

QUALIDADE ATUAL DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NA CIDADE DE CASCAVEL/PR

SELZLEIN, Lucas¹
MASSOTTI, Ana Paula²
BOTTINI, Andressa Gabriela³
BRITO, Gabriela de Oliveira⁴
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata⁵

RESUMO

Para que o trânsito realize a sua função social, é necessário o atendimento às necessidades dos seus participantes. Dentre essas, temos a garantia à mobilidade para todos. Há também uma definição mais aprofundada, segundo a qual esse conceito consiste na capacidade de um indivíduo se deslocar. A apropriada mobilidade urbana é obtida através de políticas de transporte e circulação que tem em vista melhorar a acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas na cidade, através do privilégio dos meios de transporte coletivo e não motorizados, atendendo a necessidade de serem ecologicamente sustentáveis e socialmente inclusivos. O Brasil é um país que aumentou sua taxa de urbanização rapidamente nas últimas décadas, esse rápido crescimento das cidades fez com que as distâncias a serem percorridas aumentassem, devido à descentralização tanto dos serviços, quanto das funções urbanas. O transporte coletivo é senão a melhor explicação para o caos, ou para um bom estar da população quando falamos em mobilidade, devido à questão que em uma cidade com um número grande de habitantes precisa de um fluxo populacional controlado e contínuo. Tendo em vista a problemática de emissão de gases na atmosfera, se a qualidade e eficiência do transporte coletivo melhorar, as pessoas que utilizam o carro como meio de transporte podem vir a utilizar o transporte público. O transporte coletivo em Cascavel teve início em meados dos anos 70. O transporte era feito em Kombis pela empresa Pioneira. A frota atualmente tem 8 ônibus articulados, 31 micrões e 113 ônibus comuns, todos equipados com elevadores para cadeirantes, sendo assim, 100% dos veículos proporcionam acessibilidade.

PALAVRAS-CHAVE: Cascavel, Mobilidade, Planejamento, Transporte Público.

1. INTRODUÇÃO

O artigo trata do acelerado processo de urbanização e a questão de mobilidade urbana da cidade de Cascavel, no qual busca mostrar a importância do planejamento das linhas de transporte público e o atendimento da população, e a importância do mesmo no dia a dia das cidades que dependem desse tipo de locomoção. Propõe-se a obtenção de melhorias e resultados positivos, explorando e aprimorando as necessidades presentes.

O tema escolhido tem como principal interesse em analisar as condições de acessibilidade urbana na cidade de Cascavel, e buscar critérios que possam ser utilizados para o desenvolvimento de rotas apropriadas e que proporcionam soluções que contribuam e atendam às indigências tanto

¹ Lucas Selzlein. E-mail: lucasselzlein44@gmail.com

² Ana Paula Massotti. E-mail: anapaulamassotti@gmail.com

³ Andressa Gabriela Bottini. E-mail: andressabottini@hotmail.com

⁴ Gabriela de Oliveira Brito. E-mail: gabrielaobrito@hotmail.com

⁵ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br.

no presente quanto no futuro. Considera-se que este assunto é de suma importância, pois notam-se muitas carências no transporte público que conseqüentemente afetam seus usuários.

Constituiu-se como problema de pesquisa investigar se há deficiência no transporte público da cidade de Cascavel. Como objetivo geral buscou-se analisar as condições de acessibilidade urbana na Cidade de Cascavel, a fim de compreender quais critérios podem ser usados para desenvolver as rotas de ônibus adequadas, buscando analisar em que medida o acesso a serviços urbanos é facilitado ou dificultado devido a sua localização. De um modo específico buscou-se com este artigo analisar as condições de acessibilidade urbana na Cidade de Cascavel; compreender quais critérios podem ser usados para desenvolver as rotas de ônibus adequadas para cada região; analisar em que medida o acesso a serviços urbanos é facilitado ou dificultado devido a localização.

Para uma melhor leitura, este artigo foi dividido em 4 capítulos iniciando pela 1-Introdução, 2-Fundamentação teórica, 3-Metodologia, e 4 Considerações finais.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 MOBILIDADE URBANA

Para que o trânsito realize a sua função social, é necessário o atendimento às necessidades dos seus participantes. Dentre essas, temos a garantia à mobilidade para todos. Esse conceito pode ser entendido como “a capacidade dos indivíduos de se moverem de um lugar para outro” (TAGORE; SKIDAR, 1995, citados por CARDOSO, 2008).

