



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ – UFOPA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO
PLANO NACIONAL DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES – PARFOR
CURSO DE LICENCIATURA INTEGRADA EM HISTÓRIA E GEOGRAFIA**

PIMENTEL, Maria das Graças Pereira¹
BENTES, Zaneth dos Santos²

**CRESCIMENTO URBANO E TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE
SANTARÉM – PARÁ: O CASO DO BAIRRO DO MAPIRI**

**Santarém/Pará
Novembro/2017**

**MARIA DAS GRAÇAS PEREIRA PIMENTEL
ZANETH DOS SANTOS BENTES**

**CRESCIMENTO URBANO E O TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE
SANTARÉM - PARÁ: O CASO DO BAIRRO DO MAPIRI**

Trabalho de Conclusão de Curso – modalidade artigo –
como requisito para obtenção do grau de Licenciatura
Integrada em História e Geografia, da Universidade
Federal do Oeste do Pará – UFOPA, sob a orientação do
Profº. Dr. em História Moderna e Contemporânea - Karl
Heinz Arenz.

**Santarém/Pará
Novembro/2017**

RESUMO

Os meios de transporte coletivo são componentes importantes para o crescimento e desenvolvimento das sociedades, sobretudo, quando esse transporte é acessível e adequado à todas as pessoas. Dessa forma, temos como objetivos : analisar o funcionamento do transporte coletivo na cidade de Santarém e as dificuldades enfrentadas pelos moradores do bairro do Mapiri em seu deslocamento diário, conhecer as políticas públicas municipais voltadas ao atendimento da população usuária do transporte coletivo em Santarém, identificar as rotas e percursos das linhas de ônibus que atendem as populações do bairro do Mapiri e conhecer o nível de satisfação dos usuários do transporte coletivo no bairro do Mapiri. A metodologia constitui-se de revisão bibliográfica e pesquisa documental nas instituições que são responsáveis pelo transporte coletivo na cidade e entrevistas semi estruturadas com lideranças do bairro do Mapiri e usuários do transporte coletivo. Assim, conhecer as características do perfil do Sistema de Transporte Urbano coletivo que serve o bairro do Mapiri é de fundamental importância, visando diagnosticar suas necessidades e sugerir medidas e propostas para uma melhor qualidade de vida para a população desse bairro que é o objeto de estudo desse trabalho.

Palavras-chave: Transporte coletivo; Mapiri; Usuário; políticas públicas; Santarém.

ABSTRACT

Collective means of transport are important components for the growth and development of societies, especially when transport is accessible and appropriate for all people. Thus, we have as objectives: to analyze the functioning of collective transportation in the city of Santarém and the difficulties faced by the inhabitants of the Mapiri neighborhood in their daily commute, to know the municipal public policies aimed at attending the population of collective transportation users in Santarém, to identify the routes and routes of the bus lines that serve the population of the neighborhood of Mapiri and know the level of satisfaction of users of public transport in the neighborhood of Mapiri. The methodology consists of bibliographic review and documentary research in the institutions that are responsible for collective transportation in the city and semi-structured interviews with leaders of the neighborhood of Mapiri and users of collective transportation. Thus, to know the characteristics of the profile of the Urban Urban Transportation System that serves the Mapiri neighborhood is of fundamental importance, aiming to diagnose their needs and suggesting measures and proposals for a better quality of life for the population of this neighborhood that is the object of study of this work.

Keywords: Collective transportation; Mapiri; User; public policy; Santarém

INTRODUÇÃO

Cada habitante de uma cidade ou localidade escolhe, para seu deslocamento, meios e roteiros diferentes. Movendo-se no espaço público, os deslocamentos podem ser de forma individual ou coletiva. As diversas maneiras como a população se desloca no espaço requerem a organização funcional de um sistema de circulação urbana. Quando se trata de mobilidade urbana, na maioria das cidades brasileiras, temos que analisar e entender que o crescimento do transporte individual e o descaso com o transporte coletivo afetam diretamente essa mobilidade, visto que o uso constante de veículos privados em detrimento do transporte coletivo aumenta as possibilidades de destruturação das vias, congestionamentos, poluição ambiental e acidentes de trânsito.

O planejamento de transportes não ocorre de maneira isolada no contexto de uma cidade, ele deve ocorrer em conjunto com os demais planejamentos e zoneamentos urbanos estabelecidos no Estatuto da Cidade, lei federal, nº 10.257 criada em 2001 que, dentre outras providências, prevê:

O planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente (ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

Atualmente, crescimento urbano e a qualidade do transporte coletivo no município de Santarém, especificamente no bairro do Mapiri, leva a comunidade usuária deste serviço a questionar, o Poder Municipal, quanto às responsabilidades e compromissos assumidos no momento que inicia a gestão do município e como pretende responder, de forma igualitária, a todas as demandas e reivindicações por parte da sociedade local.

A razão que nos leva a discutir esse tema, foi o desejo de conhecer os motivos que causam a ineficiência do sistema de transporte no município de Santarém, além de obtermos uma visão mais ampla do funcionamento desse sistema, uma vez que sentimos em nosso dia a dia as dificuldades dos moradores do bairro do Mapiri no que concerne ao uso do transporte coletivo que atende o bairro.

Faz-se necessário que seja produzido um conhecimento científico a partir de um olhar geográfico sobre o funcionamento do transporte coletivo em Santarém, para que possamos entender as razões que levam o Poder Público a não priorizar nas áreas periféricas do município um transporte coletivo de qualidade.

