

CARLOS JORGE RIBEIRO

MOBILIDADE URBANA:
Transporte público coletivo e classe trabalhadora

PELOTAS

2008

CARLOS JORGE RIBEIRO

**MOBILIDADE URBANA:
Transporte público coletivo e classe trabalhadora**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade Católica de Pelotas como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Política Social

Orientador:
Prof. Dr. Jabr Hussein Deed Haj Omar

PELOTAS

2008

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Biblioteca - UCPEL

S612c RIBEIRO, Carlos Jorge

Mobilidade Urbana: Transporte público coletivo e
classe trabalhadora. - Pelotas: UCPEl, 2008 214 p.
Dissertação (mestrado) UCPEl

1. Mobilidade Urbana 2. Transporte Público Coletivo
I. Título. II. Ribeiro, Carlos Jorge

CDD577.098

Carlos Jorge Ribeiro

MOBILIDADE URBANA:

Transporte público urbano e classe trabalhadora

Esta dissertação foi julgada e aprovada para a obtenção do grau de Mestre em Política Social no Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade Católica de Pelotas.

Pelotas, 07 de novembro de 2008.

Profa. Dra. **Vini Rabassa**

Coordenadora do Programa

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. **Jabr Hussein Did Haj Omar**
Universidade Católica de Pelotas - UCPel

Prof. Dr. **Sidney Gonçalves Vieira**
Universidade Federal de Pelotas - UFPel

Prof. Dr. **Antonio Carlos Cruz**
Universidade Católica de Pelotas - UCPel

A minha mãe Hermínia pela perseverança, dignidade e exemplo de vida.
A esposa Vera Lúcia pelo apoio constante.
Aos filhos Aline e Alisson pela compreensão.

AGRADECIMENTOS

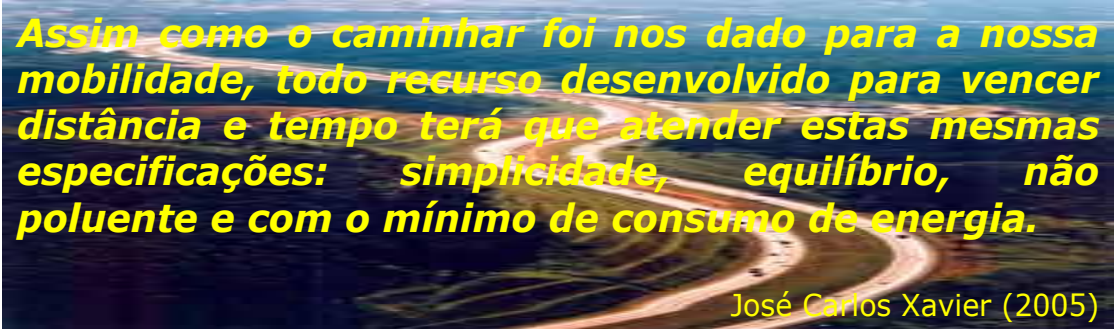
A Deus, autor da vida na sua plena dimensão, pela possibilidade de realizar este trabalho, adquirindo maior conhecimento em minha vida pessoal e profissional.

À minha família bem como às pessoas que se envolveram mais direta e afetivamente, pelo apoio, interesse, compreensão com que acompanharam a minha vida.

À Direção, amigos e colegas do SEST SENAT – Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, instituição na qual convivo profissionalmente 04 anos e onde obtive apoio e estímulo que possibilitaram a elaboração desta pesquisa.

Ao prof. orientador da pesquisa, Dr. Jabr Hussein Deed Haj Omar, pela amizade e ensinamentos.

Aos coordenadores, professores e colegas do curso de Mestrado em Política Social da UCPel, pelo incentivo, entusiasmo e encorajamento.



Assim como o caminhar foi nos dado para a nossa mobilidade, todo recurso desenvolvido para vencer distância e tempo terá que atender estas mesmas especificações: simplicidade, equilíbrio, não poluente e com o mínimo de consumo de energia.

José Carlos Xavier (2005)

RESUMO

RIBEIRO, Carlos Jorge. **Mobilidade Urbana**: Transporte público coletivo e classe trabalhadora. 2008. 214 f. Dissertação (Mestrado em Política Social) – Programa de Pós-Graduação em Política Social, UCPel. Pelotas - RS

Esta dissertação teve por objetivo geral de analisar a mobilidade e o problema de pesquisa foi o de identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas. Os objetivos foram tratados do ponto de vista de uma pesquisa descritiva tanto para o estudo das políticas públicas que envolveram levantamento bibliográfico e para conhecermos o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas. O problema foi tratado sob o ponto de vista quantitativo, requerendo, portanto, a utilização de técnicas estatísticas para definição da amostragem e da análise dos dados. A metodologia utilizada, para compreender a realidade, perpassa pela visão dedutiva, contemplando, assim, o método de investigação quantitativo. Para a técnica de coleta e análise dos dados, utilizaram-se, questionários e métodos estatísticos, respectivamente. Os principais resultados deste estudo foram os seguintes: Aquisição da visão sobre o estado em que se encontram as políticas públicas e a legislação brasileira sobre o tema e a Identificação do perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas, que foi que a mobilidade média é de três viagens por dia, fazendo um percurso de deslocamento médio de 13 km por viagem, a uma velocidade média de 54 km/h num período de tempo de 32 minutos. A importância desta pesquisa está no fato de identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora, que corresponde a 52% dos usuários do transporte público coletivo para os administradores do poder público e para a gerência das empresas prestadoras do transporte público coletivo. Permitindo montar estratégias para melhorar a qualidade de vida da classe trabalhadora e mostrar sintomas de agilidade e flexibilidade no atendimento das ansiedades da sociedade referente a mobilidade urbana. Como sugestão a pesquisa propõe: À câmara de vereadores de Pelotas, a imediata aprovação do III Plano Diretor. À Prefeitura Municipal de Pelotas, por intermédio da Secretaria Municipal de Segurança, Transporte e Trânsito – SSTT e as empresas do transporte público coletivo, atender as solicitações destes usuários, que são: Melhorar o planejamento

operacional das empresas, principalmente no que se refere ao excesso de lotação nos horários de pico e a irregularidade dos horários. Redução no valor das passagens. Melhorar a conservação de ruas e avenidas. Redução do tempo de espera nas paradas de ônibus. Capacitar motoristas e cobradores. Melhorar a limpeza e manutenção da frota.

Palavras-Chaves: Mobilidade Urbana. Transporte Público Coletivo. Classe Trabalhadora.

RESUMEN

Ribeiro, Carlos Jorge. **La movilidad urbana:** Transporte público colectivo y clase trabajadora. 2008. 214 f. Disertación (Maestría en Política Social) - el Programa de Postgrado en Política Social, UCPel. Pelotas - RS

Esta disertación tuvo como objetivo examinar el problema general de la movilidad y la búsqueda es identificar el perfil de la movilidad de la clase trabajadora en beneficio del valle de transporte en la ciudad de Pelotas. Los objetivos son tratados desde el punto de vista de una investigación descriptiva para el estudio de las políticas públicas que bibliográficos y conocer el perfil de la movilidad de los trabajadores se benefician de el valle de transporte en la ciudad de Pelotas. El problema es tratado bajo el punto de vista cuantitativo, que requieren, por lo tanto, la utilización de técnicas estadísticas para definir la toma de muestras y análisis de los datos. La metodología utilizada para comprender la realidad, impregna la visión deductivo, incluidos, por lo tanto, el método de la investigación cuantitativa. Para la técnica de recopilación y análisis de datos, se utilizaron cuestionarios y los métodos estadísticos, respectivamente. Las principales conclusiones de este estudio fueron los siguientes: Adquisición de visión de la situación en la que el brasileño las políticas públicas y la legislación sobre el tema y determinar el perfil de los usuarios móviles en el Valle de transporte en la ciudad de Pelotas, que la movilidad es el promedio de tres viajes por día, haciendo un viaje desplazamiento promedio de 13 km por viaje, a una velocidad media de 54 km / h en un período de tiempo de 32 minutos. La importancia de esta investigación es, de hecho, el perfil de la movilidad de la clase trabajadora, lo que corresponde al 52% de los usuarios del transporte público colectivo, así como ayudar a los administradores del poder público y la gestión de las empresas que prestan el transporte público del grupo. Permitir que montar estrategias para mejorar la calidad de vida de la clase trabajadora y muestran síntomas de la agilidad y la flexibilidad para hacer frente a las ansiedades de la sociedad relativas a la movilidad urbana. Como una sugerencia, la investigación sugiere: La Cámara de Consejeros de Pelotas, la aprobación inmediata del Plan Maestro III. El Municipio de Pelotas, a través del Departamento Municipal de Seguridad, Transporte y Tránsito - SSTT y las empresas de transporte público colectivo, satisfacer las demandas de estos usuarios, que son: Mejoramiento de la

planificación operativa de las empresas, especialmente en relación con el exceso de con una capacidad en las horas punta y horas de trabajo irregular. Reducción en el valor de las entradas. Mejorar el mantenimiento de calles y avenidas. Reducir el tiempo de espera en las paradas de autobús. Capacitar a los conductores y colectores. Mejorar la limpieza y el mantenimiento de la flota.

Palabras clave: la movilidad urbana. El transporte público colectivo. Clase trabajadora.

LISTA DE FIGURAS

Página

Figura 1	Localização do Município de Pelotas no Estado do RS.....	22
Figura 2	Mapa da Divisão Político Administrativa do Município de Pelotas..	23
Figura 3	Área de Estudo – Mapa Urbano da cidade de Pelotas.....	24
Figura 4	A embarcação Pelota.....	26
Figura 5	Bonde Elétrico – Praça da República (Coronel Pedro Osório).....	27
Figura 6	Vista aérea parcial da cidade de Pelotas.....	28
Figura 7	Densidade Demográfica por setores censitários – 2000.....	29
Figura 8	Divisão Administrativa e a Zona Comercial Central – ZCC.....	30
Figura 9	A ocupação do espaço viário pelos automóveis na cidade de Pelotas.....	32
Figura 10	A disputa do espaço viário pelos automóveis, charretes, motocicletas, pedestres e transporte público coletivo.....	33
Figura 11	A disputa do espaço viário pelos automóveis, ciclista, pedestres e transporte público coletivo.....	33
Figura 12	IDH – M no Estado do Rio Grande do Sul.....	35
Figura 13	Rodovias de confluência em Pelotas.....	35
Figura 14	Funções-chaves divididas por zoneamento.....	36
Figura 15	Parque Pelotense.....	44
Figura 16	Teatro Guarany.....	44
Figura 17	Estacionamento de Automóvel – Palácio Itamaraty.....	46
Figura 18	Vista parcial do espaço urbano de Brasília – Setor Hoteleiro.....	47
Figura 19	Vista parcial do espaço urbano de Brasília - Centro de Compras..	47
Figura 20	Círculo Vicioso do Automóvel.....	55
Figura 21	Integração de Políticas Urbanas e de Transporte.....	60
Figura 22	Impactos do Transporte Urbano sobre a Pobreza.....	68
Figura 23	Metodologia Científica Aplicada.....	91

LISTA DE TABELAS

Página

Tabela 1	Número de unidades, de pessoas ocupadas e pessoas assalariadas por Segmento Empresarial no município de Pelotas – 2003.....	79
Tabela 2	Crescimento do Emprego Formal no RS 2003 – 2007.....	79
Tabela 3	Cronograma.....	80
Tabela 4	Cálculo da Amostra.....	84

LISTA DE GRÁFICOS

Página

Gráfico 1	Modo de Transporte x Classe Social.....	70
Gráfico 2	Atividade / Motivo da Viagem.....	71
Gráfico 3	Taxa de trabalhador que recebe Vale-transporte por Classe Social.....	71
Gráfico 4	Universo de estudo da pesquisa.....	86
Gráfico 5	Amostra de estudo da pesquisa.....	86
Gráfico 6	Ambiente Empresarial.....	96
Gráfico 7	Relação total de Colaboradores x Quantidade que recebem VT....	97
Gráfico 8	Relação entre Total VT x 2 x 4 VT.....	97
Gráfico 9	Utilização de Linhas por Viagem.....	98
Gráfico 10	Total de VT x Total de Valor (R\$).....	98
Gráfico 11	Bairro onde o trabalhador reside.....	99
Gráfico 12	Bairro do posto de trabalho.....	100
Gráfico 13	Gênero (Feminino/Masculino).....	101
Gráfico 14	Idade do trabalhador.....	102
Gráfico 15	Estado civil do trabalhador.....	102
Gráfico 16	Grau de instrução do trabalhador.....	103
Gráfico 17	Você tem filhos?.....	103
Gráfico 18	Quantas pessoas moram na sua casa?.....	104
Gráfico 19	Classe socioeconômica – Empregada mensalista.....	105
Gráfico 20	Classe socioeconômica – Televisão em cores.....	105
Gráfico 21	Classe socioeconômica – Rádio.....	105
Gráfico 22	Classe socioeconômica – Automóvel.....	106
Gráfico 23	Classe socioeconômica – Aspirador de Pó.....	106
Gráfico 24	Classe socioeconômica – Máquina de Lavar.....	107
Gráfico 25	Classe socioeconômica – Vídeo Cassete/DVD.....	107
Gráfico 26	Classe socioeconômica – Geladeira.....	108
Gráfico 27	Classe socioeconômica – Freezer.....	108
Gráfico 28	Classe socioeconômica – Microcomputador.....	109
Gráfico 29	Classe socioeconômica – Banheiros.....	109
Gráfico 30	Classe socioeconômica – Quartos.....	110

Gráfico 31	Renda do trabalhador.....	110
Gráfico 32	Trabalho atual.....	111
Gráfico 33	Empresa de transporte público coletivo utilizado.....	113
Gráfico 34	Empresas utilizadas por viagem.....	113
Gráfico 35	O que há de melhor no transporte público coletivo.....	115
Gráfico 36	O que há de pior no transporte público coletivo.....	116
Gráfico 37	Você utiliza o transporte público coletivo nos finais de semana?....	117
Gráfico 38	Sugestões para melhorar os seus deslocamentos?.....	118

LISTA DE QUADROS

Página

Quadro 1	Algumas características gerais do município de Pelotas.....	34
Quadro 2	Índice de Mobilidade por Ocupação Principal.....	69

SUMÁRIO

Página

1	INTRODUÇÃO.....	18
1.1	Iniciando pela localização espacial da área de estudo.....	22
1.2	Pensamentos norteadores do desenvolvimento social e econômico contemporâneo.....	25
1.3	Buscando a história para a compreensão do presente....	26
1.4	Alguns aspectos sócio-econômicos do município de Pelotas.....	34
2	REVISÃO DA LITERATURA.....	41
2.1	A Formação do Espaço Urbano.....	42
2.2	O Processo de Urbanização Brasileiro.....	49
2.3	Urbanização Modernista: a expansão urbana centrada no automóvel.....	53
2.4	Mobilidade Urbana: a busca de uma cidade para as pessoas.....	56
2.5	Transporte Público Coletivo e Classe Trabalhadora.....	65
3	METODOLOGIA.....	73
3.1	Plano Operacional da Pesquisa.....	75
3.1.1	Identificação do público-alvo.....	76
3.1.2	Período de aplicação da pesquisa.....	80
3.1.3	Método de coleta dos dados.....	81
3.1.4	Instrumentos de coleta de dados.....	87
3.1.5	Respondente qualificado.....	88
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	89
4.1	Tabulação e Análise dos Dados.....	90
5	CONCLUSÕES E SUGESTÕES.....	121
5.1	Sugestões.....	126
5.2	Importância e Validade do estudo.....	126
	REFERÊNCIAS.....	128
	GLOSSÁRIO.....	136
	APÊNDICES.....	143

APÊNDICE A: Questionário 1 – Empresas.....	144
APÊNDICE B: Questionário 2 – Trabalhador.....	146
APÊNDICE C: Classificação Socioeconômica.....	150
APÊNDICE D: Tabulação dos Dados (Parcial).....	155
APÊNDICE E: Linhas das empresas do transporte público coletivo de Pelotas.....	171
ANEXOS	175
ANEXO A: Lei Federal 10.257 – Política Urbana Estatuto da Cidade (Parcial).....	176
ANEXO B: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – PNMUS (Parcial).....	180
ANEXO C: Anteprojeto de Lei – Política de Mobilidade Urbana (Parcial).....	190
ANEXO D: Projeto de Lei do III Plano Diretor de Pelotas (Parcial).....	196
ANEXO E: Lei 7.418 – Institui o Vale-Transporte.....	203
ANEXO F: Decreto 95.247 – Regulamenta a Lei 7.418.....	206
ANEXO G: Linhas do Transporte Público Coletivo da Cidade de Pelotas.....	213

1 INTRODUÇÃO

Vive-se numa sociedade capitalista em transformações, sob o impacto constante de novas particularidades e de novos acontecimentos. O futuro não está estacionado em algum ponto do tempo, a ação humana de hoje determina o que seremos amanhã. Como diz Silva (1993, p.93): “O desenvolvimento é um produto da intervenção humana”. Este pensamento nos leva a acreditar que a sociedade futura, será relativa aos fatos, às intenções de quem governa, lidera e comanda; e histórica como o seu passado. Ao mesmo tempo, observa-se que o governo, o Estado-nação latino-americano decide o seu destino, atendendo a determinações que vêm de fora, devido às grandes transformações técnico-econômicas e sócio-culturais. Logo, a lógica das ações dos governos latinos passa a depender da realidade na qual estão inseridos.

Buscando a história, percebe-se que, desde meados de 1970, estamos diante de uma reestruturação do capitalismo mundial, desregulamentação, privatização, diminuição do Estado, internacionalização ou, mesmo, a globalização econômica. Por conseguinte, estamos inseridos no contexto capitalista mundial, onde a mobilidade das pessoas e das mercadorias está no centro das grandes decisões.