A mobilidade se relaciona com os deslocamentos do dia-a-dia (viagens) de uma certa população no espaço urbano – ainda que não apenas sua eficaz ocorrência, mas também a possibilidade ou simplicidade de ocorrência dessas viagens (CARDOSO, 2008). Compreende a facilidade de locomoção das pessoas e bens no espaço urbano, tendo em vista a dificuldade das atividades sociais e econômicas que estão envolvidas nela (GOMIDE, 2006).

Na visão clássica, ela é tida simplesmente como a destreza de se movimentar, em virtude de condições econômicas e físicas. Nesse sentido, as pessoas com baixa renda, com limitações físicas ou idosas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas mais ricas ou que não possuam problemas físicos de locomoção (VASCONCELOS, 2001). A mobilidade é um item da qualidade de vida sonhada pelos habitantes de uma cidade. Não há como levar em conta

determinada região habitacional como de alto nível caso a mobilidade não esteja presente ou a altura (CARDOSO, 2008).

Há também uma definição mais aprofundada, segundo a qual esse conceito consiste na capacidade de um indivíduo se deslocar, envolvendo dois componentes: (a) a performance do sistema de transporte (infraestrutura de transporte, horários e rotas) e (b) as características do indivíduo e das suas necessidades (se possui carro próprio ou renda para utilizar o transporte desejado) (RAIA JUNIOR, 2000, citado por CARDOSO, 2008). Assim, o trânsito pode tornar-se impraticável a partir do momento em que acontece uma “falha” ou restrição em algum dos dois componentes. Problemas na infraestrutura de transporte e a qualidade do mesmo utilizado atrapalham a mobilidade das pessoas e, conseqüentemente, o poder e direito delas de transitar (ARAÚJO *et al.*, 2011).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS) define o processo sob a forma de qualidade, associando pessoas, serviços e bens aliados a suas carências de locomoção, entendendo a dificuldade dos espaços urbanos e as atividades que são desenvolvidas neste. A PNMUS disponibiliza para gestores municipais um grupo de instrumentos para serem utilizados na gestão da mobilidade. O mais importante deles é o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, e a este devem agregar o planejamento urbano, uso do solo e transporte, observando as políticas de sustentabilidade e equivalência social para abater o uso do transporte individual motorizado (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

Assim, a apropriada mobilidade urbana é obtida através de políticas de transporte e circulação que tem em vista melhorar a acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas na cidade, através do privilégio dos meios de transporte coletivo e não motorizados, atendendo a necessidade de serem ecologicamente sustentáveis e socialmente inclusivos (DIRETORIA DE MOBILIDADE URBANA, 2003).

O transporte é uma atividade indispensável à sociedade e produz diferentes benefícios, possibilitando a locomoção das pessoas e de mercadorias utilizadas por elas e, assim, a realização das atividades sociais e econômicas. Porém, este transporte provoca alguns efeitos, chamados de impactos. O crescimento acelerado e desenfreado do meio urbano acaba em uma série de problemas para as cidades, principalmente no que diz respeito ao transporte, trânsito e ao meio ambiente (VASCONCELLOS, 2006).

O atual funcionamento do sistema de transporte trabalha com os problemas de atendimento da demanda atual, possibilidades de crescimento de usuários, diminuição nos custos, transporte

individual em relação ao coletivo, além da poluição ambiental e sonora. Uma saída seria adquirir uma estratégia de transporte mais eficaz, baseada em controle da demanda, e assim, impactar na melhoria da qualidade do ar e na redução de problemas no trânsito, com benefícios diretos em termos de saúde pública e redução de custos envolvidos (BALASSIANO; REAL, 2001).

Sob esse ponto de vista, o transporte coletivo torna-se muito importante para o processo de gerenciamento nas cidades. Um modelo apropriado permitiria reduzir congestionamentos, emissão de poluentes, acidentes de trânsito, assim como promoveria uma melhoria significativa na qualidade de vida de seus cidadãos. Ainda sobre essa ótica, o sistema de transporte coletivo é necessário para diminuir as distâncias entre as áreas, pois afeta diretamente sobre todas as demais (LOMBARDO, 2010).