Nosso objetivo principal é, pois, analisar o funcionamento do transporte coletivo na cidade de Santarém e as dificuldades enfrentadas pelos moradores do bairro do Mapiri em seu deslocamento diário. Para isso, precisamos conhecer as políticas públicas municipais voltadas ao atendimento da população usuária do transporte coletivo, identificando as rotas e percursos das linhas de ônibus que atendem as populações do bairro do Mapiri. Ao mesmo tempo, buscaremos conhecer o nível de satisfação dos usuários do transporte coletivo no bairro do Mapiri como dado fundamental para debater a problemática da mobilidade urbana no município de Santarém.

O transporte coletivo de passageiros é um serviço público de competência da Prefeitura, como órgão estatal imediato, embora seja executado pela iniciativa privada através de concessão, permissão ou autorização. Essa transferência para o setor privado obriga a Prefeitura a redefinir o seu papel, passando de executor a regulador e fiscalizador, o que não diminui, no entanto, sua responsabilidade sobre a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

A escolha do tema se justifica pelo fato de um dos grandes problemas da cidade de Santarém reside na ineficiência do seu sistema de transporte coletivo, visto que há um grande número de usuários que dependem desse tipo de transporte para se deslocar para o trabalho, escola e até mesmo para o lazer. De acordo com Vasconcelos (2001.pg11):

O transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas. No entanto, este transporte implica em alguns efeitos, aos quais chamamos de impactos.

A pesquisa será realizada obedecendo as seguintes etapas: pesquisa bibliográfica, através de leituras de obras relacionadas a literatura geográfica; pesquisa documental, que serão coletadas nas instituições que organizam, regulam e fiscalizam o transporte coletivo de Santarém e por fim, será realizado o trabalho de campo, através de entrevistas semi estruturadas com lideranças do bairro alvo da pesquisa e usuários do transporte coletivo do Mapiri.

O referido bairro situa-se na cidade de Santarém, que está localizada no estado do Pará, à margem esquerda do rio Tapajós, na Mesorre e a densidade demográfica é de 12,87. Já segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013), o Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) em Santarém é de 0,691. A renda per capita em Santarém cresceu nas últimas décadas aproximadamente: 00,1%, levando-se em consideração o período de 1991 a 2010.

O crescimento acentuado no meio urbano gerou dificuldades para a cidade em diversas áreas-chave como: transporte público, trânsito, meio ambiente, entre outros. A gestão de todas as cidades possui como principal problemática a solução dos desafios que a mobilidade urbana impõe, pois sua abrangência se dá nas mais diversas vertentes da administração urbana. Percebe-se que, apesar de ter havido um crescimento considerável do espaço urbano em Santarém, não houve um desenvolvimento social correspondente. De fato, esse crescimento se deu apenas a nível territorial, porém, nos parece que não alcançou as periferias da cidade, não possibilitou ganho de qualidade de vida, sendo que esse é um dos problemas centrais do município.

Quando se trata de transporte coletivo, não há a preocupação com o bem-estar dos cidadãos. Observa-se que quanto mais distante do centro da cidade é o bairro, pior é a qualidade do transporte coletivo e dos serviços. Essa situação ilustra a inexistência de uma associação necessária entre crescimento e desenvolvimento. Entende-se que a política do transporte representa uma das ferramentas de ampliação e melhoria da mobilidade urbana, na qual também se insere como condição essencial para a viabilização da função social da cidade, ou seja, do desenvolvimento urbano. Sob esse aspecto, entende-se que o transporte coletivo torna-se de suma importância para o processo de gerenciamento da cidade, pois facilita e promove a mobilidade urbana.

Nas cidades como Santarém, o transporte coletivo significa um bem social de suma importância. O Poder Público tem a obrigação de promover e facilitar a acessibilidade para todos os usuários aos espaços de uso coletivo. Quando se trata da população que utiliza o transporte coletivo, deve haver para isso uma política de planejamento, conforme aponta Pereira (2007, p.72)

O planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade, considerando as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida fortalece-se ainda mais a diferenciação socioespacial.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (Ministério das Cidades – Brasília, 2005), define o processo sob a forma de atributo associando pessoas, bens e serviços aliados a suas necessidades de deslocamento, compreendendo a complexidade dos espaços urbanos e as atividades desenvolvidas neste.

No caso do município de Santarém, em especial no bairro do Mapiri, a população usuária da linha de ônibus tem cerceado esse direito de deslocamento público e, uma vez que não contam com a devida atenção do poder público e muito menos dos empresários da linha de

ônibus, no sentido de facilitação da interação das pessoas e bens com a cidade. Isso se dá pela dificuldade e carência de linha de ônibus para atender a necessidade da comunidade.

Outro aspecto a ser discutido é que não podemos deixar de considerar que, ligado a mobilidade urbana está o problema da sustentabilidade ambiental, pois os sistemas de transporte são causadores tanto de poluição sonora quanto ambiental, além da utilização de energia de fontes não renováveis, geração de acidentes de trânsito e saturação do trânsito mediante congestionamentos que dificultam a circulação urbana.

1.0 TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SANTARÉM

O município de Santarém sofreu mudanças nas últimas décadas em vários aspectos: econômico, social e urbanístico, que, entre outras coisas, impactaram na mobilidade urbana. Diante dessa situação, destaca-se três fatores que justificam os problemas da mobilidade urbana: um de ordem demográfica, outro de ordem político-administrativa e o terceiro de ordem econômico-social.

O primeiro pode ser observado no crescimento populacional da cidade que não veio acompanhado de medidas de planejamento. Quando ocorre um aumento demográfico, pensa-se logo em urbanização, porém, em Santarém, as soluções urbanísticas não levaram ao melhor resultado coletivo.

