

ISSN 2179-6890

ÔNIBUS COMO ALTERNATIVA DE TRANSPORTE URBANO NA CIDADE DE SANTA MARIA, RS: UMA ANÁLISE ESPACIAL¹

THE BUS AS AN ALTERNATIVE URBAN MEANS OF TRANSPORTATION IN THE CITY OF SANTA MARIA, RS: A SPATIAL ANALYSIS

José Cassanta Fiorin Junior² e Valdemar Valente³

RESUMO

Neste trabalho, objetivou-se analisar a utilização do ônibus como alternativa de transporte urbano na cidade de Santa Maria, RS, contemplando as várias funções do âmbito da Geografia Urbana e dos transportes. Em um primeiro momento, ocorreram pesquisas bibliográficas, que proporcionaram maior conhecimento a respeito dos transportes. Posteriormente, foram realizados questionamentos aos usuários, tabulação de dados, análise e interpretação das informações. Aplicou-se questionário a usuários dos transportes coletivos, abordando assuntos sociais, econômicos e espaciais. Buscou-se um maior conhecimento quanto à função dos transportes e como o planejamento urbano influencia na qualidade dos transportes e de vida da população local. Verificou-se uma diversidade de problemas ocasionados pela falta de planejamento da administração pública em resolvê-los, o que dificulta a mobilidade urbana. Os pesquisados também informaram que a passagem do transporte coletivo não condiz com a realidade socioeconômica da população de Santa Maria, além de que ela está desinformada sobre como ocorre a taxação da tarifa do transporte coletivo. A partir da pesquisa, constatou-se a importância do papel que os transportes coletivos desempenham no atual momento histórico, uma vez que intensificam o fluxo de mercadorias, informações e, principalmente, de pessoas. Além disso, percebeu-se que se deve dar mais atenção a essa atividade, importante e necessária a qualquer cidadão.

Palavras-chave: cidade, mobilidade urbana, transporte.

¹ Trabalho Final de Graduação - TFG.

² Acadêmico do Curso de Geografia - UNIFRA.

³ Orientador - UNIFRA.

ABSTRACT

This study aims to analyze the usage of the bus as an alternative urban means of transportation in the city of Santa Maria, contemplating the various functions of the scope of urban geography and transport. At first, there were literature researches, which provided greater knowledge on transportation. Next, a questionnaire was applied to the users. The answers were, then, analyzed and interpreted. The questionnaire addressed social, economic and spatial issues. It was sought a better understanding of the role of transport and how urban planning affects the quality of transportation and the living of local people. There was a variety of problems caused by the lack of government planning. Respondents also reported that the ticket does not reflect the economic reality of the population of Santa Maria. It was noticed the important role public transportation plays in the current historical moment, once it intensifies the flow of goods, information, and especially, people. Moreover, it was realized that it is important to pay more attention to this activity necessary to any citizen.

Keywords: *city, city mobility, transportation.*

INTRODUÇÃO

Na Antiguidade, a humanidade utilizava a sua força braçal para transportar mercadorias e se locomover. Posteriormente, ela adaptou-se às várias condições geográficas e domesticou animais para transporte de cargas e pessoas.

Com a expansão do espaço geográfico e o maior contato entre sociedades distintas, as caravanas passaram a desempenhar importante papel na comunicação e no transporte de pessoas e mercadorias, uma vez que contribuíram para uma economia unitária e integrada em atividades econômicas rudimentares das aldeias, praticamente fechadas em si mesmas.

Ao facilitar o deslocamento de pessoas e bens, os transportes introduziram um fator de importância capital na localização das atividades humanas, a evolução e o espaço dos grupos sociais. No entanto, a demanda por formas mais eficazes de locomoção coletiva é um fato que merece destaque em todas as classes sociais, pois nos dias atuais os cidadãos criam soluções individualistas que florescem no caos, fruto da ineficácia dos meios públicos de transporte.

