

O TRANSPORTE PÚBLICO EM CATALÃO

Gilliard Pedro Marques ¹

Odelfa Rosa ²

RESUMO

A falta de planejamento e interesse dos administradores e gestores públicos na resolução de problemas relacionados ao trânsito nas cidades e, concomitantemente, ao transporte público têm se tornado um imenso obstáculo para a qualidade de vida, para a cidadania e para o direito e a justiça social de milhares de brasileiros. Diante disso, o objetivo deste trabalho foi discorrer sobre o papel do transporte público urbano por ônibus nas cidades, bem como discutir algumas ideias, ações e experiências que visem a melhoria do serviço prestado na cidade de Catalão (GO). Neste entender e para melhor elucidar a temática, a metodologia adotada na pesquisa perpassou por dois momentos de investigação. O primeiro constatou a pesquisa teórica, a qual envolveu a revisão bibliográfica de livros, artigos, trabalhos de conclusão de curso e *sites*, que abordam o transporte público urbano por ônibus e o planejamento urbano. Dentre essas referências, destacamos: Duarte (2007), Souza (2011) e Maricato (2011). No segundo momento, a pesquisa de campo, percorremos algumas regiões da cidade de Catalão (GO), principalmente na parte central, local em que a situação do trânsito é extremamente conturbada. Essa etapa teve como objetivos básicos fotografar e fazer gravações de vídeo do trânsito catalano, especificamente, da parte física de modo a contribuir com as nossas análises. Das discussões realizadas, ficou evidente que o transporte público urbano por ônibus de qualidade é uma alternativa viável e essencial porque articula diversos usos e funções do espaço urbano e, ainda, traz consigo a mensagem de que a cidade é um espaço de todos, de uso coletivo das cidades.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte público; Cidade; Planejamento; Direito social.

THE URBAN PUBLIC TRANSPORT IN CATALÃO (GO)

ABSTRACT

The lack of planning and interest of managers and public administrators in solving problems related to traffic in cities and, concomitantly, to the public transport have become an immense obstacle to the quality of life for citizens and to the proper law and social justice of thousands of Brazilians. In view of that, this study discuss the role of urban public transport via bus in the cities, as well as discussing some ideas, actions and experiences that aimed at improving the service in Catalão (GO). According to this and to better elucidate the theme; the methodology adopted in the research went through two stages of investigation. The first is the theoretical research, which involved a literature review of books, articles, works of course conclusion and websites that discuss the urban public

¹ Geógrafo, Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão. gilliardfc21@gmail.com.

² Geógrafa, professora na Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão. rosaodelfa@gmail.com.

transport via bus and the urban planning. Among these references, we emphasize Duarte (2007), Souza (2011) and Maricato. (2011). In a second moment, the field research, we have come some regions of Catalão (GO), mainly in the downtown area, place where the traffic situation is extremely troubled. The basic objectives of this stage are shoot and make video recordings of traffic of Catalão (GO), specifically, the physical part in order to contribute with our analysis. Of the discussions, it became clear that high-quality urban public transport via bus is viable and essential alternative because it articulates various uses and functions of urban space and carries the message that the city is a space for everyone, for collective use of cities.

KEYWORDS: Public transport; City; Planning; Social right.

EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN CATALÃO (GO)