O avanço da produção capitalista para áreas periurbanas – fábricas, oficinas, armazéns – da cidade colocam sob pressão comunidades e localidades tradicionais. A paisagem, tanto em seu aspecto físico-espacial quanto social, tem se transformado de forma desfavorável às populações que são tanto impedidas de viver segundo seus modos de vida costumeiros – pesca ou cultivo de uma pequena roça – quando são excluídas das novas dinâmicas econômicas. Observa-se que o modo de vida tradicional, relacionado à natureza, apresenta características similares às encontradas na Orla do rio Tapajós. Não se observa na cidade, estratégias urbanísticas mais adequadas e atentas ao modo de vida da população tradicional, como a preservação de áreas arborizadas (quintais ou praças).

O segundo fator, além das questões de planejamento, a dificuldade de mobilidade urbana advém da falta de investimento político e financeiro para solucionar os problemas do transporte coletivo de qualidade e também em meios mais sustentáveis de transporte individual. A insatisfação com o transporte coletivo e sua baixa qualidade leva grande parte da população

mais carente usuária desse meio de transporte a ter dificuldades em seu deslocamento e por consequência prejuízo nas suas atividades cotidianas.

Podemos utilizar aqui o conceito de mobilidade urbana, enquanto deslocamento condicionante e/ou resultante das relações socioespaciais em um dado contexto histórico, no qual o deslocamento espacial, através do transporte, constitui uma de suas expressões. Este conceito ampliado está em sintonia com o pensamento de Harvey (1992), pelo qual as concepções do tempo e do espaço são criadas através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social, em permanente mudança no modo de produção capitalista.

Os transportes estão associados aos processos de organização territorial em suas diferentes escalas intraurbana, metropolitana, regional, nacional, internacional e articulados aos processos econômicos em geral e a seus impactos na urbanização, metropolização, formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e peri-urbanização (KLEIMAN, 2011, p. 2). Assim, quando não existe um transporte coletivo de qualidade, está-se cerceando o direito do cidadão de se mover, de ir e vir.

Em terceiro lugar, como resultado da descrença da população no serviço de transporte coletivo, aconteceu um aumento desenfreado de veículos automotores de transporte privativo, principalmente carros, motocicletas e bicicletas. Com isso, o espaço urbano ficou reduzido e aumentou o risco de acidentes de trânsito de toda ordem.

O transporte público de forma geral é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade. Seu desenvolvimento em anos recentes, as perspectivas abertas ao desenvolvimento tecnológico neste setor, fazem do transporte um elemento ativo e progressivo, com aperfeiçoamento sistemático. De acordo com Vasconcelos (2001, p.11), desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, os municípios passaram a ter responsabilidade direta sobre a organização do seu transporte público local, de modo que cabe ao poder público municipal planejar e administrar as transformações urbanas, visando melhorar o sistema viário urbano que, de acordo com Nunes (2005, p.165), representa cerca de 20% do espaço nas cidades. Ao se planejar o transporte é preciso considerar a acessibilidade, os diferentes níveis de serviços de transporte, a segurança, a fluidez do trânsito e a qualidade ambiental, devendo incluir ainda todos os agentes participantes do espaço urbano. Como a Constituição Federal é clara quanto à responsabilidade do município na organização e prestação do serviço local de transporte coletivo, cabe à prefeitura municipal o cumprimento dessa determinação constitucional seja ele de forma direta ou indireta.

Em relação a esse aspecto de responsabilidade municipal, vê-se que o serviço de transporte coletivo em Santarém está aquém dos anseios da população usuária, apesar de todas as manifestações de insatisfação da população e reclamações da má qualidade do serviço. Também, não há uma realização sistemática de pavimentação para tornar o tráfego dos ônibus mais fácil. De fato, a ineficiência do transporte coletivo é agravada pela má conservação das vias de tráfego, da carência de sinalização, das poucas linhas de ônibus para servir a população que necessita desse meio de transporte, além da precariedade dos ônibus que, em sua maioria, estão há mais de quinze anos trafegando e não oferecem nenhuma condição de conforto e de acessibilidade adequado aos usuários. Todos esses problemas se agravam quando esse veículo precário precisa trafegar pelas vias da periferia da cidade que não apresentam nenhuma condição de trafegabilidade. Porém, os ônibus são imprescindíveis, pois constituem a única opção de deslocamento da população mais carente para seu local de trabalho, escola e/ou lazer.

2. PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público por ônibus compreende os meios de transporte em que os usuários não são proprietários dos mesmos, sendo servidos por terceiros. Em Santarém, o contrato de linhas de ônibus para o transporte coletivo é administrado pela Prefeitura Municipal, através da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT). Esta publica edital para licitação, na modalidade concorrência, para a seleção de empresas de transporte de passageiros, visando à concessão do Serviço Municipal de Transporte Público de Passageiros por ônibus convencionais. A licitação inclui lotes com linhas por bairro, perfazendo o total de linhas necessárias ao município. As empresas interessadas podem se habilitar na concorrência total ou parcial, desde que não sejam individualizadas as linhas.

A documentação de habilitação do licitante tomará por base para análise a sua habilitação jurídica, técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal, além dos demais documentos que correspondem à proposta financeira. A concessão terá prazo determinado de vinte (20) anos para operação das linhas previamente definidas. A contagem obedecerá a data da expedição da ordem de serviço a ser emitida pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

Entende-se que o Governo Municipal cumpre todos os trâmites legais para abrir a concorrência e habilitar os transportes. Porém, percebe-se que, nesse momento não há a preocupação com o estado de conservação dos ônibus. O que se vê na qualidade de

Moradora do bairro do Mapiri é que é que os ônibus que vencem a concorrência já iniciam suas atividades sucateados e pouco colaboram para a qualidade do atendimento.