2.2 TRANSPORTE PÚBLICO

Os transportes contêm três elementos: infraestrutura, veículos e operações comerciais. Infraestrutura é a malha de transporte: rodoviária, férrea, aérea, fluvial, tubular, etc. Os veículos são automóveis, bicicletas, ônibus, trens e aeronaves, que utilizam essa malha. As operações são as formas como esses veículos utilizam a rede, como leis, diretrizes, códigos, etc. (SANTOS *et al.*, 2012). A influência desses pontos em uma cidade vai além de um benefício pessoal. Ela traduz um bom planejamento urbano, já que a premissa pode ser mostrada em sua mobilidade urbana.

O Brasil é um país que aumentou sua taxa de urbanização rapidamente nas últimas décadas, esse rápido crescimento das cidades fez com que as distâncias a serem percorridas aumentassem, devido à descentralização tanto dos serviços, quanto das funções urbanas. Ao se planejarem as cidades deve ser levada em conta a mobilidade, que tem o objetivo de minimizar esses deslocamentos (BERTOLUCCI, 2007).

Nesse contexto, o transporte público contribui para a democratização da mobilidade. Ao se observar a distribuição dos modais de transporte, constata-se a elevada participação do transporte público, constituindo-se na principal alternativa de transporte de pessoas, por isso, considerada essencial no processo de desenvolvimento econômico e social. A facilidade de deslocamento de pessoas, que depende de um sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade (BERTOLUCCI, 2007).

A qualidade e a eficiência do transporte público nas cidades devem ser contempladas com uma visão mais ampla, levando-se em conta não somente o sistema de transportes, mas o ambiente onde ele acontece e a satisfação de todas as pessoas envolvidas no conjunto. Ou seja, que os terminais urbanos sejam satisfatórios no que diz respeito ao conforto, segurança e acessibilidade (BERTOLUCCI, 2007). Os itens essenciais para um princípio de transporte coletivo, que tem em vista a flexibilidade e o desenvolvimento das cidades, são a agilidade, confiabilidade, segurança e despesas. Esses elementos são fundamentais para o funcionamento das cidades, conseqüentemente deixando o sistema de transporte coletivo mais inteligente e funcional (LOMBARDO, 2010).

O transporte público é entendido como um direito básico, um serviço oferecido para a população em geral, sem interesse de ganho de lucro. Segundo o Guia de Direitos (2015), o transporte público coletivo é todo o meio de transporte adquirido através do poder público que recebe todas as pessoas, indiferente da classe, cor, procedência nacional, gênero ou orientação sexual. Desse modo, o Estado tem o compromisso de proporcionar esse serviço, além de ser responsável por ele, quando não o age francamente e aproveita a prestação de serviços das empresas privadas. O transporte público coletivo gera uma quantidade de benefícios, tais como uma maior mobilidade nos ambientes públicos, progressos de melhora ao meio ambiente, benefícios esses, que precisaria ser aproveitado por todos os cidadãos, como uma forma de apoio social (GUIA DE DIREITOS, 2015).

Convém lembrar que o transporte coletivo, ao carregar a mesma quantidade de passageiros, toma menos espaço na cidade, diminuindo a poluição, motivos esses que deve ser analisado por todos os habitantes da cidade, com prioridade e valorização, de um formato que proceda a ser uma escolha de qualidade (LOMBARDO, 2010).

O transporte coletivo é senão a melhor explicação para o caos, ou para um bom estar da população quando falamos em mobilidade, devido à questão que em uma cidade com um número grande de habitantes precisa de um fluxo populacional controlado e contínuo. Com isso, procura-se na mobilidade do transporte coletivo, fazer com que as pessoas busquem uma alternativa funcional e racional do sistema. Isso faz com que sejam evitados inúmeros problemas desde trânsito, poluição tanto sonora quanto do ambiente, setores como segurança pública podem ser mais direcionados, qualidade nas vias de rodagem devido à diminuição do trânsito e a fragmentação equilibrada.

