do Terminal e Abrigos que a usabilidade do terminal e pontos serão da prefeitura, conforme elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, PNMU:

13.3. Caberá ao Poder Concedente limpar e manter o Terminal de Transporte Coletivo Urbano Municipal “Pioneiro Benedito Martins de Almeida” zelando pela estrutura, garantindo ao usuário local limpo, íntegro e adequada para a realização de transbordo.

[...]

13.5. O Município definirá a quantidade e o local onde serão implantados os novos abrigos atendendo o Plano de Mobilidade Urbana que se encontra em fase de aprovação pelo Poder Concedente e pelo Poder Legislativo do Município de Campo Mourão, conforme estabelecido no Art. 49 §2º da Lei Municipal nº 3912 de 27/04/2018 e alterações posteriores.

13.6. O poder Concedente ficará responsável pela manutenção e conservação dos abrigos implantados, bem como pela manutenção dos abrigos existentes à época da concessão, conforme estabelecido no Art. 49 da Lei Municipal nº 3912 de 27/04/2018 e alterações posteriores (CAMPO MOURÃO, 2018).

Atualmente, o município conta com 13 linhas de transporte público coletivo, distribuídas e, conforme relatório de diagnóstico do Plano de Mobilidade, é responsável por cerca de 25% da mobilidade das regiões Centro-Oeste, Centro-Norte e Country Club (UNILIVRE, 2023, p. 53).

A empresa concessionária do STPMC opera todas as linhas, em conformidade com a Lei 3912/2018, a qual estabelece que é responsabilidade da prefeitura a criação de novas linhas. A lei, em seu Artigo 4ª ainda estipula que a criação de novas linhas durante uma concessão, também farão parte do contrato, considerando a necessidade de equilíbrio financeiro:

As linhas que serão criadas e instituídas no Município de Campo Mourão durante a execução do contrato de concessão, por aumento da demanda, pelo crescimento natural da cidade ou pela execução do plano de mobilidade, integrarão os serviços delegados (CAMPO MOURÃO, 2018).

O pagamento da tarifa que até o ano de 2022 era realizado com fichas plásticas, agora são realizados com cartão magnético e é perceptível como o uso da tecnologia tem auxiliado na utilização do transporte público coletivo, considerando a facilidade de utilização do *site* da concessionária (figura 8) e do aplicativo.

**Figura 8** - Site da empresa Melissa Transportes e Turismo para consulta de horários das linhas

**CONSULTE HORÁRIOS E MAPA**

01 - PQ. INDUSTRIAL / SESI / JD. ANA ROSA

Dias Úteis

**CONSULTAR**

01 - PQ. INDUSTRIAL / SESI / JD. ANA ROSA  
 02 - RODOVIAÁRIA / R. DAS PALMEIRAS / PQ. VERDE  
 03 - JD. APARECIDA / JD. SANTA CRUZ / JD. BATEL / CAMPUS INTEGRADO  
 04 - JD. MODELO / JD. ESPERANÇA / CONJ. MILTON DE PAULA / CONJ. JOSÉ RICHÁ  
 05 - DETRAN / DIAMANTE AZUL / JD. TROPICAL I E II / CONJ. AVELINO PIACENTINI / JD. SILVANA  
 06 - JD. ALBUQUERQUE / CONJ. PARIGOT DE SOUZA / JD. PAULISTA / JD. AEROPORTO / JD. CONDOR  
 07 - JD. SANTA NILCE / JD. CIDADE NOVA / CONJ. FORTUNATO PERDONCINI  
 08 - VILA URUPÊS / JD. CIDADE ALTA I E II / JD. ARNALDO BRONZEL  
 09 - JD. ALVORADA / JD. BANDEIRANTES  
 10 - JD. ARAUCÁRIA / JD. BOTÂNICO / VILA GUARUJÁ / COLÉGIO AGRÍCOLA  
 11 - JD. LAURA / JD. GUTIERREZ / PQ. DO LAGO / JD. FLORA / JD. FLÓRIDA  
 12 - JD. NOVO CENTRO / UTFPR / JD. ISABELA  
 13 - JD. COPACABANA / SANTA CASA / VILA RURAL

Cep 87300-005

**Fonte:** <https://www.melissatur.com.br/consulta-itinerarios>. Org. pelo autor.

No *site*, a empresa apresenta as quatro possibilidades de cartão cidadão (figura 9), público destinado, como adquirir e as principais dúvidas sobre a utilização, sendo:

- Cartão usuário comum: destinado à comunidade em geral, é nominal e possível abastecer com até R\$ 500,00, que deverão ser gastos em um ano. Esse cartão é abastecido pelos empregadores aos funcionários que solicitam vale transporte;
- Cartão estudante: conforme Decreto nº 8071/2019, estudantes do Ensino Médio e Superior, que residam a mais de 1200 metros da instituição de ensino que estuda, tem o direito ao cartão estudante, pagando apenas 50% do valor da tarifa;
- Cartão sênior: destinado às pessoas com mais de 65 anos, o cartão sênior garante gratuidade no uso do transporte público coletivo, precisando ser renovado anualmente pelo titular;
- Cartão especial: conforme artigo 23º do Decreto nº 8071/2019, o cartão especial é destinado à pessoa com deficiência, além de também ser fornecido ao acompanhando, caso seja necessário, garantindo gratuidade à ambos.

**Figura 9** - Página da Concessionária destinada aos modelos de cartão cidadão

Como adquirir seu **CARTÃO CIDADÃO**

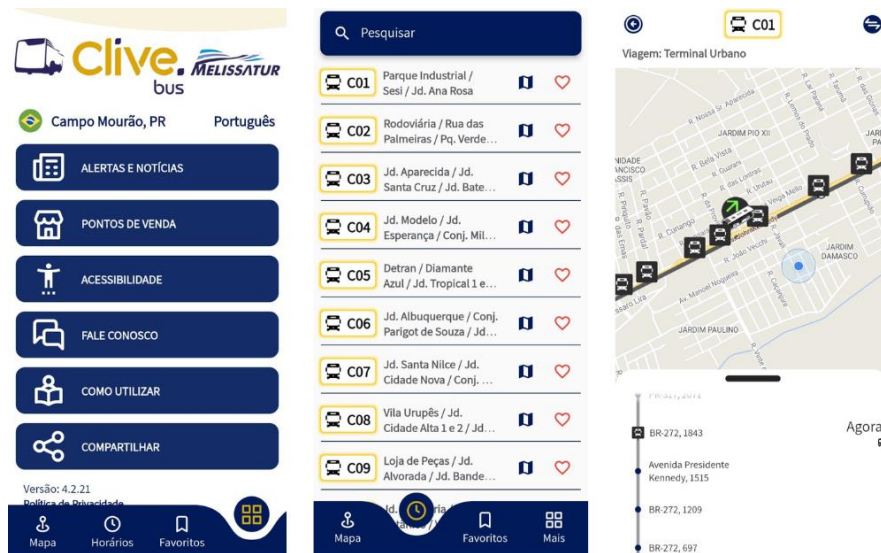
Confira abaixo as informações necessários para adquirir o seu Cartão Cidadão.  
 Em caso de dúvidas entre em contato conosco.

			
<b>CARTÃO USUÁRIO COMUM</b>	<b>CARTÃO ESCOLAR / ESTUDANTE</b>	<b>CARTÃO DO IDOSO (+ DE 65 ANOS)</b>	<b>CARTÃO NECESSIDADE ESPECIAL</b>
<b>&gt; COMO ADQUIRIR?</b>	<b>&gt; COMO ADQUIRIR?</b>	<b>&gt; COMO ADQUIRIR?</b>	<b>&gt; COMO ADQUIRIR?</b>
<b>🗨 DÚVIDAS FREQUENTES</b>	<b>🗨 DÚVIDAS FREQUENTES</b>	<b>🗨 DÚVIDAS FREQUENTES</b>	<b>🗨 DÚVIDAS FREQUENTES</b>

**Fonte:** <https://www.melissatur.com.br/cartao-cidadao>. Org. pelo autor.

Ainda, a concessionária utiliza o aplicativo *Clive Bus* (figura 10), para fornecimento de informações que são encontradas no *site* e também para geolocalização em tempo real da frota, além de ferramentas que permitem verificar horários, favoritos por linhas, pontos, horários, além contato com a empresa.

**Figura 10 - Telas do aplicativo *Clive Bus***



**Fonte:** Aplicativo *Clive Bus*. Org. pelo autor.

Assim sendo, destacamos o avanço do uso da tecnologia na mobilidade urbana, considerando a maior facilidade de acesso aos aparelhos *smartphones* e *internet*, sobre a temática diversas pesquisas atualmente destacam sobre cidades inteligentes, conforme comenta Josiane Nascimento Andrade, arquiteta e urbanista e, Diogo Cavalcanti Galvão, doutor em arqueologia (2016):

Estes avanços facilitaram o acesso da população a aplicativos, que podem entreter e informar sobre diversos setores da cidade, inclusive sobre a mobilidade urbana. Hoje, é possível se locomover com facilidade em qualquer lugar do mundo com a ajuda de um aplicativo. É possível, ainda, saber as condições do trânsito antes mesmo de sair de casa, possibilitando a escolha de rotas melhores e mais vazias. Estas facilidades, que integram o conceito de *smart cities*, empoderam o usuário, visto que, com sua utilização, é possível a programação do tempo, os locais pelos quais se deseja passar e como estes caminhos serão feitos (ANDRADE, GALVÃO, 2016, p. 15).