Sabemos que o ônibus em nosso município constitui o meio de transporte coletivo que apresenta maior flexibilidade quanto a possibilidade de deslocamento da população mais pobre, permitindo operação bastante simples e baixo investimento. De um modo geral, o ônibus possui o custo passageiro/quilômetro mais baixo entre as modalidades de transporte. Além desse custo ser bastante reduzido, o ônibus apresenta a vantagem de ocupar menos espaço, nas vias públicas, que os transportes individuais no que diz respeito à número de passageiros.

Para Livia Tomás (2005, p.05), o Plano Diretor de um município é o instrumento mais importante para o controle do crescimento ordenado da cidade e, para tanto, deve-se considerar o sistema viário e a operacionalização de transporte, como condições fundamentais para o desenvolvimento e a realização das funções da cidade. O Plano Diretor estabelece diretrizes para a expansão e adequação do sistema viário e para o sistema de transporte público. Incorporar a mobilidade urbana no Plano Diretor, deveria ser prioridade no conjunto de políticas de transporte e circulação em um município. Este plano está definido no Estatuto das Cidades como instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município.

O Plano Diretor “é uma lei municipal elaborada pela prefeitura com a participação da Câmara Municipal e da sociedade civil que visa estabelecer e organizar o crescimento, o funcionamento, o planejamento territorial da cidade e orientar as prioridades de investimentos”(http://www.pmsg.rj.gov.br/urbanismo/plano_diretor.php). Seu objetivo é, portanto, direcionar as ações do poder público no sentido de compatibilizar os interesses coletivos e garantir de forma mais justa os benefícios da urbanização, o direito à cidadania plena, assim como a gestão democrática da cidade (http://www.pmsg.rj.gov.br/urbanismo/plano_diretor.php).

O último Plano Diretor do Município de Santarém, teve uma vigência de dez (10) anos, de 2006 A 2016. A Prefeitura Municipal, iniciou, no mês de outubro deste ano, reuniões com os setores da sociedade que participam da elaboração do plano e, ainda este ano, no mês de novembro nos dias 23 e 24 de novembro, aconteceu a 1ª Conferência para revisão desse Plano Diretor Municipal, que será coordenado pela Secretaria de Desenvolvimento. O objetivo da conferência é criar a Lei do Plano Diretor Municipal. Esse plano terá a duração de dez (10) anos.

Como todos os Planos Diretores (http://www.pmsg.rj.gov.br/urbanismo/plano_diretor.php), o de Santarém visa:

1. Garantir o atendimento das necessidades da cidade
2. Garantir uma melhor qualidade de vida na cidade
3. Preservar e restaurar os sistemas ambientais
4. Promover a regularização fundiária
5. Consolidar os princípios da reforma urbana.

Como um dos objetivos do Plano Diretor do município é o direito à cidade e à cidadania, é fundamental que haja a preocupação por parte do poder público com a mobilidade urbana e a qualidade dos meios de transporte coletivos que servem à população. O Poder Público precisa dar prioridade à mobilidade das pessoas e não tanto dos veículos, para que elas possam ter acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios não motorizados de transporte.

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (<http://www.antp.org.br>), na execução direta do serviço, a prefeitura municipal deve realizar por seus próprios meios e recursos a operação do transporte coletivo. Neste caso a prefeitura tem plenos poderes para definir, planejar, dirigir e executar as medidas necessárias em relação ao transporte no município, enquanto que na prestação indireta, há um vínculo jurídico ou administrativo com quem for executar o serviço, estabelecendo as responsabilidades, direitos, remunerações, normas, penalidades resguardando os interesses tanto do contratante quanto da contratada.

Entretanto, em Santarém, a prefeitura tem limitado sua atuação apenas à contratação de operadores privados de transporte coletivo que utilizam ônibus para atender os passageiros, deixando de atuar de forma ativa no sentido de supervisionar atentamente os serviços prestados pelas empresas permissionadas. Esta contratação está vinculada apenas a uma regulamentação detalhada dos serviços a serem prestados que envolvem definição das linhas, horários, veículos, tarifas e condições gerais de operação, não dando, a devida atenção às condições dos veículos, a agressão ao meio ambiente, conforto e segurança dos usuários, acessibilidade para as pessoas deficientes e nem com a qualidade dos serviços em geral.



Fotos: 01 e 02 - Condições dos transportes coletivos de Santarém – (Fonte: G1.globo.com/TvTapajós)

Quando discute-se a segurança dos usuários, à acessibilidade das pessoas que apresentam dificuldades de mobilidade como os deficientes e a qualidade dos serviços do transporte coletivo em Santarém, não estamos falando de suposições, mas, trata-se de experiências vividas no ambiente dos coletivos como usuários, de acordo com a figura 1 e 2 acima, são ônibus sucateados, que são adquiridos de empresas que já tinham deixado de utilizá-los e vendem para as empresas de Santarém, que o colocam para trafegar como se fossem novos.

Segundo o Senhor Daniel Simões, Secretário Municipal de Infraestrutura (Seminfra) de Santarém, é prática da Secretaria, a vistoria dos transportes coletivos. Essa vistoria é realizada anualmente, conforme calendário repassado para as empresas informando sobre a data e horário da vistoria. Na vistoria, alguns pontos são considerados como: vidro trincado, poltronas rasgadas, problemas na mecânica, falta de freio, luzes. Essa medida visa retirar os coletivos em condições precárias do sistema, a fim de oferecer um serviço com segurança e qualidade ao usuário.

O questionamento é se de fato, há vistoria anual nos transportes coletivos, porque encontramos em nossa cidade linhas de ônibus sem nenhuma condição de trafegabilidade, conforme mostram as fotos acima. Mesmo assim, segundo o Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), o senhor, Paulo Jesus da Silva, “qualquer irregularidade percebida pelo usuário será investigado e, caso seja comprovado a irregularidade e o descumprimento das medidas, a empresa será inabilitada para operar no sistema e terá a ordem de serviço cancelada”.