Entende-se que o processo da vida humana traz diferentes necessidades e complexidades na convivência social, econômica e política. A urbanização, os aglomerados de seres humanos surgem pela necessidade de convivência mútua, comunicação e integração entre as pessoas. As aglomerações surgem em diversas áreas, adequando suas necessidades de sobrevivência à disposição da natureza. Para unir estes aglomerados urbanos, surgem os caminhos que, por sua vez, são superados progressivamente pelas estradas de rodagem e pelas estradas de ferro, com o objetivo de transportar pessoas e mercadorias. Segundo Dias (1993, p.4):

“Dos diferentes tempos sociais emergem distintas freqüências, intensidades e finalidades das relações que se estabelecem entre os elementos do sistema urbano.” Neste mesmo pensamento, Claval citado por Dias (1993, p.2), enfatiza que: “... a cidade nasce justamente da necessidade de comunicar e se integra a uma rede que lhe permite participar dos vários tipos de trocas”.

Por sua vez, o Brasil foi um dos países que rapidamente se urbanizou em todo o mundo. Em 50 anos o Brasil deixou de ser um país rural e se transformou em um país urbano trazendo consigo problemas devido à falta de políticas de urbanização, uso e ocupação do solo, transporte e trânsito. A dispersão dos núcleos residenciais e os zoneamentos industriais e comerciais tornaram a mobilidade urbana complexa e de difícil solução.

Tendo em vista este panorama, pode-se dizer que apesar do objetivo principal do desenvolvimento social e econômico continuar sendo o de melhorar a qualidade de vida das pessoas, torna-se crescente a preocupação com a mobilidade das pessoas nas áreas urbanas, principalmente quando se trata da mobilidade da classe trabalhadora de baixo poder aquisitivo que depende do transporte público urbano.

Dessa forma, este trabalho busca um referencial teórico às áreas de mobilidade e o transporte público urbano, dando ênfase ao trabalhador beneficiário do vale-transporte, confrontando a teoria com a prática.

O problema identificado que motivou a realização deste estudo foi à observação de que os órgãos públicos e as próprias empresas concessionárias do transporte público urbano de Pelotas não conhecem o perfil de mobilidade da classe trabalhadora. Dados que consideramos essencial para o planejamento desse sistema em uma cidade. Entretanto, o que se observa é que a Secretaria Municipal de Segurança, Transporte e Trânsito – SSTT de Pelotas não possui de uma forma sistematizada o conjunto de informações necessárias para definir uma política específica para essa área, que seja adequada aos usuários.

Neste trabalho o problema principal será identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas. Para isto, utilizar-se-á da metodologia científica aplicando à visão dedutiva, no que se refere o perfil de mobilidade das pessoas.

A estrutura desta pesquisa será composta dos seguintes capítulos:

- Capítulo 1 – Introdução. Nela apresentaremos a caracterização espacial, social, política e econômica do local de realização da pesquisa, a formulação do problema científico a ser investigado, suas dimensões e seus limites. Este mesmo capítulo contará com os objetivos que se pretende atingir, a justificativa e a importância desta pesquisa para as instituições públicas e privadas que estão envolvidas no transporte coletivo urbano e, que contribuem na mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas.
- Capítulo 2 - Revisão da Literatura. No seu conteúdo, haverá parecer de autores especialistas em urbanização, mobilidade e transporte público urbano, como também alguns conceitos teóricos, métodos e instrumentos de análise da mobilidade do trabalhador beneficiário do vale-transporte. Ainda se fará uma investigação da relação entre transporte público coletivo e a classe trabalhadora.
- Capítulo 3 – Metodologia. Neste capítulo é relatado o método que foi utilizado para a coleta e análise de dados.
- Capítulo 4 – Apresentação dos dados e Análise do Resultado. Este capítulo é composto da apresentação e tratamento dos dados em planilha Excel, tendo a seguinte seqüência: a) descrição do objetivo específico; b) tabulação, cálculos e gráficos para melhor ilustração e visualização; c) quadro de análise do resultado, com vista ao objetivo específico e modelos teóricos estudados.
- Capítulo 5 – Conclusões e Sugestões. Este capítulo está composto de conclusões percebidas e analisadas sob o enfoque

do objetivo geral da pesquisa, bem como de algumas sugestões para melhoria da qualidade de vida da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas. Além disto, consta um relato final, tratando da importância deste estudo para as instituições envolvidas e para o pesquisador.

1.1 Iniciando pela localização espacial da área de estudo

O município de Pelotas, área de estudo, está localizado na metade sul do Estado do Rio Grande do Sul. Nas figuras de 01 a 03 apresentamos ilustrações de sua localização geográfica neste Estado, da seguinte forma: Na figura 01 localizamos o município de Pelotas. Logo em seguida, na figura 02, apresentamos uma ilustração da divisão político administrativa do município e por último, na figura 03, apresentamos o urbano da cidade, local de realização de nossa pesquisa.

Pelotas no Rio Grande do Sul



Figura 01 – Localização do Município de Pelotas no Estado do RS

Fonte: (WIKIPEDIA, 2008).

Adaptada pelo Autor

Município de Pelotas



Figura 02 - Divisão Político Administrativa do Município de Pelotas

Fonte: (CDLR, 2004)

Adaptada pelo Autor

Mapa Urbano de Pelotas



Figura 03 – Área de Estudo - Mapa urbano da cidade de Pelotas

Fonte: (GOOGLE, 2008).

1.2 Pensamentos norteadores do desenvolvimento social e econômico contemporâneo

Estes dois pensamentos que apresentamos logo a seguir e que resume a linha básica que conduziu o desenvolvimento social e econômico de nossa sociedade têm por objetivo unir as informações físico-espaciais com os dados históricos da área de estudo. O primeiro pensamento foi escrito por Price (*apud* BRINCO, 2006, p.6) “Ao ser questionado sobre a falta de boas estradas, Henry Ford teria respondido: se fabricarmos os carros, eles haverão de construir estradas.” E, ele juntamente com toda indústria mundial automotiva construíram tantos automóveis que não há estradas e ruas suficientes para todos. Fazendo com que a mobilidade urbana se tornasse um problema para as sociedades contemporâneas em todo o planeta.

O segundo pensamento, que é complementar do primeiro, foi escrito na introdução do curso de Planejamento Operacional que fizemos pelo Instituto de Desenvolvimento do Transporte - IDT (2006, p.9) que diz o seguinte: “Governar é construir estradas”. O lema do presidente Washington Luiz, que tantas vezes foi repetido por Juscelino, nos leva a pensar sobre nossa sociedade como sendo o reflexo de um mundo integrado através do asfalto. Digamos ainda que, os governos que o sucederam, até hoje, continuam com este mesmo pensamento de governar e de política de desenvolvimento.

Por sua vez, a industrialização que se inicia no Brasil a partir dos anos 50, impulsiona o processo de urbanização brasileiro, trazendo como consequência o aumento das populações urbanas e com este, o incremento da indústria automobilística fazendo com que as mesmas fossem se adequando ao domínio do automóvel para o deslocamento das pessoas. Nunca a distância entre nossas residências e as empresas onde trabalhamos foi tão grande. Todos os dias precisamos fazer viagens para chegar até o nosso ambiente de trabalho. Este modelo de desenvolvimento tem provocado consequências para a organização sócio-espacial brasileira, influenciando em questões energéticas, riscos ambientais, na qualidade de vida das pessoas e principalmente na mobilidade do trabalhador.

1.3 Buscando a história para a compreensão do presente

O desenvolvimento da cidade de Pelotas, cenário da pesquisa, não podia ser diferente nas questões sociais, políticas e econômicas das demais cidades. Ela surgiu às margens do arroio Pelotas, em 1.780, motivada pela indústria do charque e recebeu o nome em homenagem a uma embarcação da época (Figura 04), que era utilizada para atravessar o arroio das Pelotas.



Figura 04 – A embarcação PELOTA

Fonte: (UCPEL, 2001).

Entendemos que a cidade de Pelotas é um produto do aumento de sua população, de suas questões sociais; de suas épocas de prosperidades e de decadências econômicas. Da absorção da evolução dos meios de transportes ampliando sua área urbana e seu centro comercial. Ela também é fruto de seus planos diretores dentro das políticas de desenvolvimento urbano que ao longo de seus anos foram executados. Em fim, Pelotas pode ser lida pelo seu tempo, espaço físico, processo de desenvolvimento social, político e econômico. Neste pensamento, a Carta de Atenas de 1.933 (2008, p.3), escrita por renomados urbanistas e arquitetos da época, é muito consciente quando diz que:

A morte atinge tanto as obras como os seres. Quem fará a discriminação entre aquilo que deve subsistir e aquilo que deve desaparecer? O espírito da cidade formou-se no decorrer dos anos; simples construções adquiriram um valor eterno na medida em que simbolizam a alma coletiva; constituem o arcabouço de uma tradição que, sem querer limitar a amplitude dos progressos futuros, condiciona a formação do indivíduo, assim como, o clima, a região, a raça, o costume. Por ser uma pequena pátria, a cidade comporta um valor moral que pesa e que lhe está indissoluvelmente ligado.

Compreendemos também que à medida que o tempo passa os valores indubitavelmente se inscrevem no patrimônio de uma cidade e, por esta pesquisa se

referir ao tema mobilidade urbana, não poderíamos deixar de buscar na história o bonde elétrico que em 20 de outubro de 1.915, fazia parte do meio de transporte coletivo urbano na cidade de Pelotas (Figura 05) e segundo Magalhães (1.987, p.10)

Em número de cinco, beneficiaram parte da população da cidade. As primeiras ruas por onde circularam foram: Marechal Floriano Peixoto, 15 de Novembro, 7 de Abril (Dom Pedro II) e Vieira Pimenta (Marcílio Dias). Novas linhas foram gradativamente executadas, perfazendo linhas do Porto ao Parque Souza Soares (Fragata), bairro Três Vendas e Areal. Perfazendo um percurso de 20.761 metros.



Figura 05: Bonde Elétrico. Praça da República (Coronel Pedro Osório). 1917.

Fonte: (UCPEL, 2001)

Diante da leitura da história e a compreensão de que as razões que determinam o desenvolvimento das cidades estão submetidas a mudanças contínuas, a revolução industrial foi um acontecimento que modificou as relações de trabalho, e o emprego da tecnologia nos meios de transporte urbano permitiu alterar as distâncias entre as moradias e os locais de trabalho.

Observa-se na cidade de Pelotas, que o meio de transporte público iniciou com as embarcações de couro (as pelotas), depois surgiu o bonde elétrico, hoje, a cidade de Pelotas se encontra com uma realidade bem diferente. Com uma população total estimada em 339.934 habitantes (IBGE, 2007) desta, 317.600 habitantes se encontram em área urbana, apresentando um grau de urbanização de 93,43% e uma densidade demográfica de 10.576,13 hab/km². Embora apresente um crescimento vertical, sendo já numerosos os edifícios. Estende-se muito também no sentido horizontal (Figura 06). A partir do centro urbano tradicional (Praça Coronel

Pedro Osório), a cidade se espalha por cerca de 7 km para o norte (bairro Três Vendas), 6 km para o oeste (bairro Fragata), 4 km para leste (bairro Areal) e 1,5 km para o sul (Porto) (Figura 07). A grande extensão urbana, devido à dispersão dos núcleos residenciais separados por enormes espaços vazios dificulta a mobilidade daqueles que não possuem automóveis particulares. A área urbana efetiva é de 3.000 hectares. Mesmo assim, a cidade ocupa pequeníssima área do município (1,87%). (CDLR, 2004).



Figura 06 - Vista aérea parcial da cidade de Pelotas

Fonte: Acervo do próprio autor

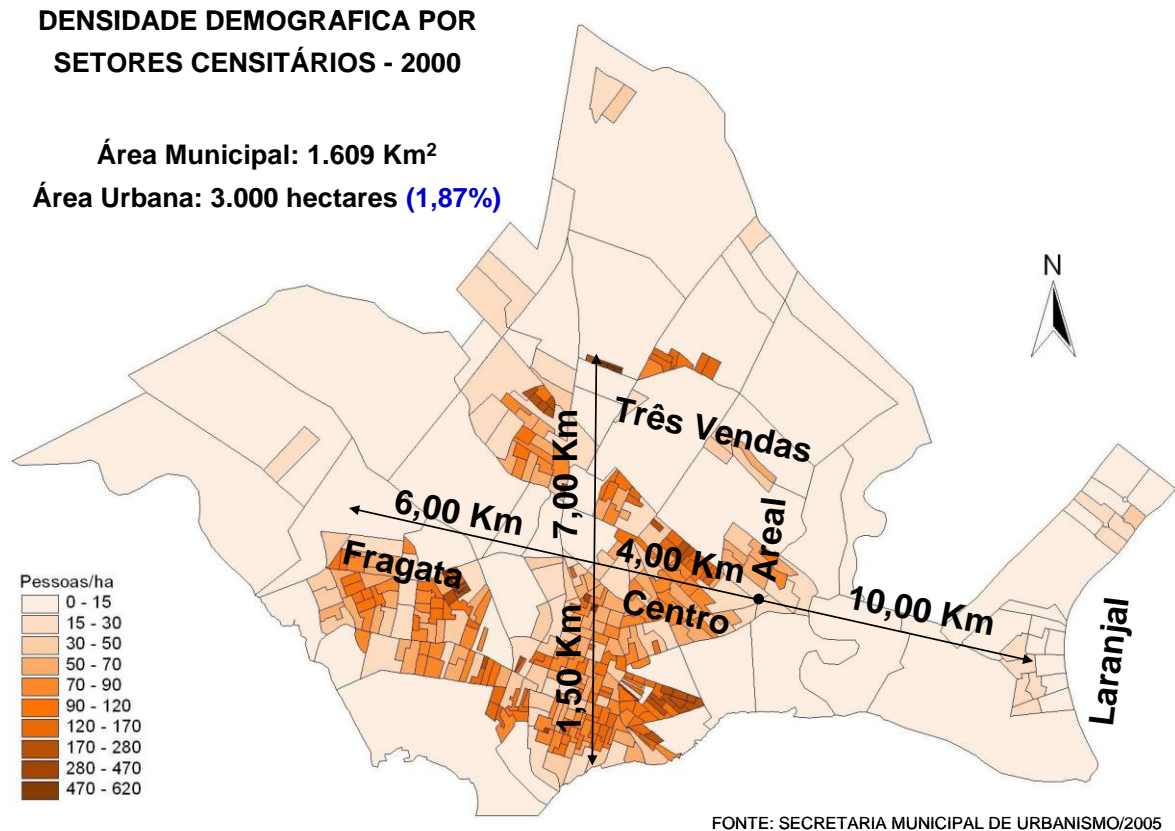


Figura 07 - Densidade Demográfica por Setores Censitários - 2000

Fonte: (CDLR, 2004) (Adaptada pelo autor)

Diante do exposto, verifica-se que a urbanização da cidade de Pelotas foi projetada sob os preceitos do urbanismo modernista. A partir da Carta de Atenas de 1.933, em que se pregava a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, observamos este método em todas as cidades do mundo, assim como também no primeiro plano diretor de Pelotas, datado de 30 de maio de 1968, onde no artigo 7º, divide a área urbana por zoneamento, segundo usos e intensidade de ocupações predominantes. Veja as respectivas divisões. (PELOTAS, 1.968, p.02):

- I - Zona Comercial Central (ZCC)
- II. - Zona Comercial Secundária (ZCS)
- III. - Zona Residencial 1 (ZR1)
- IV. - Zona Residencial 2 (ZR2)
- V - Zona Residencial 3 (ZR3)
- VI - Zona Residencial 4 (ZR4)

- VII. - Zona Industrial 1 (ZI1)
- VIII. - Zona Industrial 2 (ZI2)
- IX. - Zona de Comércio Atacadista (ZCA)
- X - Zona Especial (ZE)
- XI. - Parque da Cidade.

Este processo de urbanização fragmentou o espaço urbano da cidade de Pelotas, separando zonas residenciais, cada vez mais distantes dos locais de trabalho (zonas comerciais e industriais) (Figura 08) e de lazer, gerando uma mobilidade excessiva da população. Sendo assim, hoje, Pelotas apresenta as características de cidade dependente do automóvel para a mobilidade urbana da maioria da população, ocasionando com isso, congestionamentos, acidentes e a degradação da qualidade de vida, principalmente do trabalhador que depende do transporte público urbano.