Os autores ainda destacam a importância do conceito de *Smart City* na construção de ferramentas e políticas de mitigação e solução de problemas urbanos, causados pela falta de planejamento no crescimento das cidades e a necessidade de estruturação de uma melhor



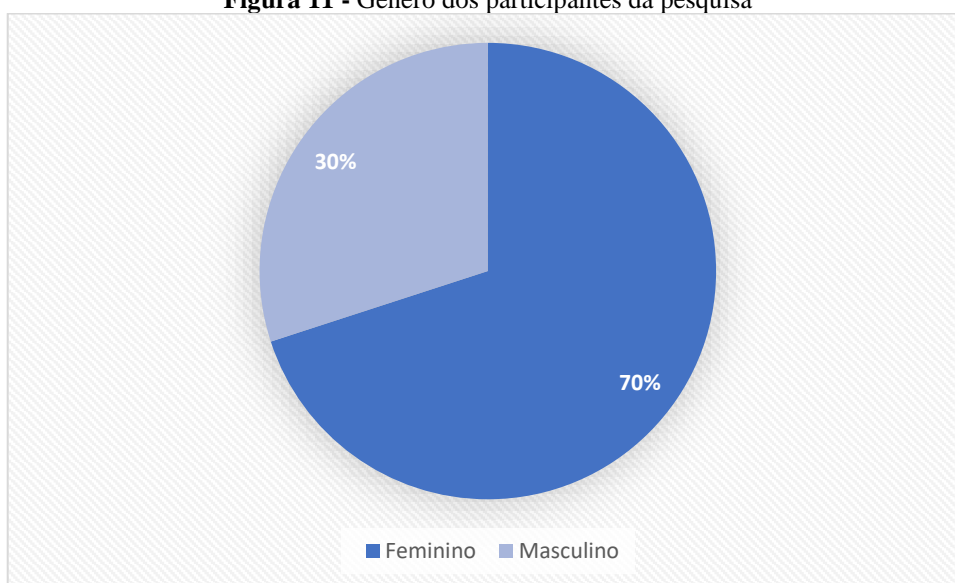
qualidade de vida na cidade. Nesse sentido, destacamos o uso do aplicativo no incentivo do uso do transporte público coletivo, o acesso a informação em tempo real, além da facilidade de comunicação e planejamento de atividades é uma das demandas apresentadas pelos usuários, como veremos na subseção a seguir.

#### 4.3 Do usuário do transporte público à opinião dos participantes da pesquisa

Como já descrito anteriormente, o transporte público coletivo é de grande importância para o desenvolvimento urbano, de forma sustentável e democrática e, buscando compreendermos a opinião de um recorte dos(as) usuários(as) do serviço de transporte coletivo municipal de passageiros, STCMP, de Campo Mourão, foi aplicado um total de quarenta questionários, com questões abertas, fechadas e dependentes (GIL, 1999), buscando refletir sobre o cotidiano da mobilidade urbana mourãoense.

O grupo que participou do recorte estatístico da pesquisa, que é atendido pelo STCMP, se identifica em sua maioria (70%) com o gênero feminino, enquanto 30% dos participantes se declararam do gênero masculino (figura 11). Destacamos ainda que o público feminino é também o com maior faixa etária, chegando a autodeclarar 61 anos ou mais, enquanto o gênero masculino declarou idade máxima entre 26 e 30 anos:

**Figura 11 - Gênero dos participantes da pesquisa**



**Fonte:** OLIVEIRA (2023).

Ao analisarmos a quantidade de pessoas do gênero feminino, percebemos que a cidade segue a mesma proporção da média nacional, que registra que o maior número de usuários do

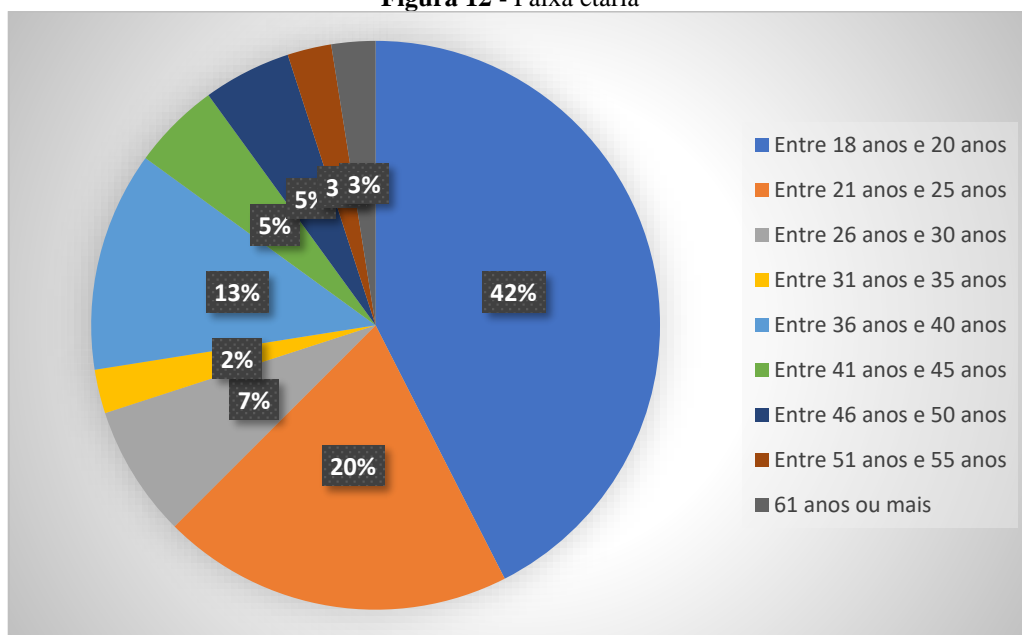
transporte público coletivo são mulheres, enquanto homens são a maioria no uso do transporte individual e bicicleta, conforme dados da Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo divulgado pelo jornal Estadão (2022):

A Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, feita pelo Metrô, concluiu que 34% das mulheres se deslocam a pé pela cidade para realizar tarefas da família ou para elas próprias, como ir ao supermercado, levar os filhos à escola e ir para o trabalho, por exemplo. E cerca de 70% dos deslocamentos delas são feitos por transporte público (que, claro, sempre demandam uma caminhada). Enquanto, em 55% das oportunidades, os homens ficam com o carro da família durante o dia a dia e ainda somam a grande maioria dos motoristas no País, seja de carro ou moto próprios, seja nos transportes públicos (ESTADÃO, 2022).

Em matéria publicada pelo jornal Estadão referente a mobilidade, em setembro de 2023, intitulada “Mulheres são as que mais usam transporte público no Brasil”, a colunista destaca que, conforme Estudo de Linha de Base sobre Gênero (2019), apresentada pelo Banco Mundial, mesmo as mulheres sendo a maior quantidade de usuárias do transporte público, ocupam apenas 8% dos cargos de gestão na área (ESTADÃO, 2022).

Ao analisarmos a faixa etária dos participantes da pesquisa (figura 12), percebemos uma maior quantidade de jovens entre 18 e 20 anos, que corresponde a 44% dos participantes de pesquisa, seguido por 20% de 21 a 25 anos e 8% dos entrevistados responderam possuir entre 26 e 30 anos. Já entre 31 e 35 anos, foi o menor público que participou da pesquisa, totalizando 2% dos entrevistados, seguido pelas faixas etária entre 51 e 55 anos e 61 anos ou mais, com 3%, enquanto na faixa de 36 e 40 anos, totalizaram 13% dos dados coletados e 5% nas faixas de 41 e 45 anos e entre 46 e 50 anos. Os dados coletados na pesquisa demonstram um desafio ao Poder Público, ao considerarmos que colaboram parcialmente ou não colaboram com o financiamento do STPMCA, a grande quantidade de jovens e idosos usuários do transporte público coletivo, cenário resultante da política pública de pagamento de meia tarifa e isenção, respectivamente, além da potencialidade do município no Ensino Superior, ocasionando essa característica do público atendido:

Figura 12 - Faixa etária



Fonte: OLIVEIRA (2023).

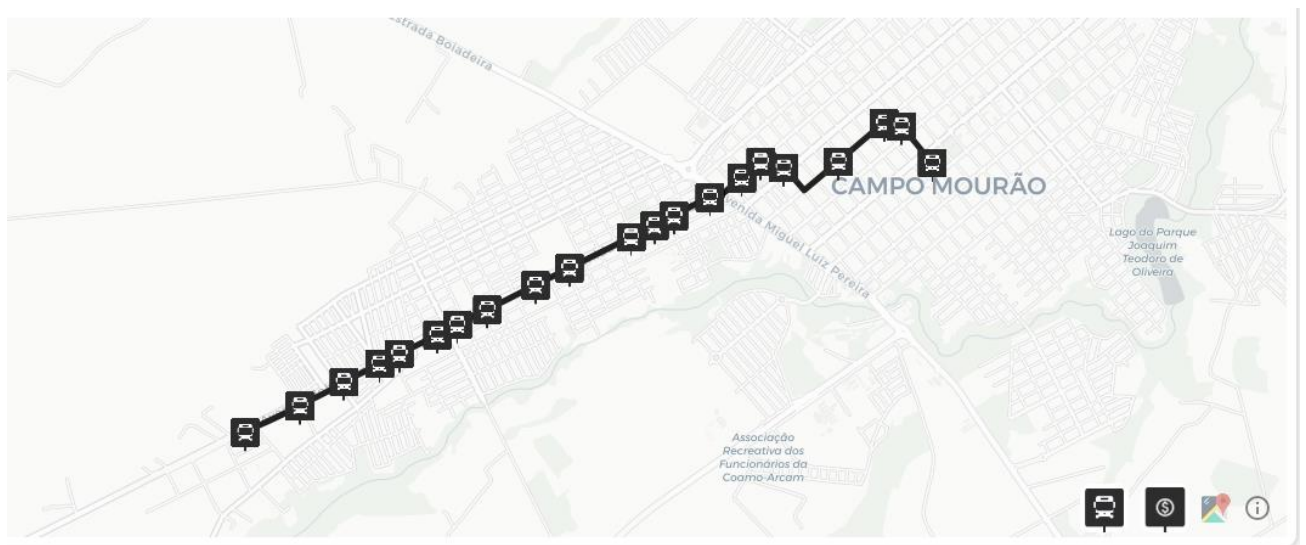
Ao serem questionados sobre o motivo de utilizarem o STPMC, 80% dos participantes responderam não possuir automóvel e 50% declararam utilizar o serviço apenas para trabalhar ou estudar, dados que auxiliam na discussão já realizada sobre o ônibus enquanto modal de mobilidade utilizado apenas para “necessidades básicas” e pelo cidadão que não possui automóvel. Nesse sentido, podemos destacar a organização de horários da concessionária e suas linhas, que priorizam e otimizam os horários em momentos de pico e retiram os veículos de circulação em horários menos movimentados, em finais de semana e feriados.