RESUMEN

La falta de planificación y de interés de los gestores y administradores públicos en la solución de problemas relacionados con el tráfico en las ciudades y, concomitantemente, con el transporte público se han convertido en un gran obstáculo para la calidad de vida de los ciudadanos, para la ciudadanía y para el derecho y justicia social de miles de brasileños. Frente a esto, este estudio tiene como objetivo analizar el papel del transporte público urbano por autobús en las ciudades, así como discutir algunas ideas, acciones y experiencias encaminadas a mejorar el servicio en la ciudad de Catalão (GO). En este entendimiento y para aclarar aún más el tema, la metodología adoptada en la investigación pasó por dos etapas. La primera fue la investigación teórica, que involucró a revisión bibliográfica de libros, artículos, trabajos de conclusión de curso y sitios que abordan el transporte público urbano por autobús y la planificación urbana. Entre estas referencias incluyen: Duarte (2007), Souza (2011) y Maricato (2011).. En la segunda etapa, la investigación de campo, hemos llegado algunas regiones de la ciudad de Catalão (GO), principalmente en el centro, el lugar donde la situación del tráfico es extremadamente problemática. Los objetivos básicos de esta etapa fueran fotografiar y hacer grabaciones de vídeo del tráfico de Catalão (GO), específicamente de la parte física a fin de contribuir con nuestro análisis. De los debates, se hizo evidente que la calidad urbana del transporte público por autobús es una alternativa viable y esencial porque articula diversos usos y funciones del espacio urbano y, también, lleva el mensaje de que la ciudad es un espacio para todos, de uso colectivo de los ciudadanos.

PALABRAS CLAVE: Transporte público; Ciudad; Planificación; Derecho social.

1 INTRODUÇÃO

O transporte público se apresenta na vida de milhares de brasileiros como algo extremamente importante e central. E a partir de junho de 2013, o seu debate ainda ganhou uma maior tenacidade e destaque, visto que a própria mídia nacional que até então vinha ignorado fortemente tal discussão e pauta há décadas da

população, passou a abordá-la com maior efetividade mediante as pressões das multidões que foram as ruas em diversas cidades do País.

Então, é pela compreensão do transporte público enquanto um direito social dos cidadãos usufruírem das cidades em suas diversas dimensões (lazer, trabalho, socialização, entre outros), que elencamos como objetivo deste artigo, discorrer sobre o papel do transporte público urbano feito por ônibus nas cidades, bem como discutir algumas ideias, ações, experiências que visem à melhoria do serviço prestado na cidade de Catalão-GO.

Neste entender e para melhor elucidar a temática, a metodologia adotada na pesquisa perpassou dois momentos de investigação. O primeiro consistiu em uma pesquisa teórica, envolveu revisão bibliográfica de livros, artigos, trabalhos de conclusão de curso e sites, que fazem uma abordagem do transporte público urbano feito por ônibus, bem como do planejamento urbano. Dentre essas referências destacamos: Duarte (2007), Souza (2011), Maricato (2011), entre outros.

O segundo momento foi à pesquisa de campo, etapa em que percorremos algumas regiões da cidade de Catalão-GO, principalmente na parte central, local que a situação do trânsito é extremamente conturbada. Esta etapa teve como objetivo básico o contato com objeto da pesquisa, no sentido de compreender melhor a realidade da pesquisa. Somado a este objetivo, esta etapa teve intuito também de fotografar e fazer gravações do trânsito catalano, mais especificamente da parte física (ruas, estacionamentos, calçadas, ônibus, pontos de espera de ônibus, entre outros) para contribuir com as nossas análises.

Das discussões realizadas, ficou evidente que o transporte público urbano por ônibus de qualidade é uma alternativa viável e essencial porque articula diversos usos e funções do espaço urbano e, ainda, traz consigo a mensagem de que a cidade é um espaço de todos, de uso coletivo das cidades. E no caso de Catalão, ficou claro que é possível e preciso buscar melhorias no transporte público urbano, porém, numa visão e articulação mais ampla do planejamento e da gestão participativa na cidade.



2 DESENVOLVIMENTO

O transporte público é um serviço indispensável nas cidades atuais e tem sido um direito central na pauta da população brasileira, pois ele é extremamente importante para as populações urbanas, sendo considerado hoje um meio, mecanismo dos cidadãos garantirem e acessarem todos os seus outros direitos básicos. Duarte (2007) esclarece a sua importância nas cidades:

O usufruto da cidade depende do ir-e-vir, ou seja, de ações cotidianas: ir à escola ou ao trabalho; frequentar atividades especiais, como usar um posto de saúde ou consultar um médico; fazer o uso de equipamento de lazer ou outras atividades sociais. O fato é que todas dependem de boas condições de locomoção nas cidades (DUARTE, 2007, p. 140).