Outro ponto muito significativo no transporte coletivo no município de Santarém, é relativo às tarifas. Apesar de os trajetos dos ônibus urbanos serem curtos, as tarifas são altas. Elas não condizem com o tempo que se gasta com uma rota, nem com a qualidade do serviço

prestado, comparando ao tempo que circula um ônibus em sua rota na capital do Estado, Belém, onde o valor cobrado para um trajeto do centro da cidade para um outro município próximo como Ananindeua, custa o mesmo valor do trajeto entre bairros na própria cidade. Portanto, conclui-se que o valor cobrado de tarifa no transporte coletivo em Santarém, e o tempo de rota gasta de um bairro para outro é exorbitante. Isso causa, para a população usuária desse tipo de transporte um prejuízo considerável em suas contas mensais. Esta falta de preocupação para com o perfil do usuário por parte dos empresários de ônibus e a falta e/ou a demora do transporte coletivo para atender a população, a leva a lançar mão de outros serviços, sobretudo, moto táxis, o que onera a renda e ainda coloca em risco sua vida.

Apesar dessas falhas na operacionalização do transporte coletivo em Santarém, não foi feita, por parte do poder público e nem tampouco pelas entidades que trabalham em prol da defesa do usuário, uma consulta pública para identificar como está a satisfação em relação à qualidade do serviço. Além de tudo, o poder público também não considera que a falta de política de urbanização, afeta de uma forma ou de outra, o sistema de transporte do município em geral, prejudicando, conseqüentemente, a locomoção diária da população.



Fig 03: Presidente do Sindicato dos Rodoviários de Santarém (Fonte:G1.globo.com/Santarém -2017)

Em relação a esta situação o próprio Sindicato dos Rodoviários de Santarém, através de seu vice-presidente Raimundo Celso dos Santos (foto acima), reclamou no final do ano de 2017, em entrevista ao G1. Globo.com/Santarém, das condições dos veículos de transporte coletivo que circulam pela cidade. Na ocasião o representante do Sindicato admitiu que as condições dos ônibus provocam risco para os usuários, motoristas e cobradores dos coletivos.

Estamos com 70% dos ônibus sucateados, são ônibus velhos mesmo. O nosso trabalhador tem feito muita reclamação para nós. Eles dizem que a situação de trabalho está muito precária com as empresas estando sucateadas. A gente vai até as empresas e pede uma melhoria, mas elas ficam alegando que a situação está difícil e a primeira coisa que eles alegam é o valor da passagem. (Fonte G1.globo.com/Santarém)

A população também reclama das condições dos ônibus e cobra melhorias. Aqui excertos dos depoimentos recolhidos por nós em novembro deste ano



Foto 04 – Benedito Ferreira no ponto do ônibus – Fonte (G1.globo.com/Santarém)

O aposentado Benedito Ferreira, na foto acima, afirma “Isso é uma falta de respeito, principalmente das autoridades com a população. É ônibus velho que fica no meio da viagem, que não tem condições de rodar”. Para a autônoma Maria andrade, na foto abaixo, moradora do bairro do Mapiri, há um descasso das empresas de transporte coletivo. Ela critica: “Quando dá pane, o ônibus fica parado horas e horas para poder ir outro lá socorrer. O serviço fica a desejar e a gente questiona para os donos das empresas, mas nada é resolvido”.



Foto:05 – Senhora Maria Andrade – Fonte (G1.globo.com/Santarém)

É evidente que falta fiscalizar e organizar os serviços, de forma que a população possa se deslocar por todos os bairros da cidade sem maiores obstáculos ou inconvenientes e por preços acessíveis. Um exemplo da precariedade do transporte público foi o que aconteceu, em outubro de 2016, na avenida Rui Barbosa, no Centro da cidade, quando o eixo da frente do ônibus quebrou, assustando passageiros. A foto abaixo mostra como ficou o veículo.

No mesmo ano, em setembro de 2016, um outro ônibus pegou fogo, também na Avenida Rui Barbosa, no centro da cidade. As pessoas perceberam o fogo e avisaram o motorista. Os passageiros se desesperaram e saíram do ônibus que ficou destruído.



Foto: 06 – ônibus com a roda solta na Av.Rui Barbosa – (Fonte: VC - G1 Notícias).



Foto: 07 – ônibus incendiando na Av. Rui Barbosa –(Fonte:VC - G1 Notícias).

Apesar dessas ocorrências, o vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Santarém (Setrans), Gonçalo Ferreira, se justifica: “a manutenção na frota de ônibus é realizada regularmente, porém a situação do sistema viário da cidade favorece os problemas com os veículos”. Quando perguntado sobre a qual a solução para o problema, o senhor Gonçalo coloca que:

Nós temos que manter uma manutenção ríspida à altura, para que os carros possam ir para a rua e tenham o seu trabalho com eficácia para que tenhamos condições de transportar os nossos passageiros, mas, a culpa maior é dos buraquinhos da rua(Gonçalo Ferreira, 2017) .