Ao analisarmos os horários do STPMC, conforme o quadro de linhas e análise de horários (Apêndice B) e o Relatório apresentado pela Fundação Unilivre, percebemos que a distribuição dos horários e linhas são voltados para atender apenas as atividades consideradas essenciais para o funcionamento do sistema do capital na cidade, distribuídos e concentrados entre dias úteis, considerando como útil o dia trabalhado e ainda com mais ofertas em horários de entrada e saída do serviço. Cabe ainda destacar que, conforme já comentado anteriormente, 42,1% declararam que utilizariam o transporte público coletivo se houvesse maior oferta de horários.

As linhas são ofertadas com horários concentrados em entrada e saída de serviços, de segunda à sábado, chegando a não ofertar ônibus aos domingos, dia de descanso para maior parte da população mourãoense, entretanto, cabe refletir que o dia de descanso também é o dia com maior possibilidade de desenvolvimento de atividades que melhorem a qualidade de vida, como frequentar espaços verdes, parques, praças e espaços de recreação.

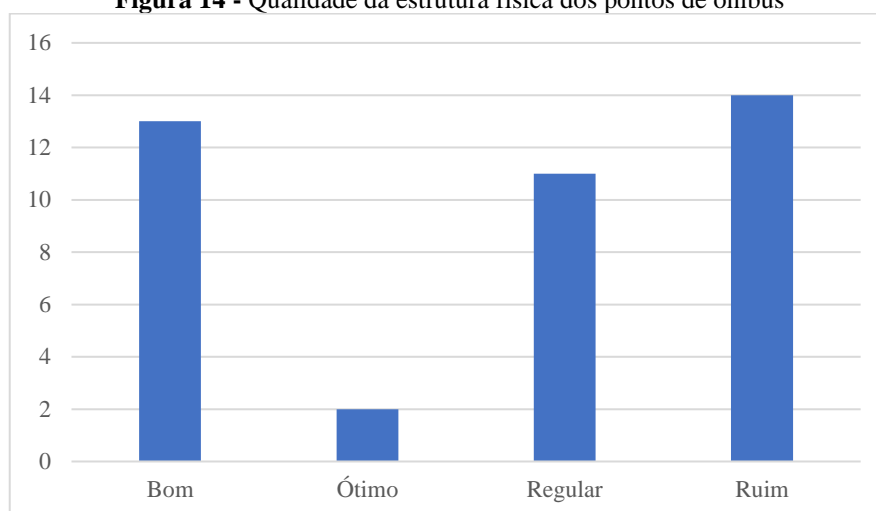
A exceção de todas as Linhas do STCMP é a Linha 1 (figura 13), Parque Industrial, Sesi e Jardim Ana Rosa, percorrendo todo o grande Lar Paraná, região oeste da cidade formada por diversos bairros e jardins, contando com grande concentração populacional de empresas, comércios, escolas e serviços públicos. A região também conta com mais uma rota de ônibus, Linha 2, Rodoviária, Rua das Palmeiras, Parque Verde e Jardim Ipanema, uma rota mais periférica e com menor oferta de horários, obrigando os passageiros a se deslocarem até oito quadras para acesso aos ônibus da Linha 1.

**Figura 13** - Rota e pontos da Linha 1 do STCMP



**Fonte:** Melissa Transportes e Turismo. Org. pelo autor (2023).

Ainda sobre as Linhas, foi perguntado aos participantes da pesquisa sobre a infraestrutura dos pontos de espera e terminal urbano, que são de responsabilidade do Poder Público, assim como o de zelar e garantir usabilidade do Terminal de Transporte Coletivo Urbano "Pioneiro Benedito Martins de Almeida". Os participantes da pesquisa ao responderem sobre a infraestrutura dos espaços, onde apenas 3% consideraram os espaços ótimos, 35% consideraram ruim, 34% afirmaram estar bom e 28% julgou regular (figura 14). Em seguida, os participantes foram indagados sobre o motivo da avaliação da infraestrutura física e as respostas se concentraram, em sua maioria, nas condições dos pontos de ônibus.

**Figura 14 - Qualidade da estrutura física dos pontos de ônibus**

**Fonte:** Oliveira (2023).

Dentre as argumentações apresentadas no formulário, os participantes alegaram principalmente a falta de infraestrutura de qualidade, destacando em seus comentários, transcritos abaixo, principalmente problemas relacionados à cobertura, falta de banco e estruturas danificadas:

- Os pontos estão muito ruins, o problema é o vandalismo, que sujam e estragam os pontos, principalmente os de alvenaria que também são muito velhos e estão com a cobertura estragadas e molham e bate muito sol. Os pontos que tem a estrutura de ferro, estão tortos e amassados e as coberturas são pequenas;
- Alguns pontos não têm cobertura, nem lugar para se sentar;
- Muitos pontos sem estrutura e cobertura;
- O terminal molha quando chove, os bancos não dão para sentar. Os pontos molham, não têm cobertura. Os pontos deveriam ser igual Maringá, fechados;
- Vários pontos não têm estrutura nenhuma, sem cobertura ou banco, só um pedaço de pau pintado de amarelo;
- Pontos precários, acúmulo de lixo, e em muitos casos nem existe pontos de embarque e desembarque;
- Alguns pontos não têm indicação, não tem lugar para sentar e quando tem é em condições bem precárias, toma sol, chuva enquanto espera o ônibus;
- Cobertura muito pequena não protege da chuva e nem do sol;
- Os pontos são muito ruins e o terminal também, quando chove molha tudo e tem ponto que só tem uma madeira;
- No meu ponto não tem cobertura, quando chove nos molhamos;

- Tem lugar que nem tem ponto e o terminal molha;
- É ruim, alguns pontos não têm cobertura, só um pilar sinalizando, outros têm, mas são pequenos, e o terminal molha quando chove.

A seguir, considerando as queixas apresentadas, o pesquisador foi a campo, constatando que os pontos cobertos são colocados apenas de um lado da rua para um dos sentidos do STPMC (figura 15), enquanto que do outro é colocado apenas uma sinalização de ponto de ônibus e em alguns casos não existe nenhum tipo de sinalização:

**Figura 15** - Pontos de ônibus na Avenida Presidente John Kennedy – Linha 1



**Fonte:** OLIVEIRA (2023).

Ainda, conforme relatado na pesquisa, alguns pontos de ônibus são antigos e apresentam diversos problemas estruturais em sua cobertura e falta de bancos (figura 16), cabe destacarmos ainda que a pouca existência desse tipo de abrigo é devido à processos anteriores de construção e que hoje não é mais adotado pelo Poder Público, que vem padronizado o modelo de abrigos, conforme é realizado a substituição. Entretanto, mesmo que não considere viável a substituição dos existentes, se faz necessário manutenções periódicas nas estruturas, que impedem a utilização dos espaços em dias de chuva e algum tipo de conforto aos usuários do STPCM, enquanto aguardam o ônibus.

**Figura 16** - Ponto de ônibus nos fundos do Estádio Municipal – Linha 1



**Fonte:** OLIVEIRA (2023).

Os novos abrigos instalados possuem sua estrutura de metal, com cobertura de zinco, otimizando o processo de instalação, padronizados em um único modelo (figuras 17 e 18), com espaço para cadeira de rodas e banco. Nesses espaços foi perceptível a quantidade de vandalismo, lixo e falta de manutenções periódicas, que garantiriam maior durabilidade e usabilidade. Ainda, mesmo que os pontos contem com o espaço para pessoas com deficiência física e utilizem cadeira de rodas, cabe destacar que os pontos não contam com infraestrutura e acessibilidade para acesso, não atingindo o processo de inclusão necessário.

**Figura 17:** Ponto de ônibus próximo à Escola Municipal de Natação – Linha 1



**Fonte:** OLIVEIRA (2023).

**Figura 18** - Ponto de ônibus no Jardim Lar Paraná – Linha 1



Fonte: OLIVEIRA (2023).

Existe um outro modelo de abrigo (figura 19), produzido anteriormente à padronização, esses pontos são feitos em estrutura metálica, com cobertura curvada e pequena. Esse modelo também não é mais produzido e aparenta ser mais resistente do que os atuais.

**Figura 19** - Pontos de ônibus próximos ao Mercado Municipal – Linha 1



Fonte: OLIVEIRA (2023).



Dessa forma, percebemos que, segundo os usuários e participantes da pesquisa, a avaliação sobre os pontos não está na distribuição e distância, mas sim na falta de estrutura e investimento nos espaços de abrigo para espera do STPMC. Ao considerarmos que a responsabilidade sobre quantidade, local e manutenção dos pontos e do terminal urbano é do Poder Público, é possível constatar a necessidade de investimento na infraestrutura física dos abrigos, melhorando a interação com o serviço prestado e diretamente a qualidade de vida dos usuários do STPMC. Ainda, destacamos a importância do PMMU, mesmo que ainda em elaboração, visto que com os dados coletados, diversas melhorias já estão sendo realizadas pelo Poder Público, exemplo disso é a realização de licitação (figura 20) para construção de novos pontos de alvenaria, além de melhorias nos já existentes:

**Figura 20** - Notícia sobre processo licitatório dos pontos de ônibus

Campo Mourão

### Construção de 40 pontos de ônibus será licitada no dia 24

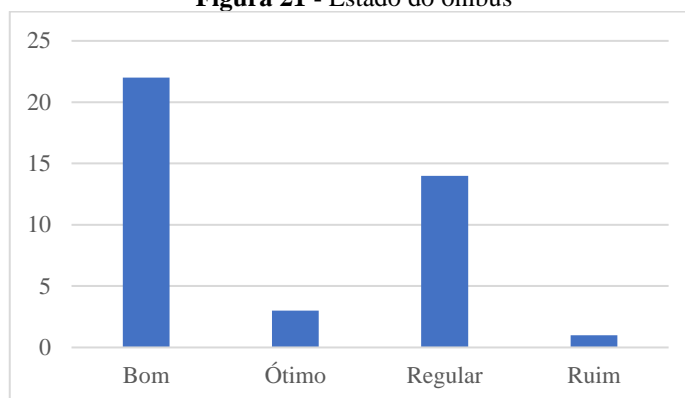
10/07/2023 Assessoria

No próximo dia 24, às 14 horas, a prefeitura de Campo Mourão realiza pregão eletrônico com a finalidade de contratar empresa de construção civil visando à edificação de 40 pontos de ônibus em alvenaria com bancos em concreto e cobertura em telhas cerâmicas. Serão construídos 20 pontos de três metros de comprimento e outros 20 pontos de seis metros de comprimento na área urbana.