Com mais transporte coletivo evita-se a grande quantidade de automóveis, além de estimular novos meios de transporte, como bicicletas, que poderiam ser implantados com mais segurança e espaço. Enfim, tratando-se de mobilidade urbana, podemos citar que o coração de tudo em

transporte público, busca-se apresentar e embasar em pesquisas, um ponto que equalizaria e traria uma solução dentro do transporte público, e que faria com que em seu entorno toda mobilidade urbana fosse facilitada, com isso agregando valores a população que se tornam imensuráveis ao benefício que os mesmos vão trazer. Porém, apesar da sua importância, verifica-se um aumento da preferência do transporte por veículos privados, em decorrência da acessibilidade dos terminais urbanos muitas vezes inadequados, do desconforto na espera, do maior tempo de viagem e da falta de segurança, em decorrência da superlotação e das grandes filas que se formam dentro do terminal e nos pontos distribuídos no percurso. Atualmente existe a necessidade de uma maior frota de ônibus para a cidade de Cascavel. O crescimento da região exige que o terminal seja ampliado com maior número de linhas, sendo que no terminal existente não há essa possibilidade (BERTOLUCCI, 2007).

Tendo em vista a problemática de emissão de gases na atmosfera, se a qualidade e eficiência do transporte coletivo melhorar, as pessoas que utilizam o carro como meio de transporte podem vir a utilizar o transporte público. Lembrando também que a emissão de poluentes é maior pelos carros do que pelos ônibus, pois esses transportam mais pessoas de uma única vez (BERTOLUCCI, 2007).

Contudo, é evidente a verificação de que há falhas na intervenção do sistema de transporte coletivo que tencionam a lógica de melhoramentos essenciais a sua essência planejada. Existe uma falha criada a partir da privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e nas impróprias condições de mobilidade urbana da classe mais baixa. Há dois fatores que influenciam para acabar com o acesso dos mais pobres aos serviços do transporte coletivo. O primeiro é as tarifas altas dos serviços, que são inconciliáveis com a rentabilidade dos mais pobres e o segundo é a inadequada oferta de serviços, especialmente para as áreas periféricas (GOMIDE, 2006).

Além disso, segundo Gomide (2006), a doação imprópria de transporte coletivo, estimula o uso da condução individual, que amplia os estados de poluição e engarrafamento e ainda prejudica a classe mais baixa da população. Isso então demanda de mais recursos para instalações e ampliações de vias. O uso frequente de veículos favorece a disseminação das atividades na cidade, o que atrapalha a acessibilidade urbana por pessoas que dependem exclusivamente do transporte coletivo. A deficiência de organismos de concorrência dentro do conjunto de procurações dos serviços a iniciativa privada é um dos elementos que acarreta o conjunto de oferta imprópria do transporte coletivo, pois a maior parte das empresas que atuam o transporte coletivo urbano das cidades nunca foram reprimidas a métodos de concorrência pública sob critérios de eficácia, deveriam respeitar as indicações da legislação de concessões de serviços públicos. Não há dúvidas de que esse caso tem

conflito nos preços e na condição dos serviços, até então não há como ter confiança de que essas são as melhores empresas que possui as presentes delegações dos serviços.

Para que ocorra uma qualidade do atendimento do transporte coletivo urbano às distintas populações, é indispensável conjugar a quantidade de linhas a disposição, a frequente rota e o destino das linhas, as precisões de condução da população e a despesa do transporte referente aos rendimentos da população (CARDOSO, 2008).

Uma solução encontrada para o conflito na doação de transporte coletivo e seus efeitos comoventes à isenção social de grupos vulneráveis se na proposta de Sistema Integrado de Transporte (SIT). Criação incomum através do poder público municipal, este exemplo de transporte coletivo, obtido recentemente por isso ainda não é experimentado por todo o Brasil, que teve como apoio o modelo predecessor de Curitiba, PR. Incide no uso do transporte coletivo a conexão por diferentes terminais de integração, permitindo assim as pessoas utilizar apenas uma tarifa de passagem para seu determinado deslocamento, porém o passageiro deve fazer a conexão para seu destino dentro destes terminais de integração.

Segundo Neto (2004, citado por ARAÚJO *et al.*, 2011) segue abaixo a situação real e ideal do sistema de transportes no Brasil:

Situação atual:

- Produção de casos recorrentes de congestionamento, com o aumento de períodos de passeios, causando uma diminuição de produtividade nas atividades urbanas;
- Danos crescentes na execução dos ônibus urbanos;
- Decréscimo de uso da condução pública um tanto regular;
- Acréscimo da poluição na atmosfera;
- Maior número de generalização dos acidentes de trânsito;
- Precisão de aquisições crescentes no sistema viário;
- Tráfego desobedecendo a áreas residenciais e áreas de uso coletivo;
- Diminuição de espaços verdes e impermeabilização do solo.