Desta forma, para muitos cidadãos urbanos, é o transporte público que irá garantir e tornar possível o seu acesso aos serviços públicos, a equipamentos urbanos e ao mercado de trabalho, ou seja, envolve toda uma prática espacial dos sujeitos na cidade.

Mas, a melhoria do transporte público urbano hoje impõe pensar na melhoria da própria cidade, tornando-a mais acessível e democrática aos cidadãos. E estas fórmulas prontas orientadas ao paradigma do automóvel não garante e nem irá garantir a solução do direito de se deslocar nas cidades, como se tem tentado fazer-nos acreditar.

Parafraseando Maricato (2011) a solução hoje da mobilidade nas cidades é muito mais política do que técnica. E no Brasil não faltam planos e leis, como a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto das Cidades de 2001 que fornecem ao poder público diversos instrumentos que permitam e orientam a prioridade ao transporte público coletivo. O que falta é aplicar, sair do mero discurso. E isto, não somente em relação ao transporte público, mas inclusive ao planejamento e à gestão urbana. Pois para falar de mobilidade, trânsito, transporte público seja lá qual for, temos que estar atento da sua dialética com o uso e ocupação do solo, com o

zoneamento, com as regras de parcelamento da reforma urbana, enfim, a tudo que envolve a problemática atual do mundo urbano.

E é a partir desta compreensão da temática, ou seja, de que o transporte público deve ser pensado sempre conjuntamente com os outros modais que partiremos para a discussão específica do transporte público urbano por ônibus em Catalão-GO, bem como discutiremos algumas ideias, ações e experiências que visem à melhoria do serviço prestado na cidade supracitada.

O Município de Catalão (GO) localiza-se no sudeste goiano e, possui uma área correspondente a 3778 km². Segundo o último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2010, a população de Catalão (GO) era de 86.647 habitantes. Porém, estima-se que atualmente o Município de Catalão (GO) tenha em torno de 96.836 habitantes (IBGE, 2014).

Apesar de todo crescimento populacional e econômico apresentado nos últimos anos em Catalão (GO), não houve, por parte dos gestores e administradores públicos, entre outros atores da esfera privada, os mesmos compromissos com o planejamento da cidade, bem como com um conjunto de políticas públicas direcionadas à melhoria da qualidade da vida dos catalanos de forma efetiva.

O transporte público tem sido um direito social pouco priorizado pelos gestores e administradores da cidade. As várias reclamações do serviço prestado, como ônibus considerados velhos, sem condições de rodagem, superlotados, sujos, tarifa muito cara, a falta de cobertura de toda a área urbana da cidade de Catalão, e de sensibilidade dos funcionários da empresa com deficientes e idosos etc., mostram que o transporte público catalano tem sido fortemente criticado pelos usuários e movimentos sociais da cidade. É verdade que o tema é amplo, complexo e não será possível abarcar todos os problemas elencados acima, razão pela qual selecionaremos alguns nesta pesquisa.

Assim, para a melhoria do transporte público urbano por ônibus de Catalão-GO, foram levantadas as seguintes propostas: expandir a cobertura das linhas de ônibus para atender aos bairros da cidade que não contam com este serviço público,

bem como ampliar a frota em horário de pico nas áreas de maior demanda deste serviço, como no caso da linha do Ipanema. Silva *et al.* (2013) propõe que:

É preciso combinar vários meios com inteligência e flexibilidade. Em alguns horários ao longo do dia, ônibus circulam quase vazios para alguns setores e bairros. Depois de estudos realizados quanto ao fluxo e ao movimento, vans e ou microônibus poderiam ser introduzidos para complementar o transporte em horário de picos em que ônibus viajam lotados como entre 17:00 horas e 19:00 horas. Mas, em horário de baixo fluxo, como entre 14 e 17 horas, alguns ônibus poderiam deixar de circular e ser substituídos por vans. (SILVA *et al.*, 2013, não paginado).