**Fonte:** <https://www.tribunadointerior.com.br/campo-mourao/construcao-de-40-pontos-de-onibus-sera-licitada-no-dia-24/>. Org. pelo autor.

Diante disso, o processo licitatório de construção dos 40 pontos de alvenaria, como apresentado acima, foi atualizado, sendo desmembrado em dois processos separados sendo que o Pregão Eletrônico 129/2023 contou com a contratação de 20 pontos de alvenaria, sendo 10 de três metros de comprimento e 10 de seis metros de comprimento. O município também realizou outro processo licitatório para execução de pontos de ônibus em estrutura metálica, com medidas de 04 e 08 metros de comprimento, na modalidade de registro de preço, homologada no valor de R\$ 285.000,00.

Quanto às condições do estado de conservação dos ônibus (figura 21), os participantes da pesquisa consideraram em sua maioria como bom 55%, seguido pelo regular com 35% das respostas e ótimo 8% e apenas 2% consideraram ruins.

**Figura 21 - Estado do ônibus**

**Fonte:** OLIVEIRA (2023).

Dentre as justificativas apresentadas pelos participantes da pesquisa, surgiram respostas que compararam a atual concessionária com a anterior, que dispunha de uma frota antiga e com poucas manutenções:

- Os ônibus são bons, todos têm ar condicionado e sempre estão limpos, a empresa de antes deixavam os ônibus sujos e, às vezes, não davam nem para sentar;
- São ônibus novos. Ar condicionado quente de manhã e frio à tarde. O banco é um pouco desconfortável;
- O ar condicionado funciona e os bancos estão bons, mas, às vezes, por causa da quantidade de pessoas não atende;
- Tem ar condicionado, bancos bons, mas poderia ter mais espaços;
- Os ônibus parecem mais novos do que os anteriores. Tem ar condicionado e, às vezes, o *wifi* funciona;
- Aparentemente os ônibus são novos, têm ar condicionado;
- Estão bons e são melhores do que os da Mourãoense.

Como é perceptível, parte das avaliações destacaram a existência de aparelhos de ar condicionado e rede de *internet* nos ônibus, entretanto, cabe destacarmos que os veículos de STCMP são obrigados a contarem com ar condicionado e sistema *wifi*, conforme Inciso VXII, do Artigo 18 do Decreto 8071/2019, adicionado à redação pelos Decretos 10.265/2023 e 10.336/2023:

VI - Implantar mecanismos próprios de controle de qualidade dos serviços prestados e de medição periódica do grau de satisfação dos usuários do

STCMP, inclusive quanto aos impactos causados sobre o meio ambiente, a qualidade de vida e a preservação do patrimônio histórico;

[...]

VII - Providenciar instalações e alocar equipamentos e sistemas que sejam necessários à execução dos serviços, promovendo sua atualização periódica, com vistas a assegurar a qualidade dos serviços e a preservação do meio ambiente;

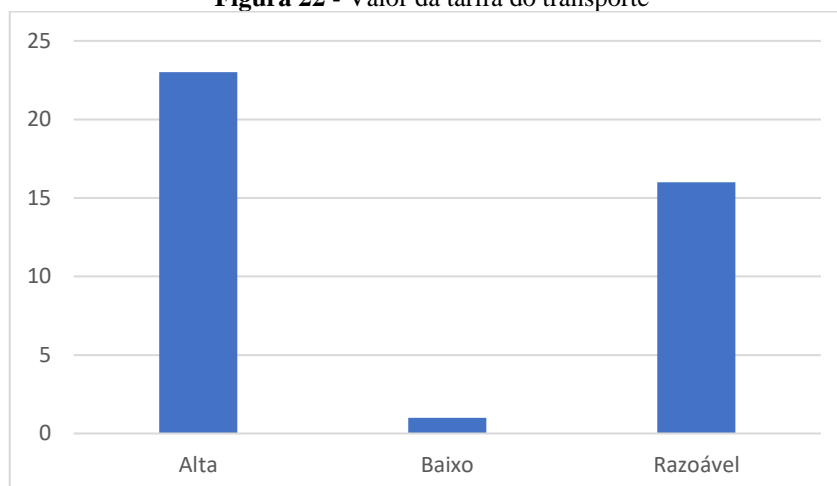
[...]

IX - Utilizar somente veículos que satisfaçam os requisitos qualitativos e quantitativos de operação, assim como os padrões de comunicação visual, conforme especificado no Contrato de Concessão, nas normas, nos regulamentos, no projeto operacional dos serviços e outras determinações da SEIMOB (CAMPO MOURÃO, 2019).

A edição do Decreto reforça a importância de políticas públicas que garantam qualidade e usabilidade do transporte público coletivo, enquanto uma forma de incentivo ao uso. A aplicação da questão durante o desenvolvimento e as respostas alcançadas corroboram para construção de uma política de valorização e investimento na mobilidade de forma coletiva, que competem hoje de forma desigual com a mobilidade individual.

Nesse sentido, também podemos destacar que o incentivo ao uso do transporte público coletivo está ligado diretamente à tarifa cobrada do usuário e à necessidade de repensarmos o modelo de sustentabilidade econômica desse modal de deslocamento. Ao analisarmos os dados coletados, é perceptível que grande parte do público atendido é estudante e de pessoas que utilizam o STCMP somente para trabalhar, totalizando 48% dos entrevistados, esse grupo usufrui do pagamento de meia tarifa e de subsídio do transporte público coletivo pelo empregador, respectivamente, tornando o ônibus mais atrativo que outras formas de mobilidade.

Ao pensarmos sobre a formulação de tais políticas e os valores da tarifa, o questionário indagou os usuários do transporte público coletivo sobre o que consideravam do valor pago (figura 22) e, apenas 2% consideraram o valor “baixo”, enquanto que 58% pessoas alegaram achar o valor muito alto, além de 40% avaliaram o valor razoável, mais uma vez confirmando a necessidade de ao pensar em formas de subsídio diferente da adotada atualmente para garantia de maior público e incentivo ao uso do transporte público coletivo.

**Figura 22 - Valor da tarifa do transporte**

Fonte: OLIVEIRA (2023).

Discutir sobre o valor da tarifa e, até mesmo a gratuidade do transporte público, é uma das bandeiras dos movimentos em defesa do direito à cidade na construção de centros urbanos mais democráticos. No estado do Paraná, conforme levantamento feito pelo mandato do Deputado Estadual Goura (PDT), dez municípios ofertam o transporte público coletivo de forma gratuita, enquanto que no país o serviço é ofertado gratuitamente em 67 municípios:

Nós defendemos que a tarifa zero, o passe livre no transporte coletivo, seja uma política pública nacional. No Brasil, já há pelo menos 67 municípios que a empregam. É uma tendência mundial. Entretanto, nenhum país ainda teve a ousadia de implementá-la em grandes cidades. Essa seria uma oportunidade que colocaria o Brasil na vanguarda do tema (GOURA, 2023).

Conforme quadro 01, a maioria dos municípios paranaenses que ofertam tarifa zero, possuem menos de 40 mil habitantes, se destacando apenas os municípios de Cianorte e Paranaguá que, considerando a população de Campo Mourão, 99.432 pessoas, seriam em tese, os municípios com maiores semelhanças na construção de uma política pública de tarifa zero na cidade.

**Quadro 1 - Municípios com tarifa zero**

Município	População (CENSO 2022)
Cianorte	79.527
Civelândia	15.070
Ibaiti	28.830
Ivaiporã	32.720
Matinhos	39.259
Paranaguá	145.829
Pitanga	33.567
Quatro Barras	24.191

Rio Branco do Sul	37.558
Wenceslau Braz	19.188

Fonte: IBGE (2023). Org. pelo autor.

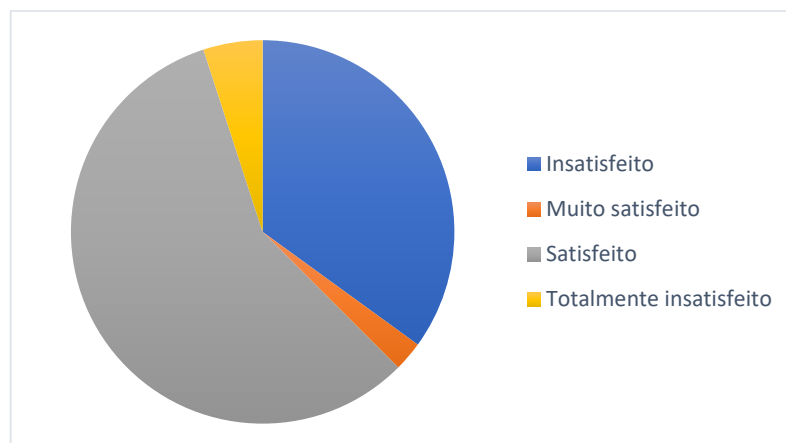
O deputado ainda destaca que o maior município que adotou a tarifa zero foi Caucaia, no Ceará, com uma população de 360 mil habitantes e, teve um aumento na demanda de 300%, atendendo atualmente cerca de 2,2 milhões de passageiros por mês. Apenas Luxemburgo, país europeu com pouco mais de 660 mil possui como Política de Estado a gratuidade do transporte público coletivo.

Ademais, como é o caso de Caucaia (CE), zerar a tarifa para o consumidor final se torna um grande atrativo para o uso do transporte público coletivo, que passa a ser subsidiado pelo Poder Público e diretamente pelos empregadores, cenário este que também se repete no município de Paranaguá (PR).