Estado esperado:

- Maior qualidade de vida para todos os habitantes, demonstrada por melhores qualidades de acessibilidade, transporte e segurança de trânsito;
- Máxima eficácia, revelada na disponibilidade de rede de transporte associada por atitudes complementares, buscando trabalhar em regime de força, com preferência para os meios coletivos.

2.3 O TRANSPORTE PÚBLICO DE CASCAVEL/PR

O transporte coletivo em Cascavel teve início em meados dos anos 70. O transporte era feito em Kombis pela empresa Pioneira. Pela necessidade de transporte na região sul, surgiu a Transportes Coletivos Miotto Ltda, fundada em 1972. Exatamente doze anos depois, a empresa Transportes Coletivos Miotto passa fazer parte do grupo Zem que comprou uma empresa falida e desprovida de recursos, que teve como sucessora a Viação Capital do Oeste Ltda, atual concessionária responsável pelo transporte público em Cascavel, juntamente com a Pioneira (BERTOLUCCI, 2007).

Segundo a Companhia de Engenharia de transporte e trânsito CETTRANS (2015), o sistema de Transporte Coletivo Urbano de Cascavel, é fiscalizado e gerenciado pela CETTRANS, a estrutura da frota tem 152 ônibus, de duas empresas, que operam em 56 linhas, e com 3 terminais de transbordo e mais de 1.000 pontos de ônibus. A frota atualmente tem 8 ônibus articulados, 31 micrões e 113 ônibus comuns, todos equipados com elevadores para cadeirantes, sendo assim, 100% dos veículos proporcionam acessibilidade. Os veículos também contam com poltronas especiais e destinadas a deficientes físicos, gestantes e idosos conforme prevê a lei.

Atualmente, 56 linhas fazem a ligação entre os os pontos da cidade. Todas as linhas que vem dos bairros têm seu ponto final nos terminais de transbordo. A ligação entre os terminais é feita pela linha eixo e pela linha direta, esta semiexpressa. Existem também linhas diretas em alguns bairros, como o Guarujá e o Floresta, que contribuem para um transporte mais rápido dos bairros até os terminais (CETTRANS, 2015).

Através do Terminal Oeste, Leste e Sul, a integração entre as linhas é possível pagando apenas uma única passagem. O Terminal Oeste, inaugurado em 4 de abril de 1992, possui uma área de 1.170,00 m². Já Terminal Leste, inaugurado em 23 de março de 1992, tem 1.138,80 m² de área e o Terminal Sul, inaugurado em 14 de dezembro de 2000, possui área de 3.270,00 m² (CETTRANS, 2015). Regulamentado pela Lei Nº 6062 de 18 de Junho de 2012, Art. 4º O Plano Municipal Viário e de Transportes tem por objetivo:

I estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar o direito de ir e vir;

II Priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos;

III efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade para uma convivência no trânsito de forma responsável e segura;

IV promover a qualificação contínua de gestão do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, aprimorando e avaliando a sua gestão;

V promover a qualidade de vida buscando maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

VI Promover o exercício da cidadania, incentivando a participação da sociedade nas discussões dos problemas e das soluções, gerando um comportamento coletivo e seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito;

VII proporcionar o abastecimento, a distribuição de bens e o escoamento da produção do Município.

2.3.1 TERMINAL RODOVIÁRIO URBANO DE CASCAVEL/PR

Segundo a Companhia de Engenharia de transporte e trânsito a CETTRANS (2015): O Terminal Rodoviário Dra. Helenise Pereira Tolentino foi inaugurado em 04 de julho de 1987 com área total de 58.965m², sendo de construção 10.860 m². O gerenciamento do Terminal Rodoviário de Cascavel TRC é de responsabilidade da CETTRANS. Suas principais atribuições são o estabelecimento das plataformas para aporte dos ônibus, o atendimento aos usuários, a cobrança das taxas de embarque e o gerenciamento do Terminal Rodoviário, que envolve o monitoramento das 32 câmeras de vídeo nele instaladas, a inspeção periódica das suas condições e encaminhamento dos pedidos de reparos, a emissão de autorizações de uso das suas salas e emissão de boletos de cobrança de suas despesas.