Antes disso, em julho de 2014, o Tribunal de Justiça do Estado do Pará, determinou que a Prefeitura realizasse licitação para concessões ou permissões do serviço de transporte coletivo municipal. A imprensa esclareceu:

O bairro do Mapiri, surgiu de uma ocupação que iniciou em 1977, estando hoje com quarenta anos. No início da referida ocupação ocorreram muitos conflitos com a polícia para que a área fosse desocupada. Porém, após muitas dificuldades e empenho de alguns moradores, a população que já vivia no local se uniu e fundou em 27 de agosto de 1991, a Associação de Moradores do Bairro do Mapiri - (AMOBAM). Esta é uma sociedade civil, sem fins lucrativos, de duração indeterminada. O objetivo principal da associação é incentivar a participação dos moradores, nos assuntos da comunidade, com vistas ao fortalecimento de seus direitos e o exercício da cidadania., além de responsabilizar-se pelo encaminhamento aos órgãos competentes, as reclamações dos moradores do bairro, violados nos seus direitos, além do acompanhamento dos pleitos (Estatuto da associação de Moradores do Bairro do Mapiri – agosto de 2007). Após a criação do estatuto da associação, foi eleita uma presidente, sendo que a cada dois anos o cargo é renovado. Atualmente ocupa o cargo de presidente da Associação o senhor Rivelino Rocha..

O bairro do Mapiri, está distribuído em 14 ruas, algumas das quais aparecem no mapa acima, ocupadas por uma população estimada de 3.289 habitantes de acordo com os dados do IBGE (2010), sendo que desse total, 1.729 são do sexo feminino e 1.560 são do sexo masculino Segundo dados da Prefeitura Municipal, o bairro do Mapiri possui uma diversidade econômica baseada em pequenos comerciantes, comerciários, trabalhadores(as) domésticos (as), além de pessoas envolvidas em atividades artesanais e pesca, uma vez que o bairro é servido pelo Lago Pacucu. Fora os pescadores há a atividade de catraieiro. Esses fazem o percurso entre o bairro e a praia do Maracanã.

Hoje, o bairro conta com apenas uma empresa de ônibus – Trans-Alter do Chão - que fornece duas linhas: Liberdade e Mapiri. Essas linhas de ônibus foram divididas pela Secretaria de Mobilidade e Trânsito para que pudessem atender a demanda do bairro. Porém, atrasos constantes, superlotação e insegurança são reclamações recorrentes entre os usuários da linha de ônibus do Mapiri, o que por vezes afasta mais passageiros usuais e possíveis, sendo que isto reduz a arrecadação e aumenta os custos operacionais.

Os ônibus realizam um trajeto diferenciado, durante 19 horas por dia, com intervalos de 45 minutos entre cada veículo. Os veículos possuem pontos de parada especificados pela empresa e passam por quatro bairros, a saber: Mapiri, Liberdade, Aldeia e Centro. Quanto

a esses pontos de parada, no bairro do Mapiri existia apenas uma estrutura construída pela Prefeitura Municipal. Porém, em 2014, um dos ônibus da linha que serve o bairro chocou-se com a estrutura e a derrubou, como mostra a foto abaixo, deixando a população sem o abrigo na espera pelo próximo ônibus.



Foto:09 – Estrutura de ônibus derrubada pelo coletivo em 2014 – (Fonte: G1.com.globo/TvTapajós)

Percebe-se a partir desse episódio que ocorreu do ônibus ao derrubar a estrutura da parada do ônibus do bairro, que nem a empresa de ônibus responsável pelo acidente e nem a Prefeitura Municipal tiveram a menor preocupação com o ocorrido, assim como, não houve o respeito aos direitos dos moradores do bairro de ter um lugar adequado e de certa forma confortável para esperar o ônibus. Apesar de toda a pressão por parte da associação dos moradores, não foi tomada nenhuma providência para resolver o problema.

Em relação às formas de pagamento da tarifa, existem três tipos. O primeiro é o Cartão Cidadão, o segundo é o Passe Livre para as pessoas com deficiência e os maiores de 65 anos e o terceiro é o pagamento em dinheiro da tarifa total.

Buscamos conversar com alguns moradores do bairro que utilizam diariamente o transporte coletivo que serve o bairro. Entrevistamos uma estudante do turno noturno, uma comerciária e um jovem cadeirante. Durante as entrevistas, todos foram unânimes em relatar só dificuldades. Observa-se que a população compartilha certa frustração em relação ao serviço de transporte coletivo, mas, poucos se preocupam em exigir seus direitos de cidadãos. Além das reclamações, existem várias dificuldades apontadas pelos usuários do transporte coletivo, que são: falta de pavimentação das ruas como vemos na foto abaixo; rota desorganizada; ônibus insuficientes – só dois veículos, para atender a demanda, , além do valor da tarifa.



Foto:10 - Uma das ruas do bairro do Mapiri – (Fonte:VC - G1 Notícias).

A jovem estudante, ao ser perguntado como ela vê o serviço das linhas de ônibus que servem o bairro do Mapiri, ela coloca que, estuda à noite e sua maior dificuldade em relação ao transporte coletivo é a volta para casa da escola, pois, não há ônibus após as 23:00 hs e ela termina perdendo as últimas aulas, para poder voltar para casa de ônibus” (16/10/2017). A senhora vendedora, nos diz que, tem que utilizar o transporte coletivo, quatro vezes por dia e reclama da demora na hora do almoço e do preço da passagem, ela alega que o percurso não é longo, mas os ônibus são sujos, não valem o valor da passagem” (22/10/2017).

Segundo o presidente da Associação dos rodoviários de Santarém, o que poderia facilitar em relação ao transporte coletivo para os moradores do bairro seria a construção de um terminal, onde o usuário pagaria somente uma tarifa e poderia trafegar para o seu destino sem precisar trocar de ônibus. De acordo com ele, a associação irá fazer uma solicitação desse terminal e também tentar colocar um ônibus acessível, no qual as pessoas com deficiência poderão trafegar com facilidade. Porém, diz estar muito preocupado com o valor da tarifa atual, segundo ele, “o valor pago pelo usuário hoje não cobre as despesas com manutenção dos ônibus. Por isso, os ônibus ficam sucateados e já existe uma empresa em Santarém que faliu por conta dessa situação” (27/10/2017). Já o , empresário da linha de ônibus que atende o bairro do Mapiri, diz que sempre esteve aberto ao diálogo com a comunidade e que existe por parte dele uma preocupação em buscar melhorias para a linha de ônibus (29/10/2017).