Entre os motivos da falta de mobilidade urbana, estão a inadequação da oferta de serviços de transporte, o longo tempo de espera, a dificuldade de acesso às linhas e terminais e a falta de segurança. Quem tem uma ocupação, usa o transporte coletivo principalmente para trabalhar e estudar, com expressiva

diferença para as demais necessidades, como ir ao supermercado, consulta médica e lazer.

Com este trabalho, objetivou-se analisar o uso dos ônibus como transporte coletivo, a influência da urbanização e as condições socioeconômicas da população, com intuito de contribuir para estudos sobre a realidade dos transportes coletivos e da urbanização de Santa Maria, bem como para os estudos das ciências geográficas, no que se refere às questões sociais e locais. Além disso, contemplou-se uma das linhas de pesquisa do Curso de Geografia do Centro Universitário Franciscano sobre estudos temáticos da organização do espaço.

REVISÃO DE LITERATURA

A História nos mostra que o homem sempre se preocupou em encontrar maneiras de facilitar o transporte de pessoas e cargas sobre a superfície terrestre seja ele de tração animal, num primeiro momento, seja com motor a combustão, utilizado atualmente. A demanda por transportes cresceu conforme a necessidade de locomoção e isso ocorreu com a evolução das civilizações, culminando com o surgimento das cidades. George (1983, p. 171) afirma que “a cidade só se justifica e se caracteriza pelo lugar que seus habitantes ativos ocupam”.

Com o advento da Revolução Industrial no século XVIII, iniciou-se o processo de urbanização das cidades, no qual grande parcela da população rural deixou o campo para suprir a demanda de mão de obra nas fábricas implantadas, auxiliando no processo de produção. Dessa forma, houve uma transição de um padrão de vida econômico para outro, baseado na indústria, no comércio e nos serviços.

A urbanização da população mundial é um fenômeno recente. Explica Santos (1981, p. 8) que “os processos verificados nos países subdesenvolvidos foram superpostos no tempo, enquanto nos países desenvolvidos eles aparecem em momentos diferentes”. Entre 1800 e 1950, a população mundial multiplicou-se por 2,5 e a população urbana por 20. Isso mostra a importância que a urbanização desencadeou nos últimos dois séculos e, com ela, a necessidade dos transportes.

Essa urbanização caracterizada pelo crescimento anômalo da população nos países subdesenvolvidos fez com que as cidades fossem comparadas a um formigueiro em relação à aglomeração do homem contemporâneo. Atualmente, as áreas centrais e as praças não são mais meros locais de reunião dos cidadãos, mas vias principais de circulação. As ruas já não são apenas espaços para transeuntes, mas passagem de veículos. E, sob o solo da cidade, não corre apenas água para o abastecimento urbano, ou esgoto, mas transporte de passageiros. Seidenfus (1979, p. 103) coloca que “a cidade não é apenas o suporte do homem, ela, é em

si mesma, um organismo vivo, que arrasta uma história cristalizada num traçado urbano, herança de sucessivas gerações”.

Há uma relação direta entre a explosão urbana ocorrida nos séculos XIX e XX e a industrialização, pois as cidades cresceram de acordo com a nova função que receberam. Outro fator concomitante que auxiliou a urbanização anômala foi a transferência do contingente populacional da área rural com a mecanização do campo e liberação de mão de obra excedente. O desenvolvimento das indústrias ocasionou a intensificação do movimento geográfico de pessoas, matérias-primas, produtos manufaturados, provocando a implantação de novos sistemas de transportes, de crédito e a busca de novos mercados consumidores. As cidades acumulam atividades produtivas, de estoque e redistribuição, culturais, administrativas, transporte e trânsito. Santos (1996 a, p. 51) afirma:

As cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelos comércios especializados.