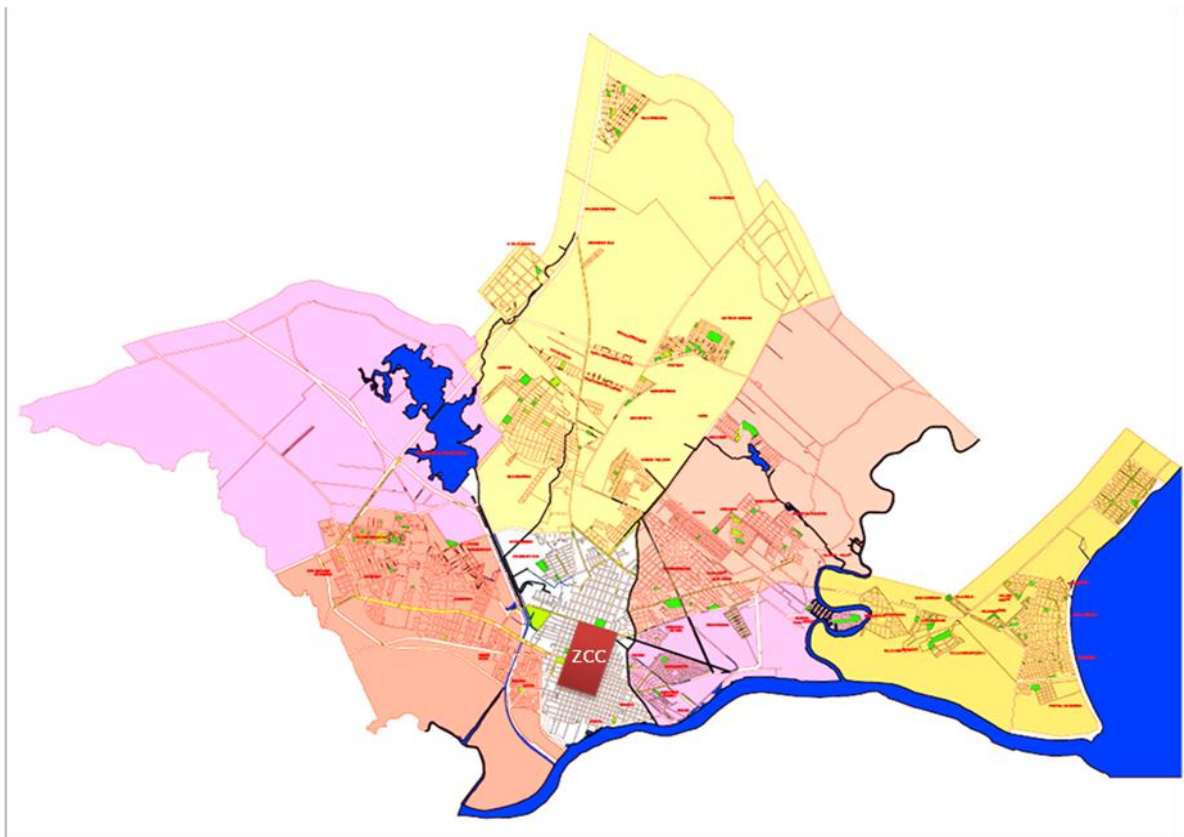


Figura 08 - Divisão Administrativa e a Zona Comercial Central - ZCC
Fonte: (LEITZKE, 2007)

De acordo com esta morfologia espacial verifica-se que Pelotas apresenta e confirma as mesmas características da maioria das cidades brasileiras trazendo consigo as mesmas complexidades de mobilidade urbana. De acordo com dados da Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transporte – SSTT, o município de Pelotas, em dezembro de 2005 tinha uma quantidade de 103.106 veículos, destes 61.478 (59,63%) eram automóveis e 23.267 (22,57%) motocicletas, contra 1.085 (1,05%) ônibus e micro-ônibus. Se observarmos os últimos três anos está havendo um acréscimo de 5.000 veículos a cada ano, segundo o DENATRAN (BRASIL, 2006). Se este crescimento continuar ocorrendo nesta década, em 2.015 estaremos com uma frota de 175.476 veículos, um acréscimo total de 66.739 veículos. Diante desta projeção, pergunta-se: Que efeitos sociais (Mobilidade Urbana, Qualidade de vida) e espaciais (espaço público, meio ambiente) estarão ocorrendo na cidade de Pelotas?

A mesma secretaria – (SSTT) nos informa também que o sistema de transporte coletivo é realizado por 8 empresas no perímetro urbano com 55 linhas regulares e que transportam, diariamente, cerca de 140 mil passageiros com uma quantidade de 242 ônibus (CDLR 2004).

Cornejo (1.983, p.9) tentando caracterizar a política de mobilidade urbana descreve exatamente o que ocorreu na cidade de Pelotas, diz ele:

O modelo brasileiro de crescimento que teve como setor de ponta a indústria automobilística implicou na solução do transporte urbano com o transporte rodoviário, onde o ônibus e automóveis privados substituíram o bonde e o trem suburbano, sob o suposto de energia barata, e com oferta totalmente elástica através do tempo. Retirado o bonde do cenário urbano na década de 60, as opções de transporte urbano foram duas: Público (basicamente o ônibus) e Privado (o automóvel particular). Ao aumentar de forma explosiva a frota automotriz, em ambas as modalidades, competiram pelo uso do espaço viário urbano, causando problemas de congestionamentos e diminuição da velocidade comercial; em suma, ineficiência operacional do sistema, que tende a aumentar os custos operacionais do transporte, tanto público quanto privado.

A narrativa visual proposta pelas figuras 09 a 11 complementa, ilustra e evidencia na prática o que esta ocorrendo hoje na cidade de Pelotas.



Figura 09 - A ocupação do espaço viário pelos automóveis na cidade de Pelotas

Fonte: (LEITZKE, 2007)

Na figura acima podemos observar o congestionamento nas vias centrais de Pelotas e a disputa de espaço viário entre os automóveis, ciclista e pedestres.



Figura 10 - A disputa do espaço viário pelos automóveis, charretes, motocicletas, pedestres e transporte público coletivo.

Fonte: (LEITZKE, 2007).



Figura 11 - A disputa do espaço viário pelos automóveis, ciclista, pedestres e transporte público coletivo.

Fonte: (LEITZKE, 2007).

Nas duas figuras acima (Fig. 10 e 11) se observa nitidamente a disputa entre vários meios de transporte, o transporte coletivo e os pedestres, nas ruas centrais de Pelotas.

1.4 Alguns aspectos sócio-econômicos do município de Pelotas

A sociedade do município de Pelotas foi constituída por Portugueses e descendentes dos países vizinhos (Uruguai, Argentina e Paraguai), que se concentraram na cidade, dedicando-se às atividades do comércio e, por alemães, que, por sua vez, localizaram-se na zona rural, em pequenas propriedades, onde passaram a exercer suas atividades econômicas.

Gomez e Vieira (2.008, p.03) reconhecem desde os tempos coloniais que os portugueses contribuíram além da formação étnica a cultural do pelotense, dizem eles:

No caso do município de Pelotas, possuímos um grande valor arquitetônico e cultural, relacionado principalmente a opulência das Charqueadas pelotenses, visto que em nossa história econômica destaca-se a produção do charque que era enviado para todo o Brasil, e fez a riqueza de Pelotas em tempos passados, a partir disso o município teve forte influência da estética portuguesa, com seus casarões com cerâmica portuguesa na fachada. Pelotas é muito rica arquitetonicamente, possuindo muitos prédios e monumentos tombados pelo patrimônio histórico do município e do Estado.

Por sua formação cultural, é considerada a cidade mais européia do extremo sul do Rio Grande do Sul e é considerado o maior centro urbano, fora das capitais, se considerada a proximidade com os países signatários do Mercosul. (CDLR, 2004)

Quadro 1 - Algumas características gerais do município de Pelotas

Área	1.608,768 km ²
População	339.934 hab. (<i>estimativa IBGE/2007</i>)
Densidade	219,4 hab./km ²
Altitude	7 metros
Clima	subtropical Cfa
Fuso horário	UTC-3
IDH-M	0,816 (<i>PNUD/2000</i>)
PIB	R\$ 2.644.670.000,00 (<i>IBGE/2005</i>)
PIB per capita	R\$ 7.721,00 (<i>IBGE/2005</i>)

Fonte: (WIKIPÉDIA, 2008).

No que se refere ao desenvolvimento humano pode-se verificar que os municípios que fazem parte dos 20% com IDH-M (Renda-Educação-Saúde) mais elevado do Estado do Rio Grande do Sul estão indicados com a cor azul (Fig. 12).



Figura 12 - IDH-M no Rio Grande do Sul
Fonte: (CDLR, 2004) Adaptado pelo Autor

Quanto a sua localização, Pelotas situa-se na confluência das rodovias BR 116, que liga Pelotas a Porto Alegre e Jaguarão, BR 293 que liga Pelotas a Bagé e Santana do Livramento e, a BR 392 que liga Pelotas a Rio Grande e a Santa Maria (Fig. 13).

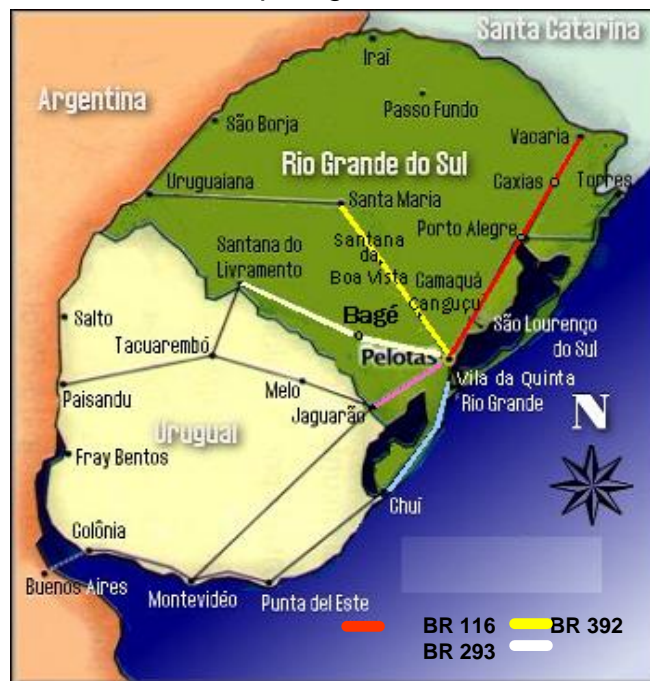


Figura 13 - Rodovias de Confluência em Pelotas
Fonte: (CDLR, 2004)

Com esta apresentação mostramos alguns aspectos espaciais, físicos, econômicos e sociais que caracterizam o município de Pelotas, local onde se realizou esta pesquisa. Utilizamos diversas figuras na tentativa de dar uma visão espacial e específica do estudo. Quando buscamos informações na história do município, verificamos como era a urbanização e o transporte público no passado e quais foram suas causas e origens. Com o estudo do pensamento norteador do desenvolvimento social e econômico, unimos o físico-espacial e o histórico com o intuito de compreender a realidade atual do referido município.

A seguir apresentaremos o que questionamos nesta realidade o que se refere ao tema Mobilidade Urbana. Dentro deste, estudaremos especificamente o transporte público urbano e a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte. Logo em seguida apresentaremos os objetivos da pesquisa, a sua justificativa e importância no contexto atual.

Na compreensão da premissa que a divisão das cidades por zoneamento, separando as funções-chave: habitar, trabalhar e recrear, foi à causa dos problemas da mobilidade urbana mundial e que o primeiro plano diretor da cidade de Pelotas (1.968) foi regido pela Carta de Atenas (1.933), então, podemos afirmar que a causa dos problemas atuais de mobilidade urbana na cidade de Pelotas é a divisão por zoneamento (Figura 14).

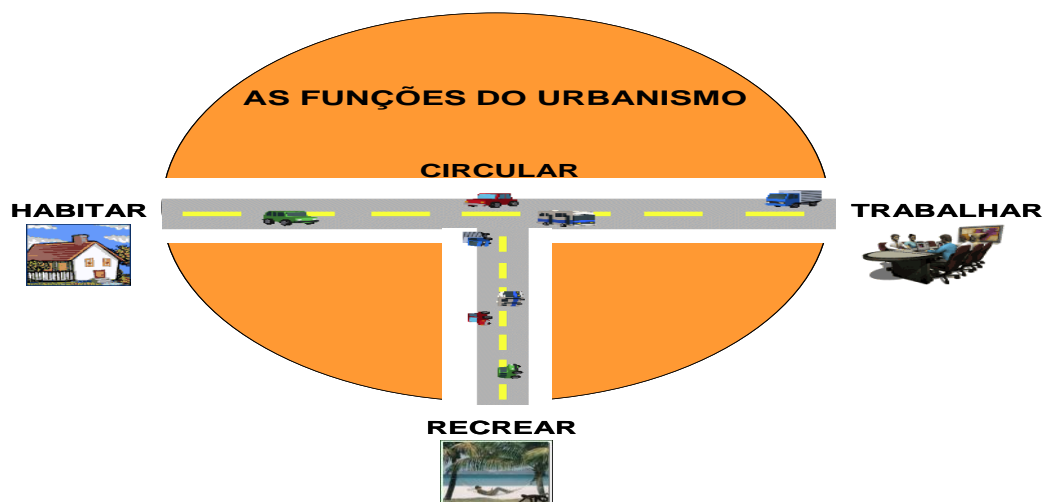


Figura 14 - Funções-Chaves Divididas por Zoneamento

Fonte: Carta de Atenas (2008)

Desenho: Próprio autor

Pode-se afirmar isto tendo por base que todos os outros acontecimentos, a partir de 1960, como a entrada da mulher no mercado de trabalho, a crise do petróleo e o

próprio êxodo rural no Brasil, propiciaram o inchaço das cidades, contribuíram para agravar o problema, mas não foram os fatores principais.

Portanto, se verifica que o desenvolvimento urbano que hoje se adota na cidade de Pelotas está centrado no automóvel e este trás consigo o paradigma de que quanto maior for o desenvolvimento, menor será a mobilidade. Observando a figura 08 podemos conceber que havendo um aumento da função “trabalhar” na Zona Comercial Central - ZCC, esta por sua vez, exigirá uma maior mobilidade entre ela e a função “habitar”, confirmando o exposto acima.

A opção pelo transporte individual é motivada pela dispersão urbanística residencial e da centralização das atividades e serviços, tornando a mobilidade nas cidades uma situação complexa e diversificada. Verifica-se ainda que a crescente utilização do automóvel torna cada vez mais ineficiente o transporte coletivo e, com isto, o aumento do nível do ruído, poluição atmosférica e agravamento das condições de sustentabilidade energética. Por sua vez, o transporte público coletivo foi perdendo receitas, capital e o apoio político necessários ao seu desenvolvimento e, por isso, cada vez mais se afasta de seu objetivo que é prestar um serviço de transporte com qualidade para todos os cidadãos. Neste contexto, é importante pensar em alternativas que viabilizem mudanças nos padrões de mobilidade urbana e no transporte público vigentes. Isto nos levou a pensar na classe trabalhadora que depende necessariamente do transporte público coletivo e que representa 52% dos passageiros transportados diariamente (SSTT, 2007), como é a realidade e quais são suas causas e conseqüências de sua mobilidade atual.

Nos meandros do tema mobilidade urbana, concebemos o problema desta pesquisa que formulamos da seguinte forma: Qual é o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas?

Para enfrentar este desafio fomos motivados a compreender a urbanização de nossas cidades. No agravamento das condições de circulação que comprometem a qualidade de vida das pessoas; na associação muito estreita entre mobilidade urbana e renda; na falta da integração tarifária das empresas operadoras do transporte coletivo; na importância do vale-transporte para a classe trabalhadora; na segregação espacial; na dependência em grande parte dos sistemas de transporte

para o desenvolvimento social e econômico de Pelotas e na importância que tem a política de transporte público coletivo para a solução, a médio e longo prazo, deste problema.

A urgência de um tratamento adequado a este tema prende-se as grandes transformações do setor, principalmente no que se refere à regulamentação das formas públicas de transporte, à concessão dos serviços e ao financiamento da infra-estrutura e da operação, bem como às novas responsabilidades que surgiram da aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

O interesse e conhecimento adquirido sobre o tema mobilidade urbana estão relacionados com uma atividade profissional de coordenação exercida no desenvolvimento profissional do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, instituição que tem por missão difundir a cultura do transporte na sociedade brasileira.

Percebe-se que na separação das funções das cidades, as distâncias entre casa e trabalho, geraram fluxos de pessoas que, hoje, é um dos mais significativos problemas urbanos. Nesta pesquisa, a hipótese é: A mobilidade média da classe trabalhadora, beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas, é de três viagens por dia, fazendo um percurso de deslocamento médio de 9 km por viagem, a uma velocidade média de 18 km/h num período de tempo de 30 minutos.

O objetivo geral da presente dissertação é o de analisar a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas.

Os objetivos específicos e que operacionalizam a análise da mobilidade são os seguintes:

- Conhecer as políticas públicas de Mobilidade Urbana;
- Caracterizar a classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas;
- Conhecer a atual situação de mobilidade urbana da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas;

- Identificar o índice de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas;

- Conhecer a opinião da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte sobre o transporte público coletivo na cidade de Pelotas;

Justifica-se esta pesquisa pela:

- importância que tem em identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora da cidade de Pelotas, contribuindo para a definição de novas linhas, trajetos e itinerários, afastando as decisões empíricas do poder público e das empresas operadoras e, conseqüentemente, proporcionar uma melhor qualidade de vida dos usuários do transporte público urbano;

- oportunidade para reorganização da mobilidade urbana através do projeto de lei do plano diretor exigido pelo Ministério das Cidades;

- viabilidade de execução devido ao conhecimento e domínio do assunto por parte do mestrando;

- conseqüência negativa causada pelo modelo de desenvolvimento centrado no transporte individual (automóvel) que provoca um desbalanceamento no transporte coletivo;

- más condições de mobilidade urbana na cidade de Pelotas devido aos congestionamentos em horários de pico, excesso de estacionamentos na área central, oferta insuficiente de ônibus cheios nos horários de saída e chegada de trabalho;

Esta pesquisa é de importância fundamental, tanto para as definições das políticas públicas municipais como para o planejamento operacional das empresas permissionárias do transporte público urbano, servindo como subsídio pioneiro para o dimensionamento e para a atuação empresarial com foco no cliente, visando à eficiência, a produtividade e a qualidade dos serviços públicos.

A identificação do perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas, objetivo primordial desta pesquisa, permite

uma melhoria no processo de decisão, afastando as decisões empíricas, permitindo uma concentração de esforços operacionais e de investimento nos serviços públicos.

É sabido que a mobilidade urbana atual interfere negativamente no desenvolvimento social e econômico das cidades e este desenvolvimento amplia os problemas com a mobilidade. Sabendo disto, a Secretaria de Mobilidade Urbana - SEMOB, que está vinculada ao Ministério das Cidades - MC, abre oportunidade de contribuir com o desenvolvimento urbano no país com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Política Nacional de Trânsito. A nível municipal, o projeto do 3º Plano Diretor de Pelotas também oportuniza estudos específicos e gerais sobre a mobilidade urbana.

A pesquisa não é complexa, mas a sua implementação é demorada no que se refere à geração de resultados para a classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas.

É viável devido ao conhecimento e domínio do assunto por parte do pesquisador.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Na medida em que se estudava a literatura sobre Mobilidade Urbana: o transporte público coletivo e a classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte encontravam-se relações das mais diversas. Optou-se por trabalhar com especialistas em urbanização, mobilidade e transporte público urbano, que atuam em universidades, institutos, em órgãos públicos (Ministérios e Secretarias), empresas concessionárias, e com aqueles que fundamentam e caracterizam o problema da mobilidade dos usuários do vale-transporte.

Na revisão da literatura, procurou-se uma lógica interna que inicia no processo de urbanização e das políticas de mobilidade e transporte urbano à mobilidade daqueles que utilizam o vale-transporte. Relata-se a situação atual do processo de urbanização, uso e ocupação do solo, fundamentada no ponto de vista de autores que caracterizam esta situação como sendo o “ponto de origem” do problema da mobilidade urbana.