Desde março de 1999 o TRC possui rampa de acesso para pessoas portadoras de necessidades especiais. A obra foi construída em parceria entre o Governo Municipal e a Secretaria Nacional de Direitos Humanos do Ministério da Justiça. Nas 32 plataformas do TRC transitam mensalmente cerca de 11 mil ônibus e acima de 200 mil passageiros CETTRANS (2015).

Com relação ao Terminal Rodoviário Urbano de Cascavel, Bertolucci (2007) salienta que inicialmente é necessário conhecer as deficiências e necessidades do atual terminal de transporte coletivo de Cascavel; Melhorar a integração do transporte urbano, por meio da adequação do Terminal à demanda; Agregar novos espaços de convívio com atividades múltiplas, reduzindo a necessidade de acesso à área central da cidade, como agência do trabalhador, agência dos correios, praça de alimentação, banca de jornal e revistas, corredor da cidadania; Reduzir o tempo de espera dos usuários, com o aumento do número de linhas em operação; Integrar os conceitos de conforto (ventilação e iluminação natural), mobilidade e segurança.

A segurança do usuário também está prejudicada, pois nos horários de pico, a superlotação e as grandes filas que se formam dentro do terminal aumentam a incidência de furtos e agressões físicas. Numa situação de pânico, a falta de espaço físico pode causar consequências catastróficas devido à falta de rotas de fuga. A infraestrutura disponível ao usuário está muito degradada e ineficiente: poucos sanitários para o número de usuários, problemas de acessibilidade ao portador de necessidades especiais e dificuldade de deslocamento devido às filas de espera para o embarque. Os acessos físicos inadequados impedem o cumprimento da ABNTNBR 9050, quanto à acessibilidade (BERTOLUCCI, 2007).

A iluminação é insuficiente, bem como a comunicação visual e a informação aos usuários. Cobertura deteriorada, com problemas de infiltração e manutenção. Terminal com duas pistas de 7,50 metros com circulação de ônibus em sentido único. A plataforma tem 100 metros, permitindo a parada de 4 ônibus em cada um de seus lados. Possui uma catraca de entrada e saída em cada uma das duas extremidades, o que não permite agilidade ao fluxo de pessoas (BERTOLUCCI, 2007).

2.4 O INTERESSE SOCIAL E A ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO DE CASCABEL

De acordo com Ferraz (2015), o interesse social significa especificamente: o interesse que consulta à maioria da sociedade civil, o interesse que reflete o que esta sociedade entende por 'bem comum; O anseio de proteção à república; a tutela daqueles valores e bens mais elevados, os quais essa sociedade, espontaneamente, escolheu como sendo os mais relevantes.

Se a população de trabalhadores não possuírem acesso ao meio de transporte público e coletivo, conseqüentemente os mesmos não terão a possibilidade de se deslocar, mesmo optando pelo transporte individual, se tornaria inviável por conta dos engarrafamentos a locomoção, proporcionando um forte impacto negativo em toda a sociedade (GUIA DE DIREITOS, 2015).

Não é possível pensar no meio urbano sem pensar em trânsito. Em muitos países os problemas causados pelo trânsito são enquadrados tanto na perspectiva do meio ambiente, quanto na da saúde pública tamanho é o seu impacto na qualidade de vida das pessoas (ARAÚJO *et al.*, 2011).

Nessa questão, há que se atentar para o fato de que os deslocamentos no trânsito (viagens) estão diretamente associados às características socioeconômicas da população (idade, trabalho, renda e local de moradia). Assim sendo, não podemos considerá-los de forma descontextualizada. É evidente que no trânsito aparecem disputas pelo espaço e tempo, surgem conflitos de interesse de um grupo social contra outro. No ponto de vista ideológico, a posição que as pessoas se atribuem e ocupam na sociedade vai condicionar sua disputa pelo espaço através da eleição e uso de determinados meios de transporte (VASCONCELOS, 2001).

Um elemento importante que vai motivar diretamente a qualidade e a eficiência da circulação das pessoas são as características sociais, políticas e econômicas de grupos e classes sociais (VASCONCELOS, 2001). Isso significa que as classes que apresentam maior renda têm grandes e melhores facilidades de circulação. Diante desse contexto, precisamos ressaltar que a função eminentemente social do trânsito é o atendimento às demandas dos seus participantes. Dentre essas demandas está a questão da mobilidade, acessibilidade e qualidade de vida. Aspectos estes de interesse da psicologia do trânsito (OLIVEIRA; VIEIRA, 2010).