O município de Paranaguá instituiu a tarifa zero em dezembro de 2021, por meio da Lei Complementar 269/2021, que “Institui a `tarifa zero no serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Paranaguá, altera a Lei Municipal 1989/1996, Lei Municipal 2815/2007, Lei Complementar nº 06/2000 e Lei Complementar nº 110/2009 e dá outras providências" (PARANAGUÁ, 2021).

Conforme o Artigo 3º da Lei, tem por diretriz a acessibilidade universal e desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, desestímulo ao uso do transporte individual e priorização do transporte o público coletivo. O financiamento do transporte público coletivo do município passou a contar com três fontes, a dotação própria do município, criação do Fundo de Transporte Coletivo Municipal, FUNTECOM e de recursos obtidos com espaços para publicidades nos veículos, pontos, abrigos e terminais.

Ainda, analisando todas as informações e debates apresentados, percebemos o quanto a atuação/situação do transporte público coletivo de Campo Mourão influencia nas respostas e percepções dos usuários do transporte público coletivo. Para tanto, buscamos analisar o grau de satisfação dos participantes da pesquisa com o serviço prestado, foi possível realizar um recorte das respostas, o público mais velho considerou estar mais satisfeito com o serviço ofertado, enquanto que os mais jovens julgaram insatisfeitos com o STCMP (figura 22):

**Figura 23** - Grau de satisfação com o transporte público coletivo

Fonte: OLIVEIRA (2023).

Assim sendo, 3% consideram muito satisfeitos, 58% satisfeitos, insatisfeitos correspondem a 35% e, por fim, totalmente insatisfeitos correspondem a 5% das respostas coletadas. Quanto aos que consideraram o STCMP satisfatório, justificaram com base na antiga concessionária do transporte público coletivo, com ônibus antigos, horários desatualizados, características que, conforme processo licitatório e legislação municipal, a atual concessionária precisa cumprir parâmetros mínimos.

Destacamos que ao serem questionados diretamente sobre quais eram as melhorias necessárias, boa parte dos participantes não soube responder pontualmente, aparecendo explicitamente apenas a necessidade de melhorias na inclusão e acessibilidade nos espaços físicos e nos ônibus, deixando ainda mais explícito a necessidade de investimentos nas estruturas dos pontos, abrigos e terminal urbano, que foram os espaços que mais apresentaram críticas dos usuários.

Considerando os dados apresentados com o desenvolvimento desta pesquisa, percebemos a necessidade de maior participação social no planejamento urbano, na coleta de informações e na estruturação de políticas que visem a melhoria da qualidade de vida na cidade. Conforme os dados apresentados, é visível a importância de dialogar com grupos que representam a maioria dos usuários como, mulheres e estudantes e, cabe ainda destacar a urgência da criação de mecanismos que incentivem o uso do transporte público coletivo, propostas essas que serão apresentadas a seguir, nas Considerações Finais desta pesquisa.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a discussão apresentada no desenvolvimento desta Dissertação, o levantamento bibliográfico sobre documentos oficiais, artigos científicos, notícias e a aplicação dos questionários, é perceptível o desafio apresentado ao Estado de inovação e investimento no transporte público coletivo, enquanto ferramenta de desenvolvimento urbano sustentável e democratização das cidades.

O atual modelo dos serviços prestados à população mourãoense não garante uma mobilidade urbana de qualidade, baseando-se apenas nas necessidades laborais da população e deixando fragilizado o direito à cidade quando pensamos ao acesso à outras áreas, como cultura, lazer e saúde, impactando diretamente na acessibilidade aos espaços urbanos e na construção e desenvolvimento de uma cidade justa e democrática. Ainda, obriga os usuários do transporte público coletivo a buscarem por outros modais individuais, influenciando no desenvolvimento sustentável da cidade.

O cenário apresentado na cidade de Campo Mourão é similar ao de vários outros municípios no Brasil e no mundo, com cidades que surgiram e cresceram sem planejamento, voltadas ao modal de transporte individual motorizado e que enfrentam diversas adversidades na mobilidade urbana e, dentre elas, a necessidade de incentivar a utilização do transporte público coletivo na tentativa de mitigar problemas ligados ao deslocamento de pessoas nas cidades, como o tempo de percurso, congestionamentos e os impactos ambientais do uso do transporte individual motorizado.

É perceptível na análise das informações obtidas que as demandas estão ligadas à mobilidade não-motorizada e transporte público coletivo, resultado da falta de ações do Poder Público na criação de políticas públicas de mobilidade pensando nesse desenvolvimento integral da cidade, na democratização dos espaços urbanos, garantindo a inclusão e acessibilidade de todas as pessoas e grupos sociais na construção de uma cidade plural e democrática.

Ao pensarmos em quais melhorias devem ser realizadas, destacamos a importância da participação da população e dos movimentos sociais na formulação, articulação e reivindicações de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento integral do território urbano, na construção de uma cidade para todos, visando o bem-estar social e não atendendo somente aos interesses do capital e do crescimento econômico.

Com as discussões realizadas durante a construção desta pesquisa, foi perceptível a necessidade do Estado em inovar e fomentar ainda mais políticas públicas para o transporte público coletivo, que enfrenta uma grave crise devido ao baixo número de usuários e dos interesses das empresas que o administram e os interesses da população, que amarga preços injustos e um transporte de pouca eficiência e qualidade.

Ainda, destacamos que o município de Campo Mourão vem demonstrando avanços na mobilidade urbana, como o cumprimento da lei e realização do processo de licitação, que visivelmente melhorou o transporte público coletivo do município e a construção do Plano de Mobilidade Urbana Municipal, investimento em novos abrigos e pontos, entretanto ainda são suficientes às demandas apresentadas, como melhorias no terminal urbano, melhores horários do STPCM.

Mesmo com as ações desenvolvidas ou em desenvolvimento, existem diversas possibilidades de melhorias nos serviços de transporte público coletivo, como a integração de diferentes modais, incentivando e priorizando a mobilidade ativa e o transporte público coletivo, como adaptação de espaços para transporte de bicicletas no ônibus, criação de bicicletário no terminal urbano e até mesmo a criação de programas como o Tarifa Zero para toda a população.

A criação de um Fundo Público de Financiamento do Transporte Público Coletivo se apresenta com importante alternativa na construção de um modal mais atrativo, desde a promoção de melhores infraestruturas relacionadas ao transporte público coletivo até a criação de subsídios ao modal. Como já é sabido, a isenção total ou parcial da tarifa é uma ferramenta importante na tentativa de atração de mais usuários ao transporte. A construção de uma política de Tarifa Zero já é realidade em alguns municípios do país e do mundo e, conforme pesquisas apresentadas que demonstraram um avanço na quantidade de usuários do modal, que será financiado por outras ferramentas além do consumidor final.

Ademais, com os dados e reflexões aqui apresentados, reiteramos a importância e necessidade do ônibus enquanto modal que auxilia no desenvolvimento de uma cidade mais sustentável e democrática, destacando a notabilidade da construção de políticas de financiamento e captação de subsídios na garantia de um transporte de qualidade que atraia maiores números de usuários e se torne a principal forma de deslocamento das cidades. Ainda, destacamos a importância de aprimoramento das discussões e avanços da temática, contribuindo diretamente na formulação de políticas de mobilidade que garantam o Direito à Cidade.



## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Josiane Nascimento et al. O conceito de smart cities aliado à mobilidade urbana. **REVISTA HUM@ NAE**, v. 10, n. 1, 2016. Disponível em: <https://revistas.esuda.edu.br/index.php/humanae/article/view/478>. Acesso em: 01 set. 2023.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, p. 574-582, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 01 jul. 2022.

BOITO JR, Armando. A burguesia no governo Lula. **Crítica marxista**, v. 21, p. 52-77, 2006. Disponível em: [https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos\\_biblioteca/critica21-A-boito.pdf](https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos_biblioteca/critica21-A-boito.pdf). Acesso em: 01 ago. 2023.

BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. (Estatuto da Cidade). **Diário Oficial da União: Seção 1**. Brasília, DF, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 01 mar. 2023.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Ministério das Cidades, 2004.

BENACH, Núria. Da desigualdade social à Justiça Espacial. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros de (Orgs.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. 1. Ed. São Paulo: Contexto, p. 15-32, 2017.

CAMPO MOURÃO (PR). Concorrência Pública nº 004/2021. Processo Administrativo nº 491/2021. [Outorga de concessão para operação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros no município de campo mourão, a título oneroso e comutativo]. **Campo Mourão: Órgão Oficial Eletrônico**, n. 2717, p. 22, 15 Out. 2021.

CAMPO MOURÃO (PR). Edital de licitação nº 336/2023. Pregão nº 110/2023. [Registro de preço para fornecimento de material e mão de obra para instalação de pontos de ônibus (abrigo de passageiros) em estrutura metálica, conforme demanda municipal em locais a serem definidos. Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade Urbana (SEIMOB)]. **Campo Mourão: Portal da Transparência do Município**, 17 Ago. 2023.

CAMPO MOURÃO (PR). Edital de licitação nº 426/2023. Pregão nº 129/2023. [Contratação de empresa de construção civil através de registro de preço, para construção de ponto de ônibus em alvenaria de um total de 10 pontos de 03 (três) metros e 10 pontos de 06 (seis) metros de comprimento, com bancos em concreto e cobertura em telhas cerâmicas, incluindo material e mão de obra, em locais a serem definidos pela SEIMOB, conforme a necessidade do transporte coletivo urbano]. **Campo Mourão: Portal da Transparência do Município**, 26 Set. 2023.

CAMPO MOURÃO (PR). Decreto Nº 10.265, de 30 de maio de 2023. **Altera dispositivos do Regulamento do Transporte Coletivo Municipal de Passageiros aprovado pelo Decreto nº**

**8.071, de 10 de maio de 2019, e do Sistema de Bilhetagem Eletrônica constante do Anexo III do mesmo Decreto.** Campo Mourão, PR: Órgão Oficial, nº 2.915, 2023.