Na aproximação seguinte, buscou-se compreender a relação existente entre o transporte público coletivo e a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte.

2.1 A Formação do Espaço Urbano

Embora haja grande quantidade de informações sobre mobilidade urbana ainda é necessário cada vez mais intensificar pesquisas sobre o transporte público coletivo e suas relações com a classe trabalhadora. Quais são suas causas? Como foi formado o espaço urbano? Como aconteceu a urbanização brasileira? A expansão urbana centrada no automóvel pode continuar se expandindo? Em que situações se encontram as políticas e legislação para solucionar os problemas da mobilidade urbana? Que relação/dependência existe entre o transporte público coletivo e os trabalhadores? O benefício do vale-transporte é satisfatório? Como é o perfil de mobilidade da classe trabalhadora? Estas são algumas das perguntas que buscaremos respostas nesta revisão de literatura.

Inicia-se esta revisão citando Dupuy (*apud* BENAKOUCHE, 1995, p.55) que observa os fatos e evolução da humanidade pelo ângulo da tecnologia, diz ele que: “existe primeiro uma técnica e depois seu efeito social ou espacial”. Por sua vez, a Carta de Atenas (2008, p. 01) nos diz que: “A vida só se desenvolve na medida em que são conciliados os dois princípios contraditórios que regem a personalidade humana: o individual e o coletivo”. Complementa ainda, dizendo:

Isolado, o homem sente-se desarmado; por isso liga-se espontaneamente a um grupo. Incorporado ao grupo, ele sente pesar sobre si o constrangimento de disciplinas inevitáveis, mas, em troca, fica protegido em certa medida contra a violência, a doença, a fome: pode aspirar a melhorar sua moradia e satisfazer também sua profunda necessidade de vida social.

Portanto, podemos dizer que o processo da vida humana traz diferentes necessidades e complexidades na convivência social e na integração entre as pessoas, mesmo assim, o surgimento dos aglomerados de seres humanos são frutos destas necessidades, eles surgiram em diversas áreas e em diversos tempos, dando origem as cidades atuais com suas características oriundas de circunstâncias particulares: defesa militar, descobertas científicas, administrações sucessivas, recursos naturais, recursos econômicos, desenvolvimento progressivo das comunicações e dos meios de transporte. E, para unir estes aglomerados, surgem os caminhos que, por sua vez, são superados progressivamente pelas estradas de rodagem e pelas estradas de ferro, com o objetivo de transportar pessoas e mercadorias. (BENAKOUCHE, 1995).

Assim sendo, se partirmos da premissa de que todo surgimento e desenvolvimento das cidades têm por causa as necessidades sociais do ser humano e apresentam características provenientes de situações específicas, independentemente de sua localização e tempo. E, que a cidade de Pelotas surgiu da indústria das charqueadas em 1.780 (UCPEL, 2001). Logo, Pelotas traz consigo um desenvolvimento influenciado pela identidade com os povos latino-americanos, sintetizada na figura e nos hábitos do gaúcho, pela forte presença do imigrante, de quem assimilou hábitos e tradições européias, principalmente a portuguesa, assim como pela cultura africana. Resultando desta miscigenação um desenvolvimento dotado de traços culturais próprios, que se expressam através de manifestações sociais, econômicas e artísticas.

Conseqüentemente pode-se ler a história físico-espacial de Pelotas através do traçado de suas ruas e avenidas, na sua arquitetura e no seu urbanismo como um todo. Aquilo que deles subsistem forma o fio condutor que, juntamente com textos e documentos gráficos, permite a representação de imagens sucessivas do passado, as figuras 15 e 16 complementam esta conclusão.

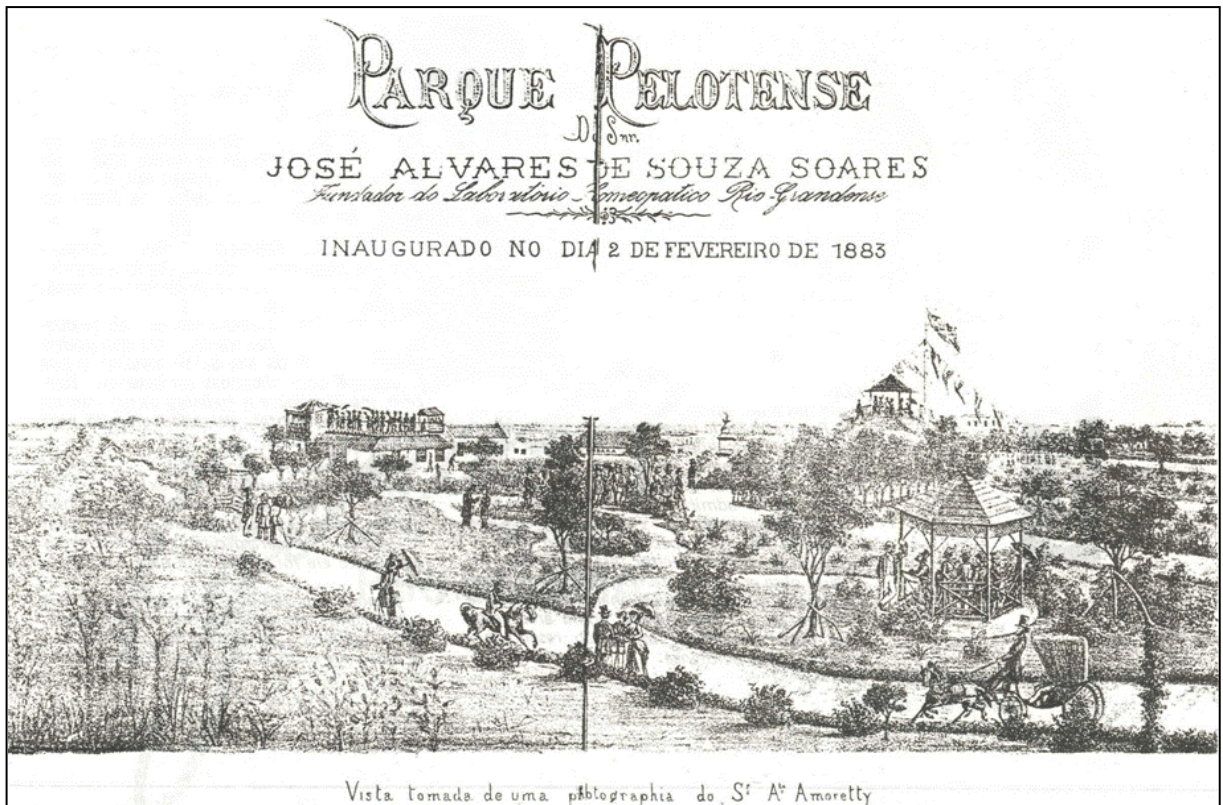


Figura 15 - Parque Pelotense
 Fonte: (UCPEL, 2001).

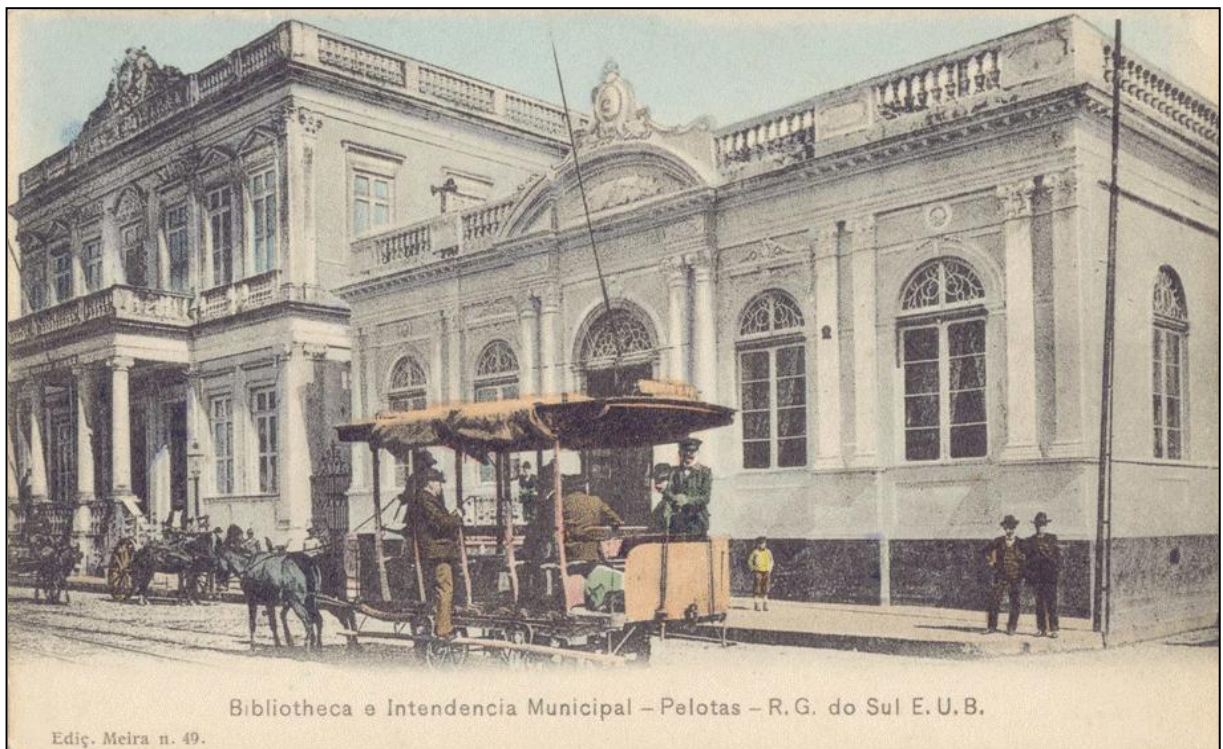


Figura 16 - Teatro Guarany
 Fonte: (UCPEL, 2001).

Outra constatação importante que se pode extrair do exposto até agora é que os motivos do desenvolvimento das cidades estão submetidos a mudanças constantes, mesmo assim, à medida que o tempo passa, os valores se inscrevem na cidade deixando o seu referencial no tempo e no espaço. O item sete da Carta de Atenas (2008, p.01) refere-se a este assunto:

O espírito da cidade formou-se no decorrer dos anos; simples construções adquiriram um valor eterno na medida em que simbolizam a alma coletiva; constituem o arcabouço de uma tradição que, sem querer limitar a amplitude dos progressos futuros, condiciona a formação do indivíduo, assim como o clima, a região, a raça, o costume. Por ser uma pequena pátria, a cidade comporta um valor moral que pesa e que lhe está indissolúvelmente ligado.

Embora sabendo que o desenvolvimento de uma cidade é o resultado das políticas públicas, também compreendemos que é necessário conhecer os valores intrínsecos que se forma num espaço urbano.

Com a compreensão do processo de construção do espaço urbano desde a sua origem e o seu desenvolvimento, agora passamos a estudar a relação existente entre os diversos atores do contexto urbano. Associaremos o desenvolvimento do espaço urbano com a mobilidade, transporte e ao público-alvo da pesquisa que é a classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte.

Para desvendar isso iremos pesquisar autores e políticas urbanas e então conhecer a relação que existe entre o desenvolvimento, mobilidade, transporte urbano e usuários do vale-transporte da cidade de Pelotas.

Assim sendo, verificamos que a Carta de Atenas de 1.933 prefere separar o espaço público em funções: “habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres) e circular”. Complementa ainda dizendo:

Primeiramente assegurar aos homens moradias saudáveis, isto é, locais onde o espaço, o ar puro e o sol, essas três, condições essenciais da natureza, lhe sejam largamente asseguradas; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de tal modo que, ao invés de serem uma sujeição penosa, eles retomem seu caráter de atividade humana natural; em terceiro lugar, prever as instalações necessárias à boa utilização das horas livres, tornando-as benéficas e fecundas; em quarto lugar, estabelecer o contato entre essas diversas organizações mediante uma rede circulatória que assegure as trocas, respeitando as prerrogativas de cada uma. Essas quatro funções, que são as quatro chaves do urbanismo, cobrem um domínio imenso, sendo o urbanismo a consequência de uma maneira de pensar levada à vida pública por uma técnica de ação. (2008, p. 17)

Esta carta tinha por objetivo solucionar a desorganização urbana (espaço urbano, poluição, transporte) causada pela Revolução Industrial nas cidades, mas com o passar dos anos aconteceram importantes fatos econômicos (crise do petróleo), sociológicos (entrada da mulher no mercado de trabalho) e as alterações no uso do espaço possibilitaram mudanças drásticas da paisagem urbana e, com isto, a solução proposta foi abatida. (MUKAI, 2.006).

Mukai (2.006, p.06) também concorda quando diz:

Percebe-se que, no processo de sobrevivência competitiva da cidade do final do século XX, a identidade social local foi descaracterizada. Neste cenário, percebe-se o fracasso do discurso dos urbanistas que tentaram, nos anos do modernismo, Organizar, disciplinar, idealizar e igualar o espaço urbano da cidade, nos preceitos da Carta de Atenas. Percebe-se então que, o problema da mobilidade urbana, é questão de interesse nacional, empresarial e comunitário, e que necessita de solução.

Observe nas Figuras 17 – 19 a situação em que se encontra Brasília, a cidade brasileira modelo do Urbanismo Modernista que materializou os princípios da Carta de Atenas.



Figura 17 - Estacionamento de Automóvel – Palácio Itamaraty

Fonte: (GONÇALVES, 2007)



Figura 18 - vista parcial do espaço urbano de Brasília – Setor Hoteleiro

Fonte: (GONÇALVES, 2007)



Figura 19 - Vista parcial do espaço urbano de Brasília - Centro de Compras

Fonte: (GONÇALVES, 2007)

A pesquisadora Pinto (2006, p. 8), seguindo essa linha de pensamento discute o espaço urbano e define três espaços, que são: “o espaço de produção sendo aquele onde ocorre o processo de acumulação e no espaço de reprodução é onde ocorre a recuperação da força de trabalho e entre estes dois espaços esta um terceiro, dedicado às necessidades da circulação”.

Já o livro Plano Diretor Participativo: guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos do Ministério das Cidades - MC apresenta uma síntese da divisão da cidade em funções, diz ele:

O atual processo de urbanização propicia a fragmentação do espaço urbano, separando bairros residenciais, cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer, o que expulsa a população mais carente, cada vez mais para a periferia dos grandes centros. Esse modelo de ocupação gera vazios urbanos e a estrutura construída para a circulação de automóveis ou mesmo para o transporte coletivo resulta em áreas degradadas física e economicamente, com alto custo social, com perda de vidas humanas, poluição, destruição do espaço vital, congestionamentos e perda da mobilidade das pessoas, principalmente das mais carentes. A análise conjunta de todos esses aspectos que condicionam a circulação das pessoas nas cidades é fundamental para compreender a mobilidade urbana. (2.004. p. 89)

Lemos (2004, p.01), por sua vez, associa o espaço urbano como sendo a base para a reprodução do sistema capitalista, diz ela:

O espaço passa a ser concebido como lócus da reprodução das relações sociais de produção, enfatizando que o capitalismo tem sobrevivido pela produção do espaço, onde o papel da acessibilidade é preponderante, visto que quando de sua implementação pelo Estado, imprime valor ao preço da terra.

Embora compreendamos que o espaço urbano seja o palco das relações sociais de produção, reprodução, acumulação e de trabalho e, por isso seja um local de conflito social, mesmo assim, pensamos que a problemática em que se encontram esses espaços tem por causa os princípios do Urbanismo Modernista (Carta de Atenas). Esta política urbana até que disciplinou as cidades, mas não absorveu a demanda, principalmente, no que se refere à mobilidade, comprovada tanto pelas imagens da cidade de Brasília como pelo próprio reconhecimento do Ministério das Cidades.

Fundamentado na conclusão do estudo sobre o espaço urbano, seguimos agora para a compreensão do processo de urbanização brasileiro.

2.2 O Processo de Urbanização Brasileiro

O processo de urbanização brasileiro inicia em meados do século XX. Até então a vida urbana tinha somente as funções administrativas voltadas a garantir a ordem e coordenar a produção agrícola. Com o advento da industrialização na década de 50, a substituição das importações pela industrialização é imposta uma nova lógica na organização espacial da sociedade brasileira tendo por causa fundamental o resultado do modelo de desenvolvimento econômico imitativo implantado. Prebisch, no seu livro *Capitalismo Periférico: crisis y transformación* (1981, p.14), evidencia bem suas preocupações para todos os países periféricos, dizendo:

Trátase de fallas de um capitalismo imitativo. Se está desvaneciendo el mito de que podríamos desarrollarnos a imagen y semejanza de los centros. Y también el mito de la expansión espontánea del capitalismo em la órbita planetaria. El capitalismo desarrollado es esencialmente centrípeto, absorbente y dominante. Se expande para aprovechar la periferia. Pero no para desarrollaria.

A teoria econômica que fundamenta a base da ideologia desenvolvimentista dos países centrais que começa a ser implantado nos países periféricos é o keynesianismo (interferência do estado na economia, como fomento na infraestrutura). A sua origem deriva do contexto em que foi criada: “a crise econômica dos anos 30, quando o principal problema enfrentado era o desemprego, tanto de mão de obra, quanto de capital”. (CAPORALI, 1995).

Retomando o cenário para o ponto de vista do cidadão brasileiro, ele percebe a situação na cidade como melhores oportunidades de ganhos do que na agricultura. Com isto desencadeia o constante crescimento dos centros urbanos. Pode-se observar este fenômeno pelo crescimento da taxa de urbanização que na década de 50 era de 36,16% passando para 56,80% na década de 1970, ou seja, mais da metade da população. Em 1990, chega a 77,13% e em 1999 esta taxa estava em 79,7% de residentes nas áreas urbanas, de acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (Pnad) do IBGE.

O geógrafo Milton Santos, em seu artigo *O Território* (2001, p.1) percebe isso dizendo que o país:

Deixa de ser agrícola no final da década de 60, quando a sua população urbana perpassa os 50%. O motivo destas mudanças é a mecanização das atividades de plantio e colheita no campo que expulsa enormes contingentes de trabalhadores rurais sendo atraídos pelas oportunidades oferecidas na indústria urbana e acesso a saúde, educação e empregos.