Não há como considerar determinada região habitacional como de alto nível se a mobilidade não estiver presente. Há de ser ressaltar que a mobilidade cresce acentuadamente com a renda em uma maior variedade de atividades feita pelas pessoas, ou seja, as pessoas com maior renda possuirão modos de transporte mais rápido e percorram mais espaços que as populações de menor renda (VASCONCELOS, 2001).

Deste modo, para sobreviver na cidade, a população urbana, principalmente a de baixa renda, é forçada a realizar uma grande porção de deslocamentos penosos para poder alcançar seus destinos desejados (CARDOSO, 2008).

Para garantir que o trânsito possa acontecer satisfatoriamente, não basta apenas atender às demandas por mobilidade dos transeuntes, mas também a sua acessibilidade é extrema importância (OLIVEIRA; VIEIRA, 2010).

Seria a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico na cidade, os destinos desejados (GOMIDE, 2006).

A acessibilidade ao sistema de transporte público está alistada com as distâncias que os usuários percorrem quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino final. Quanto menos o passageiro caminha, se torna melhor a acessibilidade ao sistema de transporte público. Mas não somente considerando as distâncias percorridas, a acessibilidade de um sistema de transporte público de passageiros pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema, sendo proporcional ao tempo decorrido até o ponto de parada e o tempo de espera pelo veículo (OLIVEIRA; VIEIRA, 2010).

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

A estratégia de transporte e mobilidade, definida pelo artigo 37 da Lei Complementar Nº 28 do Plano diretor de Cascavel (de 28 de janeiro de 2006), diz que a valorização do ser humano deve ser atingida pela qualificação da estrutura física de transporte e mobilidade e articulação e empreendimento de ações voltadas à melhoria no transporte e mobilidade. O artigo 40 tem como diretriz a elaboração e implantação do Plano Municipal de Acessibilidade Universal, implementando as seguintes medidas:

- A) viabilizar investimentos na ampliação do sistema de transporte coletivo acessível a todos, especialmente para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- B) qualificar os espaços para pedestres promovendo a acessibilidade conforme desenho universal e a eliminação de barreiras físicas;
- C) viabilizar a construção de sanitários acessíveis, de uso público, no calçadão e áreas de maior fluxo de pessoas;
- D) incentivar pesquisa para viabilizar a utilização de transporte sustentável que utilize fontes de energia alternativas e não poluentes.

3. METODOLOGIA

A metodologia adotada por este trabalho será a análise de dados e a revisão bibliográfica. Para Ruiz (1977) a revisão bibliográfica consiste na base que sustenta a pesquisa. É o conjunto de livros escritos sobre determinado assunto, por autores conhecidos e identificados ou anônimos,

pertencentes às correntes de pensamento diversas entre si, ao longo da evolução da humanidade. A revisão então consiste no exame desse manancial, para levantamento e análise do que já se produziu sobre determinado assunto que assumimos como tema de pesquisa. Já análise de dados para Ruiz (1977) é representada após a coleta dos mesmos, resta então o trabalho de tabulação, de elaboração de gráficos, quadros, mapas, estatísticas para as análises, interpretações e conclusões de caráter indutivo.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito do trabalho foi apresentar a situação atual do transporte público de Cascavel, bem como suas características, pontos negativos e positivos. Além de mostrar a importância do planejamento urbano das cidades, para que não sofram com processos de urbanização acelerados. No caso da cidade estudada a maior parte da população depende de transporte público no dia a dia, portanto suas necessidades devem ser atendidas.

Para os resultados encontrados durante a pesquisa, e as deficiências quanto à situação do transporte coletivo de Cascavel, propõem-se medidas para melhorias no acesso ao transporte à todos, e a qualidade dos mesmos, atendendo a todas as necessidades da população.

REFERÊNCIAS

ANTP. **Súmula da 3ª reunião da comissão de integração de sistemas de transporte e desenvolvimento de terminais de passageiros**, 2004. Disponível em:< <http://antp.org.br>.> Acesso em 16 ago. 2016.

ARAÚJO, M. R. M., OLIVEIRA, J. M., JESUS, M. S., SÁ, N. R., SANTOS, P. A. C., LIMA, T. C. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, 574-582, 2011.