CAMPO MOURÃO (PR). Decreto Nº 8071, de 10 de maio de 2019. **Aprova o Regulamento do Transporte Coletivo Municipal de Passageiros, e dá outras providências.** Campo Mourão, PR: Órgão Oficial, nº 2.393, 2019.

CAMPO MOURÃO (PR), UNILIVRE. **Relatório de Diagnóstico de Mobilidade Urbana.** Campo Mourão, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=1698091209609&file=C2223AAC1D6B1BFBE6023746293B97BA800AD48E&sisistema=WPO&classe=UploadMidia>. Acesso em: 01 out. 2023.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A privação do urbano e o “Direito à Cidade” em Henri Lefebvre. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros de (Orgs.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. 1. Ed. São Paulo: Contexto, p. 33-62, 2017.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: Costa, Marco Aurélio (Org.) Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Diretoria de Estudos e Políticas Sociais (Disoc). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana**, p. 345-361, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9186>. Acesso em: 01 mar. 2023.

CASTILHA, Eduardo Dalcin. Avaliação da Qualidade do Transporte Público Coletivo em Foz do Iguaçu-PR: um desafio de mobilidade urbana. **Revista Tecnologia e Sociedade – UTFPR**, v. 15, n. 36, p. 77-93, 2019. Disponível em <https://periodicos.utfpr.edu.br/rts/article/view/8338>. Acesso em: 01 jul. 2022.

CAVALCANTI, Lana de Souza. A cidadania, o direito à cidade e a Geografia escolar: elementos de Geografia para o estudo do espaço urbano. **Geosp**, São Paulo, v. 3, n. 1, p. 41-56, 1999. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/handle/ri/21130>. Acesso em: 01 ago. 2022.

CORTIZO, Guardiana Lopes. **Análise da implementação da Política Nacional de Mobilidade por meio dos seus instrumentos**. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM011/2018, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, DF, 123p, 2018. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/34769>. Acesso em: 01 mar. 2023.

COUTO, Lucas; SOARES, Andéilton; LIVRAMENTO, Bernardo. Presidencialismo de coalizão: conceito e aplicação. **Revista Brasileira de Ciência Política**, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcpol/a/fmVjS6nMXFZHfYBJ9jpwH9g/>. Acesso em: 01 mar. 2023.

DA SILVA PACIFICO, Dayse; DA SILVA JÚNIOR, Orivalde Soares; DE MIRANDA REIS, Marcelo. Plano de Mobilidade Urbana e os Desafios para a sua Elaboração: Uma Análise dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro. **Desenvolvimento em Questão**, v. 20, n. 58, 2022. Disponível em: <https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/desenvolvimentoemquestao/article/view/11886>. Acesso em: 01 ago. 2023.

FARIA, Edimur Ferreira de. **Políticas Públicas no Estado Democrático de Direito**. 1. Ed. Belo Horizonte, São Paulo: D'Plácido, 2020.

FAZENDA, Ivani Catarina Arantes (Org.); GODOY, Hermínia Prado (coordenadora técnica). **Interdisciplinaridade: pensar, pesquisar, intervir**. 1. Ed. São Paulo: Cortez, 2014.

FERREIRA, Viena Emilly Rocha. **Transporte público gratuito: implantação no município de Caucaia/CE**. 2022.

FRANÇA, Odila Amélia Veiga. Ação. In FAZENDA, Ivani Catarina Arantes (Org.); GODOY, Hermínia Prado (coordenadora técnica). **Interdisciplinaridade: pensar, pesquisar, intervir**. 1. Ed. São Paulo: Cortez, p. 27-33, 2014.

FRAZÃO, Bruna. Mobilidade feminina e seus (muitos) desafios. **Estadão Mobilidade**. 08 mar. 2022. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/mobilidade-feminina-e-seus-muitos-desafios/>. Acesso em: 01 set. 2023.

GALINDO, Ernesto Pereira. Papel da União na Mobilidade Urbana: para além da definição de Diretrizes. In: Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais. **Boletim regional, urbano e ambiental**, n. 05, p. 99-111 2011. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/5564>. Acesso em: 01 mar. 2023.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas sociais**, n. 29, p. 73-89, 2012.

KNEIB, Erika Cristine. Transporte público coletivo e mobilidade: a relevância da governança interfederativa. **Redes**, v. 25, n. 3, p. 1123-1143, 2020. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/redes/article/view/14923>. Acesso em: 01 jul. 2022.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOPES, Dario Rais; MARTORELLI, Martha; COSTA, Aguiar Gonzaga Vieira. **Mobilidade urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2020.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano. In: Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Diretoria de Estudos e Políticas Sociais (Disoc). **Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise**, n. 12, p. 211-220 2006. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4165>. Acesso em: 01 mar. 2023.

MASSUCHETO, Jaqueline. **Tecnologias aplicas à mobilidade urbana**. 1. ed. Curitiba: InterSaberes, 2022.

MUNIZ, Emerson Cleister Lima et al. A análise do grau de satisfação dos serviços de transporte público utilizados por discentes de uma universidade pública federal. **Gepros: Gestão da Produção, Operações e Sistemas**, v. 15, n. 1, p. 1, 2020. Disponível em: <https://www.proquest.com/openview/739d4e8423780055d0ed66a3df432408/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2034372>. Acesso em: 01 out. 2021.

OLIVEIRA, Dalila Andrade. Das políticas de governo à política de Estado: reflexões sobre a atual agenda educacional brasileira. **Educação & Sociedade**, v. 32, p. 323-337, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/es/a/hMQyS6LdCNDK8tHk8gL3Z6B/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 01 jul. 2023.

PARANÁ. Deputado Estadual (Goura Nataraj). **Discurso no Plenário da Assembleia Legislativa do Paraná**. 28 Jun. 2023. Disponível em: <https://mandatogoura.com.br/goura-defende-tarifa-zero/>. Acesso em: 01 out. 2023.

PARANAGUÁ (PR). Lei Complementar Nº 269, de 13 de dezembro de 2021. **Institui a tarifa zero no serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Paranaguá, altera a Lei Municipal 1989/1996, Lei Municipal 2815/2007, Lei Complementar nº 06/2000 e Lei Complementar nº 110/2009 e dá outras providências**. Paranaguá, PR: Órgão Oficial, 2021.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

ROLNIK, Raquel. O que esperar do Ministério das Cidades. **Folha de São Paulo**, 2022. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/12/o-que-esperar-do-ministerio-das-cidades.shtml>. Acesso em: 01 mar. 2023.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos avançados**, v. 27, p. 55-66, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/CSxNCNBDvJ4HCFjcXDJh43H/>. Acesso em: 01 jul. 2023.

SCHMAL, Dominic. **Mobilidade urbana sustentável: uma análise sobre o plano de mobilidade urbana da cidade de São Paulo**. 2018. Dissertação de Mestrado. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/25649/TA.Dominic%20Schmal.Envio.18.09.24.v3.limpa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 01 mar. 2023.

SILVA, Marília do Nascimento; LAPA, Tomás de Albuquerque. O transporte público coletivo sob a lógica da produção capitalista do espaço: uma análise do serviço de ônibus na Região Metropolitana do Recife. **Cadernos Metrópole**, v. 21, p. 511-530, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/68mwbx8QPJ9DFPtHJqBZwkk/?lang=pt>. Acesso em: 01 out. 2021.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos estudos CEBRAP**, v. 35, p. 93-109, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/hdLsr4FXMpVZWpJ7XswRRbj/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 01 out. 2022.

TÖWS, Ricardo Luiz. Breves reflexões sobre o momento político atual e seu impacto nas políticas urbanas. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE ESTUDOS URBANOS. 4. Ed. Campo Mourão. **Anais**. Universidade Estadual do Paraná. 2018. Disponível em: <http://www.fecilcam.br/seurb/>. Acesso em: 01 mar. 2023.

TURBAY, André Luiz Braga; CASSILHA, Simone do Amaral. **Cidades contemporâneas e mobilidade**: conceitos e ferramentas para o planejamento. Curitiba: InterSaberes, 2021.

VERDI, Elisa Favaro; NOGUEIRA, Denys Silva. O Direito à Cidade (nas ruas e na Universidade) e o devir na sociedade urbana. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros de (Orgs.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. 1. Ed. São Paulo: Contexto, p. 95-113, 2017.

VIEIRA, Ana Flávia Rodrigues; CAVALCANTI, Alessandra; ALVES, Alysson Lourenço. O direito de ir e vir: a acessibilidade do transporte público1/The right to come and go: public transport accessibility. **Cadernos de Terapia Ocupacional da UFSCar**, v. 23, n. 4, p. 775, 2015. Acesso em: 01 jul. 2022.

**APÊNDICE A - Coleta de Dados - Transporte Público Coletivo de Campo Mourão**

## 1. Gênero

- Masculino
- Feminino
- Outro

## 2. Faixa etária

- Entre 18 anos e 20 anos
- Entre 21 anos e 25 anos
- Entre 26 anos e 30 anos
- Entre 31 anos e 35 anos
- Entre 36 anos e 40 anos
- Entre 41 anos e 45 anos
- Entre 46 anos e 50 anos
- Entre 51 anos e 55 anos
- Entre 56 anos e 60 anos
- 61 anos ou mais

## 3. Naturalidade

- Campo Mourão
- Outros. Qual?