Como apontado acima, é muito importante a expansão das linhas de ônibus, e, para isto lógico, basear-se em estudos da demanda, para então planejar o transporte público. Sabe-se que o automóvel é muito atrativo em vários sentidos (culturais, econômicos) e se o cidadão não tem em seu bairro um transporte público de qualidade, aí ele fica irresistível, isto é, como a única alternativa de se deslocar pela cidade. Pelo tamanho territorial e da população da cidade de Catalão, considera-se o número de linhas de ônibus oferecidas (8 linhas intraurbanas) ainda limitada.

Juntamente com a expansão da frota de ônibus, não pode se esquecer que eles precisam ser confortáveis, limpos, seguros, climatizados e menos poluentes para que se ofereça um bom serviço aos usuários. Segundo estudo da Via Assessoria e Consultoria Empresarial Ltda. (2013), deveriam ser realizadas por parte da fiscalização de transporte da Prefeitura Municipal, vistorias anuais, no mínimo, das condições de conservação dos veículos de transporte coletivo e a estipulação de uma idade máxima admissível de 10 anos de uso para os ônibus que operam o sistema.

Além destes elementos que contribuem com a melhoria no transporte público urbano por ônibus em Catalão-GO, devemos lembrar que as vias pelas quais circulam os ônibus precisam estar conservadas para evitar acidentes, assim como para a comodidade interna dos passageiros, porém, na prática isto nem sempre é cumprido pelos gestores públicos. Também é necessário evitar fazer a cobrança no



ônibus, diminuindo perda de tempo e de as pessoas se machucarem, pois, nem sempre os motoristas esperam os passageiros de acomodarem.

Outro problema é o próprio desenho urbano de Catalão que não favorece a conexão direta e rápida de um extremo da cidade a outro. Neste entender, o estudo realizado pela Via Assessoria e Consultoria Empresarial Ltda. em 2013 propôs:

Revisão dos itinerários de todas as linhas existentes tendo como foco redefinir as linhas em trajetos mais diretos e curtos, de forma a resultar em tempos de viagem e intervalos menores. Em algumas linhas será necessário o desmembramento em duas e ou eliminação em algumas vias (VIA ASSESSORIA E CONSULTORIA, 2013, p. 23).

Apesar de este estudo não ter abordado, acredita-se que, para a melhoria do fluxo e mobilidade na cidade de Catalão, seria necessário realizar algumas desapropriações, com o objetivo de fazer a conexão de vias estruturais de uma ponta a outra da área urbana. Isto deveria ter sido feito há muito tempo, porém, não se deram importância e o fluxo urbano foi ainda somente agravando-se, e o pior, mais construções estão sendo feitas e irão interceptar e bloquear vias que poderiam aliviar o fluxo. O município deveria fazer estas desapropriações antes que mesmo acontecesse com outras vias e, lógico, pagar indenizações justas aos desapropriados.

Os avanços do transporte público urbano por ônibus de Curitiba (PR) perpassou pela criação dos eixos estruturais (pistas exclusivas) como prioridade para a circulação dos ônibus, pagar antes de entrar no ônibus e embarcar no mesmo nível. Assim, em médio prazo e após estudos aprofundados, com uma equipe profissional qualificada e ampla participação da população, isto poderia ser repensado para Catalão. Temos que priorizar o transporte público e considerar as suas vantagens para além do aspecto econômico intencional dos gestores.

Em Catalão, outro problema refere-se ao excesso de pontos de parada com abrigo. No estudo da Via Assessoria e Consultoria Ltda. (2013), ao longo das linhas de ônibus de Catalão, foram confirmados pontos de parada a 150 m de distância um ao outro. Para exemplificar, o estudo verificou que a linha do Ipanema teve um

percurso de ida e volta de 14,4 km e apresentou 40 pontos de paradas, com uma distância média de 334m de um ponto ao outro. Assim, é necessária a “eliminação do excesso de pontos de parada, com a definição de critérios e padrões de localização de pontos de parada e distância mínimas entre pontos, com fiscalização rígida da Prefeitura Municipal.” (VIA ASSESSORIA E CONSULTORIA, 2013, p. 23).

