

TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA: A PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS

PUBLIC TRANSPORT OF CURITIBA AND METROPOLITAN REGION: THE PERCEPTION OF BUS DRIVERS

Wilianson Alves Corrêa¹ 

Janaína Seguin² 

Resumo: Curitiba é uma cidade usada como referência em planejamento urbano e mobilidade. Na década de 1970 a capital paranaense implantou um sistema inovador de transporte coletivo, o BRT -*Bus Rapid Transit*, ou Transporte Rápido por Ônibus, porém o crescimento urbano, a criação de áreas metropolitanas e a escassez de políticas públicas que beneficiassem a mobilidade urbana com ênfase no transporte coletivo, e não no transporte individual, afastaram os passageiros do transporte coletivo. O objetivo desse estudo é analisar a percepção dos motoristas de ônibus coletivo quanto ao transporte público de Curitiba. Para tanto, realizou-se uma pesquisa descritiva, de abordagem qualitativa, com a técnica de entrevistas em profundidade. Os resultados obtidos esclarecem que as principais causas que levaram o afastamento de passageiros do transporte coletivo são a queda de velocidade operacional, a falta de segurança e a perda da qualidade. Ao final, conclui-se que são necessárias ações conjugadas das três esferas de poder para que haja mudanças na cultura da mobilidade urbana, com restrição progressiva de transporte individual motorizado em áreas densas para que haja descongestionamento nas regiões de maior fluxo, também a tomada de medidas adequadas quanto à segurança do cidadão, dos motoristas e dos usuários do transporte coletivo.

Palavras-chave: Transporte coletivo; URBS; Planejamento Urbano; Mobilidade Urbana.

Abstract: Curitiba is a city used as a reference in urban planning and mobility. In the 1970s the capital of Paraná implemented an innovative system of public transport, BRT - Bus Rapid Transit, or Rapid Transport by Bus, but urban growth, the creation of metropolitan areas and the scarcity of public policies that urban mobility with an emphasis on public transport, not individual transport, drove passengers away from public transport. The aim of this study is to analyze the perception of collective bus drivers regarding public transport in Curitiba. Therefore, a descriptive research was conducted, of qualitative approach, with the technique of in-depth interviews. The results obtained clarify that the main causes that led to the removal of passengers from public transport are the drop in operational speed, lack of safety and loss of quality. In the end, it is concluded that combined actions of the three spheres of power are necessary so that there are changes in the culture of urban mobility, with progressive restriction of motorized individual transport in dense areas so that there is decongestion in the regions with greater flow, also taking appropriate measures regarding the safety of citizens, drivers and users of public transport.

Keywords: Public transport. URBS. Urban Planning. Urban Mobility.

¹ Especialista em Gestão Pública do Instituto Federal do Paraná IFPR. E-mail: orreawilian@yahoo.com.br

² Doutora em Administração, Pesquisadora e Professora do Campus Curitiba do Instituto Federal do Paraná. E-mail: janaina.seguin@ifpr.edu.br

1 INTRODUÇÃO

O transporte de pessoas e a mobilidade urbana têm sido relevante no mundo todo, pois suscitam questões ambientais, além de rapidez e fluidez de tráfego, prejudicados pelo uso desenfreado de automóveis. Para Gomide (2006, p. 245), “a expansão do uso do automóvel aumenta os níveis de poluição e congestionamentos, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias, bem como, favorece a dispersão das atividades na cidade, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem unicamente do transporte coletivo, enquanto que, uma minoria possuidora de meios individuais de transporte usufrui de melhores condições de deslocamentos nas cidades”.

Em face dessa situação, o transporte coletivo tem sido uma alternativa para reduzir os congestionamentos, os níveis de poluição, o uso indiscriminado de energia automotiva, minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos, e, também, democratizar a mobilidade. O transporte coletivo é um serviço público essencial, segundo a Constituição Federal de 1988 (GOMIDE, 2006).

Sobre mobilidade urbana, a Lei nº 12.587/2012, Art. 4, inciso II enuncia: “mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. A mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades modernas e é um grande desafio para os gestores públicos que precisam apresentar soluções para o tráfego de veículos.

Entende-se por mobilidade urbana toda a rede viária que possibilita o deslocamento de pessoas ou cargas de um ponto a outro, cuja avaliação de satisfação de eficiência se dá, dentre outros fatores, principalmente pela velocidade e segurança dos trajetos (VACCARI, FANINI, 2016). A mobilidade urbana não se limita apenas aos deslocamentos, pois está associada diretamente à qualidade de vida mediante o uso racional dos espaços públicos que reflete ainda na valorização das cidades em suas diversas dinâmicas (PAULA, BARTELT, 2016).

O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade através da Lei 10.257/2001, é o instrumento básico necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com o intento de projetar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

A cidade de Curitiba é reconhecida historicamente por possuir um sistema de transporte coletivo eficiente que, diante da aprovação do Plano Diretor em 1966, permitiu na década de 1970 a implantação de canaletas exclusivas para os ônibus denominados expressos, priorizando o transporte coletivo em relação ao individual nas vias urbanas. Ainda naquele período, iniciou-se a Rede Integrada de Transporte com a implantação e terminais que recebiam as linhas locais, as quais, propiciavam aos usuários embarcar em sentido à região central ou outros bairros da capital, sem o pagamento de outra tarifa (BICALHO, 2007; FANINI, 2016).

A evolução da Rede Integrada de Transporte continuou por cerca de trinta anos, e apresentou uma proporção em relação ao crescimento populacional. Já na década de 2000, embora ainda com densidade demográfica em ascensão, o serviço público de transporte coletivo começou a registrar queda no número de passageiros, e conseqüentemente, a queda da produtividade na prestação do serviço e a majoração da tarifa (URBS, 2018). Em um período de cinco anos, de 2011 para 2016, o número de passageiros pagantes passou de 246,8 milhões por ano para 211 milhões. Esses dados evidenciam que o transporte coletivo já não é tão atrativo para a população que, segundo o IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2019), está estimada em 1.933.105 de habitantes para o ano de 2019, um crescimento de mais de nove por cento em relação ao senso de 2010, que apresentou o número de 1.751.907 de habitantes, das quais 1.018.068 pessoas eram economicamente ativas, em um total de 53,3 %.

