

LIMITES DA MOBILIDADE URBANA NA PERIFERIA

Camila Seixas BRUCHMAM¹
Daniele OUCHI²
Gisele Garcia de ANDRADE³
Mirian OLIVEIRA⁴
Rodrigo CRIADO⁵

RESUMO: O presente artigo visa, por meio de pesquisa bibliográfica e de campo, salientar sobre o real *status* da mobilidade urbana, que é garantida por lei e prevista no Plano Diretor de Presidente Prudente, à periferia do município, em específico no Conjunto Habitacional Jardim Humberto Salvador.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Transporte público; Presidente Prudente; Periferia.

1. INTRODUÇÃO

Para o bom entendimento deste estudo é preciso definir o que é Mobilidade Urbana, assim, entende-se por mobilidade urbana...

“[...] a condição criada para as pessoas poderem se locomover entre as diferentes zonas de uma cidade, incluindo aí a preocupação com a eficácia dos meios de transporte públicos, o grau de participação dos meios particulares de transporte, a acessibilidade das vias públicas e dos transportes para os portadores de necessidade especiais (rampas e elevadores para cadeirantes, piso tátil para deficientes visuais, etc), custos econômicos e ambientais dos transportes urbanos, entre outros. Muitos fatores interferem na mobilidade urbana: qualidade e eficiência dos transportes públicos, priorização de um modelo rodoviarista ou a opção por estradas de ferro, impacto ambiental dos transportes adotados, viabilidade do uso de meios alternativos de transportes através da construção de ciclovias e ciclofaixas, opção por combustíveis que causem menos danos ambientais, entre outros.” (VASCONCELLOS, SITE: INFOESCOLA)

¹ Graduada em Licenciatura Plena em Pedagogia pela UNESP/PP. Discente do 4º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo da Toledo Prudente Centro Universitário. e-mail: bruchmann@hotmail.com.

² Especialista em Gestão de Projetos – PMI – Senac Presidente Prudente. Discente do 4º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo da Toledo Prudente Centro Universitário. e-mail: daniouchi.projetos@live.com

³ Discente do 4º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo da Toledo Prudente Centro Universitário. e-mail: giselegarciaarq@gmail.com.

⁴ Discente do 4º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo da Toledo Prudente Centro Universitário. e-mail: mirianoliveira3366@gmail.com.br.

⁵ Docente na instituição Toledo Prudente Centro Universitário. email: rodrigo.criado@toledoprudente.edu.br

Dito de outro modo, a mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades, bem como sua nomenclatura geralmente é empregada para o trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual (carros, motos, bicicleta, demais), ou uso de transportes coletivos (ônibus, metrô, entre outros).

Assim, o transporte público, não se trata somente do meio de transporte utilizado, mas envolve também mobilidade urbana e toda infraestrutura necessária para esse transporte.

O transporte coletivo público no Brasil se estrutura prioritariamente pela utilização de meios de transporte terrestres como: ônibus, metros e trens. Em algumas cidades, como Presidente Prudente, utiliza-se somente o ônibus. Foi destacado aqui, então, que o enfoque está no sistema de transporte coletivo urbano de ônibus, de Presidente Prudente.

De acordo com dados do IBGE/2017, Presidente Prudente, que atualmente é administrada pelo prefeito Nelson Bugalho, possui 225.271 habitantes, distribuídos em 560,637 km² de área de unidade territorial municipal. Está localizada no Estado de São Paulo, pertencendo ao Oeste Paulista, como pode ser observado na figura abaixo.