BALASSIANO, R., REAL, M.V. Identificação de prioridades para adoção de estratégias de gerenciamento da mobilidade: o caso do Rio de Janeiro. *In: XV Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes - ANPET*, 2001, Campinas, Panorama Nacional da Pesquisa em Transporte. Rio de Janeiro: ANPET, 2001(2), p.273-282.

BERTOLUCCI, L. M. M. **Terminal de transporte urbano coletivo**. 2007. 55f. Trabalho de

conclusão de curso (Monografia) - Faculdade Assis Gurgacz - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Cascavel.

BIOCIDADE. **Sistema de transporte coletivo de Curitiba**. Disponível em:
<<http://www.biocidade.curitiba.pr.gov.br/biocity/33.html>>. Acesso em 20 ago. 2016.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. (2008). Tese (Doutorado), Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP.

CASTRO, J.; BALASSIANO, R. Planos de mobilidade corporativa: instrumento de gestão da mobilidade urbana. **Anais...** XIII Rio transportes, Rio de Janeiro, RJ, 2015.

CETTRANS - COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO. Transporte coletivo. Disponível em: <<http://www.cettrans.com.br/transporte-coletivo.php>>. Acesso em 16 ago. 2016.

FERRAZ, A. A. M. C. **Considerações sobre interesse social**: e interesse difuso. Disponível em:
<<http://www.reid.org.br/?CONT=00000150>>. Acesso em 20 ago. 2016.

GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas sociais: acompanhamento e análise**, 12, 242-250. 2006.

GUIA DE DIREITOS, Transporte Público Coletivo. Disponível em:
<http://www.guiadedireitos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1248&Itemid=292>. Acesso em 21 ago. 2016.

HOSSMANN, M. H. S.; CAMPOS, V. B. G. Estruturação de terminais de integração em sistemas de transporte urbano de passageiros. **Anais...** XXVIII Congresso de Pesquisa e ensino em transportes, Curitiba, Paraná, 2013.

IPPUC. Transporte coletivo. Disponível em:
<<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=32&idioma=1&titulo=Transporte%20Coletivo>>. Acesso em 24 ago. 2016.

LOMBARDO, A. **Canaletas Exclusivas de Transporte Coletivo: Impactos Sobre A Mobilidade Urbana De Curitiba**. 2010. 105p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

MCidades/SeMOB/DIRETORIA DE MOBILIDADE URBANA – **A mobilidade urbana sustentável, texto para discussão**, março de 2003. Disponível em:
<<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em 09 ago. 2016.

OLIVEIRA, A. S. L.; VIEIRA, D. P. **A psicologia do trânsito e sua interface no transporte coletivo**. 2010. Disponível em:
<http://www.ufpi.br/subsiteFiles/ppged/arquivos/files/VI.encontro.2010/GT.15/GT_015_02_2010.pdf>. Acesso em 11 ago. 2016.

PENA, R. A. **Mobilidade Urbana no Brasil**. Disponível em:
<<http://www.brasilecola.com/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>>. Acesso em 24 ago. 2016.

PENA, R. A. **Transporte**. Disponível em: <www.brasilecola.com/geografia/transportes.htm>.
Acesso em 24 ago. 2016.

PLANO DIRETOR DE CASCAVEL. **Lei complementar número 28**. Janeiro de 2006. Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/22052014_lei_compl__28-2006_-_plano_diretor-com__alteracoes.pdf>. Acesso em 24 ago. 2016.

QUINTELLA, M. **Blog Jornal do Brasil**: Disponível em:
<<http://www.jblog.com.br/tp.php?itemid=10642>>. Acesso em 25 ago. 2016.

RUIZ, João Álvaro. **Metodologia Científica: Guia para eficiência nos estudos**. 6.ed. Atlas: Grupo Gen, 2006. 184p.
EDUARDO@FAG.EDU.BR

SANTOS, W. J.; BRITO, T. E. A.; SANTANA, L. C. N.; LIMA, M. A.; RODRIGUES, M.; SOUZA, J. V. D.; SILVA, M. J. **Cadernos de Graduação - Ciências Exatas e Tecnológicas**, Sergipe, v. 1, n.15, p. 119-130, 2012.

URBS. **Rede Integrada de Transporte**. Disponível em:
<<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>>. Acesso em 12 ago. 2016.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Pró Livros, 2005.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Ed. Do autor, 2006.