A partir da década de 2000, com o constante aumento da frota de veículos particulares, observa-se a redução do número de usuários do sistema de transporte coletivo. O aumento da frota de veículos particulares na capital paranaense teve forte impacto na prestação do serviço de transporte coletivo, sobretudo nas vias em que os ônibus disputam o espaço com os demais veículos, aumentando assim o tempo de deslocamento e reduzindo a velocidade média operacional do transporte público. Segundo o IBGE (2018), o total de veículos em 2010 era de 1.247.998 para um total de veículos de 1.551.463 em 2018, sendo: de 889.980 automóveis em 2010, para 1.062.056 automóveis em 2018; motocicletas, de 114.729 em 2010 para 145.594 em 2018; enquanto que houve uma queda para o número de ônibus, de 7.093 em 2010 para 6.707 ônibus em 2018. Tal situação, além de impactar no transporte coletivo, acabou por desencadear diversas consequências, como o aumento de congestionamentos, inclusive nos bairros, e não somente na região central, que faz com que a população gaste mais tempo de seu dia nos deslocamentos, além do fator ambiental, que sofre com a maior incidência de resíduos despejados pelos veículos.

Com base no conceito de Vasconcellos (2006, p. 11), “o transporte é uma atividade indispensável à sociedade e determina uma multiplicidade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, como consequência, a realização das atividades sociais e econômicas esperadas, as quais denominamos de impactos”.

O transporte coletivo como serviço essencial é o instrumento que concede aos gestores públicos propiciar a conexão entre os serviços urbanos, reduzir as distâncias entre casa e trabalho, acesso aos serviços públicos, comércio, recreação, além de exercer o crescimento ordenado das cidades na medida em que coordena o avanço da infraestrutura urbana com corredores de BRT - (*Bus Rapid Transit*) ou Transporte Rápido por Ônibus - corredores centrais, e também de faixas exclusivas com requalificação dos serviços já existentes, a melhoria dos pontos de paradas, fiscalização, monitoramento e informação ao usuário, ou seja, propicia a conexão entre os serviços urbanos, reduz as

distâncias entre casa e trabalho, acesso aos serviços públicos, comércio, recreação, dentre outros (VACCARI, FANINI, 2016).

O transporte coletivo é um tema de extrema relevância, assim sendo, é essencial buscar entender e interpretar as necessidades daqueles que, juntamente com usuários do transporte coletivo protagonizam e prestam o serviço à população. Nesse sentido, conhecer suas percepções e processá-las a fim de que se possa traduzi-las em projetos ou mesmo medidas que resultem em políticas públicas que cooperem com a coletividade.

Portanto, considerando-se o histórico recente que fez da capital referência no modal, o objetivo desse estudo, é cooperar para ações que visem melhorar a qualidade do transporte coletivo, bem como resgatar os usuários desse transporte.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. (BRASIL, 2015). Dessa forma, de acordo com a Lei 12.587/12, a Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. Nesse sentido, a Lei 12.587/12 determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

Em relação ao transporte coletivo metropolitano de Curitiba, que até o início de 2015 estava sob a competência da URBS - Urbanização de Curitiba S.A., hoje gerido pela COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, tem sua normativa através do Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana de

Curitiba, conforme Decreto nº 2009 de julho de 2015, que estabelece em seu Art. 2.º: Compete ao Estado do Paraná, através de seu Órgão Gestor a delegação, a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros.

A gestão do transporte coletivo de Curitiba é realizada pela URBS, mediante a Lei Municipal nº 12.597, de 24 de março de 2008, que dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências, trazendo em seu Artigo 2º:

Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte coletivo de passageiros do Município de Curitiba - PR, e em acordo com o regulamentado nesta lei, em especial seu artigo 12 (CURITIBA, 2008; LEIS MUNICIPAIS: 20/07/2015).

O crescente aumento de veículos particulares, carros e motos, contribuíram diretamente para que houvesse a migração da população da utilização do transporte coletivo ao individual. Não seria o fato de facilitar o acesso ao automóvel necessariamente o problema, no entanto, tal circunstância tornou o serviço público de locomoção mais lento, uma vez que agora os ônibus precisam concorrer às vias públicas com os veículos particulares. Bicalho (2007) destaca que tal situação imputou ao usuário do transporte coletivo um sobrepreço pelo uso indiscriminado e irracional do transporte individual.

A definição do transporte como um direito social pela Constituição Federal, por meio da EC 90/2015 (SENADO FEDERAL, 2015), agora ganha destaque no artigo 6º, ao lado de educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados, obriga o Estado a garantir esse serviço a todos os cidadãos brasileiros.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) contratou uma pesquisa para ouvir parlamentares do Congresso Nacional e diversos públicos, entre eles, estudiosos do setor, personalidades que influenciam ou tomam decisões em busca de caminhos e soluções para os

desafios, diante do novo direito de todos os brasileiros, elencando a implantação de faixas exclusivas e corredores como prioridade ao Transporte Coletivo, tendo como resultado a aprovação de 83,3% para o Congresso Nacional e de 95% desses influenciadores (NTU, 2016). A seguir, apresenta-se o método de trabalho para atingir o objetivo definido.

2.2 METODOLOGIA

Em face do objetivo proposto, esta pesquisa caracteriza-se por um estudo descritivo de abordagem qualitativa. A técnica de coleta foi a de entrevistas em profundidade com motoristas de ônibus no local de seu trabalho. O instrumento de coleta é o roteiro não diretivo semiestruturado. A entrevista não-diretiva surge de uma técnica psicoterapêutica, focada no paciente, criada por Carl Rogers para angariar informações no discurso livre do entrevistado, onde não há um direcionamento, pois o entrevistador apenas guia o entrevistado, desenvolvendo e aprofundando os quesitos que propõe (HOFFMANN, OLIVEIRA, 2009).