Outra situação preocupante em relação ao transporte coletivo no bairro do Mapiri, está relacionada às pessoas com deficiência, especialmente os deficientes visuais (cegos) e os deficientes físicos (cadeirantes) que fazem uso do transporte coletivo. Esses usuários, apesar de suas limitações e das dificuldades, possuem uma vida normal, ou seja, eles são sujeitos socialmente ativos e participativos da sociedade, estudam, trabalham e participam do lazer.

Em entrevista, com dois jovens, um cego e um cadeirante, ouvimos os seguintes depoimentos. Anselmo Junior, 25 anos, é cadeirante e diz que, “não consegue utilizar o ônibus pelo fato deles não terem rampas de acesso e ainda quando tenta, esbarra na falta de paciência dos motoristas que não se dispõem a ajudá-lo a subir no ônibus” (03/10/2017).

Segundo o estudante universitário Roberto da Silva Matos, 34 anos, cego e morador do bairro, “existem muitas dificuldades de locomoção no bairro para as pessoas que apresentam alguma deficiência”. Ele afirma que, : os problemas começam quando sai de sua casa, por conta da situação de saneamento das ruas que são praticamente intrafegáveis e dificultam o alcance a parada do ônibus. Outra situação é a falta de sinalização que o coloca em risco no espaço aberto das ruas. Em relação ao ônibus, não são adaptados, são muito altos e os bancos, apesar de serem reservados a eles, muitas vezes estão ocupados por outros passageiros não deficientes que não cedem o espaço. Ainda observa que há alguns motoristas que ao perceberem que é deficiente não param na parada por saber que ele tem direito a gratuidade (03/10/2017).

As pessoas com necessidades especiais, são sujeitos de direitos, porém, esses direitos são muitas vezes suprimidos devido à ausência de um ambiente que lhes permitam exercer sua cidadania e usufruir o direito de ir e vir de forma autônoma e segura sem que para a realização de simples atividade seja necessário contar com a ajuda de terceiros. Assim, identificou-se que os moradores do bairro do Mapiri, que possuem alguma deficiência, em sua maioria utilizam o transporte coletivo. Dos cinco deficientes pesquisados, quatro afirmam usar o ônibus da linha e enumeram a existência de barreiras à acessibilidade, que em sua maioria são de caráter físico como: ruas de acesso ao ponto de ônibus em mal estado de conservação, como nos mostra a foto abaixo, e que por isso, impedem o deslocamento, principalmente quando se trata de cadeirante e cego, além das barreiras atitudinais, que se referem as atitudes que certas pessoas tem em relação aos cegos, sobretudo os motoristas que param o ônibus distante do ponto dificultando o acesso ao veículo. Situação pior passam as pessoas deficientes físicas que usam cadeira de rodas, uma vez que os transportes coletivos que servem ao bairro, não são adaptados para cadeirantes e se torna impossível o transporte dessas pessoas.



Foto: Imagem de uma das ruas do bairro – (Fonte: G1.globo.com/Tvtapajós)

No entanto, entende-se que o transporte coletivo urbano é fundamental para o deslocamento das pessoas, com necessidades especiais ou das que possuem mobilidade reduzida, como os idosos. Também eles contribuem para a construção e desenvolvimento de um espaço geográfico e, sobretudo, de uma sociedade mais democrática e igualitária e por isso, têm direito a um transporte coletivo adequado às suas necessidades específicas.

De acordo com o depoimento das pessoas entrevistadas e observando a imagem das condições das ruas do bairro do Mapiri, percebe-se que não há uma preocupação evidente por parte do poder público municipal para com a população mais carente, principalmente dos bairros de periferia como é o caso do Mapiri. Entendemos que o transporte público, é um meio que vai permitir às pessoas ao acesso a necessidades vitais: emprego, comércio, negócios, interação social, lazer, educação, entre outras. Essa é a importância que o transporte detém no contexto urbano e é reconhecida pelas Nações Unidas em seu relatório recente. O documento visa fornecer orientações sobre o transporte sustentável que os países devem seguir até 2030.

Assim, entendemos que é de fundamental importância para um bairro de periferia como é o caso do Mapiri, o transporte coletivo, uma vez que serve e transporta pessoas de diversas condições em um mesmo veículo. No bairro em questão, o transporte coletivo tem a função de proporcionar uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel, visando à melhoria da qualidade de vida da comunidade. Porém, faz-se necessário que este serviço seja de qualidade, para que a mobilidade dos moradores não se transforme em ameaça para sua vida.

4- CONSIDERAÇÕES FINAIS

O crescimento das cidades têm refletido no tempo que as pessoas demoram para ir de casa ao trabalho. Em Santarém, se formos perguntar aos usuários do transporte coletivo quanto tempo levam para fazer um percurso de ônibus, de casa para o emprego, se descobre que são em média seis a trinta minutos, em contrapartida, o tempo de demora para que este usuário consiga alcançar um transporte coletivo, ultrapassa 50 minutos.