Isto é necessário para contribuir para que o sistema de transporte público por ônibus fique ainda mais ágil, isto é, e que as viagens não sejam tão demoradas e pouco atraentes aos usuários. Ainda em relação aos pontos de parada de ônibus, ou melhor, aos abrigos das paradas, é sabido que na parte central da cidade são mais presentes e possuem as melhores condições, enquanto que, nos bairros periféricos, os mesmos são geralmente velhos e inclusive em diversos casos nem existe abrigo, mas apenas uma placa com a palavra coletivo ou mesmo uma faixa pintada nos postes de energia. Então é necessário construir estes abrigos por todos os bairros onde passa os ônibus do transporte público. A seguir, temos um abrigo de parada de ônibus localizado na parte central da cidade de Catalão:

FIGURA 1: Abrigo de parada de ônibus na Av. José Marcelino



Fonte: MARQUES, G. P. 2014

Considera-se importante a lixeira no ponto de parada, porém, mesmo tendo a cobertura, tal ponto de parada não está acessível. Além disso, observa-se que o design dos abrigos existentes não permite que pessoas com mobilidade reduzida

(por exemplo, os cadeirantes) possam se proteger das intempéries climáticas. Nesse sentido, segundo as normas apresentadas pelo Plano de Mobilidade Urbana, estes abrigos devem ter os assentos fixos, bem como uma área reservada de 0,80m X 1,20m para pessoas usuárias de cadeiras de rodas.

De modo geral os abrigos são inacessíveis e deixam muito a desejar aos usuários, uma vez que deveriam ter mapas da cidade que representassem as áreas que o serviço recobre como também quadros de horários e painéis informativos com todas as linhas de ônibus. Mas isto com letras grandes e em braile para as pessoas que possuem deficiência visual ou dificuldades para enxergar.

Mediante o exposto, é importante destacar outra problemática na parte central da cidade de Catalão, mais especificamente na congestionada Avenida 20 de Agosto. Esta é uma das principais avenidas do comércio e serviço de Catalão, onde se localizam as principais lojas. O estacionamento nesta avenida é permitido nos dois lados, porém, a oferta de vagas não atende ao número de automóveis. É interessante ressaltar que as motos foram proibidas de estacionarem nesta avenida, sendo que a elas é somente permitido o estacionamento nas vias paralelas. Tal fato não solucionou o problema de estacionamento na Avenida, pois, nas vagas onde estacionavam várias motos agora estacionam um carro e, pior, com menos de dois passageiros.

Na verdade, as avenidas de Catalão estão lotadas, a cidade não suporta mais o número de automóveis motorizados particulares em suas vias e a situação tem se agravado. Segundo o IBGE (2014), os veículos não param de aumentar em Catalão, sendo que, em 2001, tinha-se na cidade 20.142 unidades, já em 2013, este número saltou para 65.663 unidades. Considerando somente carros e motos no ano de 2014, são respectivamente 30.649 carros e 14.451 motos.

Este aumento de automóveis motorizados particulares tem contribuído para a realidade caótica da mobilidade da cidade em várias regiões. E, apesar da instalação de radares fixos e câmeras de filmagens, a situação tem agravado e o número de acidentes não param de aumentar ano após ano. Assim, estas

alternativas nas cidades, no caso considerando-se a Avenida 20 de Agosto, não estão surtindo efeito. Como pode se ver na foto a seguir, existem veículos de quatro rodas (caminhonete) estacionados na área exclusiva para veículos de duas rodas (motos). Observe a figura 2, em uma rua paralela à Av. 20 de Agosto:

FIGURA 2: Estacionamento exclusivo para veículos de 2 rodas



Fonte: MARQUES, G. P. 2014

Como se pode ver ao fundo da fotografia, existem veículos de quatro rodas (caminhonete) estacionados na área exclusiva para veículos de duas rodas (motos), porque o dono do veículo certamente não encontrou vaga na Avenida 20 de Agosto.