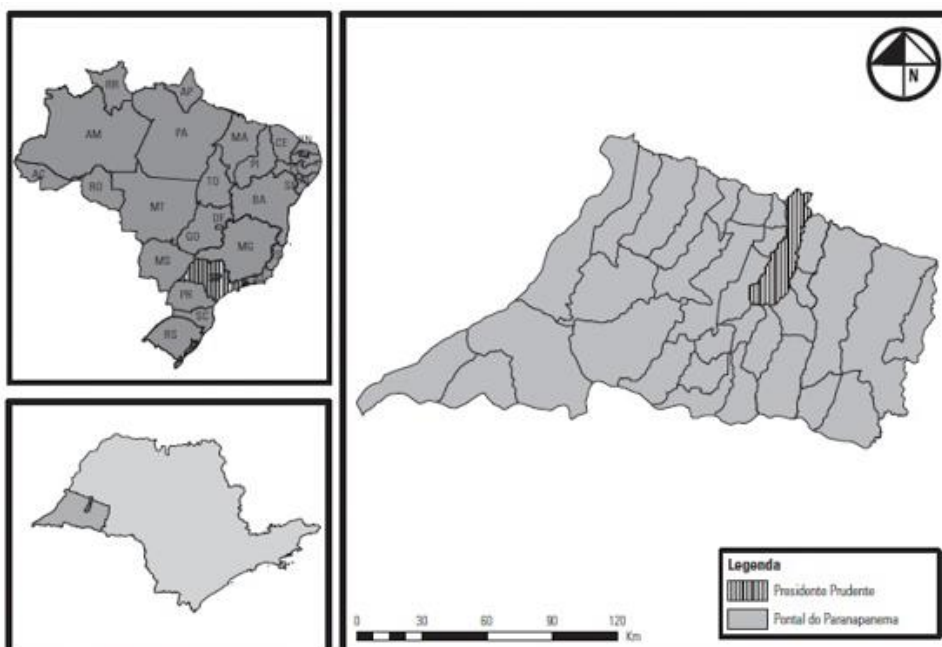


Figura 1: Localização do Município de Presidente Prudente. Fonte: JUNIOR e SILVA, 2014.

Assim, fica evidente para a compreensão de que o transporte público não se separa da lógica urbana. Visto isso, entende-se que uma cidade como

Presidente Prudente, com evidentes áreas segregadas (vide figura 2), o transporte público precisa ser abrangente e constante para evitar superlotação e atender a população de forma fluída e eficiente.

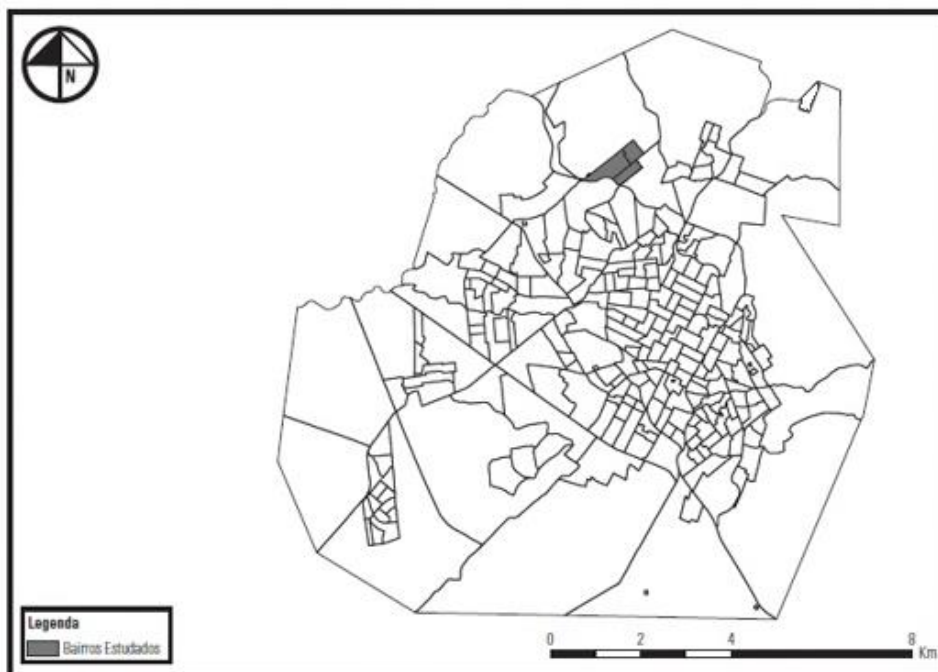


Figura 2: Malha urbana de Presidente Prudente com destaque no “objeto estudado”, Conjunto Habitacional Jardim Humberto Salvador.

Fonte: JUNIOR e SILVA, 2014.

Pensando nisso, foi selecionado um dos bairros periféricos da cidade, o Conjunto Habitacional Jardim Humberto Salvador (que está em destaque no mapa acima), como “objeto de estudo”, seguindo as diretrizes da Lei 12587/2012, a fim de aferir o real *status* do transporte coletivo público ofertado pelo município aos seus munícipes residentes no bairro.

2. MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO

Para o bom funcionamento da cidade, esses três fatores precisam estar em harmonia: mobilidade, acessibilidade e transporte público.

Neste sentido, a mobilidade facilita os deslocamentos do indivíduo na malha urbana, a acessibilidade facilita a distância entre este deslocamento e o transporte público é o meio utilizado.

Cidades em desenvolvimento tendem a segregar algumas áreas, onde os habitantes ficam distantes dos grandes centros. Esses conjuntos de fatores inviabilizam/dificultam a vida destes indivíduos.

Os moradores de áreas segregadas precisam se locomover de sua residência para o serviço, escola e muitas vezes aos centros urbanos para compras, lazer, entre outros pontos. Todo esse deslocamento exige que haja meio de transporte, em sua maioria ônibus, este meio transporte necessita de infraestrutura com qualidade para que a acessibilidade aconteça.

Tendo esses fatores em pauta, uma pesquisa/estudo foi realizada no Conjunto Habitacional Jardim Humberto Salvador, visando os problemas ali encontrados e, posteriormente, apresentação de possíveis soluções.

2.1 TRANSPORTE PÚBLICO EM PRESIDENTE PRUDENTE

Segundo informação no site da Prefeitura, desde 1993, a Pruden Express divide a operação do sistema de transporte público no município de Presidente Prudente, concomitantemente com o Transporte Coletivo Presidente Prudente, vulgarmente identificada como TCPP.

No ano de 2017, a Pruden Express ganhou sozinha a licitação e passou a ser a única responsável pelo sistema de oferta desse tipo de transporte.

O edital de licitação do sistema de transporte coletivo urbano de ônibus em Presidente Prudente foi lançado no mês de junho (2017), sendo um contrato com duração de dez anos, avaliado em mais de R\$ 422 milhões.

De acordo com as informações divulgadas pelo Poder Executivo, o critério para a escolha da empresa vencedora foi o menor valor da tarifa cobrada aos usuários dos ônibus, estabelecendo um teto de R\$ 3,70 por passagem integral.

Propuseram-se a participar da licitação as empresas Company-Tur Transporte e Turismo (Pruden Express), de Presidente Prudente, e Transporte

Coletivo Passense, de Passos (MG), além do Consórcio Terus, formado por 57 empresas, com sede em São Bernardo do Campo (SP).

Após a análise da documentação apresentada pelos participantes, o consórcio foi eliminado do certame por decisão do Poder Executivo e apenas permaneceram na disputa as duas empresas de Presidente Prudente e Passos (MG).

A abertura das propostas de preços estava prevista para o dia 4 de setembro (2017), mas acabou suspensa por uma decisão liminar concedida pelo juiz da Vara da Fazenda Pública, Darci Lopes Beraldo, em mandato de segurança impetrado pelo Consórcio Terus. Posteriormente, o mesmo juiz revogou a liminar, após a prestação de informações pela Prefeitura, e autorizou a sequência da licitação.

Em entrevista coletiva concedida no dia 04 de abril de 2018, o prefeito de Presidente Prudente, anunciou que após 180 dias de transição, o sistema de transporte coletivo “Prudente Urbano” já está plenamente em vigor.

De acordo com a Secretaria Municipal de Comunicação, todos os 103 ônibus previstos em edital estão em circulação na cidade, sendo 22 veículos 0 km e mais 81 com idade média de cinco anos – um ano a menos do que o determinado pelo edital.

O chefe do executivo também garantiu que toda a frota está equipada com os requisitos prometidos à população: internet sem fio (wi-fi), bilhetagem eletrônica, biometria facial e câmeras de segurança.

“Cada um dos veículos passou por uma inspeção rigorosa de engenheiros mecânicos, que emitiram relatórios individuais sobre as condições dos ônibus. Esses documentos foram analisados pela equipe técnica da Semav, constatando que todos estão em condições de uso”, afirmou o prefeito.

Com o período de transição concluído, o prefeito acredita que Presidente Prudente dá início a uma nova era em relação ao transporte urbano, após décadas de estagnação. “Além de conseguirmos reduzir o valor da tarifa de R\$ 3,60 para R\$ 3,50, a frota está preparada para atender aos usuários com conforto, agilidade e segurança”, declarou.