De acordo com GIL (1999, p. 175 *apud* Miles e Huberman, 1994), “as pesquisas qualitativas apresentam três etapas que geralmente são seguidas na análise de dados: redução, exibição e conclusão/verificação”. O estudo transversal, também conhecido como estudo de prevalência, pode ser descritivo ou analítico. O descritivo avalia a frequência e a distribuição de um tópico de estudo em um determinado grupo demográfico (GIL, 1999). O estudo analítico serve como ferramenta para averiguar a associação entre parâmetros relacionados ou não. Dessa forma, o pesquisador facilita o procedimento, explicando sem intervir com ordens ou cedendo respostas. Essa técnica possibilita a detecção de atitudes, emoções e opiniões dos entrevistados (LAKATOS, MARCONI, 1995).

Existem diferentes descrições para o processo da análise de conteúdo, porém, no trabalho em questão será desenvolvido o proposto por Moraes (1999). O autor afirma que na análise de dados será descrito e interpretado o conteúdo obtido por meio das entrevistas. Essa análise, conduzindo a descrições sistemáticas qualitativas ajudará na reinterpretação das respostas

obtidas objetivando uma compreensão dos significados que podem estar despercebidos em uma primeira leitura (MORAES, 1999).

Na análise de dados será descrito e interpretado o conteúdo obtido, conduzindo a descrições sistemáticas qualitativas. A preparação dos dados para a análise obteve 26 entrevistas narrativas com motoristas de ônibus de Curitiba e região metropolitana, realizadas no período de 07 a 18 de julho de 2019, conforme Quadro 1: Amostras das entrevistas realizadas em Curitiba e Região Metropolitana. As respostas foram gravadas e posteriormente transcritas para análise.

2.2.1 PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Quadro 1: Amostras das entrevistas realizadas em Curitiba e Região Metropolitana

CIDADE	Araucária	Curitiba	Colombo	Piraquara	S.José dos Pinhais	Quatro Barras
MOTORISTAS	8	2	2	9	2	3

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Do total de todas as pesquisas foram aproveitadas 6 por completo, devido as demais apresentarem respostas muito curtas ou pouco tempo de trabalho exercendo a função de motorista, fato que limita uma visão mais aprofundada sobre a questão central do trabalho sobre a decorrente queda na demanda de passageiros no transporte coletivo. Os seis motoristas selecionados foram identificados pelas letras A, B, C, D, E e F. No Quadro 2, o perfil dos motoristas selecionados para a pesquisa, conforme a cidade, idade e tempo trabalhado como motorista do transporte coletivo:

Quadro 2: Perfil dos motoristas selecionados conforme a cidade, idade e tempo trabalhado como motorista do transporte coletivo

MOTORISTA	CIDADE	IDADE	TEMPO TRABALHADO COMO MOTORISTA
A	Piraquara	53	19
B	Araucária	43	9
C	Colombo	47	25
D	Piraquara	49	22,6
E	Araucária	38	11
F	Colombo	47	22

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

2.3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

De acordo com a Quadro 3, os motoristas entrevistados tiveram uma resposta similar e que corresponde à definição de mobilidade urbana do TCU. Mobilidade Urbana: é o “deslocamento de pessoas e bens dentro do espaço das cidades, mediante utilização de veículos, de vias públicas e da infraestrutura disponível.” (TCU, 2019).

Quadro 3 - Questão 1. O que você entende por mobilidade urbana?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVE
A	Veículos, ciclistas, trânsito, todos.
B	Veículo, bicicleta, vias urbanas, trafegar, ir e vir.
C	Pessoas, bicicleta, ida e vinda, deslocamento, cotidiano.
D	Palavras chave: ampliada, Uber, antigamente, transporte coletivo.
E	Facilidade, pessoas, locomoverem.
F	Movimentação, cidade, pedestres, ônibus.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

De acordo com as respostas obtidas, a opinião sobre os aplicativos de transporte e o impacto que causam no transporte coletivo por ônibus, esteve entre a falta de pontualidade, o preço acessível e a segurança, sendo que a segurança oferecida pelos aplicativos de transporte oscilou entre ponto positivo e negativo. Nesse sentido, o Motorista A deu créditos à segurança fornecida pelos apps de transporte em relação aos ônibus. Porém, a segurança que os carros dos aplicativos fornecem é precária, segundo a visão do Motorista B que é complementado pelo próximo entrevistado, que cita que os carros de

transporte atrapalham o trânsito, que utilizam as vias exclusivas e, param em lugares não adequados. Todavia, segundo o entrevistado C, que possui 25 anos de experiência como motorista de ônibus do transporte coletivo, a demanda de passageiros reduziu em torno de 30% e, tende a diminuir mais, caso não haja mudança. Dessa forma, o diferencial de pegar o passageiro em casa e deixá-lo na porta de casa, aliado à segurança e o conforto oferecido pelos carros de aplicativos, reflete-se em um custo benefício bom, que acarreta em uma redução na demanda dos passageiros.

De acordo com ALVES, JUNIOR (2012, p. 4), a “mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos”.

Na concepção de PAULA, BARTEL (2016, p. 78) “Mobilidade urbana é a característica apresentada por uma via ou um sistema de vias capaz de permitir o deslocamento de pessoas ou cargas entre dois pontos quaisquer, sendo seu grau de eficiência medido pelos fatores de velocidade e segurança do tráfego.” E ainda, “A mobilidade diz respeito à fase intermediária do deslocamento, quando o desejável é manter uma velocidade constante e a mais elevada possível, pois estamos afastados da origem ou do destino de nossa viagem. Se desejarmos facilitar a mobilidade buscaremos a formação de faixas de tráfego para operação expressa, sem cruzamentos em nível e restringindo a entrada e saída de veículos na corrente de tráfego.”