É importante ressaltar que a cidade não é apenas uma área para aglomerar pessoas ou existe em função dos contingentes populacionais que a habitam, trabalham, estudam e se divertem, mas é o centro de relações de pessoas do campo e de outras cidades, os quais se deslocam para adquirir bens expostos à comercialização e usar serviços que nela são fornecidos, favorecendo não somente o desenvolvimento local, mas que compreendem, dependendo da complexidade de sua rede de articulação, o espaço regional e até mesmo mundial. Souza (1996, p. 13) enfatiza que

No que diz respeito ao papel das cidades e da urbanização, os economistas e geógrafos ligados à ‘Ciência Regional’ recuperaram e reelaboraram uma convicção já presente nas teorias da modernização: a de que o meio urbano é potencialmente um suporte para a introdução e propagação de valores ‘modernos’, assim como a crescente urbanização é um indicador de desenvolvimento.

O papel dos transportes assume um caráter de suma importância, com a urbanização da cidade, o qual é manifestado em dois níveis. Um sob forma de maior ou menor instabilidade de moradia e a outro sob forma de migração diária da população ativa, sendo que o valor da tarifa é fator condicionante para o agravamento da situação da população pobre na disputa por uma vaga no mercado de trabalho e a geração de renda suplementar, compactuando com a necessidade de residir próximo ao trabalho e poder se locomover a pé, acentuando a separação geográfica na área urbana. Dessa forma, George (1983, p. 184) afirma que “não há cidade que não apresente o problema do mercado de consumo e da organização da distribuição. A cidade está na dependência total dos transportes e do circuito de distribuição”.

O transporte é um serviço vital para qualquer sociedade. Ele assegura o direito à comunicação, integra o espaço e as atividades, sendo essencial à economia e à qualidade de vida da população. Sua importância é tão grande que não podemos conceber o desenvolvimento do comércio e da própria economia local sem a sua participação. A qualquer nível que se analise a economia do mundo, os transportes representam o fator mais importante do ponto de vista funcional, segundo Seidenfus (1979, p. 19), ele “é a integração de todos os elementos da sociedade, tanto das pessoas como dos bens, em âmbitos geográficos mais amplos. O mundo de hoje é um mundo em movimento, no qual os transportes permitiram superar as barreiras do tempo e do espaço”.

O transporte, como várias outras funções, depende de infraestrutura adequada, com um tráfego compatível ao tipo de via e uso de solo local, havendo uma definição correta das áreas que serão utilizadas para tráfego intenso, bem como as vias a serem utilizadas pelo transporte público. Vasconcellos (2000, p. 17) argumenta que a disponibilidade de transporte é “analisada em relação à infraestrutura viária e à oferta de veículos de transporte. As condições das vias têm grande impacto nas condições do transporte e do trânsito, para viagens a pé e para meios motorizados”.

É de fundamental importância o empenho de toda a sociedade e do poder público no planejamento de três áreas principais para obtermos uma melhor qualidade de vida: a) planejamento urbano, com vistas a definir as condições de uso e ocupação do espaço; b) planejamento de transporte que definirá a infraestrutura necessária para garantir a circulação de pessoas e os sistemas de transporte que estarão submetidos ao poder público; c) planejamento da circulação que definirá como a infraestrutura viária poderá ser utilizada por pessoas e veículos.

O papel do ônibus como meio de transporte de massa caracteriza as cidades brasileiras com sérios problemas políticos, sociais e econômicos, os quais estão refletidos nos transportes e na qualidade de vida, condicionados pela queda na mobilidade e na acessibilidade aos centros urbanos, sendo acentuados por congestionamentos, degradação ambiental e número elevado de acidentes de trânsito. Vasconcellos (2000, p. 166) explica que “a poluição não é mais importante do que o outro grave problema ambiental ligado ao transporte, referente aos acidentes de trânsito”.

A poluição ambiental é um problema cada vez mais agravante, ocasionado principalmente pelo elevado número de veículos automotores e pelas más condições do trânsito, cuja consequência mais relevante é o seu impacto na saúde das pessoas. Além da poluição atmosférica, os acidentes de trânsito são fenômenos de classe, à medida que uma minoria tem acesso ao automóvel, pertence a estratos sociais específicos, prejudicando uma maioria que não pode adquiri-lo. A qualidade de vida na área urbana está também ligada aos acidentes de trânsito. Ela se traduz em melhores condições de transporte, segurança no trânsito e acessibilidade para realização das atividades necessárias a vida moderna. A Associação Nacional dos Transportes públicos (ANTP, 1997, p. 23) coloca que as condições atuais de transporte “são inadequadas para a maioria da população, pelo desconforto congestionamentos e acidentes, que deverão agravar-se, à medida que a urbanização prosseguir e a economia crescer”.