## 4. Motivo de uso do transporte público coletivo (Possível marcar mais de uma alternativa)

- Trabalho, não possuo automóvel
- Trabalho, possuo automóvel e prefiro o transporte público coletivo
- Estudo, não possuo automóvel
- Estudo, possuo automóvel e prefiro o transporte público coletivo
- Compras, não possuo automóvel
- Compras, possuo automóvel e prefiro o transporte público coletivo
- Lazer, não possuo automóvel
- Lazer, possuo automóvel e prefiro o transporte público coletivo

## 5. Você tem outro meio de mobilidade?

- Não, utilizo apenas o transporte público coletivo

- Sim, tenho motocicleta
- Sim, tenho carro
- Sim, tenho bicicleta
- Sim, utilizo aplicativos de mobilidade
- Sim, utilizo táxi

6. Qual seu grau de satisfação com o transporte público coletivo ofertado?

- Totalmente insatisfeito
- Insatisfeito
- Satisfeito
- Muito satisfeito

7. Em relação ao seu bairro, qual a linha do transporte público coletivo que você utiliza?

- Parque Industrial/ SESI/ Jardim Ana Rosa
- Rodoviária/ Rua das Palmeiras/ Parque Verde
- Jardim Aparecida/ Santa Cruz/ Batel/ Câmpus Integrado
- Jardim Modelo/ Esperança/ Conjunto Milton de Paula/ Conjunto José Richa
- Detran/ Jardim Diamante Azul/ Jardins Tropical I e II/ Conjunto Avelino Piacentini/ Jardim Silvana
- Jardim Albuquerque/ Conjunto Parigot de Souza/ Jardim Paulista/ Aeroporto/ Condor
- Jardim Santa Nilce/ Cidade Nova/ Conjunto Fortunato Perdoncini
- Vila Urupês/ Jardins Cidade Alta I e II/ Jardim Arnaldo Bronzel
- Loja de peças/ Jardim Alvorada/ Jardim Bandeirantes
- Jardim Araucária/ Botânico/ Vila Guarujá/ Colégio Agrícola
- Jardim Laura/ Gutierrez/ Parque do Lago/ Jardim Flora/ Flórida
- Jardim Novo Centro/ UTFPR/ Jardim Isabela
- Jardim Copacabana/ Santa Casa/ Vila Rural

8. Em média, quantas quadras você anda até o ponto de ônibus?

- 1 a 2
- 3 a 4
- 5 a 6
- 7 a 8
- 9 a 10

( ) Mais de 10 quadras

9. Em relação ao seu bairro, o horário do transporte público coletivo atende as demandas que você necessita? Justifique.

10. Referente as linhas do transporte público coletivo, como você o considera?

( ) Ruim

( ) Regular

( ) Bom

( ) Ótimo

Justifique sua resposta anterior.

11. Referente ao estado dos ônibus utilizados no transporte público coletivo, como você o considera?

( ) Ruim

( ) Regular

( ) Bom

( ) Ótimo

Justifique sua resposta anterior

12. Você é bem atendido pela equipe da empresa responsável pelo Transporte Público Coletivo? Justifique

13. Referente aos pontos de embarques, desembarques e terminal urbano do transporte público coletivo, como você considera?

( ) Ruim

( ) Regular

( ) Bom

( ) Ótimo

Justifique sua resposta anterior.

14. Sobre a tarifa do transporte, como você considera?

( ) Muito barata

( ) Barata



Razoável

Alta

Justifique sua resposta anterior

15. Como você considera o desempenho da empresa de transporte público coletivo?

Ruim

Regular

Bom

Ótimo

Justifique sua resposta anterior

16. Como você considera o desempenho da Gestão Pública Municipal no transporte público coletivo?

Ruim

Regular

Bom

Ótimo

Justifique sua resposta anterior?

17. O que você considera que necessita de melhoria transporte público coletivo?

18. Exclusiva para Estudantes: existe algum programa exclusivo que incentive o uso do transporte público coletivo? Se sim, qual sua avaliação sobre o programa?

19. Exclusiva para Pessoas com Deficiência: existe algum programa que incentive o uso do transporte público coletivo? Se sim, qual sua avaliação sobre o programa?

20. Exclusiva para Pessoas com Deficiência: como você avalia a acessibilidade dos ônibus e da infraestrutura?

21. Exclusiva para pessoas idosas: existe algum programa que incentive o uso do transporte público coletivo? Se sim, como você avalia?

22. Exclusiva para pessoas idosas: como você avalia a acessibilidade dos ônibus e da infraestrutura?

## APÊNDICE B – LINHAS E ANÁLISE DOS HORÁRIOS

Linha	Funcionamento
01 – Parque Industrial/ Sesi/ Jd. Ana Rosa	<p><b>Segunda à sexta-feira:</b> Início de operação às 5h35min, com saída do Terminal Urbano, com intervalos de 30 minutos até às 14h, retornando apenas às 15h35min e depois às 16h30min, retornando à frequência de 30 minutos até às 18h30min. Após o ônibus das 18h30min, a frequência passa a ser a cada 1h10min, encerrando às 23h15min. No sentido bairro – terminal urbano, a linha inicia às 06h, mantendo fluxo de 30 minutos até às 14h30min., após esse horário só será disponibilizado ônibus às 16h e 17h, quando retorno o fluxo de 30 minutos, até às 19h, após esse horário a linha opera com intervalo de 1h10min, encerrando às 23h45min.</p> <p><b>Sábado:</b> a linha inicia às 5h35min, saindo do terminal urbano, seguindo fluxo de 30 minutos até às 09h, após esse horário o próximo ônibus será apenas às 10h30min, com frequência de uma hora até às 17h30min, já no período noturno, o ônibus é ofertado apenas às 19h, 20h35min e 21h30min. No sentido bairro – centro, a operacionalização inicia às 06h, com fluxo de meia hora entre uma viagem e a outra até às 09h30min. O próximo ônibus passará às 11h, com intervalos de uma hora até às 18h, após esse horário, será ofertado ônibus apenas às 19h30min, 21h05min e 22h.</p> <p><b>Domingo e feriado:</b> com a primeira saída do terminal urbano às 07h10min, com intervalo de 1h30min até às 11h30min, após o almoço só é oferecido mais seis viagens, sendo às 13h, 14h30min, 16h, 18h, 19h05min e 20h30min. Saindo do bairro, o fluxo se repete, com a primeira saída às 7h35min e fluxo de 1h30min até o meio dia. Após o horário do almoço a concessionária oferta transporte à 13h30min, 15h, 16h30min, 18h30min 19h35min e às 21h.</p>
Linha 2: Rodoviária/ Rua das Palmeiras/ Parque Verde/ Jardim Ipanema	<p><b>Segunda à sexta-feira:</b> saindo do terminal urbano, as linhas começam a operar às 5h40min (Linha 2) e 5h50min (Linha 4 e 6), com apenas cinco horários antes do meio dia, encerrando às 11h10min, após o último horário a linhas ofertam ônibus com</p>

<p>           Linha 4: Jardim Modelo/            Jardim Esperança/ Conjunto Milton de Paula/            Conjunto José Richa             Linha 6: Jardim Albuquerque/            Conjunto Parigot de Souza/            Jardim Paulista/            Jardim Aeroporto/            Jardim Condor         </p>	<p>           intervalos de uma hora até às 14h10min, retornando somente entre às 15h40min e 15h50min, também com o mesmo fluxo de uma hora de intervalo até às 19h40min e após esse horário, as linhas ofertam apenas três viagens em cada, sendo às 20h55min, 22h10min e 23h15min na Linha 2, às 20h40min, 22h e às 23h15min na Linha 4 e às 20h45min, 21h55min e 23h15min na Linha 6. Com o sentido bairro – centro, a linha inicia às 06h (Linha 2) e 06h10min (Linha 4 e 6) com intervalos de uma hora até às 09h (Linha 2) e 09h10 (linhas 4 e 6), retornando apenas às 11h40min e seguindo com a mesma frequência até às 14h40min, paralisando novamente e retornando às 16h10min e intervalos de uma hora até 20h10min (Linhas 2 e 4) e 20h05min (Linha 6). Após esse horário, o ônibus é ofertado apenas às 21h25min, 22h40min e 23h45min na Linha 2, às 21h10min, 22h30 e 23h40min na Linha 4 e às 21h15min, 22h25min e 23h40min na Linha 6.         </p> <p> <b>Sábado:</b> as linhas iniciam suas atividades às 05h50min e funciona até às 08h40min, com intervalos de uma hora e paralisa seu funcionamento, retomando apenas às 11h10min, mantendo o intervalo de uma hora até às 14h10min e ofertando os próximos ônibus somente às 17h e 18h, após às 20h, 22h e 23h10min nas Linhas 2 e 4, já a Linha 6 retorna às 15h40min, com ônibus às 17h40min, 20h e 22h30min. Com saída dos bairros, as linhas começam a serem operacionalizadas às 06h10min e funciona com intervalos de uma hora até às 09h10min, retornando apenas às 11h40min e parando às 14h40min. Após o último horário, o ônibus será ofertado apenas às 17h30min, 18h30min, 20h30min, 22h25min e 23h35min na Linha 2, às 17h10min, 19h30min, 22h10min e 23h35min na Linha 4 e às 16h10min, 18h10min, 20h30min e 23h na Linha 6.         </p> <p> <b>Domingo e feriado – Linha 2:</b> o ônibus é ofertado apenas sete vezes, com intervalos de três horas no período da manhã, saindo às 06h, 09h e 11h do terminal urbano. O próximo horário é às 12h30min, em seguida às 16h10min, 19h e 21h. Saindo do bairro, o ônibus é ofertado também apenas sete vezes, iniciando às 6h20min, em         </p>
---	---