Dessa forma, podemos concluir que a mobilidade urbana interfere no cotidiano de todo aquele que se locomove pela cidade, seja como pedestre, ciclista, motorista de carro, ônibus ou outro veículo. Como a grande maioria da população utiliza o transporte coletivo para se deslocar de bairros distantes do centro ou da região metropolitana para seus locais de estudo e/ou trabalho, torna-se necessária a agilidade, a rapidez no trânsito congestionado principalmente em horários de “pico”.

Quadro 4 - Questão 2. Como vê o futuro do transporte coletivo por ônibus em Curitiba e região?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVE
A	Outras cidades, regiões, futuro melhor.
B	Setor competitivo, Uber, bicicletas, decadência, tecnologias, preço, segurança, comodidade.
C	Passageiros, aplicativos, caiu, bicicletas, carros, compartilhados.
D	Distante, devagar, perspectiva.
E	Complicado, melhorias, mudanças, difíceis.
F	Melhor, movimentação, cidades, veículos, pessoas, ruas, carro.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Com relação a essa pergunta as opiniões se dividem: o motorista A conclui que o transporte coletivo da região de Curitiba é melhor que muitas outras cidades; os motoristas B e C reconhecem que o número de usuários do transporte coletivo caiu muito devido a novas tecnologias (aplicativos), novos meios de transportes, mais carros particulares; os motoristas D e E são bastante pessimistas quanto ao futuro do transporte coletivo por ônibus, complicado se não tiver melhorias, difícil, sem perspectiva.

Já o motorista F se mostra muito otimista e acha que a melhor solução seria justamente o transporte coletivo para melhorar o trânsito nas cidades: “Eu vejo que o transporte coletivo é a melhor saída para que essa movimentação que ocorre nas cidades, entre os veículos, aconteça da melhor forma possível, porque o ônibus por ele levar em torno de geralmente 50 a 80 pessoas dentro dele, sendo assim ele tira das ruas pessoas que eram para estar andando cada uma em seu carro”.

O crescimento acelerado da cidade, transferindo a população de baixa renda para a região metropolitana, gerou a necessidade de uma rede integrada de transporte, para facilitar o deslocamento dessa população. Nas palavras de PAULA, BARTEL (2016, p. 97/98), “A realidade atual da cidade metropolitana, que se expandiu sem obedecer aos preceitos urbanísticos do PPU de 1965 e do PDI/RMC de 1978, somente poderá ser transformada no sentido de se constituir uma unidade urbana integrada, menos desigual e mais equilibrada na distribuição de suas funções se for tratada de forma integrada setorial e institucionalmente através da elaboração de um novo Plano de Mobilidade para

Curitiba com abrangência metropolitana. Neste sentido, é premente a reorganização do processo de planejamento urbano, tanto em Curitiba, que não consegue efetuar uma nova leitura das diretrizes e da linha conceitual dada pelo Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, mais adequada às transformações que sofreu nos últimos 50 anos, quanto o da Região Metropolitana que não consegue refundar uma entidade que efetivamente confira sustentação ao planejamento metropolitano e à formação dos consensos políticos em torno das funções públicas de interesse comum da metrópole”.

Quadro 5 - Questão 3. Quais as alternativas para que o transporte coletivo possa se mais rápido?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVE
A	Linhas exclusivas, canaletas apropriadas, faixa exclusiva, agilidade.
B	Ônibus diretos, terminais, rápido, cálculos, alternativas.
C	Trânsito, linhas particulares, deslocamentos, rápidos, horário.
D	Faixas exclusivas, ônibus, vias, complicados.
E	Rápidos, canaletas, faixas exclusivas, ônibus, trânsito, complicado, carro.
F	Prefeitura, vias exclusivas, ônibus.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Nessa questão todos os motoristas são unânimes em afirmar que os ônibus necessitam de faixas exclusivas, canaletas próprias para poderem circular mais rápidos. Conforme já tem sido implantado na cidade de Curitiba, e verificado na entrevista com o motorista F: “... que eu já tenho percebido que a Prefeitura tem implantado em algumas vias as vias exclusivas para ônibus, e realmente eu percebo que tem dado certo”.

Atenta às necessidades do setor, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) elaborou um estudo, denominado Programa Emergencial de Requalificação dos Serviços Convencionais com população superior a 250 mil habitantes, que dentre as ações pode promover melhorias na qualidade dos serviços com pequenos investimentos. Segundo o Programa, com investimento de R\$ 1 bilhão ao ano é possível construir 3.300 quilômetros de faixas exclusivas para contemplar até 110 cidades, beneficiando 86 milhões

de pessoas, no prazo de dois anos, como exemplifica o diretor administrativo e institucional da NTU, Marcos Bicalho dos Santos, “Com ações simples como essa podemos aumentar a velocidade comercial do ônibus urbano e também a confiabilidade dos sistemas” (NTU, 2016).

Quadro 6- Questão 4. Pela experiência que você possui o que é mais importante para os usuários?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVE
A	Qualidade, serviço, segurança, horário, serviço, trabalho.
B	Trajeto, pessoas, estressa, assédios, assaltos, segurança, superlotação
C	Ônibus, horário, atrasado, irritados, trânsito, segurança, lotados.
D	Pontualidade.
E	Rapidez, rápido, conforto, superlotação, sucateada, serviço, casa.
F	Vias, disponíveis, tempo, qualidade, novos, aceitos.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Nas entrevistas os motoristas frisaram as palavras qualidade, superlotação, conforto, segurança e horário, sintetizados nas palavras do Motorista A: “Qualidade que eu me refiro é segurança, é cumprir e respeitar os horários...”, “... colocar pessoas realmente qualificadas para o trabalho.” Ou seja, ônibus atrasados, superlotados irritam e afastam os passageiros. Na visão do Motorista E, “Usuário quer rapidez. A melhoria para o usuário é a rapidez, ele quer rapidez. Ele quer chegar rápido e um pouco mais de conforto para o usuário. Porque a superlotação, a frota também, agora que começaram a tentar melhorar, porque a frota está bem sucateada. Mas assim, eu acho que a rapidez é o melhor para o usuário, para chegar ao serviço ou retornar para casa”.