Os transportes, de forma geral, no decorrer do século XX, obtiveram grandes avanços, os quais não foram inseridos no contexto social, pois grande parte da população não obteve melhorias para o deslocamento. Os indivíduos mais afetados residem nas periferias e necessitam de transporte para se locomover e garantir o seu direito de ir e vir. Santos (1996b, p. 56) observa que “os transportes e as comunicações conheceram grandes avanços nos países subdesenvolvidos, os processos maiores são obtidos através do ônibus e do automóvel e os fluxos podem intensificar-se graças a sua maior flexibilidade”.

Nota-se a insuficiência dos investimentos para o transporte público. Apesar de alguns lugares receberem um tratamento diferenciado, como os centros urbanos que recebem obras paliativas, elas, porém, ainda não são eficazes para a demanda local, sendo agravadas pela incompatibilidade de custos, tarifas e receitas, deficiência nas administrações e operações. Além das dificuldades de se obter prioridade efetiva na circulação viária, havendo um descaso com a periferia. Para Vasconcellos (2000, p. 29), “as condições adversas enfrentadas pelos usuários de transporte público não são distribuídas igualmente. Como as linhas de transporte são mais densamente distribuídas nas áreas mais centrais, as regiões periféricas são menos servidas.

É de suma importância salientar que a função dos transportes é satisfazer as necessidades humanas no que diz respeito ao desejo de mobilidade e deslocamento, além de contribuir para a integração dos grupos sociais. Há a necessidade de mobilização urbana, pois hoje 82% da população brasileira habita nas cidades, sendo que a maioria depende do transporte público para se deslocar. Porém, para Veiga (2003, p. 56), ocorre equívoco nesse dado, pois no Estatuto da Cidade, regulamentado pela Constituição Federal de 1998, não define o que é cidade e afirma que é a “vigência de uma aberração que coloca o Brasil entre os países mais atrasados do mundo do ponto de vista territorial. Aqui, toda sede de município é cidade”.

Apesar de toda a controvérsia quanto à porcentagem da população urbana brasileira, é sabido que as condições atuais de transporte não são as de nível desejado, pois há o desconforto e a falta de planejamento do trânsito que geram engarrafamentos e acidentes. Dessa forma, é necessário realizar uma série de medidas para que esse quadro não fique mais conflituoso, sendo imprescindível a realização de estudos sérios voltados para essa questão.

METODOLOGIA

A pesquisa foi realizada de forma dedutiva, do tipo descritiva, exploratória e de cunho qualitativa, pois apresentou características próprias com questionamentos que reconhecem a subjetividade nas relações humanas. A diversidade e a complexidade dos fenômenos sociais requerem uma avaliação criteriosa que possa dar conta de descrever, compreender e interpretar essa realidade, tendo em vista a especificidade e o caráter coletivo de ser humano, atendendo a linha de pesquisa Organização do Espaço Geográfico.

Foi realizada leitura de livros sobre a urbanização e os transportes, para embasamento teórico e posterior elaboração e aplicação de questionários para parcela da população urbana utilitária dos transportes.

Os questionários foram aplicados para duzentos e dez usuários dos transportes coletivos e seu conteúdo abrangeu dezesseis questões sobre assuntos sociais, econômicos e espaciais. Os participantes da pesquisa foram escolhidos aleatoriamente na região central da cidade, nos locais de embarque e desembarque da Avenida Rio Branco, Rua do Acampamento, Rua Pinheiro Machado, Rua Professor Braga, Rua José Bonifácio, Rua General Neto, Rua Riachuelo, Rua André Marques e Rua Vale Machado, pois a população pesquisada mora na periferia e converge para o centro a trabalho, escola, atendimento médico, lazer, compras e demais atividades sociais.