A Prefeitura de Catalão e a Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão (SMTC) têm feito divulgação da implantação de Área Azul e Verde na Avenida 20 de Agosto, entre outras vias, da parte central de Catalão. Segundo estes órgãos públicos, a cidade ficará mais organizada, com melhor mobilidade urbana e acesso facilitado a vagas de estacionamento rotativo.

Na Cartilha Informativa, elaborada pela empresa privada Explora Parking, assevera-se que as tarifas serão cobradas de acordo com o tempo de uso, sempre respeitando o limite máximo de permanência de 2 horas para a área azul e 4 horas para a área verde. O período de funcionamento será de segunda a sexta-feira de 8h00 as 19h e aos sábados de 8h as 14h. Nas datas em que o comércio funcionar em horário estendido, a cobrança do estacionamento rotativo será até as 22h.

Em relação aos valores das tarifas, na Cartilha informativa, destaca-se que estes serão definidos e reajustados pelo executivo Municipal. O valor será cobrado por vaga, sendo R\$ 0,45 a cada 12 minutos estacionado na área azul e R\$0,30 a cada 12 minutos estacionado na área verde.

Segundo entrevista do representante da ACIC\CDL (Associação Comercial Industrial e Serviços de Catalão e Câmara de Dirigentes Lojistas de Catalão) na Rádio liberdade, a criação da área azul e verde irá melhorar a mobilidade da área central de Catalão, assim como do próprio comércio. O mesmo ressalta que, para atender os mais de 7 mil funcionários do comércio desta região central da cidade, a prefeitura irá ceder áreas de estacionamento para associados na Avenida Raulina F. Paschoal, como também irão alugar uma área nas imediações da Igreja Nova Matriz.

O que se questiona, em primeiro lugar, é o porquê de se contratar uma empresa privada, no caso, a Explora Parking, para pensar e planejar o trânsito de Catalão, sendo que se tem a Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão (SMTC). Em segundo, não seria mais viável e interessante para a solução da mobilidade nesta área central (AV. 20 de Agosto) fazer retornar a linha do transporte público urbano por ônibus. A saída não seria então investir neste modal coletivo para atrair estes mais de 7 mil trabalhadores bem como os milhares de consumidores da cidade que se deslocam todos os dias em seus carros e motos para esta região central.

Até o momento, e da forma como se tem divulgado, não se cogita melhorias efetivas com a implantação das áreas azuis e verdes. A ideia, a princípio, é muito mais de se privatizar o espaço urbano para as pessoas com renda elevada se locomoverem e estacionarem os seus carros de luxos, com maior facilidade.

Seria importante implantar estas áreas azuis e verdes, mas concomitantemente resolver o péssimo transporte público por ônibus ofertado em Catalão. Ademais, o município de Catalão precisa fazer uma revisão do valor da tarifa cobrada pelo transporte público por ônibus. Hoje, o seu valor é de R\$ 2,00 e,

ainda, este valor pago não dá direito à volta para o usuário do sistema. Para exemplificar, considerando um trabalhador que utilize o serviço de transporte público apenas 20 dias por mês, em Catalão, ao final do mês, este trabalhador terá repassado 11,04% do seu salário mínimo com gastos com o transporte-deslocamento para o trabalho.

Em relação ao debate sobre o transporte público em Catalão, cumpre dizer que o atual prefeito (Jardel Sebba-PSDB) havia assumido este compromisso na última campanha eleitoral, ou seja, de resolver os graves problemas do transporte público catalano. Mas, diante destas questões levantadas, cumpre dizer que o Movimento do Passe Livre (MPL) inclusive se reuniu com o prefeito no ano de 2013, durante as mobilizações de junho e julho, e defenderam a pauta de um Transporte público por ônibus em Catalão municipalizado, ou seja, tarifa zero.