Para o usuário do transporte coletivo o tempo entre os deslocamentos faz a diferença, tarifas acessíveis, segurança e conforto. Segundo Ferraz e Torres

(2004), “Reduzir as distâncias a serem caminhadas, tanto na origem como no destino, reduzir o tempo de espera do ônibus e o tempo de viagem, oferecer ônibus novos, sistemas de transporte bem integrado com boa conectividade, além de tarifas compatíveis com a renda da população usuária são alguns dos exemplos de ações possíveis para atrair os usuários para o transporte público por meio da melhora da qualidade do serviço. A melhora da qualidade requer um bom planejamento, como, por exemplo, na hora da criação das rotas, verificar se há rotas sobrepostas e se o serviço está sendo oferecido como o esperado.” (FERRAZ, TORRES, 2004).

Quadro 7 - Questão 5. Qual a sua opinião sobre os aplicativos de transporte e o impacto que causam no transporte coletivo por ônibus?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVE
A	Aplicativos, progresso, modernidade, sociedade, condutores, pessoas, ônibus.
B	Aplicativos, solução, táxi, opção, pessoas, qualidade, preço, segurança, comodidade, transtorno, trajeto, confortável, carro, assédio, assaltos.
C	Complicada, carro, casa, segurança, medo, pessoal, ônibus, assaltos.
D	Opinião, formada, não.
E	Perigoso, Uber, patinete, pessoas, ciclovias, bicicleta, pessoal, respeito.
F	Uber, 99, faixa, transtorno, fluxo, ônibus, trânsito, vias exclusivas, taxistas.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Nas palavras do Motorista A, os aplicativos fazem parte da modernidade, vieram com o progresso, houve toda uma evolução no transporte coletivo. Na percepção do Motorista B, os aplicativos vieram como solução, vindo como ótima opção para desviar dos problemas que o transporte coletivo tem, como segurança, preço, conforto, superlotação. O Motorista C reconhece que os aplicativos reduziram bastante o volume de passageiros que utilizam o transporte coletivo e, em comum com o Motorista B, por apresentarem maior segurança, comodidade. Já o Motorista D não tem opinião sobre o assunto: “Em minha opinião, eu assim não tenho uma formação de opinião, uma opinião formada, então a respeito disso não...” O Motorista E, juntamente com o F, reconhecem que os carros de aplicativos vieram trazer um transtorno maior ao trânsito. Portanto, os motoristas reconhecem que os carros de aplicativos

trazem mais conforto e comodidade para os usuários, são mais econômicos, proporcionam maior segurança.

Por outro lado, frisam que os carros de aplicativos atrapalham o fluxo dos ônibus ao utilizar as vias exclusivas para ônibus no embarque e/ou desembarque de passageiros. Além do impacto que causam no trânsito e ao fluxo dos ônibus, a opção de se locomover pelos carros de aplicativos tem se tornado uma alternativa cada vez mais popular entre os passageiros, reduzindo substancialmente o volume de usuários do transporte coletivo. Tornou-se um setor competitivo. Usuários preferem aplicativos tipo Uber, 99, por questão de preço e comodidade.

De acordo com o NTUrbano - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2018), “Os problemas surgem quando os serviços de transporte individual por aplicativo se valem de brechas da lei para ir além do transporte compartilhado e ofertar transporte coletivo, similar ao das operadoras do sistema de transporte público de passageiros.”, e ainda “A mobilidade realmente sustentável e inovadora só pode existir se for baseada numa rede organizada, integrada e robusta de transporte público, que cumpra plenamente seu papel social de ofertar um serviço universal, contínuo e com modicidade tarifária, e que assegure o atendimento de todos - em especial das classes sociais de menor poder aquisitivo e segmentos mais vulneráveis da população, incluindo idosos, estudantes, pessoas com deficiência e outros beneficiários de gratuidades (sem mencionar que o transporte público coletivo também é aquele que oferece os melhores resultados contra o aquecimento global, o caos urbano, as doenças respiratórias e as mortes no trânsito).”

Quadro 8 - Questão 6. O que pensa sobre as patinetes e bicicletas compartilhados e a relação com o transporte coletivo público?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVES
A	Profissionalismo, centro urbano, rodovia, asfalto, noção, veículo.
B	Não respondeu.
C	Indignado, educação, bicicleta, automóvel, velocidade, compatível, vias, responsabilidade, acidente, atrapalha, risco, própria, vida, passageiro, dia a dia
D	Complicado, risco, segurança, próprios, outros.

E	Complicado, natureza, meio ambiente, gases poluentes, perigoso, lugares.
F	Bem vindos, vias, vias exclusivas, cidade, aplicativos, adequada, trânsito.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Na opinião do motorista A, "... o motorista do transporte coletivo, ele tem uma carga de profissionalismo muito grande. O motorista tem cursos, CNH apropriada enquanto que usuários de bicicletas e patinetes são despreparados e não respeitam as leis de trânsito". O Motorista B não respondeu. Motorista C mostra-se indignado com o compartilhamento de patinetes e bicicletas nas mesmas vias que os ônibus. Motoristas C e D reconhecem que atrapalham demais e que colocam em risco a vida de passageiros e a segurança dos próprios usuários desses veículos. O Motorista E considera que para o meio ambiente são bons meios de transporte, porém em vias públicas é muito perigoso. Na opinião do Motorista F, as bicicletas e patinetes seriam bem-vindas e poderiam até melhorar o trânsito desde que tivessem vias apropriadas.