Os instrumentos de pesquisa aplicados à população compuseram categorias que referiram questões quanto à paisagem percebida no itinerário realizado pelos ônibus, ou seja, a organização espacial da cidade de Santa Maria, local de moradia dos usuários; a problemas que consideram como ambientais; aos fatores que geram polêmicas em torno do valor da passagem; ao grau de instrução dos usuários e renda familiar. Incluiu-se, também, parecer dos usuários quanto à qualidade do transporte coletivo relativo à higiene, pontualidade, condições das vias de circulação e dos locais de embarque e desembarque, bem como alternativas a serem melhoradas e implantadas para se obter um transporte de melhor qualidade. Foram realizadas tabulação dos dados, análise e construção de um texto final em que foi confrontado com a realidade observada e com as obras de autores selecionados para a revisão bibliográfica.

ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O desenvolvimento urbano e dos transportes ocorre com ampla relação entre os fatores econômicos, sociais, políticos e culturais, assim como em função das ações adotadas pelo Estado, setor privado e pela sociedade, que determinam a cada cidade uma história individual ligada às características específicas de uma determinada sociedade e em determinado tempo.

A oferta de transporte público está sempre sujeita a alguma forma de regulamentação, mesmo quando a operação é de responsabilidade privada, como ocorre na cidade de Santa Maria. No caso das metrópoles brasileiras e dos países capitalistas de modo geral, ocorre oferta mista entre a pública e a privada. Em Santa Maria, o transporte é coletivo, pois é ofertado por empresas privadas de pequeno e médio porte, em rotas fixas e com tarifa predeterminada e fixada pela prefeitura municipal.

Um dos atributos para um bom sistema de transporte público é a sua qualidade, a qual se refere à densidade de passageiros no interior dos veículos e à possibilidade de viajar sentado, com ambiente limpo, em bom estado de conservação, pontualidade e confiabilidade.

Parcela considerável dos usuários do transporte coletivo de Santa Maria informou que a qualidade do transporte apresenta-se entre bom (45,71%) regular (42,86%), com relação à forma como ocorreu a expansão urbana da cidade de Santa Maria, ao tipo e estado de conservação dos veículos utilizados, ao excesso de lotação nos horários de pique, à falta de confiabilidade devido à ausência de padrão de atendimento entre as empresas prestadoras do serviço e à falta de divulgação e atrasos nos horários. As condições diferenciadas enfrentadas pelos

usuários corroboram para uma distribuição desigual do transporte público, como as indefinições das áreas habitacionais criam uma necessidade de transporte entre o local da moradia, lazer, trabalho e educação.

A característica das linhas de ônibus de Santa Maria é estar densamente distribuída na área central, na qual as áreas periféricas são as menos servidas. Observou-se, também, que a qualidade dos transporte está diretamente ligada à sua acessibilidade, no que tange à facilidade dos usuários atingirem seus destinos desejados, seja pela natureza ou número de vezes que deseja fazê-lo. A falta do transporte público de qualidade estimula o uso do transporte clandestino, existente em pequena escala em Santa Maria, e o uso do transporte individual, favorecendo o aumento dos problemas de trânsito e da poluição. Com o aumento do tráfego, o transporte público se torna mais lento e menos confiável.

Além disso, os pontos de parada integram a qualidade dos transportes, pois refletem a imagem do serviço ofertado, exigem construções resistentes e funcionais e, ao mesmo tempo, precisam apresentar uma estética que dê identidade à rede de transporte. Para a população, essas estruturas foram consideradas de péssima qualidade, sendo que esses pontos não desempenham sua função em abrigar e informar o usuário ora pela precariedade das construções, ora por sua inexistência. Outro fator relevante refere-se às condições das vias de circulação, o que também influencia nas condições do transporte.

A via urbana apresenta várias utilizações, sendo o espaço por onde circulam pessoas a pé ou com veículos e servem também para distribuição de energia, esgoto, água potável, entre outros. A eficiência das vias é proporcional à segurança que ela propicia aos motoristas e pedestres.