O curso de Gestão Integrada da Mobilidade Urbana (2006, p.15) inicia o histórico da política urbana federal no período de 1964 a 2002, dizendo que:

Em apenas cinco décadas no século passado, a população brasileira passou de majoritariamente rural para majoritariamente urbana. Uma das mais aceleradas urbanizações do mundo aconteceu sem a implementação de políticas indispensáveis para a inserção urbana digna da massa que abandonou e continua a abandonar o meio rural brasileiro, cuja estrutura agrária contribuiu para essa rápida evasão de população.

Fica fácil perceber que as implicações políticas e econômicas que estão ocorrendo no cenário mundial e o rápido crescimento urbano brasileiro, geraram a desordenação e pegaram os municípios despreparados para atender às necessidades básicas desses migrantes, ocasionando uma série de problemas sociais e ambientais, como o desemprego, a criminalidade, a favelização e a poluição do ar e da água. (BERNARDES, 2006).

Percebe-se também que desde a década de início da urbanização (1950), às diferentes etapas do processo de desenvolvimento econômico brasileiro reflete na conformação espacial urbana. A professora Maria Célia Caiado em sua apresentação no XI encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP falava que:

O modelo de desenvolvimento econômico excludente refletiu no meio urbano gerando espaços urbanos segregados, onde residem grandes parcelas da população excluídas do processo de integração econômica e social. (2002, p.04)

Ficou evidenciado um grande distanciamento entre a ordem legal e a ordem real na ocupação espacial urbana brasileira. Muitas pessoas vivem ilegalmente apoiadas tanto pela ordem social como pela política econômica e urbana inadequada.

Fernanda Zuquim (2006, p.7) verifica isto dizendo que:

O desenvolvimento metropolitano veio, portanto, acompanhado de problemas sociais e ambientais, tais como a falta de moradias e favelização, a carência de infra-estrutura urbana, o crescimento da economia informal, a poluição, o trânsito, periferização da população pobre e ocupação de áreas de mananciais.

Podem-se relacionar vários fatores e conseqüências da urbanização brasileira, alguns deles são: desenvolvimento econômico causado pela industrialização para a substituição das importações e foi marcado pelo intenso crescimento do mercado interno, com elevadas taxas de crescimento do PIB. Houve a criação da divisão social do trabalho que gerou por todo o país um acelerado processo de urbanização,

com grandes deslocamentos populacionais, causando profunda alteração na estrutura demográfica. A expansão do mercado de trabalho criou grande número de empregos urbanos, transformando a imensa maioria dos trabalhadores em trabalhadores assalariados, permitindo a integração de grandes parcelas da população à sociedade urbano-industrial. (CAIADO, 2.002)

Como já alertava Prebisch, este crescimento econômico é um modelo extremamente concentrador, de renda e população, e bastante excludente, gerando um contingente de trabalhadores subempregados, extremamente mal remunerados, inseridos em formas de organização de produção intensiva e em trabalhos de baixa capacidade de acumulação e produtividade.

Temos com isso uma expansão urbana fundamentada numa sociedade com uma distribuição de renda bastante desigual e como resultado temos a concentração de renda e população nas grandes cidades, surgindo uma estrutura social urbana fragmentada e segregada espacialmente, com a generalização das periferias urbanas. (CAIADO, 2002).

O dinamismo econômico do período de 70 começa a perder força na década de 80 trazendo consigo ainda mais precarização das relações de trabalho e desassalariamento da força de trabalho, ampliando o setor informal e gerando a informalização dentro das empresas capitalistas.

Caiado (2002, p. 08) novamente chama a atenção dizendo que:

A produção do espaço construído das grandes cidades passa a integrar o circuito financeiro da acumulação, alterando a dinâmica e a velocidade dos mecanismos de valorização imobiliária, sem compromissos com o sistema de regulação do uso do solo, intensificando a fragmentação e segregação do espaço urbano.

Por outro lado, a produção imobiliária ilegal cresce, com a conivência do poder público, ora para atender a demanda legítima por habitação das classes mais pobres, não atendidas pelo sistema formal, ora para promover ao capital imobiliário na sua busca incessante pela majoração de lucros. (CAIADO, 2002)

Diante do que descrevemos até agora, verificamos o processo de urbanização brasileiro por vários ângulos. Com isto, podemos concluir que o Brasil é um dos países que mais rapidamente se urbanizou em todo o mundo. Em 50 anos deixou de

ser um país rural e se transformou em um país urbano e este processo foi predatório, desigual e, sobretudo injusto. (SOARES, 2.005)

Para completar esta revisão do referencial teórico sobre o processo de urbanização brasileiro, podemos afirmar que existem duas grandes dimensões no processo de urbanização do Brasil. A primeira está relacionada com suas causas, que já estudamos no transcórre do texto, que em outras palavras podemos dizer que são: concentração da propriedade rural, mecanização agrícola, necessidade de mão-de-obra barata para a produção industrial. A segunda se refere à modelagem do espaço urbano (fundamentado na Carta de Atenas) e as forças que o produzem são: a localização e porte das atividades econômicas, a especulação imobiliária e os interesses dos fabricantes de equipamentos.

A seguir revisaremos o assunto que trata da Urbanização Modernista: a expansão urbana centrada no automóvel. Conheceremos a situação que se encontra a mobilidade brasileira.

2 3 – Urbanização Modernista: a expansão urbana centrada no automóvel

Retomando o pensamento que o desenvolvimento urbano brasileiro trouxe resultados após a década de 50. Eles tem por fundamento básico a teoria keynesiana, a qual estimula o governo a criar a infra-estrutura para empresário privado poder produzir e escoar suas mercadorias e serviços. Esta organização estrutural no sistema econômico mundial é a solução dada para a retomada do crescimento econômico após a depressão econômica de 1930, tendo a sua causa o desemprego da mão de obra e do capital. (HOFFMANN, 1.998)

Com este apoio político-econômico o empresário privado começa então a investir na industrialização e ofertando emprego de mão-de-obra, dando origem a muitas cidades, ou pelo menos modificando o modelo do espaço urbano que hoje possuímos. O automóvel é inserido neste contexto cultural como solução para a mobilidade tanto das pessoas como dos produtos e serviços. Com a popularização do meio de transporte rodoviário e do consumo de combustível fóssil começa então a surgir problemas de toda ordem social, econômico e ambiental insuportáveis, que passaremos a descrever sucintamente com a ajuda de alguns autores.

No documento Muito Além do Automóvel criado pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (2.000, p.16) nos é dado uma idéia da dimensão que temos nos dias de hoje, veja:

O urbanismo automobilístico que transformou a classe média em homens e mulheres de quadro rodas e revolucionou as cidades no século 20, reservando mais de 40% de seus espaços urbano para vias, oficinas, garagens, estacionamentos, fábricas e que também levou a um imenso desperdício de obras onde as vias públicas ficam, em sua maioria, 20 horas ociosas e as quatro restantes no contra fluxo.

Por sua vez, o documento Transporte Humano também da ANTP (1.999, p.1) diz que as cidades brasileiras apresentam “graves problemas de transporte e qualidade de vida. Queda da mobilidade e da acessibilidade, degradação das condições ambientais, congestionamentos crônicos e altos índices de acidentes de trânsito....”.

Para que esta situação se estabelecesse entende-se que a frota cresceu acentuadamente, havendo com isso a necessidade dos governos Federais, Estaduais e Municipais ampliarem o sistema viário e a utilização de técnicas de garantia de boas condições de fluidez, formando-se, assim, uma cultura do

automóvel, que drenou muitos recursos para o atendimento de suas necessidades. Paralelamente, o sistema de transporte público do governo para os pobres. Inicialmente era esse o pensamento, apesar de alguns investimentos importantes em locais específicos, permaneceu insuficiente para atender à demanda crescente e têm vivenciado crises cíclicas ligadas principalmente à incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas, às deficiências na gestão e na operação e às dificuldades de obter prioridade efetiva na circulação.

Já o curso Conceitos de Mobilidade Sustentável, elaborado pelo Instituto da Mobilidade Sustentável – Rua viva (2006, p.1) procura mostrar alguns dados estatísticos de crescimento da situação atual, veja:

O Futuro dessa POLÍTICA PÚBLICA se mantidas as estimativas de crescimento de 2,5% da população urbana brasileira e de 4% da frota de veículos, a frota atual de 29 milhões poderá chegar a 39 milhões em 2010, para uma população futura de 200 milhões de habitantes (contra os 170 milhões atuais).

Ainda neste mesmo curso são mostrados dados das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, informando que:

Os congestionamentos nas duas maiores cidades brasileiras – São Paulo e Rio de Janeiro se estenderá para outras grandes cidades brasileiras e já representam 506 milhões de horas gastas a mais por ano pelos usuários do transporte coletivo, 258 milhões de litros de combustível gastos a mais por ano e uma poluição ambiental que pode ser medida em 123 mil toneladas de monóxido de carbono e 11 mil toneladas de hidrocarbonetos, jogados na atmosfera.

Observando o lado do usuário/pessoa, o mecanismo formado para que o mesmo adquira um veículo está na atratividade e benefícios que o veículo proporciona assim como, a acessibilidade, o conforto, a individualidade e a intimidade. Além disso, podemos incluir também os aspectos psicológicos como a velocidade, a liberdade, o status, etc. (BRINCO, 2.006)

A consequência da aquisição e uso do veículo estimula a expansão urbana e a dispersão das atividades, elevando o consumo de energia e criando grandes diferenças de acessibilidade às atividades.

O círculo vicioso ou a lógica no processo de uso do veículo, do congestionamento e da expansão urbana, pode ser especificado conforme Figura 20.

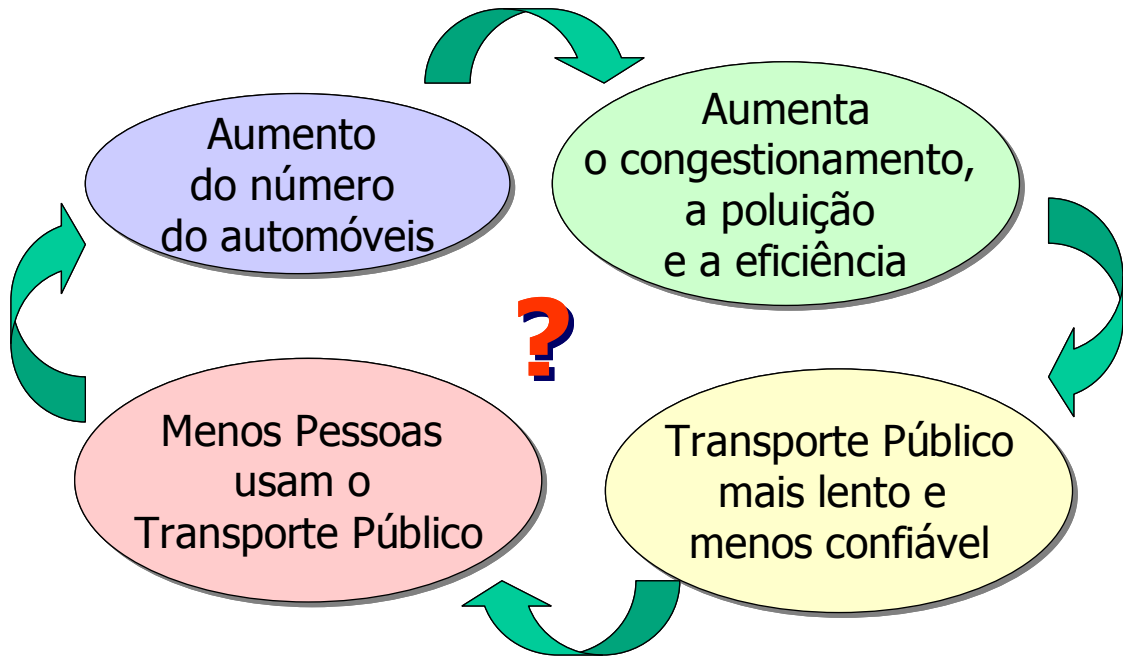


Figura 20 - Círculo Vicioso do Automóvel

Fonte: ANTP - Transporte Humano (1.999, p.03)

A ausência de planejamento e controle que ordene o uso e a ocupação do solo urbano acaba por deixarem os desenhos das cidades por conta das forças de mercado e, muitas vezes, tendem a investir nas áreas de maior acessibilidade, causando graves impactos ambientais e no sistema de circulação local que servirá para que o círculo vicioso acima se perpetue. (ANTP, 1.999). Aqui se visualiza exatamente a relação existente entre o uso e ocupação do solo urbano com a mobilidade.

Portanto, pode-se dizer que a expansão urbana centrada no automóvel se aproxima da insustentabilidade visto que as facilidades de uso do automóvel incentivam a expansão urbana. As distâncias aumentam e novas vias são necessárias, se isto ocorrer, haverá a redução das áreas verdes e a impermeabilização do solo, causada pela transformação do uso do solo e pela expansão da área pavimentada. Por outro lado, havendo infra-estrutura, os veículos trafegam mais causando maiores custos, poluição, acidentes de trânsito, congestionamentos crônicos, elevação dos tempos de viagem e redução da produtividade das atividades urbanas, com isto, ocorre à restrição de mobilidade e acessibilidade sobre a vida das pessoas e do sistema econômico como um todo.

Diante destes círculos viciosos da mobilidade urbana atual conclui-se que ele é um modelo inadequado de meio transporte e socialmente inaceitável. Constituindo um importante obstáculo sob o ponto de vista estratégico. A permanência do modelo atual é incompatível não apenas com uma melhor qualidade de vida em uma sociedade verdadeiramente democrática, mas com a preparação do país para as novas exigências relacionadas às grandes transformações econômicas contemporâneas.

A revisão do referencial bibliográfico que fizemos até agora foi, primeiramente, A Formação do Espaço Urbano, onde adquirimos conhecimento sobre as funções de uso e ocupação por zoneamento (Habitar, Trabalhar, Recrear e Circular), que a nosso ver, foi à causa principal da complexibilidade urbana que as cidades se encontram. Em seguida passamos para a revisão do Processo de Urbanização Brasileiro, onde conhecemos que a urbanização possui duas grandes dimensões, a que trata do poder econômico e a segunda que trata da modelagem do espaço urbano. No assunto seguinte trataremos sobre a Urbanização Modernista: a expansão urbana centrada no automóvel, onde compreendemos que o automóvel individual é um meio de transporte inadequado e incompatível com o desenvolvimento social e, percebemos também, a relação existente entre urbanização e mobilidade. Apresentaremos alternativas para a solução do problema da mobilidade urbana.

2.4 Mobilidade Urbana: a busca de uma cidade para as pessoas

Nesta parte, se pretende investigar alguns pontos importantes que ainda não tocamos sobre a Mobilidade Urbana e até mesmo salientar novamente pontos já estudados. Pretende-se aprofundar o assunto, conceituando, examinando as diretrizes, os princípios, os principais atores sociais, os desafios e as tendências da Política de Mobilidade Urbana e a sua sustentabilidade.

Iniciamos esta parte observando que na tentativa de desenvolver o país, muitos planejadores não perceberam que estavam diante de um paradigma. O artigo Mobilidade Urbana Sustentável: O impacte das empresas e dos seus trabalhadores do projeto *Young Managers Team* (YMT) da BCSD Portugal (2006, p.04), expõe o paradigma da mobilidade urbana da seguinte forma:

As necessidades de mobilidade cresceram de forma exponencial e os seus padrões alteraram-se significativamente nas últimas décadas, especialmente nas áreas urbanas, em consequência do desenvolvimento econômico e social. Fruto da dispersão urbanística residencial e da descentralização das atividades e serviços, a mobilidade nos espaços metropolitanos é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pela utilização crescente de transporte individual e pela ineficiência do transporte coletivo, com consequências a nível do ruído, poluição atmosférica e agravamento das condições de sustentabilidade energética.

Veja os problemas históricos do desenvolvimento do Brasil, já estudados anteriormente. Sabemos que o Brasil é um dos países que mais rapidamente se urbanizou em todo o mundo. Em 50 anos o Brasil deixou de ser um país rural e se transformou em um país urbano. No curso *Gestão Integrada da Mobilidade Urbana* (2006, p.15), coloca este assunto da seguinte forma:

Em apenas cinco décadas no século passado, a população brasileira passou de majoritariamente rural para majoritariamente urbana. Uma das mais aceleradas urbanizações do mundo aconteceu sem a implementação de políticas indispensáveis para a inserção urbana digna da massa que abandonou e continua a abandonar o meio rural brasileiro, cuja estrutura agrária contribuiu para essa rápida evasão de população.

O professor Paulo Roberto Soares da disciplina de Planejamento Urbano Participativo da Fundação Universitária de Rio Grande – FURG comenta “este processo foi predatório, desigual e, sobretudo injusto”. Fala ainda que:

O Espaço Urbano reflete a organização econômica, a organização social, as estruturas políticas e os objetivos dos grupos sociais dominantes. É um produto social sendo possível através da leitura das formas espaciais entender as práticas espaciais dos grupos sociais que o produzem. (SOARES, 2005)

Portanto, o modelo territorial que temos refletido atualmente é o da urbanização difusa ou da cidade dispersa caracterizado pela extensão do tecido urbano que desconcentra população, áreas habitacionais e atividades econômicas. Apresentando como características básicas o crescimento e extensão das cidades e áreas urbanizadas, “engolindo” antigas áreas rurais, aumentando o consumo de território; a desconcentração de atividades econômicas, população e zonas habitacionais; a grande extensão das cidades e das redes de infra-estrutura; a formação de mosaico de fragmentos espaciais homogêneos e monos-funcionais; a tendência ao abandono e à degradação das áreas centrais tradicionais; a concentração de investimentos públicos e privados em áreas de novas centralidades e de novas periferias; a privatização do espaço urbano e da vida cotidiana; a ampliação das desigualdades sociais; a imposição do individualismo e da

competição entre os indivíduos; a gestão urbana privatizada como cidade-empresa, Planos Estratégicos, Marketing Urbano; e a competição entre Cidades Globais e Cidades Globalizadas. (SOARES, 2005).