A cada dia vemos a chegada de uma novidade na área da mobilidade — patinetes elétricos, bicicletas à disposição pelas ruas, aplicativos de todo tipo. O mundo está vivendo rápidas e profundas transformações na mobilidade urbana. O problema é que praticamente todas as soluções inovadoras são voltadas para o transporte individual. Isso pode dar comodidade ao passageiro, mas não contribui para melhorar a vida das cidades. Ao contrário, tende a ampliar o número de veículos e o caos urbano. (NTU, 2019).

Quadro 9 - Questão 7. Quais atitudes poderiam resgatar os usuários que deixaram de utilizar o transporte coletivo?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVES
A	Qualidade, ordem, obrigação, qualificação, direito, empresa, motorista, pessoa.
B	Atitudes, ônibus, confortáveis, superlotação, segurança, conforto, aplicativos.
C	Simple, carros, lotados, horários, reclamação, ônibus, lotação, problema, vias
D	Incentivo, pessoas, utilizar, tarifas, desconto, passagem, percurso.
E	Melhoria, frota, rapidez, facilidade, cobradores, população, complicar.
F	Passageiros, prioridade, movimentar, tempo, via exclusiva, benefício, utilizar.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Em resumo, os motoristas entrevistados recomendam mais qualidade, veículos em boas condições, bom atendimento. A qualidade do transporte coletivo, no geral, é fator essencial que pode atrair de volta o usuário do transporte coletivo, aliada à segurança e conforto, aumento da frota, tarifas diferenciadas para quem faz trajetos menores, se movimentar no menor tempo possível através de vias exclusivas. Nas palavras do Motorista E “Então, para resgatar o pessoal de volta eu creio que seja a melhoria da frota e a rapidez e facilidade. Facilitar. Como agora, estão querendo tirar os cobradores, tem que facilitar para a população para poder chamar a população de volta e não complicar, não é?”.

Segundo o presidente executivo da NTU, Otávio Cunha, em entrevista ao Mobilize Brasil (2018), as cinco propostas de melhoria do transporte coletivo estão assentadas sobre três pilares principais - qualidade, preço acessível e transparência. "Estamos propondo um plano emergencial para qualificar o transporte público por ônibus com melhorias na infraestrutura, na política tarifária e também na transparência para a sociedade. Sugerimos o investimento de 19 bilhões de reais nos próximos quatro anos para a implantação de corredores e faixas exclusivas nas cidades, além de melhorias nos terminais e nas paradas de ônibus", explicou Cunha em entrevista ao Mobilize Brasil.

Quadro 10 - Questão 8. Que atitudes o Poder Público poderia fazer para melhorar o transporte coletivo?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVES
A	Propina, lucro, qualidade, serviços, complicado, condições, empresas
B	Segurança, sinais sincronizados, semáforos inteligentes, tempo, faixas.
C	Leis, vias, ônibus, canaletas, assaltos, resolver.
D	Subsidiar, passagem, incentivo, passageiro.
E	Segurança, assalto, pessoal, melhorar.
F	Capitais, mobilidade, inovação, futuro.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

De uma maneira geral os motoristas entrevistados sugerem melhorar a legislação e promover mais segurança tanto para os passageiros quanto para os motoristas do transporte coletivo. O Motorista A comenta a falta de boa vontade do Poder Público e também sobre o cancro que compromete o setor: a corrupção. Motorista E sugere subsídio para baratear as passagens e, destaque para a resposta do motorista F “Eu creio que existem outras capitais maiores do que Curitiba que já estão atuando com novas formas de mobilidade e eles deveriam então, esse Poder Público, observar essas capitais e de repente até mesmo fora do país e trazer essa inovação para Curitiba, cuidando desse assunto desde já para que não se torne pior no futuro”.

No dia 11 de dezembro de 2018, representantes da NTU entregaram ao ministro da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, o documento “Construindo Hoje o Amanhã - Propostas para o Transporte Público e a Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil”, que contém contribuições da NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos e entidades ligadas ao setor - Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e Fórum de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana. Esse documento apresenta o contexto atual do transporte público coletivo no Brasil e detalham cinco programas que propõem ações e políticas para a qualificação da infraestrutura, o financiamento do custeio, padrões de qualidade, desenvolvimento social e transparência para a superação dos problemas estruturais do transporte público coletivo no País.

Conforme Cunha, presidente executivo da NTU, nesse documento são projetadas ações para os próximos quatro anos visando à melhoria da infraestrutura urbana com corredores de BRT, corredores centrais e também de faixas exclusivas com requalificação dos serviços existentes hoje, melhoria dos pontos de paradas, fiscalização/monitoramento e informação ao usuário. São necessárias ações conjuntas das três esferas de poder para mudar a cultura da mobilidade, como cobrança de pedágios urbanos e restrição progressiva à circulação em áreas densas.

Quadro 11 - Questão 9. Como avalia a rede integrada de transporte?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVES
A	Cidades, problemas, dia a dia, decentes.
B	Muito boa, melhorada, tempo, tecnologia, mudança, obsoleta.
C	Não respondeu
D	Suficiente, população, dividida.
E	Bom, carro, combustível, perigo, assaltado.
F	Boa, conexões, importante, passagem.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

Na avaliação dos motoristas entrevistados, com exceção do motorista C que não respondeu, a rede integrada de transporte é boa, com várias conexões e por um preço acessível. Porém, segundo o motorista B "... então ela precisa acompanhar a tecnologia, a mudança, pra não ficar obsoleta".

De acordo com a URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba (RIT) permite ao usuário a utilização de mais de uma linha de ônibus com o pagamento de apenas uma tarifa. O processo de integração ocorre a partir de terminais de integração onde o cidadão pode desembarcar de uma linha e embarcar em qualquer outra dentro daquele espaço sem um novo pagamento. Assim, o usuário pode compor o seu próprio trajeto para se deslocar por diversos bairros de Curitiba (URBS 2019).

Nesse sentido, a integração com o uso do solo e sistema viário, configurando uma cidade com crescimento linear; promove ampla acessibilidade com o pagamento de uma única tarifa; dá prioridade do transporte coletivo sobre o individual; caracterização tronco/alimentador; terminais de integração fechados; 83 quilômetros de canaletas, vias ou faixas exclusivas, caracterizando corredores de transporte; Terminais fora dos eixos principais ampliam a integração.