Os dados analisados revelaram que apenas 5,71% da população entrevistada na cidade de Santa Maria considera as condições das vias de circulação como boa, 42,86% como péssima e 51,43% como regular. A maior parte das vias se encontra com problemas de pavimento, como buracos e falta de pavimento, caracterizados pelas ruas de chão batido que apresentam péssimas condições, tanto em dias ensolarados como em dias chuvosos. Além de que as áreas periféricas são especialmente carentes de infraestrutura, permitindo que ruas e vielas sem pavimentação assumam a função de vias de tráfego.

É evidente a falta de planejamento urbano, que restringe a circulação de pessoas e veículos, refletido nos resultados obtidos por uma parcela da população usuária dos transportes. Medida essa, anteriormente citada, se realizada, favoreceria a melhoria da qualidade de vida, a eficiência da prestação de serviços da cidade e a preservação ambiental.

A maior necessidade do uso dos transportes coletivos é de deslocamento para o trabalho, conforme 39,40% dos entrevistados, e, para a escola, conforme

33,33% deles. As outras finalidades dos deslocamentos, apresentadas pelos usuários entrevistados, representaram, principalmente, a busca por questões de saúde a consultórios médicos e postos de saúde.

A passagem do transporte coletivo não condiz com a realidade socioeconômica da população para 48,57% dos pesquisados, evidenciando, mais uma vez, o baixo poder aquisitivo dos usuários, aliado ao baixo grau de instrução. Uma outra parcela de 23,81% informou que utiliza o transporte realizado por ônibus por não ter outra opção como, por exemplo, o trem ou metrô. Para 19,05% dos usuários, há a necessidade de a tarifa ser mais barata por causa do pouco tempo de permanência nos veículos e da distância percorrida. No caso de Santa Maria, a existência do vale-transporte e da passagem estudantil amenizam o problema. Entretanto, está limitado aos trabalhadores do mercado formal nos seus deslocamentos a trabalho, e aos estudantes que se deslocam para suas escolas e universidades.

Quando questionado sobre o que determina o valor da passagem, 56% dos usuários responderam que não o sabiam, demonstrando grande desconhecimento de como é calculado o valor das tarifas. Os outros 44% afirmaram ter conhecimento sobre o que influencia no valor da tarifa, mas para a maioria dos entrevistados, 42,86%, o valor do óleo diesel é o grande responsável pelo preço das passagens, seguido da manutenção da frota, 37,14%, das gratuidades, 34,29% e do passe livre, 28,71%.

Entretanto, todas as referências apresentadas fazem parte do valor, no qual a manutenção da frota também é inclusa, pois há desgaste dos pneus, reposição de peças e chapeamento, além do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK). Esse índice juntamente ao custo quilométrico, que configura a demanda do sistema, custo dos insumos e índices de consumo e desempenho, determinaram o valor da tarifa única.

De maneira geral, o sistema viário central da cidade é composto por vias antigas, de dimensões restritas que não comportam o fluxo de veículos e pedestres. A importância do projeto das vias de circulação está diretamente ligada à segurança do trânsito, à compatibilidade do uso da área e das suas manutenções futuras. Percebeu-se que os usuários sentem a necessidade de uma revitalização da área central e de planejamento voltado para a melhoria da circulação dos pedestres e dos transportes coletivos.

A maioria dos usuários, 48,57%, colocou a necessidade de tornar a área central exclusiva para circulação de pedestres e do transporte coletivo, demonstrando que o sistema de transporte afeta a todos e deve ser encarado

como um sistema dinâmico, sendo constantemente aperfeiçoado, levando em consideração a opinião de todos os interessados. É importante ressaltar que o poder público deve ter como uma de suas metas a preocupação em privilegiar o transporte coletivo, pois é o que atende maior número de pessoas e abrange um número significativo de utilitários de baixa renda.