	<p>seguida às 09h30min e 11h30min. Após o horário de almoço, o ônibus é ofertado às 13h, 16h40min, 19h30min e 21h30min.</p> <p><b>Domingo e feriado – Linha 4:</b> são ofertados 11 horários nos sentidos terminal urbano – bairro e bairro – terminal urbanos, entre 06h e 21h e 06h30min às 21h30min, respectivamente.</p> <p><b>Domingo e feriado – Linha 6:</b> totaliza um total de nove viagens em cada um dos sentidos, iniciando às 5h50min no terminal urbano e às 6h20min no Jardim Aeroporto. Os intervalos entre cada viagem é de em média uma hora e trinta minutos, sendo o último a sair do terminal urbano às 20h e às 20h30min no sentido bairro – centro.</p>
<p>Linha 3: Jardim Aparecida/ Jardim Santa Cruz/ Jardim Batel/ <i>Campus</i> Integrado</p> <p>Linha 9: Jardim Alvorada/ Jardim Bandeirantes</p> <p>Linha 10: Jardim Araucária/ Jardim Botânico/ Vila Guarujá/ Colégio Agrícola</p>	<p><b>Segunda à sexta-feira:</b> o ônibus é ofertado com intervalos de uma hora, iniciando às 05h40min (Linha 3) e 6h (Linha 9) e permanecendo até às 08h30min (Linha 3 e 10) e 8h45min (Linha 9), em seguida às 09h15min na Linha 3. Após esses horários, o ônibus retorna apenas às 11h na Linha 3, enquanto que na Linha 9 e 10 retornam às 11h15min e 11h30min, respectivamente. Após o fim do horário de pico o ônibus é ofertado apenas às 19h40min, 20h40min, 22h, 22h40min e 23h15min na Linha 3, às 19h30min, 20h30min, 21h45min e 23h15min na Linha 9 e às 19h30min e 23h20min na Linha 10. Saindo do bairro, fluxo de ônibus é a cada uma hora, iniciando às 06h e encerrando às 09h e 09h45min (Linha 3) e 6h15min até às 9h na Linha 9. O ônibus volta a cumprir sua rota apenas às 11h30min de hora em hora até às 14h30min em ambas as linhas, retornando às 16h e mantendo a mesma escala até às 19h na Linha 3 e, até às 21h na Linha 9. Após esse horário o ônibus da Linha 3 é ofertado apenas às 20h10min, 21h10min, 22h30min, 23h e 23h40min, enquanto que na Linha 9 são ofertados os horários das 22h15min e 23h35min.</p> <p><b>Sábado:</b> a Linha 3 oferta de 12 horários, o primeiro ônibus sai do terminal urbano às 05h40min e mantém-se a cada hora até 8h30min, paralisando as atividades e retornando às 11h, com saídas às 12h e 13h e 14h10min, suspendendo novamente a circulação, após esses horários, o serviço só é oferecido às 16h40min, 19h, 21h40min e</p>

	<p>23h10min. Com saída do <i>Campus</i> do Integrado, a concessionária também oferta apenas 12 horários, iniciados às 06h e seguindo até às 09h, com escala de uma hora, suspendendo a circulação e retornando às 11h30min, com fluxo de hora em hora até às 14h40min. Após esse horário o ônibus é ofertado apenas às 17h10min, 19h30min, 22h10min e 23h35min. Já a Linha 9 disponibiliza 11 viagens e a Linha 10, nove horários, iniciando às 6h e 6h15min, respectivamente. A Linha 9 conta com intervalos de uma hora, em média, até às 8h45min, enquanto a 10 só oferta mais dois ônibus antes do meio dia, sendo às 7h15min e 11h05min. O serviço na Linha 9 volta a ser ofertado às 10h40min, 12h15min e 14h, após o último ofertado, são ofertadas duas viagens com intervalos de duas horas e se encerra às 22h10min. A Linha 10 oferta entre às 12h10min às 21h10min apenas seis ônibus.</p> <p><b>Domingo e feriado:</b> são ofertados 11 horários, Linha 3, sete horários na Linha 9 e, dois horários na Linha 10, de ônibus nos sentidos centro-bairro e bairro-centro, com intervalos de horários em média de 1h30min, iniciando às 06h e finalizando às 21h (centro - bairro) e 06h30min e finalização às 21h30min (bairro - centro) na Linha 3 e iniciando às 6h20min na Linha 9, finalizando às 20h20min. A Linha 10 realiza apenas às 8h e 15h30min, saindo do terminal urbano e 8h30min e 16h do Vila Guarujá.</p>
<p>Linha 05: Detran/ Jardim Diamante Azul/ Jardins Tropical 1 e 2/ Conjunto Avelino Piacentini/ Jardim Silvana</p> <p>Linha 07: Jardim Santa Nilce/ Jardim Cidade Nova/</p>	<p><b>Segunda à sexta-feira:</b> o ônibus começa a circular com saída às 5h45min (Linha 5) e 5h40min (Linha 7) do terminal urbano, ofertando um fluxo de viagens com escala de entorno de uma hora até às 19h35min (Linha 4) e 20h30min (Linha 7), após esse horário são ofertado mais três viagens, às 20h45min, 21h55min e 23h15min na Linha 5 e duas na Linha 7, às 21h45min e 23h15min. No sentido bairro – terminal urbano são ofertados 10 horários até às 14h35min na Linha 5, sendo que dois são às 7h05min e 7h10min, os demais possuem intervalos de em média uma hora, enquanto na Linha 7 são ofertado nove horários entre às 06h e 14h30min. Em seguida, o ônibus retorna às 16h (Linha 7) e 16h05min (Linha 5), com intervalos</p>

<p>Conjunto Fortunato Perdoncini</p>	<p>de uma hora até 20h05min (Linha 5) e 21h (Linha 7), depois são ofertados às 21h15min, 22h25min e 23h40min na Linha 5 e às 22h15min e 23h35min na Linha 7.</p> <p><b>Sábado:</b> totaliza 12 e 13 viagens em cada um dos sentidos, nas Linhas 5 e 7, respectivamente, com início às 5h40 (Linha 7) e 5h45min (Linha 5) no sentido terminal urbano – bairro e às 6h (Linha 7) e 6h05min (Linha 5) no sentido contrário, seguindo um intervalo de uma hora até às 9h na Linha 7 e 9h05min na Linha 5. O ônibus volta a circular às 11h05min, saindo do terminal e às 11h35min do bairro na Linha 5 e, cinco minutos antes na Linha 7, com fluxos de uma hora. Após às 15h40min (saída do terminal urbano), o ônibus realiza apenas mais quatro viagens, nos dois sentidos, com a última saída do bairro às 23h, na Linha 5. Já a Linha sete realiza também quatro viagens, iniciando às 16h e encerrando às 22h10min,</p> <p><b>Domingo e feriado – Linha 5:</b> são ofertados nove horários em cada sentido, com a primeira saída do terminal urbano às 05h50min, às 06h20min do bairro e, fluxo de viagens entre 1h10min e duas horas, encerrando as atividades às 20h e 20h30min, do terminal urbano e do bairro, respectivamente.</p> <p><b>Domingo e feriado – Linha 7:</b> são ofertadas sete viagens, com a primeira saindo do terminal urbano às 6h e intervalos de duas horas, finalizando o fluxo terminal urbano – bairro às 20h., no sentido bairro – terminal urbano as viagens iniciam às 6h20min e encerram às 20h20min.</p>
<p>Linha 8: Vila Urupês/ Jardins Cidade Alta 1 e 2/ Jardim Arnaldo Bronzel</p> <p>Linha 11: Jardim Laura/ Jardim Gutierrez/ Parque do</p>	<p><b>Segunda à sexta-feira:</b> são as linhas com menores ofertas de horários, com o primeiro ônibus saindo do terminal urbano às 6h e o último às 19h. Os intervalos da Linha 8 chegam a ser de três horas, mantendo escala de uma hora apenas entre 11h10min e 14h10min, retornando às 16h40min e ofertando apenas mais dois horários. No sentido bairro – centro, até o meio dia são ofertados apenas três horários, 6h30min, 8h30min e 11h40min. Após o horário de almoço, o primeiro ônibus é ofertado às 12h40min, sendo disponível apenas seis horários, sendo o último às 19h30min. A Linha 11 inicia seu</p>

Lago/ Jardim Flora/ Jardim Flórida	<p>funcionamento às 5h50min, com intervalos uma hora até às 8h40min, retornando 11h10min, com a mesma frequência até às 13h25min. Após esses horários a Linha oferta apenas mais quatro horário entre às 15h50min e às 23h20min.</p> <p><b>Sábado:</b> na Linha 8 são ofertados apenas três horários, com dois horários antes do meio dia, 06h55min e 11h40min e, após esses horários o serviço só é ofertado novamente às 17h30min. Com saída do Jardim Arnaldo Bronzel são ofertadas três viagens, a primeira às 6h30min, seguida pela viagem das 11h10min e das 17h. Já na linha 11, não é ofertado horários.</p> <p><b>Domingo:</b> não é ofertado transporte público coletivo em nenhuma das Linhas.</p>
Linha 12: Jardim Novo Centro/ UTFPR/ Jardim Isabela  Jardim 13: Jardim Copacabana/ Santa Casa/ Vila Rural	<p>As duas linhas são organizadas conforme horários de entrada de aulas, plantões e visitas da UTFPR (Linha 12) e Hospital Santa Casa (Linha 13).</p> <p><b>Segunda à sexta-feira:</b> os ônibus da Linha 12 são ofertados a cada 50 minutos, com início às 6h30min e pausando a frequência às 9h40min, retornando às 11h40min e seguindo os mesmos intervalos até às 15h10min, retornando duas horas depois e mantendo a mantendo a mesma frequência de 50 minutos. No sentido UTFPR – terminal urbano são ofertadas 16 viagens ao longo do dia, com intervalos de 50 minutos, iniciando às 6h45min e encerrando às 23h05min.</p> <p><b>Sábado:</b> a Linha 12 oferta apenas cinco horários, sendo o primeiro às 6h15min e com apenas mais um no período matutino, às 8h50min. Após o meio dia apenas três horários são ofertados, sendo às 13h20min, 14h20min e 17h. No sentido terminal – bairro, a Linha 12 também oferta cinco viagens, iniciando às 6h e encerrando às 16h35min. Já a Linha 13 oferta oito horários, iniciando no terminal urbano às 6h40min, contando com três viagens até às 8h40min, em seguida, o ônibus volta a circular às 11h10min, parando novamente às 13h10min, retornando às 16h e após, somente às 19h.</p>



	<p><b>Domingo e feriado:</b> a Linha 12 oferta apenas dois horários, saindo do terminal urbano às 7h40min e 17h30min, do bairro o ônibus sai às 8h e 17h50min. A Linha 13 executa sete viagens, iniciadas às 7h do terminal urbano e às 7h30min da Vila Rural, com intervalos de duas horas até às 11h (centro – vila rural) e 11h30min (vila rural - centro). Após o meio dia, a Linha oferta quatro viagens, iniciadas às 13h25min (centro – vila rural) e 13h55min (vila rural – centro), encerrando às 19h e 19h35min (saída do terminal urbano e vila rural, respectivamente).</p>
--	---