2.2 TRANSPORTE PÚBLICO NO CONJUNTO HABITACIONAL JARDIM HUMBERTO SALVADOR

Como ficou evidente na figura 2, o Conjunto Habitacional Jardim Humberto Salvador está localizado na periferia norte do município de Presidente Prudente, longe do grande centro urbano, aproximadamente 5,5 a 6,0 km.

Consiste em uma região predominantemente residencial (com 94,81% de seus endereços residenciais), distribuídos entre as 25 vias existentes.

Além das residências, podemos encontrar no bairro: posto de saúde, pequenos comércios, bares, igrejas, lanchonetes, salões de beleza, sacolão, serralheria, entre outros.

Nele existem aproximadamente 28.267 habitantes, sendo caracterizado como um bairro de população com baixa renda, o meio de transporte mais utilizado é o público, ou seja, o ônibus.

Através de pesquisa de campo, no bairro Humberto Salvador, foram observados os seguintes pontos de ônibus, cujos quais estão destacados na imagem a seguir.

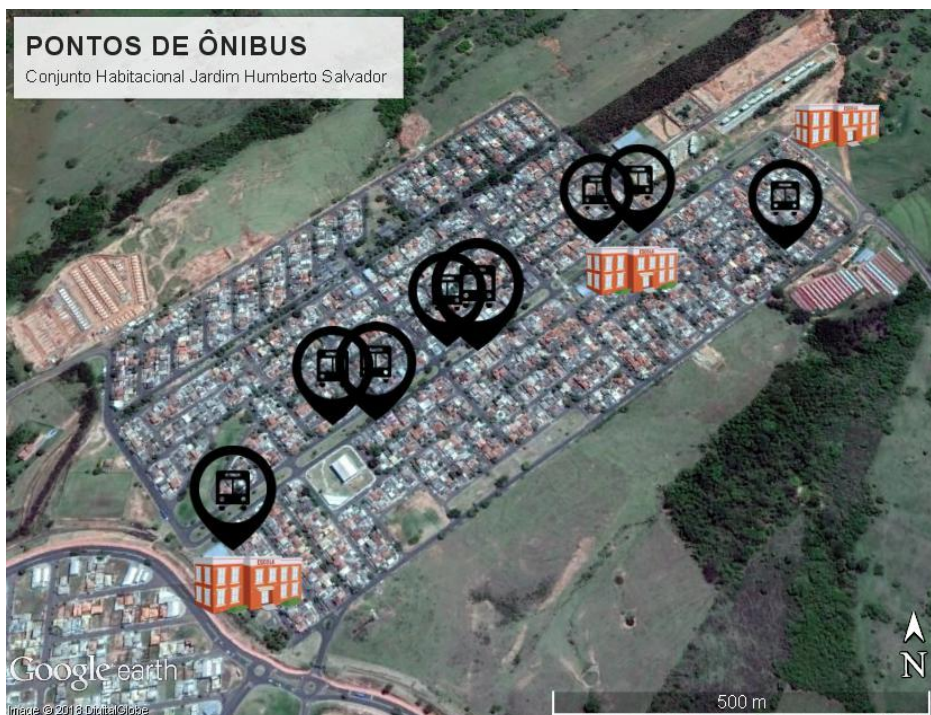


Figura 3: Imagem gerada pelo Google Earth com locação dos pontos de ônibus existentes no bairro Humberto Salvador, e instituições de ensino. Fonte: Camila Bruchmam, 2018.

Foi constatado a existência de oito pontos de ônibus em toda a área do bairro residencial, com predomínio na avenida central e relativamente distantes de alguns equipamentos de infraestrutura urbana, como escolas e creches.

Segundo VASCONCELLOS (2012), a necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias à sociedade. Para que isso aconteça, é necessário que haja bom funcionamento da rede: transporte, vias, acessibilidade, trânsito.