Para 60,96% dos usuários, é considerada como péssima a situação que se encontra o transporte nos domingos de passe livre. Momento em que esse procedimento, colocado como um benefício para a população, acabou sendo mais um fator preponderante para o encarecimento do custo do transporte, que reflete diretamente nos valores das tarifas diárias do usuário. Apesar de a maioria dos usuários considerar péssimo o passe livre, 8,57% deles opinaram sobre a necessidade de haver uma alternativa. A sugerida pelos questionados seria a redução no valor das passagens aos domingos, de forma a contemplar os usuários, beneficiando igualmente a todos, o que é pertinente.

Na gratuidade, as opiniões divergem com as do passe livre, pois é benefício que garante o deslocamento de pessoas portadoras de necessidades especiais e dos idosos acima de sessenta e cinco anos. A opinião dos usuários sobre a gratuidade se destaca pelo alto índice de aceitação, pois cerca de 57,62% consideram como bom e 16,67% como excelente. Nesse caso, os usuários informaram a possibilidade de envelhecer ou de poder adquirir alguma necessidade especial. Percebeu-se que os portadores de necessidades especiais não encontram meios públicos adequados para se locomover, pois há apenas um veículo apropriado em toda frota de transporte público de Santa Maria. Os usuários que consideraram como péssima a gratuidade (10,95%) referiram-se ao fator de o benefício influenciar no preço da tarifa e de eles possuírem lugares reservados, o que é considerado injusto por quem paga a passagem e não pode ocupar os assentos dos ônibus nos deslocamentos. Nesse aspecto, considera-se a questão cultural que condicionou as respostas desses usuários. Para 11,90% deles, há alternativas como fiscalização mais rígida, limitação de uso por idosos e portadores de necessidades especiais e um benefício exclusivo para os usuários de baixa renda.

No que se refere aos problemas ambientais causados pelo transporte público, observou-se que esse meio de locomoção polui o ambiente por meio da queima de combustíveis fósseis, ou seja, emissão de gases resultantes da combustão, e, também, por meio do nível de ruído e dos acidentes de trânsito. Os acidentes de trânsito, por sua vez, são problemas que requerem um esforço da população para a sua superação, de forma a condicionar um trânsito mais

seguro. Não convém ligá-lo como uma fatalidade ou o preço a ser pago pelo progresso, mas indiscutivelmente a necessidade de encará-lo como problema coletivo, resultado da ocupação do espaço representado pelas vias públicas. Pôde-se observar que a população consultada tem dúvidas quanto à interpretação dos problemas ambientais oriundos do transporte coletivo. Observou-se que 92,38% do público pesquisado considerou como problema ambiental a emissão de gases resultantes da combustão do combustível, 57,14% o nível de ruídos e 42,86% os acidentes de trânsito.

A emissão de gases se sobressai devido às questões como efeito estufa, aquecimento global, chuva ácida e a camada de ozônio, sendo a emissão de CO (monóxido de carbono) o principal causador dos problemas ambientais e dos males da saúde. O ruído ou poluição sonora foi outro grave problema ambiental, pois está diretamente ligado à questão da qualidade do transporte, pois o barulho gera desconforto auditivo e irritabilidade, aumentando a fadiga dos passageiros. Os acidentes de trânsito afetam o cotidiano das pessoas, sendo resultado de um número elevado de veículos com más condições de trafegabilidade, demanda maior que a capacidade das vias, risco à saúde e de morte para os pedestres, usuários do transporte coletivo e ocupante, de outros veículos.