Além da municipalização, se propôs como pauta a criação de um Comitê Gestor do Transporte Público Urbano no Município de Catalão, ou seja, a instalação de um Comitê com composição que respeite os diversos segmentos da sociedade, juntamente com a gestão dos trabalhadores da empresa que opera o transporte. Mas, como pode se confirmar, o poder municipal deu pouca importância a este processo e não consultou nem o MPL (Movimento Passe Livre), nem o ConCidades (Conselho Nacional de Cidades) de Catalão. Desta forma, concorda-se com Silva *et al.* (2013) que “o transporte coletivo em Catalão não pode mais ser resolvido na mesa apenas entre prefeito e a empresa concessionária”.

Conforme Souza (2011) é extremamente necessário defender a participação da sociedade nas tomadas de decisões dos gestores públicos. O autor afirma que os desafios e obstáculos à participação são enormes, porém, os gestores e administradores precisam contribuir para uma maior e ampla democratização do Estado e introduzir mecanismo e estâncias de participação que reforça o exercício da cidadania. A população precisa ser respeitada e ouvida no processo de pensar e planejar as cidades, pois, a cidade é uma construção e produto histórico de todos.



Mas no Brasil, temos um sério problema, pois muitos prefeitos são sócios ou são, de alguma forma, ligados financeiramente às empresas de transporte coletivo. Assim, é um desafio o transporte público gratuito nas cidades, haja vista que estas empresas são algumas das principais financiadoras das campanhas na política partidária.

No Brasil, temos várias experiências de transporte público gratuito, como em Ivaiporã, no Paraná, Porto Real, no Rio de Janeiro, Agudos, em São Paulo, entre outras cidades. Mediante estas experiências já aplicadas no Brasil e no mundo, os gestores públicos ainda insistem em argumentar que a implantação do transporte público com tarifa zero não é possível e viável financeiramente, visto que os gastos são grandes e que teríamos que tirar dinheiro de outros serviços, como saúde e educação para subsidiá-lo.

Assim, fazendo estas considerações temos que levar em conta outros aspectos para avaliar o transporte público gratuito. A esse respeito, destacamos as colocações de Pires (2012) sobre as vantagens da adoção deste sistema:

[...] promoção de uma certa justiça social, já que o peso do pagamento do transporte público é grande para a população mais pobre, que é a que mais precisa dele; redução da emissão de poluentes; menos poluição sonora; redução do uso de combustíveis fósseis; diminuição dos gastos em obras viárias, já que o carro seria menos necessário; aumento do uso do espaço público; pois as pessoas precisariam andar mais nas ruas para usar o transporte; eliminação com sistema de cobrança, entre outros. (PIRES, 2012, não paginado).

Consoante estas vantagens, o que fica claro é que existem muitos interesses dos gestores e administradores para uma argumentação contrária à tarifa zero. Logicamente, é preciso considerar estudos aprofundados para a aplicação e adoção da tarifa zero, mas não dá para o aspecto econômico continuar sendo o único considerado pelos poderes públicos.

Mostra-se relevante afirmar que o transporte público, para o seu sucesso, deve estar ligado fortemente com o planejamento e com a gestão urbana, assim como com a criação automática de outros modais (motorizados e não-motorizados).

O automóvel para se tornar o que é hoje precisou de fortes subsídios estatais. Agora é necessário que o Estado brasileiro subsidie outros modais. Desta forma, Boareto (2008) pontua que:

Uma política de mobilidade que se proponha a enfrentar os problemas urbanos já apontados deve ter como objetivo a revisão do atual modelo de mobilidade que predomina nas cidades brasileiras, integrando-a aos instrumentos de gestão urbanística, subordinando-a aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-a para a inclusão social. Sua implementação envolve o reconhecimento dos meios não motorizados de transporte e a prioridade efetiva dos modos coletivos. (BOARETO, 2008, p. 159).