3. OS MORADORES E AS ROTAS

Por meio de entrevista física a duas moradoras do bairro, Creusa (13 anos residente no bairro) e Eliane (3 anos residente no bairro) e assíduas usuárias do transporte coletivo público, foram anotadas queixas como:

- Poucos pontos de ônibus distribuídos no bairro;
- Poucas frotas destinadas ao bairro:
 - “Humberto Salvador”, passando a cada 40 minutos e seguindo até a rodoviária,
 - “Circular”, passando a cada 50 minutos e seguindo em direção ao centro da cidade;
 - “Cobral”, passando apenas três vezes por dia, com destino Centro via Apec até UNIESP.
- Rotas limitadas;
- Ausências de rotas bairro/bairro;
- Atrasos;
- Percursos muito demorados;
- Redução de frota para usar no bairro “João Domingos Neto”;
- Durante os domingos e feriados só existe um ônibus realizando o transporte;
- Necessidade de andar a pé até outros bairros para acessar ônibus sentido bairro/bairro;

- Necessidade de pegar mais de um ônibus para chegar ao destino;
- Periculosidade para jovens estudantes.

Não há transporte público diretamente ligados a estes pontos. Se um morador, precisar ir ao hospital, seja para uso como para visitar alguém, é necessário pegar mais de um transporte público para chegar ao local desejado. Um meio de se checar as rotas do transporte público em Presidente Prudente é pelo aplicativo “Meu ônibus-Prudente Urbano”. O aplicativo é alimentado pela base de dados da empresa de transporte urbano de Presidente Prudente, Prudente Urbano, e pelo sistema de GPS dos veículos, funciona com o uso da rede de dados de operadoras de celular.

Através do *Google Maps* e do *Google Earth*, tentou-se traçar essas rotas fornecidas pelo aplicativo, porém, não se obteve resultados. Outros lugares importantes da cidade, como Santa Casa, que fica a uma distância de 6,2 km aproximadamente, Universidades, Parque do Povo, também tiveram suas rotas traçadas por estas ferramentas, mas não há registro de rotas para transportes públicos nestes pontos.

4. SOLUÇÕES PROPOSTAS

Algumas soluções poderiam ser propostas para a melhoria da qualidade do transporte urbano dessa região, para que isso ocorra o transporte coletivo deveria ser tratado como prioridade, melhorando assim a infraestrutura para que o mesmo funcionasse com mais eficiência, segurança e qualidade. Algumas propostas poderiam ser adotadas.

- Melhorar o aplicativo atual. Nas redes sociais da empresa, há um grande número de reclamação sobre o aplicativo. Segundo os usuários, as informações nem sempre são concluídas, não tendo como localizar os ônibus, ocasionando atrasos e também não há acessibilidade para deficientes visuais, mesmo a empresa afirmando que há um comando de voz no aplicativo, que segundo os usuários não funcionam.

- A inclusão de mais pontos de ônibus, de preferência próximo às escolas, creches e pontos estratégicos dentro do bairro que pudessem melhorar o descolamento dos seus usuários.
- Aumentar a frota dos ônibus para ocorrer mais a circulação das pessoas que utilizam o transporte e com um período menor de espera “30 minutos”.
- Incluir rotas alternativas, bairro-centro, ou bairro-hospitais, rotas diferenciadas e opostas para o usuário poder se locomover sem precisar usar o transporte durante muito tempo ou utilizar a baldeação, pois as rotas não devem ser limitadas.

5. METODOLOGIA

Foram desenvolvidas pesquisas bibliográficas (plano diretor da cidade, site da prefeitura, aplicativo “Meu Ônibus”, artigos de mobilidade) e de campo, por meio de questionários, onde o entrevistado classificaria as questões entre 5 opções: 00-Não sei avaliar, 01-Péssimo, 02-Regular, 03-Bom e 04-Regular, a fim de Investigar:

- Critérios para licitação de empresas de transporte;
- Critérios determinados pela empresa de transporte para as escolhas de horários e quantidade de frotas de ônibus para atender a demanda do bairro escolhido;
- Quantidade de frotas disponíveis para o bairro;
- Trajetos das frotas;
- Horários existentes.

Trinta questionários foram distribuídos em uma escola do bairro, para que os alunos entregassem em casa, afim de que os familiares respondessem sobre o transporte público no Jardim Humberto Salvador. Ao todo, dez pessoas não utilizam o transporte público, ou seja 33,33% dos entrevistados. Dos 66,67% restantes, apenas 16,67%, classificou o uso do transporte público entre bom e ótimo, sendo 10% bom e 6,67% ótimo, tanto para horários, quanto para pontos, duração das viagens e intervalo entre os ônibus. O outro restante (50%) classificou todos itens do questionário entre

péssimo e regular, sendo 20% regular e 30% péssimo. Juntando o resultado insatisfatório da entrevista com as moradoras do bairro, o questionário respondido e as pesquisas realizadas, fica evidente que há um déficit considerável em relação ao transporte público no Jardim Humberto Salvador.