No que se refere à paisagem percebida nos deslocamentos dos usuários, foi possível encontrar características marcantes na população da cidade de Santa Maria. Primeiramente, quanto à questão industrial, a qual foi a menos percebida pela população questionada, sendo um dado que comprova o contexto atual de que a cidade é pouco industrializada. Há apenas indústrias de transformação, caracterizadas pelo setor da construção civil e indústrias de beneficiamento. Quanto ao planejamento de ruas e bairros, traços marcantes da cidade, há a falta de pavimento na maioria das ruas e calçamento das áreas compreendidas pelos bairros mais pobres, casas inacabadas e invasões de áreas sob jurisdição do poder público, terrenos baldios espalhados por diferentes locais ora centrais, ora periféricos. Devido à falta de planejamento, nas vias há a concorrência por sua utilização por veículos leves e pesados, resultando no agravamento da poluição, ocorrência de acidentes e aumento dos transtornos a população em geral. Referente às instituições educacionais, os usuários consultados enfatizaram o grande número de escolas incluídas nos itinerários realizados pelos ônibus. Esse é mais um fator de atração populacional para a cidade de Santa Maria que exige a utilização dos transportes coletivos, além da utilização para os deslocamentos a trabalho, como já mencionado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas enfrentados com os meios de transporte da população não são fatos exclusivos das grandes cidades brasileiras, mas também se fazem presentes em cidades de porte médio, como é o caso de Santa Maria, RS.

Os usuários do transporte coletivo enfrentam vários problemas relacionados à sua qualidade e à falta de planejamento para o setor. Ocorrem problemas de superlotação em horários de pico, os locais de embarque e desembarque não desempenham a função para a qual são destinados, como oferecer segurança, conforto e informação. Parte da frota utilizada é constituída por veículos com condições precárias de uso, não há oferta de um serviço padronizado pelas empresas que oferecem a atividade e a principal característica desse transportes é a ligação entre as áreas periféricas e a área central.

O valor da passagem é um tema que gera polêmica, pois, segundo os usuários, ele não condiz com a realidade socioeconômica da população. Seu custo é amenizado com o uso do vale-transporte pelos trabalhadores do mercado formal e pela passagem estudantil dos estudantes, ficando limitado a essas categorias. Ocorrem problemas, também, quanto às medidas tomadas pelo poder municipal, no que se refere a políticas sociais de cunho eleitoral. A questão do passe livre que, num primeiro momento, assegura o direito à acessibilidade às pessoas de baixa renda, traz uma série de transtornos aos usuários diários, nos quais é nítida a insatisfação de quem realmente necessita do transporte e que clama por alternativas que venham a contemplar a todos de forma igualitária e não se torne um custo a mais na tarifa, como ocorre atualmente.

A questão ambiental é preocupação da maior parte dos usuários quanto à emissão de gases na atmosfera. Contudo, há também a parcela da população que considera os ruídos e os acidentes de trânsito como problemas ambientais que, além de provocarem problemas de saúde, geram irritabilidade e insegurança.

A percepção da paisagem demonstra que Santa Maria é uma cidade de poucas indústrias, apresenta várias instituições educacionais ao longo das vias percorridas pelos ônibus. Não existe planejamento nem um plano diretor para a cidade organizar o crescimento urbano, deficiência de vias de circulação que comprometem a trafegabilidade e a segurança de pedestres, motoristas e usuários do transporte coletivo.

Observa-se que é necessário diferenciar o transporte coletivo de transporte público. O transporte coletivo caracteriza-se por estar condicionado

pelo lucro, ou seja, um serviço que deve ser fornecido de acordo com as regras de mercado, no qual somente aqueles que podem pagar pelo serviço serão atendidos.

Atualmente, o papel dos transportes é de grande importância, pois colabora para o aumento do fluxo de pessoas, de atividades e funções inseridas no meio social, ocasionando uma mudança na organização do espaço. Somente através do investimento na melhoria da qualidade e incentivo ao uso dos transportes coletivos que, aliado às especificidades de Santa Maria, trará a garantia de um maior desenvolvimento econômico e social, o que dependerá do apoio de todos setores, seja público ou privado, e espera-se, com esta pesquisa, contribuir para a gênese dessas transformações.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Transporte humano** – cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1983.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. **A urbanização brasileira**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996a.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1996b.

SEIDENFUS, Hellmuth St. **Os transportes**. Rio de Janeiro: Salvat Editora do Brasil S.A., 1979.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. **Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual**. São Paulo: Editora Ática, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VEIGA, José Eli da. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula**. 2. ed. Campinas: Autores Associados, 2003.