Já o Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, José Carlos Xavier (2005, p.1) concorda que a mobilidade urbana interfere negativamente no desenvolvimento e este, amplia os problemas com a mobilidade, diz ele:

O crescimento urbano desordenado, a motorização crescente e o declínio dos transportes públicos estão comprometendo a sustentabilidade da mobilidade urbana e, por consequência, a qualidade de vida e a eficiência da economia das grandes cidades. No Brasil, mais de 80% da população vive nas cidades. Em apenas 380 delas concentra-se metade da população e produz-se mais de dois terços da riqueza nacional. Na ausência de políticas públicas efetivas, o desejável crescimento econômico implicará maiores níveis de congestionamento devido ao aumento da frota e da circulação de veículos.

Xavier (2005, p.1) também está preocupado com o entendimento das forças que atuam na sustentabilidade da mobilidade urbana, ele tem consciência da situação e também da necessidade de um consenso, finaliza o seu artigo dizendo:

Vários eventos estão programados para a divulgação e o debate do anteprojeto de lei de diretrizes e da política nacional para o setor. Entendemos que só através da construção de consensos poderemos chegar à formulação de políticas públicas efetivas. Nesta empreitada para a sustentabilidade da mobilidade urbana, como elementos essenciais para o desenvolvimento, estão todos convidados a dar sua contribuição.

O exposto acima é o resultado da política econômica implantada nas cidades brasileiras e a possibilidade de reversão deste processo será através de mudanças no procedimento sócio, político, econômico e ainda cultural tanto do poder público como da sociedade como um todo, ou seja, o consenso nas políticas públicas. Segundo o documento Transporte Humano – cidade com qualidade de vida da ANTP (1.999, p.28) nos informa que “A gestão deste complexo sistema de relações requer a união de esforços entre Estado e sociedade, bem como a organização adequada da administração pública”. Isto nos orienta a verificar a Constituição Federal de 1.988, onde se constata que o artigo 182, fortalece o poder do município para atuar na definição das políticas públicas urbanas, delegando o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes. Já no parágrafo 1º ela também determina o Plano Diretor como

instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, onde é definida a política de uso do solo. É criada também a Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade (ANEXO A), onde define as Diretrizes Gerais e Instrumentos de Gestão Urbana, documentos que a meu ver, é a base legal para uma cidade entrar no processo de mudança. A Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB que esta vinculada ao Ministério das Cidades abre oportunidade de contribuir com o desenvolvimento urbano no país com a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMUS (ANEXO B) e sua sustentabilidade.

Verifica-se, portanto, que os municípios possuem competência para dar início ao tratamento da maior parte dos problemas que o afetam nestas áreas. Com o domínio desta legislação o poder público parte para a ação avaliando as condições da ocupação do solo, transporte e trânsito para a elaboração do Planejamento Urbano, de Transporte e de Circulação. No primeiro, serão definidas as condições de uso e ocupação do solo, a localização de equipamentos públicos como escolas, hospitais, parques, etc. No segundo, define-se a infra-estrutura (ruas, calçadas, ferrovias, ciclovias, terminais de passageiros e de cargas), necessária para a circulação de pessoas, mercadorias e os sistemas de transportes, ou seja, tecnologia a ser utilizada e o nível de serviço a ser ofertado (veículos, itinerários, frequência de viagens, tarifas, formas de controle). No terceiro (Circulação) são definidas as atividades referentes ao trânsito, ou seja, aquela que define como a infra-estrutura viária poderá ser utilizada por pessoas e veículos. (TRANSPORTE HUMANO, 1999).

A Integração destas políticas pode ser observada na figura abaixo (Figura 21).

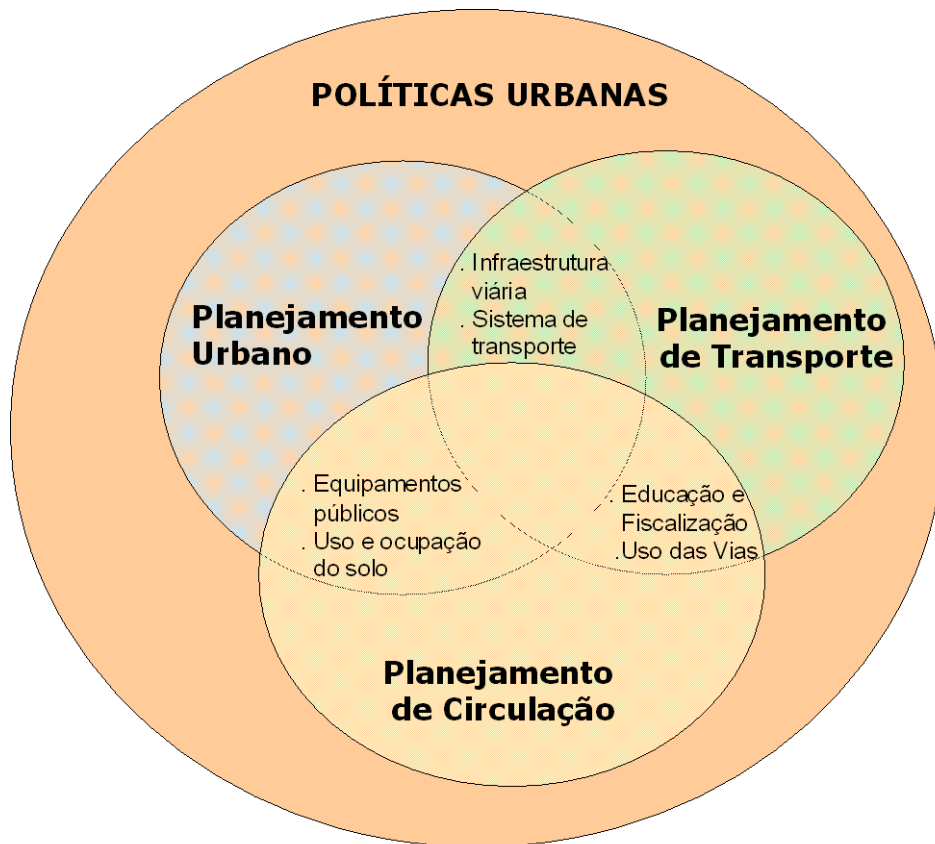


Figura 21 - Integração de Políticas Urbanas e de Transporte

Fonte: (ANTP, 1999)

De posse desta metodologia, o poder público deve buscar a participação da sociedade para tomar as decisões conjuntamente e contribuir na implantação dos planos.

Como resultado da gestão organizada, pensada, planejada e participativa espera-se um modelo de cidade para as pessoas. Com formas não fragmentadas, com funções heterogêneas, que haja compartilhamento de infra-estruturas, que facilite a convivência, o contato, o intercâmbio das informações, que possibilite o convívio social e cultural. Que a cidade seja, segundo o professor Paulo Soares (2005, p.7):

Fruto do trabalho coletivo de uma sociedade. Sejam a materialização da história de um povo, suas relações sociais, políticas, econômicas e religiosas. Sua existência ao longo do tempo é determinada pela necessidade humana de se organizar em torno do bem estar comum; de produzir e trocar bens e serviços, de criar cultura e arte; de manifestar sentimentos e anseios que só se concretizam na diversidade que a vida urbana proporciona.

Para que esta mudança se concretize é necessário que os planejadores públicos, a sociedade e os representantes do poder público entendam que existe uma forte conexão entre a densidade urbana de uma determinada região e a quantidade de transporte. E este inclui desde uma malha de transporte público bem planejado até um sistema de vias públicas capazes de atender tráfego com eficiência. Porém, este sistema eficiente de transporte público pode ser prejudicado quando esta região desenvolve-se demais, tornando-se mais densa que um determinado limite.

Um planejamento participativo eficiente tenta colocar zonas comerciais e residenciais de alta densidade próximos a meios de transporte de massa. Por exemplo, algumas cidades permitem prédios comerciais e residenciais somente quando elas estão a um quarteirão de distância de estações de trens, metrô ou vias públicas tais como ruas e avenidas de duas faixas por sentido ou mais, enquanto posicionam casas de família e parques mais longe destes pontos de transporte.

Uma das maneiras de se definir o tipo/meio de transportes pode ser a densidade. Por exemplo: Carros ecologicamente corretos são eficientes como meio de transporte em regiões de densidade de até 1,5. Densidades entre 1,5 a 5 são mais eficientemente servidas por ônibus com célula de hidrogênio e densidades maiores que 5 são mais eficientemente servidas por trens de superfície e metrôs. (PINTO, 2.006).

Neste ponto podemos dizer que os planejadores terão que relacionar o uso do solo com o trânsito e o transporte (veículos, pessoas, mercadorias). O planejamento de desenvolvimento urbano terá que levar em consideração a integração entre o transporte e o trânsito com a racionalização do uso do solo e os princípios da Mobilidade Urbana Sustentável, ao invés de atender os interesses de uma pequena parcela da população que são os investidores e especuladores do solo urbano, não teremos base para a Mobilidade Urbana Sustentável.

Segundo o curso de Gestão Integrada de Mobilidade Urbana (2006, p.23) alguns dos principais obstáculos á organização metropolitana do transporte, são:

- conflitos de competência no exercício da coordenação sobre os modos metropolitanos de transporte;
- os modos ferroviários urbanos ainda permanecem sob a tutela federal (trens metropolitanos de Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte e demais trens de subúrbio das capitais) ou estadual (metrôs de São Paulo e Rio) sendo que, de acordo com a Constituição de 1988, é competência municipal a estruturação e coordenação dos serviços locais de transporte

urbano, faltando mecanismos para que a organização possa ocorrer quando os deslocamentos se dão entre municípios;
 - fragilidade da organização metropolitana, que não dispõe de recursos financeiros próprios nem de autonomia administrativa.

Além disso, temos como princípio básico de tratamento no sistema de trânsito e circulação uma questão policial e um comportamento individual ao invés de um tratamento coletivo e com soluções científicas.

Historicamente no Brasil o trânsito foi tratado como uma questão policial e de comportamento individual dos usuários, carecendo de um tratamento no campo do urbanismo, da engenharia, da administração, do comportamento e da participação social.

Um trânsito ruim e no limite criminoso, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, aproxima-nos da barbárie. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é dever de todos. (BRASIL, 2006)

Novamente o Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, José Carlos Xavier, na apresentação da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - PNMUS (BRASIL, 2006, p.39), diz que esta estabelece diretrizes para: “uma política urbana sustentável, com foco na inclusão social e orientada para assegurar o direito de acesso à cidade à população brasileira”. Diz ele também que: “esta política vem sendo formulada com ampla colaboração e participação de setores da sociedade organizada e deverá ser um instrumento de apoio à concretização dos objetivos que estruturam o Plano Brasil para Todos”. Já na própria Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (BRASIL, 2006, p.11) ele expõe os três macro-objetivos, que são:

o crescimento com geração de trabalho emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais; a inclusão social e redução das desigualdades sociais; e a promoção e expansão da cidadania e o fortalecimento da democracia.

A partir destes macro-objetivos foram traçados objetivos específicos para o desenvolvimento urbano, são eles: “integrar o transporte ao desenvolvimento urbano; reduzir as deseconomias da circulação; ofertar um transporte público eficiente e de qualidade, e contribuir para o desenvolvimento econômico”. (BRASIL, 2006).

Os objetivos traçados para a sustentabilidade ambiental são: “o uso equânime do espaço urbano, melhoria da qualidade de vida, melhoria da qualidade do ar e a sustentabilidade energética”. (BRASIL, 2006).

Para a inclusão social foi determinado como objetivos específicos: “o acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos dos pedestres e ciclistas”. (BRASIL, 2006).

Pela compreensão que tenho de planejamento após ser traçado os objetivos e estes estarem fundamentados nos princípios orientadores e nas diretrizes básicas, se define como será colocado em prática estes objetivos, ou seja, como torna-los realidade para a sociedade e isso se faz através das estratégias de ações que foram definidas nestes quatro pilares: “Planejamento integrado de Transporte e Uso do Solo Urbano, Melhoria do Transporte Coletivo Urbano, Promoção da circulação não motorizada e do Uso racional do automóvel”. (BRASIL, 2006)

Diante do estudo das diretrizes, princípios, objetivos e estratégias da Política Nacional e Mobilidade Urbana Sustentável e dos programas e ações da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB, se percebe o *espírito* da política e do anteprojeto de lei. Apartir destes documentos foram desmembrados programas, projetos e ações para serem realizados. A impressão que se tem sobre a PNMUS e o anteprojeto de lei é que possuímos um ótimo conjunto de legislação no âmbito federal e pouca ação prática a nível municipal, onde a sociedade percebe e sente os efeitos destas políticas. Verifica-se também que existe uma preocupação em conciliar o desenvolvimento com a mobilidade. Veja o que diz no anteprojeto de lei que institui as diretrizes da política de mobilidade urbana (ANEXO C), no seu artigo 1º:

A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, e tem como objetivo a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (BRASIL, 2006)

Observa-se também que a dificuldade não é a elaboração de política e projetos de leis o mais difícil é a transformação desta legislação em ação prática devido a dificuldade de consenso entre as forças políticas mediadoras deste fato social.

Na conclusão do estudo sobre a Mobilidade Urbana: a busca de uma cidade para as pessoas, o estudo das políticas, apresentou uma perspectiva que assegura uma melhor qualidade de vida, traduzida por melhores condições de transporte, maior segurança no direito de ir e vir e pela acessibilidade para realização das atividades

necessárias a vida moderna. Maior eficiência urbana, traduzida pela disponibilidade de uma rede de transporte integrada por modos complementares. Melhor qualidade ambiental traduzido pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e, pela preservação do patrimônio histórico, arquitetônico, das áreas residenciais e de vivência coletiva.

Esta mesma impressão temos quando aproximamos o estudo a nível municipal e comparamos com o Projeto de Lei do III Plano Diretor de Pelotas de 26 de setembro de 2.007 (ANEXO D), que define e estrutura a Mobilidade Urbana no território municipal pelo:

Conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o amplo acesso ao espaço urbano, garantindo acessibilidade universal, equidade, segurança e a circulação de pessoas e de veículos de forma ordenada territorialmente. (PELOTAS, 2007)

No artigo 73 o Projeto de Lei, constitui as diretrizes amplas da mobilidade urbana e do sistema viário. No item IV fala em “Implementar novos itinerários para o transporte coletivo urbano que propiciem a integração entre os bairros, mediante a utilização de rotas alternativas que não circulem pela área central”, no inciso VI ele propõe: “Melhorar a acessibilidade da população aos locais de emprego, de serviços e de equipamentos de lazer”, além dos itens que relaciono abaixo:

VII - Tratar de forma integrada as questões de transporte, trânsito e uso do solo;

VIII - Priorizar a circulação dos pedestres, ciclistas, veículos coletivos em relação aos veículos motorizados particulares;

X - Implementar novos itinerários para microônibus e vans na área central, na forma de transporte executivo, buscando incentivar a utilização do transporte coletivo em detrimento do individual;

XII - Regulamentar os serviços de transporte coletivo do município garantindo manutenção preventiva para o conforto dos usuários e controle de poluentes;

XV - Possibilitar o acesso do transporte coletivo e de veículos de serviço às áreas ocupadas por população de baixa renda; (PELOTAS, 2007)

Percebe-se que a proposta da legislação municipal esta totalmente atualizada e sincronizada com a legislação federal, principalmente, com o Estatuto da Cidade.

Outra comparação importante que se pode fazer, a título de conhecimento, é entre a Carta de Atenas de 1.933 com o I Plano Diretor de Pelotas de 1.968. O referido plano sincroniza e operacionaliza os ditames da referida Carta, quando institui o zoneamento de ocupação da área urbana de acordo com usos e intensidade de ocupação predominantes do solo.

Após adquirir consciência sobre a causa e a complexibilidade da mobilidade urbana e, através da pesquisa documental e bibliográfica, percebemos que já existe solução através da legislação vigente ou em projeto de lei, então investigaremos a relação existente entre o transporte público e a classe trabalhadora.

2.5 Transporte Público Coletivo e Classe Trabalhadora

De acordo com o que já se estudou pode-se deduzir que a mobilidade das pessoas e seus meios de transporte possuem a capacidade de acompanhar o aumento do espaço urbano, participando do crescimento e desenvolvimento embora de forma desequilibrada e desigual espacialmente. (ver glossário Crescimento - POLIDORI). O transporte é o recurso que permite a função da mobilidade que fica entre a oferta e a necessidade, entre a origem e o destino e, entre a classe trabalhadora e o local de trabalho. Desta forma se pretende revisar a relação existente entre o transporte público coletivo e a classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte.

Inicialmente, iremos definir o que se entende por classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte: são as categorias de trabalhadores definidas no Artigo I do Decreto nº 95.247 (ANEXO F), de 17 de novembro de 1987 que regulamenta a Lei nº 7418 (ANEXO E), de 16 de dezembro de 1985, são elas:

trabalhadores em geral definidos na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT; empregados domésticos; trabalhadores de empresas de trabalho temporário; empregados a domicílio; empregados do sub-empregado, em relação a este e ao empregado principal; atletas profissionais; servidores da União e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços. Os servidores públicos estaduais e municipais são beneficiários do Vale-Transporte por leis concedente específicas, como é o caso do governo do Estado do RS - Lei nº 8746 (RIO GRANDE DO SUL, 1988 e 1989) e do município de Pelotas - Lei nº 3134 (PELOTAS, 1988).

Por sua vez, se compreende por vale-transporte (ver glossário) como sendo o benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento da residência ao local de seu trabalho e vice-versa - artigo 2 do decreto nº 95.247 (BRASIL, 1987), por meio do sistema de transporte coletivo público urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos.

Já por deslocamento se entende como sendo a viagem que o trabalhador beneficiário do vale-transporte realiza entre o local de origem (residência) e o local de destino (trabalho), por um ou mais meios de transporte. Nesta dissertação estudou-se exclusivamente o transporte por ônibus. (Parágrafo Único do artigo II do decreto nº 95.247).

Após estas definições, se passou a pesquisar em documentação oficial e na literatura especializada, a relação existente entre o transporte público coletivo e a classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte.

Apresento a seguir, os principais pensamentos que contribuíram para assegurar esta relação.