Utilização da RIT pelo Sistema Metropolitano: Curitiba mantém a infraestrutura de transporte da RIT à disposição do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano para integrações físicas tarifárias. O Estado, através da COMEC, mantém 13 municípios acessando a RIT (URBS 2019).

Quadro 12 - Questão 10. Qual a sua satisfação com a atividade de motoristade ônibus, o que poderia ser melhorado?

MOTORISTA	PALAVRAS CHAVES
A	Palavras chave: motorista, ônibus, profissão, transporte, caminhão, responsabilidade.
B	Palavras chave: pouca, trabalhar, passageiros, qualidade, motorista, estressados, doenças, melhorado, impacto, pessoas, carga horária.
C	Palavras chave: trabalhar, ônibus, paixão, leis, trânsito, passageiros, pessoa.
D	Palavras chave: horários, escalas, complicados, estressando.
E	Palavras chave: trabalho, condição, pessoa, stress, empresas, reconhecimento.
F	Palavras chave: veículo, ferramenta, faixa exclusiva, carros, profissionais, saúde, transtornos, trânsito, órgão responsável.

Fonte: Desenvolvido pelo autor (2019)

À exceção do motorista B, os entrevistados estão satisfeitos com sua profissão. Motorista A e C: Satisfeitos, gostam do que fazem e são apaixonados pela profissão. Motorista B: Pouco satisfeito “Olha, questão 10, satisfação, hoje é muito pouca de trabalhar no transporte coletivo”. A má qualidade do transporte coletivo reflete nas atitudes dos passageiros que canalizam seu descontentamento sobre os motoristas, que por sua vez adquirem uma carga emocional negativa, ficam estressados, adoentados, tanto no aspecto emocional quanto físico. Sugere que dois dias de folga por semana seria viável para os motoristas. Motorista D: Gosta de trabalhar como motorista. Reclama dos horários apertados. Motoristas E e F estão satisfeitos. Sugerem melhores condições de trabalho, mais reconhecimento para os motoristas e também mais faixas exclusivas para que haja menos stress no trânsito. Ruído, temperatura elevada, excessiva claridade, bancos inapropriados, engarrafamentos, reclamações dos usuários, tudo isso contribui para que os motoristas fiquem estressados.

2.4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

De acordo com as respostas obtidas os usuários do transporte coletivo necessitariam de pontualidade dos ônibus, fossem mais rápidos, ou seja,

reduzir o tempo entre os deslocamentos. Segurança e conforto são também premissas importantes, melhorar a qualidade de um modo geral.

Na opinião dos motoristas entrevistados os aplicativos de transporte são consequência da modernidade. Trouxeram rapidez, comodidade, conforto e segurança para os usuários cansados de enfrentar a superlotação dos ônibus do transporte coletivo, com o descumprimento de horários, o assédio e a falta de segurança. Por outro lado, os aplicativos trouxeram transtorno ao trânsito ao utilizarem as faixas exclusivas para embarque e/ou desembarque de passageiros, restringindo a fluidez que deveria ser destinada ao transporte coletivo.

Quanto ao que esperam do Poder Público, os motoristas entrevistados sugerem um maior interesse por parte dos governantes, o combate à corrupção que permeia o setor, melhorar a legislação, promover mais segurança tanto para os passageiros quanto para os motoristas do transporte coletivo e subsídio para baratear as passagens. Recomendam ainda ao Poder Público observar as medidas adotadas por outras cidades, até mesmo de outros países, e implantar essas inovações em Curitiba. Podemos citar como exemplos, conforme G1 Globo (2018), São Paulo, na qual o novo Plano Diretor, aprovado em 2015, orienta que a expansão da cidade siga ao longo dos principais eixos de mobilidade urbana; Salvador, que incluiu o metrô em seu planejamento urbano; Rio de Janeiro, que possuiu um modal moderno, o VLT - Sistema de Transporte sobre Trilhos Sustentável, inaugurado em 2016 .

Conforme Gutierrez *et. al.*, (2016), o desenvolvimento da função social da cidade se consolidará mediante a efetivação e prática de projetos, planos e programas pelo Estado que visem a evolução de todos os setores necessários para atender às demandas coletivas e individuais. Dessa forma, o Poder Público deve elaborar estratégias, fundamentadas nas diretrizes gerais do estatuto, com a finalidade de estabelecer, aprimorar, restaurar e conservar a ordem urbanística, ou seja, garantir o bem-estar das comunidades em geral.

O Poder Público também é responsável por garantir que os projetos de desenvolvimento urbano sejam apropriadamente executados, com o devido fornecimento de equipamentos e infraestrutura. Todavia, a participação popular

no processo de humanização das cidades é fundamental, de forma isolada ou através de entidades da sociedade civil, com o propósito de garantir uma gestão democrática.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É inegável a importância do transporte coletivo, sobretudo para a população de baixa renda, a que mais necessita desse serviço para se deslocar aos seus locais de trabalho, de estudo ou de lazer. Porém, diante de um quadro caracterizado muitas vezes por lotações, necessidade de maior atenção ao usuário, falta de segurança, tanto dentro dos veículos como nos locais de embarque e desembarque, o usuário do transporte coletivo tem direcionado sua preferência a outros meios de transporte, principalmente o uso cada vez mais de carros particulares e também por aplicativos, que além de oferecer maior segurança e rapidez, trazem maior conforto e comodidade.

São indispensáveis ações conjugadas das três esferas de poder para modificar a cultura da mobilidade, com restrição progressiva à circulação em áreas densas para que haja descongestionamento nas regiões de maior fluxo e tomar as medidas oportunas no que se refere à segurança do cidadão, tanto dos motoristas quanto dos usuários do transporte coletivo, especialmente na implantação de faixas exclusivas e corredores para o transporte coletivo, gerando assim agilidade nos deslocamentos por ônibus, uma vez que transportam muito mais pessoas utilizando menos espaço nas vias públicas.