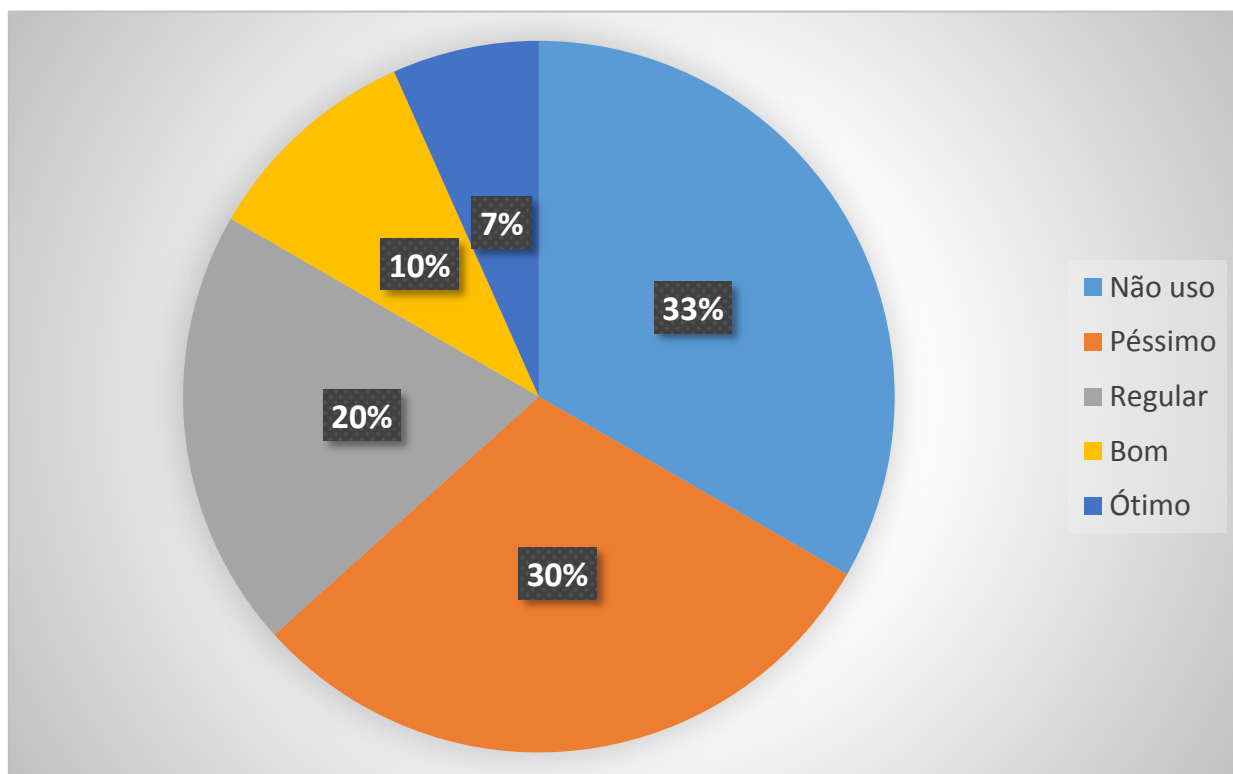


Figura 4: Gráfico com o resultado dos questionários. Fonte: Camila Bruchmam, 2018.

6. BIBLIOGRAFIA

ALCANTARA DE VASCONCELLOS. Eduardo. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Editora SENAC São Paulo. Janeiro de 2012.

JUNIOR, A.T.; SILVA, J.V.R. **Luta pela terra e as confluências geográficas entre cidade e campo em Presidente Prudente (SP-BR)**, 2014 – Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2014000200011> Acesso em: 01 de abril de 2018.

PREFEITURA DE PRESIDENTE PRUDENTE. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/index.xhtml>>. Acesso em: 01 de abril de 2018.

VASCONCELLOS. Morône Azevedo de. **Mobilidade Urbana**. InfoEscola. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/transporte/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 16 de abril de 2018.