Evidencia-se que a mobilidade urbana, como o transporte público, entre tantos outros modais possíveis, ligados ao planejamento urbano pode oferecer muitas melhorias nas cidades e na qualidade da vida dos cidadãos. Sobre estas ideias, recorre-se ao pensamento de Souza (2011), para quem, planejar e mudar a cidade tem um caráter ainda mais importante, porque mudar a cidade exige muito mais que mudar apenas essa ou aquela cidade, é uma vitória tática. E isto jamais poderá ser renegado, pois tem um sentido político- pedagógico de recriar-se a cultura do ver e ser dos sujeitos no espaço urbano.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a solução do transporte público em Catalão precisa-se pensá-lo de forma mais total, ou seja, pensá-lo em conjunto com a gestão participativa e o planejamento contínuo, visto que a cidade não para, ela é dinâmica e está sempre sendo reconstruída, modificada e alterada.

Pode-se conceber que as cidades continuam sendo construídas e pensadas a partir dos automóveis motorizados particulares e de tudo que envolve interesses particulares em detrimento dos públicos. Em Catalão, todos os anos se criam vários loteamentos e a infraestrutura, como as vias para os carros. Nesse sentido, é notório que os problemas relacionados à livre circulação de pessoas e à qualidade de vida

estão longe de serem solucionadas na cidade. A realidade tem nos mostrado que esta lógica chegou ao limite e vai na contramão das cidades justas, humanas e coletivas para todos os cidadãos.

Sabemos que a mudança é gradual, e realmente não é possível para amanhã descartar tudo que está estabelecido há décadas. Entretanto, para representar o que é hoje o modelo do automóvel, foram necessários muitos anos de muito investimento privado e público. Sendo assim, o Estado precisa começar a investir no planejamento e gestão pública que atenda aos interesses dos cidadãos. É preciso desconstruir este mito para a população que exista somente um caminho, no caso o do automóvel particular. São necessárias políticas públicas massivas para alterar o paradigma do automóvel particular e dar alternativa de deslocamento por outros modais.

Desta forma, as políticas públicas devem priorizar o transporte público e outros modais motorizados e não-motorizados, articulado ao planejamento. Os gestores precisam entender que o direito a cidade pelo cidadão depende do deslocamento.

Assim, é importante frisar que o transporte público no Brasil e em Catalão precisa ser repensado e não podemos cair na lógica que o fato de no caso catalano oferecer transporte público por ônibus, sua mobilidade seja melhor e mais justa do que em outra cidade que não ofereça este serviço, isto é, um grande engano. Como foi citado, o transporte público por ônibus é um elemento a ser considerado e repensado dentro do trânsito e, mais amplamente, na própria mobilidade, gestão e planejamento urbano. O fato de se colocar dezenas de ônibus nas ruas de Catalão não resolvera seus problemas de mobilidade e nem garantiria o deslocamento dos seus cidadãos.

REFERÊNCIAS

BOARETO, R. **A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis**. ANTP, 2008.



BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA. **Caderno de referência para elaboração do plano de mobilidade (PLAMOB)**. Brasília, 2007.

DUARTE, K. S. M. *et al.* **O Transporte coletivo em Catalão**. Catalão, 1995.

DUARTE, F. **Planejamento urbano**. Curitiba: IBPEX, 2007.

EXPLORA PARKING. **Área Azul-Área Verde**. Cartilha informativa. Catalão, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTADÍSTICA (IBGE). **Dados Estatísticos**: números da população em Catalão-GO. 2014.

SILVA, R, da. *et al.* **Prefeitura, Transduarte e o chamado do povo na rua**: desafios do transporte público em Catalão. Catalão: Portal Catalão, 2013.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

PIRES, T. **Transporte público existe e não é coisa de maluco**. 2013.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

VIA ASSESSORIA E CONSULTORIA EMPRESARIAL LTDA. **Cadastro e avaliação do sistema de transporte coletivo do município de Catalão**. Catalão: 2013.