Veja o que diz o Ministro Márcio Fortes de Almeida do Ministério das Cidades em seu pronunciamento no Seminário Desenvolvimento de Infra-estrutura de Transportes no Brasil:

A melhoria e o aperfeiçoamento dos sistemas de transporte geram economias externas para os outros segmentos, propiciando um aumento da eficiência do sistema econômico da cidade como um todo.

O transporte público é, portanto, fator indutor de revitalização e desenvolvimento econômico das cidades, com reflexos positivos na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Este último fator é consequência da maior acessibilidade ao mercado de trabalho, maior conforto nos deslocamentos e aumento do tempo para lazer e descanso. Por sua vez, o conjunto destes fatores, contribui para aumentar o nível de produtividade dos trabalhadores e para viabilizar a expansão habitacional para as regiões periféricas da cidade, atenuando a concentração e o processo de favelização no centro da cidade. (BRASIL, 2.006).

Nesta mesma linha de pensamento, Gwilliam (2.003, p.23), procura mostrar que o transporte é um componente do desenvolvimento urbano, diz ele:

o transporte é um bem intermediário, ao facilitar a produção de bens e de serviços finais, que satisfazem as necessidades humanas. Como tal, é um elemento essencial de uma estratégia de desenvolvimento da cidade, mas não é totalmente independente. E esse elemento é capaz de agregar valor somente quando há a integração de suas estratégias com as dos demais setores na resposta aos problemas e oportunidades de desenvolvimento.

Mais adiante, diz também que: “O transporte urbano inadequado e congestionado é danoso para a economia da cidade e prejudica ricos e pobres.”

Já o pesquisador Brinco da Fundação de Economia e Estatística do Estado do Rio Grande do Sul – FEE-RS associa o transporte coletivo às classes de baixo poder aquisitivo.

A visão que temos hoje é a de que o transporte coletivo é um transporte para pessoas essencialmente carentes, financeiramente impossibilitadas de aceder ao automóvel. Nessa linha de raciocínio, por exemplo, o ideal de vida de qualquer usuário de ônibus urbano seria de adquirir um automóvel e livrar-se da dependência do transporte público. Ainda que essa possa ser efetivamente uma aspiração bastante corriqueira e mesmo realizável para um certo número de pessoas, o fato é que ela não é obviamente generalizável, ainda mais em uma sociedade com as carências econômicas e sociais como a nossa. (2.006, p. 103)

Lemos (2.004, p.39), por sua vez, diz que: “No Brasil, a questão das condições de mobilidade da população urbana de baixa renda, principalmente nas regiões metropolitanas, vem sendo uma preocupação permanente, no combate a pobreza e a exclusão social”.

Gwilliam (2.003, p.12) na sua afirmativa anterior admite que o transporte seja um componente do desenvolvimento, neste ele reconhece que para a classe menos favorecida economicamente o transporte coletivo é essencial para o acesso a suas funções, diz ele:

Um transporte ruim inibe o crescimento. Em termos sociais, ele é o meio de acesso (ou de impedimento) ao trabalho, saúde, educação e serviços sociais essenciais ao bem-estar dos menos favorecidos. A dificuldade de acesso aos locais de trabalho e aos serviços é importante componente da exclusão social que caracteriza a pobreza urbana.

Já o documento da Pesquisa Mobilidade e Pobreza do Instituto de Desenvolvimento e Informação do Transporte – ITRANS (2.004, p.15), argumenta que: “A mobilidade urbana é medida pelo número médio de viagens que uma pessoa faz por dia. Esta mobilidade guarda uma forte relação com a renda, isto é, quanto maior a renda familiar maior o número de viagens realizado por uma pessoa.” Veja a estatística deste instituto:

As pesquisas apontam que as pessoas com renda familiar abaixo de três salários mínimos mensais fazem, em média, menos de um deslocamento por dia, o que é muito baixo. Para se ter uma idéia, em São Paulo, de acordo com a Pesquisa Origem e Destino do Metrô de SP, de 2002, as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos mensais fazem, em média, três deslocamentos por dia. (ITRANS, 2.007)

Na conclusão do relatório o ITRANS, concorda com o pensamento de Gwilliam dizendo que: “As precárias condições de mobilidade se colocam, assim, como obstáculos à superação da pobreza e da exclusão social para cerca de 45% da população urbana brasileira que tem renda mensal familiar inferior a três salários mínimos.”

Para Gomide (2.003, p.8)

O atual processo de urbanização, caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumenta consideravelmente a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais frequentemente não suprem a demanda adequadamente. Como resultado tem-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade.

No que se refere à relação existente entre o transporte coletivo urbano com a pobreza Gomide (2.003, p.10) ainda esclarece seu parecer quando apresenta os Impactos do transporte urbano sobre a pobreza e a tabela de índice de mobilidade por ocupação principal, (Figura 22).

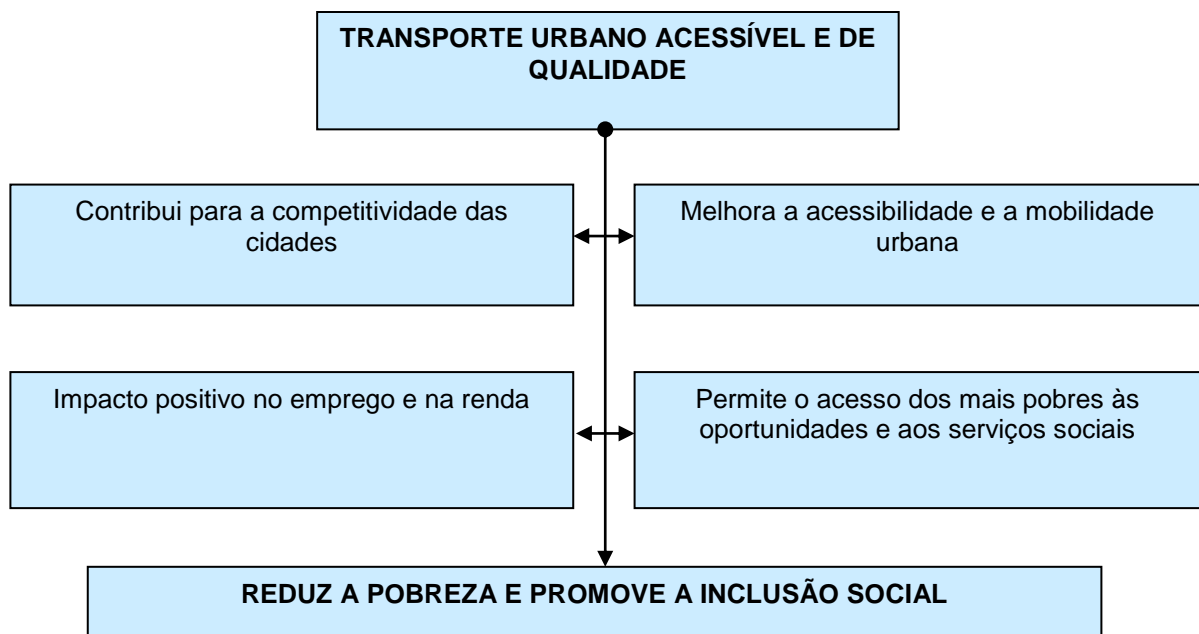


Figura 22 - Impactos do Transporte Urbano sobre a Pobreza

Fonte: Gomide (2.003, p.10) Alterada pelo autor.

Quadro 02 - Índice de Mobilidade por Ocupação Principal

Ocupação Principal	Índice de Mobilidade			
	Coletivo	Individual	A Pé	Total
Assalariado com carteira	1,37	0,84	0,49	2,70
Assalariado sem carteira	1,07	0,62	1,01	2,70
Funcionário público	1,19	1,30	0,52	3,01
Autônomo	0,58	1,22	0,54	2,34
Empregador	0,16	2,97	0,42	3,55
Profissional liberal	0,45	2,59	0,33	3,37
Trabalhador doméstico com carteira	1,17	0,12	0,51	1,79
Trabalhador doméstico sem carteira	0,93	0,11	0,94	1,99
Dono de negócio familiar	0,36	1,34	0,55	2,24
Trabalhador familiar	0,45	1,21	0,65	2,31

Fonte: Gomide (2.003, p.15) Alterado pelo autor.

Vale ressaltar que a pobreza (ver glossário), na concepção do ITRANS e de Gomide, se refere ao Critério Brasil de Classificação socioeconômica da Associação Nacional das Empresas de Pesquisa de Mercado - ANEP, basicamente eles estão se referindo a população da classe D e E, que são aquelas famílias que tem um rendimento de até R\$ 496,00 (valores de dezembro de 2.002) que recebem até 2,5 salários mensais. (GOMIDE, 2.003).

Ainda sobre as classes sociais usuárias do transporte coletivo urbano, Alexandre Gomide (2.003, p.17) relata que: “a maioria dos usuários do transporte coletivo situam-se na classe C, isto é, pertencentes a famílias de renda mensal entre R\$ 497,00 e R\$ 1.064,00 (valores de dezembro de 2.002)”. Confirma-se este argumento pelo fato de que a classe C é a que possui emprego formal e a maioria recebe o benefício do vale-transporte.

De acordo com a argumentação dos autores apresentados, se verifica que existe uma forte relação entre o transporte coletivo e a população da cidade. A aderência maior ou menor esta relacionada com a renda familiar e a ocupação desempenhada.

Para esclarecer ainda melhor esta relação, apresento os Gráficos 01 e 02 com dados numéricos e na forma gráfica esta relação, comprovada pela pesquisa da NTU realizada a nível nacional em 2.006.

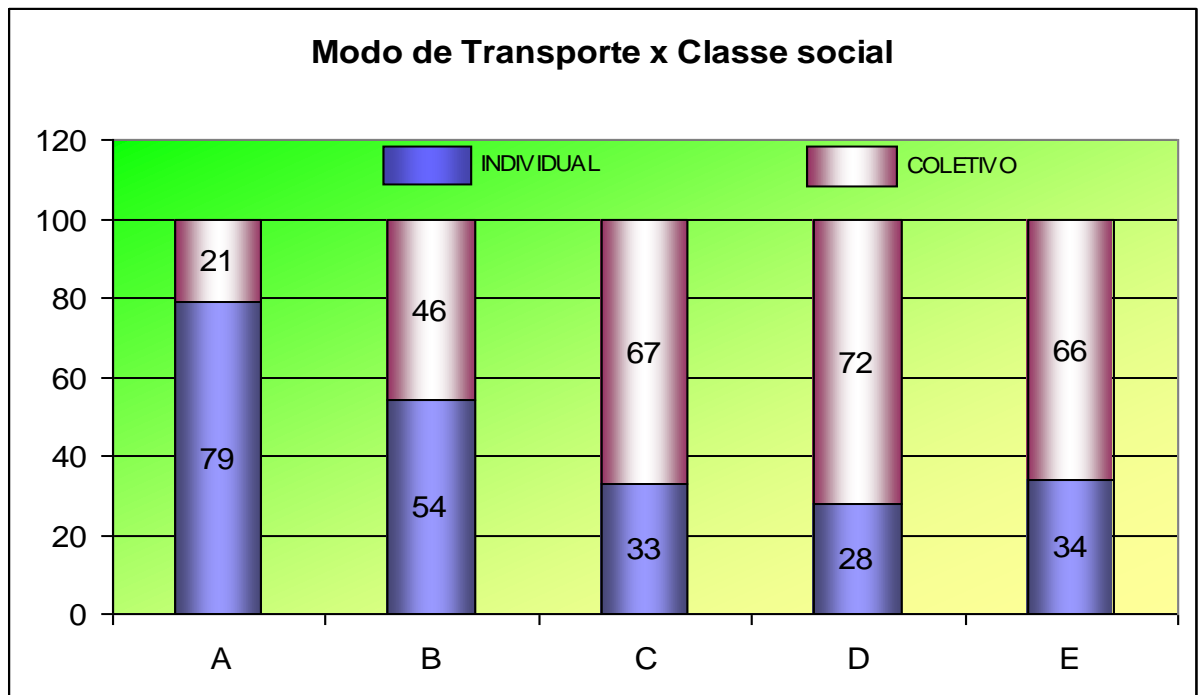


Gráfico 1 - Modo de Transporte x Classe Social

Fonte: (NTU, 2006)

Alterado pelo autor.

Observando o gráfico 1 se verifica que todas as classes sociais utilizam o transporte coletivo, mas as classes que mais utilizam e dependem são as classes (D 72%) e C (67%), seguidas da E (66%) e depois, a B (46%) e, por último, a classe A (21%), embora o pesquisador Alexandre Gomide tenha afirmado ser a classe C a que mais utiliza o transporte público coletivo.

No gráfico 2, abaixo, se observa que o trabalho é o motivo de maior uso do transporte coletivo urbano. 52% dos usuários, mais da metade são pertencentes à classe trabalhadora. E, aqui, conseguimos completar o argumento da relação.

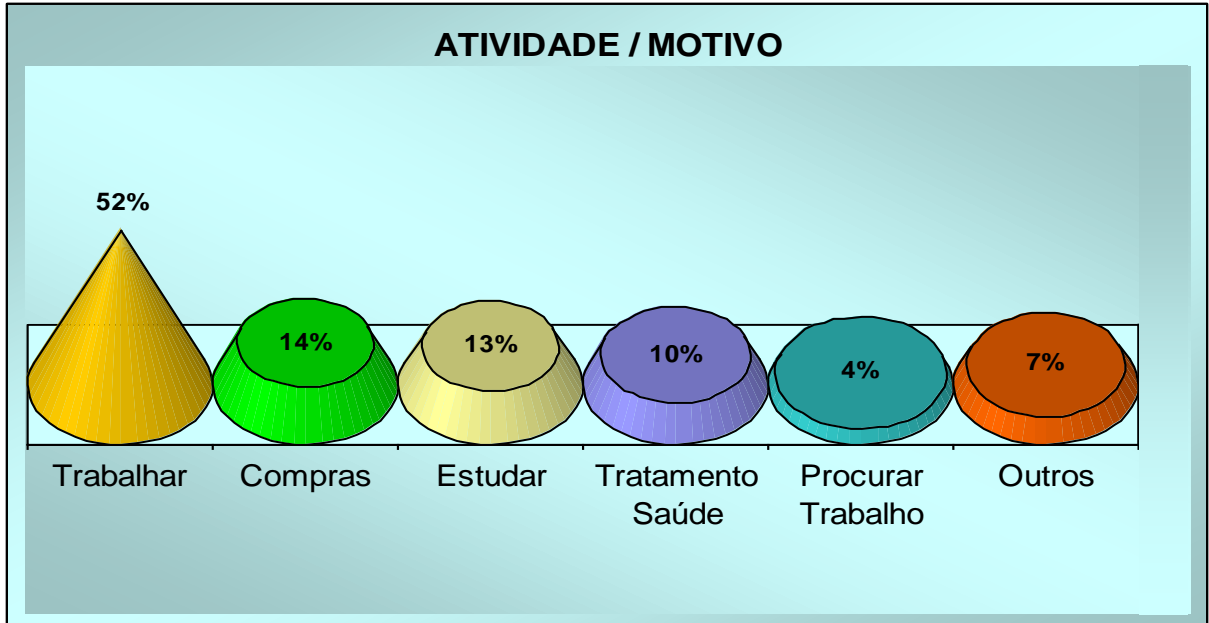


Gráfico 2 - Atividade / Motivo da Viagem

Fonte: (NTU, 2006)

Alterado pelo autor.

E, para concluir este estudo, ainda se fazia necessário conhecer na classe social, a taxa de trabalhadores que recebem o benefício do vale-transporte, que se apresenta na figura abaixo.

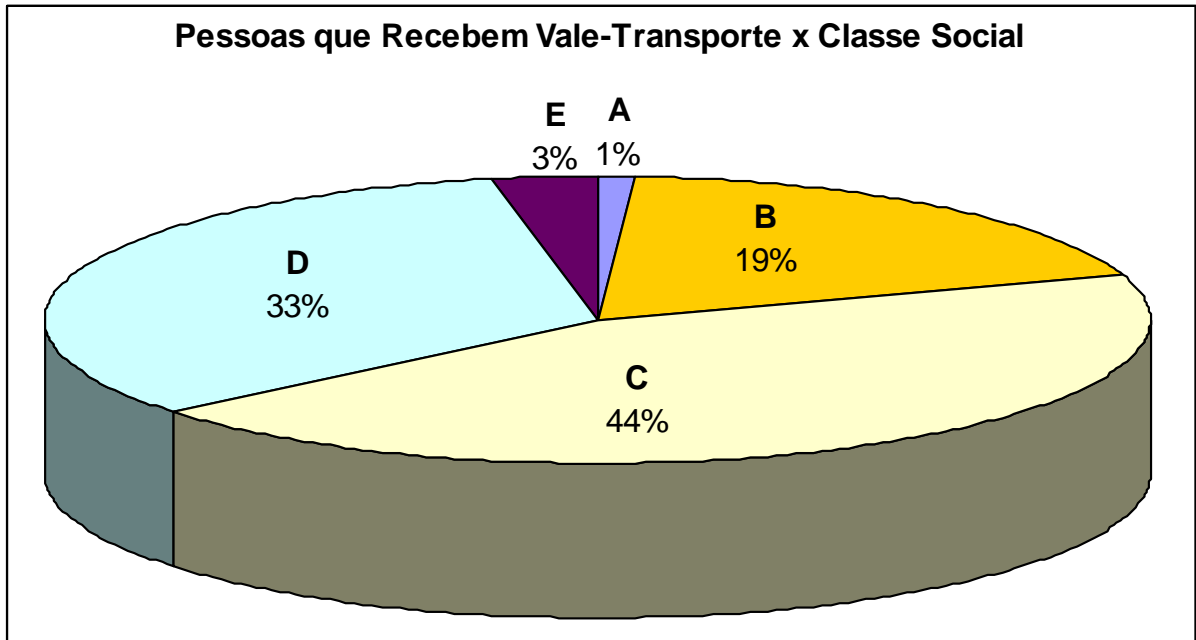


Gráfico 3 - Taxa de trabalhador que recebe Vale-transporte por Classe Social

Fonte: (NTU, 2006)

Alterado pelo autor.