Em relação linha de ônibus do bairro do Mapiri, após a pesquisa, percebe-se que são vários os entraves que impedem uma prestação de serviço de transporte coletivo de qualidade. Inicialmente temos as condições de infraestrutura das ruas que dificultam a fluidez do tráfego. Temos a falta da infraestrutura, pois não há pavimentação das ruas, os empresários das linhas de ônibus que atuam no município não se dispõem a servir o bairro, alegando prejuízos materiais. Enfim, parece-nos um problema de difícil solução. Acreditamos que, o transporte público é, imprescindível para a vitalidade econômica, a justiça social, a qualidade de vida e a eficiência das cidades modernas. Assim, faz-se necessário que as lideranças que vivem na comunidade, a associação dos Moradores, e os empresários da linha que serve o bairro, pressionem os órgãos municipais responsáveis pela mobilidade e trânsito da cidade, para que haja uma reavaliação da gestão de mobilidade urbana, no sentido de concebê-la na perspectiva da sustentabilidade e da inclusão social. Os resultados impactarão no desenvolvimento sócio-econômico e ambiental da cidade e do bairro, refletindo sobremaneira na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Entende-se que é neste momento em que está havendo uma discussão acerca da reorganização do Plano Diretor do Município, seja importante votar a atenção para a formulação de políticas públicas que visem, à melhoria do transporte coletivo que serve a comunidade do bairro do Mapiri e de outras partes da cidade que passam por esses mesmos problemas.

Fica claro, a partir da pesquisa, que as atividades de transporte coletivo e mobilidade, em todas as suas dimensões, compõem um setor que produz fortes impactos no meio ambiente, de forma direta pela emissão de poluentes ou pelo efeito dos congestionamentos, quanto de forma indireta, ao servir como elemento propulsor do desenvolvimento econômico e urbano.

Nessa perspectiva, conclui-se que, nos dias atuais o transporte coletivo no bairro do Mapiri é de suma importância para todos os usuários. Embora neste momento o cenário seja de muitas dificuldades, é possível traçar propostas de intervenções, visando a melhoria do transporte coletivo do bairro. A associação do bairro, junto com o empresariado de transporte coletivo do bairro. Como já foi dito, a associação do bairro, junto com o empresariado de transporte coletivo, devem buscar formas de proposição de melhorias no que tange a infraestrutura viária, tais como: pavimentação das ruas, construção de abrigos nas paradas, menor espaço entre uma parada e outra e sensibilização e mobilização da comunidade para o uso consciente do transporte coletivo e do espaço urbano de modo adequado e seguro.

O futuro deve pertencer ao transporte público de qualidade e acessível a todos. Para que isso aconteça, será necessária uma mudança da mentalidade e uma aceleração na realização de obras que privilegiem o uso do transporte coletivo, já que para os moradores do bairro do Mapiri, usuários do transporte coletivo, o uso de carros particulares seja secundário. Para o bem da população que depende desse tipo de transporte e das futuras gerações, é necessário que os programas do governo municipal, voltado para mobilidade e trânsito, sejam postos em prática.

Diante das condições observadas no bairro do Mapiri, considera-se necessário que as autoridades reavaliem a questão da mobilidade urbana na perspectiva da sustentabilidade e da inclusão social, entendendo que essas atitudes irão beneficiar o município como um todo, além de influir no desenvolvimento sócioeconômico e ambiental dos bairros, atentando sobremaneira à melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1.Fontes orais

Andrade, Maria. 66 anos, autônoma, moradora do bairro.

Cardoso, Carla. 20 anos, estudante, moradora do bairro.

Ferreira, Benedito. 73 anos, aposentado, morador do bairro.

Ferreira, Gonçalo. 71 anos – Presidente do Sindicato de Empresas de Transporte Coletivo de Santarém.

Junior, Anselmo. 24 anos, desempregado, cadeirante, morador do bairro.

Lima, Cely. 43 anos, vendedora, moradora do bairro.

Matos, Roberto da Silva. 34 anos, universitário, cego, morador do bairro.

Santos, Raimundo Celso dos. Vice-presidente do sindicato dos Rodoviários de Santarém.

2. Referências bibliográficas

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: Novos escritos sobre a cidade**. FFLCH. São Paulo, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato, **O espaço urbano. São Paulo**. Editora Ática S.A, 1989.

LEFEBVRE. Henry. **O direito a cidade**. Ed.Centauro, São Paulo, 2001.

SERPA, Angelo. **A Paissagem Periférica**. In: Eduardo Yázigi (Org.) Turismo e Paissagem.1 E. São Paulo: Contexto, 2002,p.161 – 179.

NETO, Tiago Oliveira, NOGUEIRA. Ricardo José Batista. **Geopolítica rodoviária da Amazônia. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro**. Porto Alegre: Ed. Letra 1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 229 – 240. ISBN 978 – 85 – 63800 -17 – 6

OLIVEIRA, Brissa M. GOMES, Sergio Castro. TOBIAS, Maisa Sales. CABRAL, Eugênia Rosa. OLIVEIRA, Felipe. DUARTE, Adalrilenio Lúcio. **Mobilidade urbana e desigualdade social: um estudo dos deslocamentos na cidade de Santarém – Pa.** AOS, Brazil, v.1,n2, ago/dez.2002, p. 79 – 91.

NUNES, Jefferson Mamede. **O Transporte Urbano no Plano Diretor de Tupaciguara:** Caracterização e proposta de Intervenção. Uberlândia, 2005.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2001.

FERRAZ, A.C.P; TORRES, I.G.E. **Transporte público urbano.** Editora Rima. São Carlos, 2001.

http://www.pmsg.rj.gov.br/urbanismo/plano_diretor.php

<http://g1.globo.com/pa/santarém-regi~so/noticia/2014/10/plano-fara-lebvtamento-para-licitação-de-linhas-de-onibus-em-santarem.html>).

<http://www.antp.org.br>),

G1.globo.com/Tvtapajós.

Fonte:VC - G1 Notícias.

Fonte:Guiamais.com.

G1.globo.com/Santarém.