REFERÊNCIAS

ALVES, P.; JUNIOR, A. A. R.. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil**. 2012 Disponível em: http://www.ceped.ufsc.br/sites/default/files/projetos/mobilidade_e_acessibilidade_e_urbanas_sustentaveis.pdf. Acesso em 10 de Agosto de 2019.

BICALHO, M. P.; VASCONCELLOS, E. A. **Integração nos transportes públicos**. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) Série Cadernos Técnicos., 2007, v. 5, p.3/89

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Diretoria de Mobilidade Urbana. **Planmob Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília, 2015.

BRENNER, M. **The analysis of situated social action: the case of the research interview**. In: GINSBURG, G.P.; BRENNER, M.; VON CRANACH, M. (Orgs.) **Discovery strategies in the psychology of action**. London: **Academic Press**, 1985. p. 207-227.

ESTUDOS E PESQUISAS EM PSICOLOGIA. v.9 n.2 Rio de Janeiro set. 2009; Disponível em http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812009000200015. *Versão On-line* ISSN 1808-4281. Acessado em 09 de agosto de 2019.

FANINI, V.: **Mobilidade urbana e ordenamento territorial em Curitiba e metrópole**. In: PAULA, M.; BARTELT, D. D.: **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**.(ORGS). Pdf. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. Disponível em https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf. Acesso em 10 de agosto de 2019.

FERRAZ, A. C.: TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano**. São Carlos, SP. Rima, 2004.

FIRJAN - Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Publicações Sistema Firjan Pesquisas e Estudos Socioeconômicos. **O custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas do Brasil**. Setembro/2015. Pdf. Disponível em: <http://www.firjan.com.br>. Acesso em 10/08/2019.

FRANÇA, J. L.; VASCONCELLOS, A. C.. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 8ª ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5ª. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GLOBO.G1 - **Transporte coletivo é peça-chave do planejamento urbano**. Distâncias percorridas nas grandes cidades são desafio na busca de eficiência e bem-estar da população. Especial publicitário. Disponível em: <https://g1.globo.com/especial-publicitario/em-movimento/ccr/noticia/transporte-coletivo-e-peca-chave-do-planejamento-urbano.ghtml>. Acesso em 12 de agosto de 2019.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. Políticas sociais: acompanhamento e análise**. Ipea, 2006, 242-250. Disponível em

http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps_n.12_ensaio5_alexandre12.pdf

GUTIERREZ, A.; et all. In **Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade**. PIRES, A.C. M; PIRES, L.R.G.M. (Orgs.) 1ª ed. São Paulo-SP, Ponto e Linha. 2016.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados do Censo Demográfico de 2010**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/pesquisa/22/28120?tipo=ranking>> Acesso em 10/08/2019.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados do Censo Demográfico de 2016**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/pesquisa/22/28120?tipo=ranking>> Acesso em 10/08/2019.

JORNAL GAZETA DO POVO ON LINE, 2019 disponível em <https://www.gazetadopovo.com.br/gpbc/metrocard/conheca-10-iniciativas-inovadoras-em-mobilidade-urbana-2ucenkcb5tl0ekf7305dbr13d/>. Acessado em 10 de agosto de 2019.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M.A.: **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas; 1995.

LEISMUNICIPAIS. LEI Nº 12.597, de 24 de março de 2008. **Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências**. Sistema Leis Municipais: 20/07/2015. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2008/1259/12597/lei-ordinaria-n-12597-2008-dispoe-sobre-a-organizacao-do-sistema-de-transporte-coletivo-da-cidade-de-curitiba-autoriza-o-poder-publico-a-delegar-a-sua-execucao-e-da-outras-providencias>. Acesso em 01 de agosto de 2019.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 10 de outubro de 2019.

MILES, M. **Qualitative data as an attractive nuisance: the problem of analysis**. *Administrative Science Quarterly*, v. 24, n. 4, p. 590-601, 1979.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível

em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>.

MOBILIZE BRASIL - MOBILIZA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, 2018. Disponível em:

<https://www.mobilize.org.br/noticias/11381/cinco-pontos-para-melhorar-o-transporte-publico-no-brasil.html>. Acesso em: 12 de agosto de 2019.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. NTU.ORG. ed. 36 Nov/dez 2018. Acessado em 10 de agosto de 2019.

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636831712332404247.pdf>

PAULA, M.; BARTELT, D. D.: **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. (ORGS) Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. Pdf. Disponível em

https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf. Acesso em 10 de agosto de 2019

RAMOS, R. E. B. **Condições de trabalho dos motoristas de ônibus: uma contribuição a uma abordagem interdisciplinar com estudo de caso no Rio de Janeiro**. 1991. 226 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Faculdade de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SENADO FEDERAL. EC nº 90. **Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social**. Disponível em :

<https://legis.senado.leg.br/norma/540693>. [D.O.U. de 16/09/2015] (p. 1, col. 2). Acesso em 10 de outubro de 2019.

TCU – Tribunal de Contas da União. **Mobilidade Urbana**. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2010/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf. Acessado em 09 de agosto de 2019.

TRANSPORTE COLETIVO É PEÇA-CHAVE DO PLANEJAMENTO URBANO. Disponível: <https://g1.globo.com/especial-publicitario/em-movimento/ccr/noticia/transporte-coletivo-e-peca-chave-do-planejamento-urbano.ghtml>. Acesso em 01/08/2019.

URBS – URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A. 2019. Acesso em 01/08/2019. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>

VACCARI, L. S.; FANINI, V.: **Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar. CREA-PR, 2016. p.54.

VASCONCELLOS; E. A.: **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Edição do Autor, 2006.

Edição especial – GESTÃO PÚBLICA – IFPR

Enviado em: 20 dez. 2019

Aceito em: 01 abr. 2020

Editor responsável: Adriano Stadler