No gráfico 3, que apresenta as taxas de trabalhadores beneficiários do vale-transporte, nota-se que as classes C e D são as favorecidas, visto que somente as duas classes somam uma taxa de 77% dos beneficiários.

Desta forma se conclui a revisão da literatura, tendo a consciência de que neste capítulo adquiriu-se o suporte teórico necessário para identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas.

A base teórica que se adquiriu a partir dos autores estudados e os passos metodológicos deduzidos, por si só asseguram que o alicerce da pesquisa e suas deduções a partir daí, são originais e operacionais.

Neste capítulo se chegou à conclusão de que seria necessário implementar um glossário na dissertação com o finalidade de definir os termos técnicos nela contido, para que desta forma a informação seja suficiente, eliminando as incertezas.

Após o levantamento de pareceres, proposições, conceitos e teses sobre diferentes áreas que buscam compreender a mobilidade urbana, o próximo capítulo deste trabalho buscará apresentar os procedimentos metodológicos que permitiram adaptar e desenvolver os conceitos analisados comparando a experiência prática concreta com os trabalhadores da cidade de Pelotas.

Pretende-se também, mostrar os processos metodológicos, a definição do público-alvo, o levantamento e a coleta dos dados que possibilitou obter informações da realidade do perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas.

3 METODOLOGIA

Este capítulo descreve a nossa percepção de realidade e como a pesquisa será realizada, fundamentando o estudo em diversos livros de metodologia de pesquisa relacionados nas referências bibliográficas.

Esta pesquisa foi sustentada por um conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos (Gil, 1999, p.26) para que seus objetivos fossem atingidos. A finalidade da mesma, não foi de apenas criar um relatório dos fatos levantados através da tabulação e análise dos dados, mas o desenvolvimento de um caráter interpretativo no que se refere aos dados obtidos. Para isso, utilizou-se a correlação entre a pesquisa com o universo teórico, optou-se por um modelo que serviu de embasamento à interpretação do significado dos dados levantados. As premissas teóricas sobre os quais se utilizou para este trabalho são fundamentadas na lógica Dedutiva para a interpretação dos dados e explicar o conteúdo da pesquisa a partir da formação do espaço urbano e das Políticas Públicas, que possuem conotações gerais e concluir com a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas.

Esta pesquisa tem por objetivo a identificação do perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas com o intuito de contribuir para melhorar a sua qualidade de vida.

A forma de agir sobre a realidade será através do fornecimento de dados para novos traçados de linhas de ônibus adequadas à demanda, auxiliando na reprogramação das linhas existentes (ANEXO G) e com a programação de novos atendimentos nos trechos mais utilizados e, ainda, servindo de fonte de informação para a operacionalização do Projeto de Lei do III Plano Diretor da cidade de Pelotas.

A forma de classificação da pesquisa foram as seguintes:

Aplicada, do ponto de vista de sua natureza, visto que um dos nossos objetivos foi gerar conhecimento para a aplicação prática e dirigida para subsidiar na solução de problemas da mobilidade urbana e da prestação de serviço de transporte público coletivo da cidade de Pelotas.

Quantitativa, do ponto de vista da abordagem do problema, requerendo, portanto, a utilização de técnicas estatísticas para definição da amostragem e da análise dos dados.

Com relação aos objetivos, a pesquisa é **descritiva** tanto para o estudo das políticas públicas que envolveram levantamento bibliográfico e para conhecermos o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas.

Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa é composta de **levantamento de campo** em empresas para o preenchimento dos questionários “Questionário1 - Empresas” (Apêndice A) e “Questionário2 - Trabalhador” (Apêndice B) e, **bibliográfica** para o referencial teórico e para a fundamentação teórica.

Este estudo procurou analisar e levantar hipóteses sobre a veracidade entre aspectos teóricos relativos à mobilidade urbana e a realidade dos trabalhadores beneficiários do vale-transporte; por isso, colher e analisar dados para descobrirmos o perfil de mobilidade desses trabalhadores, que foi uma das tarefas mais importantes da pesquisa.

Dessa forma, para que se realizasse este estudo foi preciso colher e analisar uma série de dados que caracterizavam os trabalhadores e informações que definiam os seus perfis de mobilidade. Aplicando métodos e técnicas específicas relacionadas ao espaço urbano, transporte público coletivo, mobilidade do trabalhador e estatística tornaremos o trabalho efetivamente uma pesquisa teórica-prática.

Outro aspecto a ser explicado nesse momento é que a pesquisa foi realizada em empresas utilizando o questionário 1 – Empresas (Apêndice A) que disponibilizam vale-transporte para seus trabalhadores, pertencentes aos segmentos empresariais da Indústria, Comércio, Serviço, Financeiro, Agropecuária, Governo e Outros. Após

o preenchimento do questionário com a empresa, aplicava-se o questionário 2 – Trabalhador (Apêndice B), individualmente em seus trabalhadores que recebem o vale-transporte. Portanto, o perfil de mobilidade constatado tem um caráter genérico assim como a sua validação.

Concluída a primeira etapa da pesquisa - onde se buscou a identificação do problema, elaboração de objetivos e revisão bibliográfica - iniciaram as visitas e entrevistas a diferentes empresas e trabalhadores em toda área urbana da cidade de Pelotas.

A partir deste momento, será mostrado detalhadamente como foram realizados os passos para a realização deste trabalho, desde a escolha das empresas e trabalhadores, passando pelo plano de coleta dos dados, até chegar finalmente à última parte que se refere à análise e interpretação dos dados.

3.1 Plano Operacional da Pesquisa

O plano operacional da pesquisa descreve como foram realizados os levantamentos para que sejam atingidos os objetivos especificados.

A escolha pelas empresas e trabalhadores estudados não foi imediata ou aleatória e pode ser explicada principalmente por conveniência, visto que o projeto previa a pesquisa de campo por intermédio do consórcio de vale-transporte das empresas operadoras do transporte público coletivo de passageiros e isto não foi possível devido à dificuldade de acesso que tivemos a seus responsáveis, portanto, a alternativa que tivemos foi realizar as pesquisas nas próprias empresas empregadoras distribuídas nos diversos segmentos e bairros da área urbana de Pelotas. Também utilizamos o recurso do conhecimento pessoal com dirigentes e administradores, e conseqüentemente, uma maior pré-disposição ao acesso de informações e autorização para as entrevistas e preenchimento dos questionários, escolheram-se tais empresas para a realização da pesquisa.

Portanto, trata-se de um universo geral onde os resultados podem ser generalizados, não sendo específico para um determinado segmento empresarial ou região da cidade de Pelotas.

Conforme foi estabelecido previamente com as empresas e trabalhadores, suas identificações não serão informadas e, dessa forma, serão usados números para a identificação das mesmas. Primeiramente identificamos os setes segmentos empresariais como segue: 1 - Indústria, 2 - Comércio, 3 - Serviço, 4 - Financeiro, 5 - Agropecuária, 6 - Governo e 7 – Outros. Depois identificamos, através de números, as empresas pesquisadas e em seguida numeramos todos os trabalhadores vinculados a elas. No entanto, podemos identificar que Carlos Jorge Ribeiro é trabalhador do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT e pertencente ao segmento de Serviço da seguinte forma: 3.2.1, onde, o número 3 identifica o segmento empresarial, neste caso, o segmento Serviço. O número 2 identifica que esta empresa é a segunda empresa cadastrada neste segmento e, por último, o número 1 identifica o próprio trabalhador. Esta identificação é cadastrada tanto nos questionários físicos (papel) como na planilha eletrônica de tabulação dos dados.

Através deste estudo se buscou o contato direto com os trabalhadores beneficiários do vale-transporte, o que possibilitou confrontar a teoria apresentada no capítulo dois (referente à revisão bibliográfica) com a realidade encontrada na pesquisa. Em princípio, em relação ao plano de pesquisa, pode-se dizer que não há um método mais apropriado para qualquer tipo de projeto, mas este deve ser coerente com o problema formulado, com os objetivos e outras limitações práticas de tempo, custo e disponibilidade dos dados.

Assim, o delineamento da pesquisa, de acordo com Oppenheim (1.993, p.12), consiste em tornar o problema pesquisável; deve, portanto:

...especificar como a amostra será extraída, quais subgrupos esta deverá conter, quais comparações serão feitas, se serão necessários grupos de controle, quais variáveis serão mensuradas (quando e em quais intervalos) e como estas medidas serão relacionadas a eventos externos.

Portanto, tentamos organizar um plano de coleta de dados que fosse coerente com a disponibilidade de acesso às informações necessárias e que não sofresse alterações ao longo da pesquisa em virtude de limitações de outras variáveis.

3.1.1 Identificação do Público Alvo

O público alvo da pesquisa são os trabalhadores assalariados na cidade de Pelotas beneficiários de vale-transporte. Buscamos na legislação brasileira a identificação dos mesmos, que nesta pesquisa chamamos de classe trabalhadora.

O Decreto 95.247 de 17 de novembro de 1987 que Regulamenta a Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985 e que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987, no capítulo I o artigo I define os beneficiários desta lei, como sendo os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais (BRASIL, 1.987, p. 1), são eles:

I - os empregados, assim definidos no Art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho;

II - os empregados domésticos, assim definidos na Lei nº 5859, de 11 de dezembro de 1972;

III - os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei nº 6019, de 3 de janeiro de 1974;

IV - os empregados a domicílio, para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;

V - os empregados do subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do Art. 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;

VI - os atletas profissionais de que trata a Lei nº 6354, de 2 de setembro de 1976;

VII - os servidores da União, do Distrito Federal, dos Territórios e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços.

Já a regulamentação do auxílio transporte, para os servidores do Estado do Rio Grande do Sul, foi através da Lei Estadual nº 8.746 de 9 de novembro de 1.988 e pelo Decreto nº 33.104 de 10 de janeiro de 1.989 (RIO GRANDE DO SUL, 1988). E, no município de Pelotas, o vale-transporte, para os servidores municipais, foi instituído através da Lei Municipal 3.134 de 03 de agosto de 1.988 (PELOTAS, 1988).

Assim, verificamos toda legislação que trata da regulamentação do nosso público-alvo, àqueles que são concedidos os vales-transporte, ou seja, a classe trabalhadora. Logo em seguida, passamos a pesquisar, na literatura e em bancos de dados, publicados por órgão oficiais da cidade de Pelotas e região, com o objetivo de mensurar quantitativamente esse universo, para isso, utilizamos o Boletim Regional do Banco Central do Brasil – BRBCB; a Fundação de Economia e Estatística – FEE-RS (BRBCB, 2008) e o Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria

da Universidade Católica de Pelotas – ITEPA (ITEPA, 1996, 1997, 1998, 2006 e 2007).

Na coletânea do Banco de Dados da Zona Sul, elaborada pelo ITEPA (2.007) encontramos para no ano de 2003 a quantidade de 51.310 trabalhadores assalariados na cidade de Pelotas (ver tabelas 3 e 4), tabela abaixo. Para a atualização deste quantitativo para o ano de 2007 se utilizou do índice de crescimento anual do emprego formal.

Tabela 01 - Número de unidades, de pessoas ocupadas e pessoas assalariadas por Segmento Empresarial no município de Pelotas - 2003

Atividades	Unidades	Pessoal Ocupado	Pessoal Assalariado	Indústria	Comércio	Serviço	Financeiro	Agropecuária	Governo	Outro	TOTAL
Agricultura	87	490	357					357			
Pesca	3	2	-							0	
Indústria Extrativa	38	152	116	116							
Industria de Transformação	1.214	11.315	9.791	9.791							
Energia, gás e água	9	283	280			280					
Construção Civil	362	2.870	2.287	2.287							
Comércio em Geral	8.766	21.936	11.584		11.584						
Alojamento e Alimentação	709	2.346	1.525			1.525					
Transporte, armazenagem e comunicações	685	3.983	3.044			3.044					
Intermediação Financeira	166	1.099	941				941				
Atividades Imobiliárias	1.527	5.171	3.183			3.183					
Administração Pública	12	8.287	8.287						8.287		
Educação	202	4.779	4.553			4.553					
Saúde	292	3.875	3.393			3.393					
Outros Serviços	945	2.712	1.969			1.969					
TOTAL	15.017	69.300	51.310	12.194	11.584	17.947	941	357	8.287	0	51.310
% (Percentual por Segmento)				23,77%	22,58%	34,98%	1,83%	0,70%	16,15%	0,00%	100,00%
Distribuição da amostra (334) por Segmento Empresarial				79	75	117	6	2	54	0	334

Fonte: (ITEPA, 2006).

Adaptada pelo autor

Para os anos de 2004 a 2006 se utilizou do índice de 3,60% (BRBCB, 2007, p. 68), e, para o ano de 2007, o índice de crescimento do emprego formal de 2,50% pesquisado na Carta de Conjuntura número 8 da FEE-RS (2.008, p. 07), chegando a uma quantidade de 58.480 trabalhadores assalariados e beneficiários legalmente do vale-transporte no ano de 2.007 na cidade de Pelotas, correspondendo ao universo de nossa pesquisa.

Tabela 02 - Crescimento do Emprego Formal no RS 2003 - 2007

Crescimento do Emprego Formal 2003 - 2007			
Ano	Nº Empregado Formal	Taxa de Crescimento	Fonte
2003	51.310	3,00%	Boletim Regional do Banco Central do Brasil outubro 2007 pagina 68
2004	53.157	3,60%	Boletim Regional do Banco Central do Brasil outubro 2007 pagina 68
2005	55.071	3,60%	Boletim Regional do Banco Central do Brasil outubro 2007 pagina 68
2006	57.053	3,60%	Carta de Conjuntura - Ano 16 nº 8 página 07
2007	58.480	2,50%	Emprego formal: Brasil bate recorde, e RS busca recuperação

Fonte: (BRBCB, 2007)

Adaptada pelo autor

3.1.2 Período de Aplicação da Pesquisa

A pesquisa documental e a de campo foram aplicadas nos meses de março a junho de 2.008 conforme cronograma da pesquisa.

O cronograma original conjeturava a conclusão desta pesquisa em julho de 2.008 e foi realizada dentro do prazo previsto, embora inicialmente, previa-se a colaboração do consórcio de vales-transporte das empresas operadoras do transporte coletivo de passageiros, o que não ocorreu, sendo necessário mudar a metodologia de coleta de dados. O projeto da pesquisa presumia que na data da aquisição dos vales-transportes pelas empresas, o colaborador do consórcio entregaria os dois questionários aos representantes das empresas, para serem preenchidos, nas quantidades devidas e, no mês seguinte, seriam devolvidos preenchidos. Na impossibilidade desta metodologia os dados foram coletados, através de entrevistas realizadas pelos auxiliares de pesquisa, indo diretamente nas empresas compradoras de vales-transporte distribuídas na área urbana de Pelotas para o preenchimento dos questionários.

Tabela 3 - Cronograma

CRONOGRAMA 2008						
ATIVIDADE	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL
Elaboração e defesa do Projeto Definitivo	x					
Pesquisa bibliográfica e em Campo			x	x	x	
Tabulação dos dados				x		
Análise dos Dados					x	
Relatório Final					x	x
Defesa da Dissertação						x

3.1.3 Método de Coleta dos Dados

O método de coleta de dados foi feito observando-se os três itens apresentados a seguir:

- **Pesquisa documental:** consulta e cópia de documentos com dados referentes aos Recursos Humanos das empresas, das políticas públicas de mobilidade urbana e de transporte público, leis e decretos que regulamentam o vale-transporte, que serviram como fonte de informação (Anexos: A, B, C, D, E, F e G);

- **Pesquisa bibliográfica:** contato com o que foi escrito sobre, produção do espaço e crescimento urbano, transporte público coletivo, mobilidade nas cidades e de trabalhadores direcionados ao levantamento de dados e informações.

- **Pesquisa de campo:** utilização de questionários que são encontrados nos apêndices (A e B) deste trabalho. Além dos questionários utilizou-se da entrevista pessoal, visto que as pesquisas em campo foram realizadas pelo próprio pesquisador e dois ajudantes de pesquisa treinados pelo pesquisador, são eles: Luciano Costa Júnior e Thiago Teixeira Macedo. Este método, em contato com o entrevistado, possibilitou entrevistas de 10 a 15 minutos de duração.

Os ajudantes de pesquisa visitavam as empresas sem pré agendamento e faziam contato com os empresários e/ou gerentes de recursos humanos para apresentar um documento onde especificava o objetivo da pesquisa e a solicitação de permissão para entrevistar seus colaboradores beneficiários do vale-transporte.

Segundo Schmitt e Simonson (2000, p.09), os itens apresentados, anteriormente, enquadram-se nos tipos de metodologia de pesquisa geral, sejam elas: pesquisa secundária e pesquisa primária quantitativa. Para estes autores, a pesquisa secundária requer que se reúnam os materiais já publicados em relação á temática da mobilidade urbana e da mobilidade dos trabalhadores analisados. Dessa forma, através da pesquisa documental buscou-se coletar documentos e dados de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte, da formação do espaço urbano, urbanização brasileira e das políticas públicas, atendendo aos requisitos de uma pesquisa secundária.

A pesquisa quantitativa primária foi a que se tornou mais ocupada na elaboração desta pesquisa, pois pressupõe a análise de informações quantitativamente. A fim

de gerar segurança suficiente em sua confiabilidade, ela requer amostras que, estatisticamente, expressem certa credibilidade.

Dessa forma, conforme observa Mattar (1.996, p.128), é necessário que se utilizem técnicas amostrais, onde os levantamentos de campo baseiam-se na escolha de amostras selecionadas a partir de populações de interesse, representativas da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte. A técnica de amostragem escolhida foi a não-probabilística intencional, por tratar-se de elementos que são escolhidos pelo pesquisador e que se acredita que possa contribuir para os objetivos do estudo.

Para o cálculo de amostras, assume-se que estas provêm de populações com distribuição normal. Os levantamentos de campo fornecem informações sobre os limites prováveis em que o valor verdadeiro, porém desconhecido, de um dado parâmetro populacional estará. Nesse sentido, o problema da amostragem consiste em determinar qual o tamanho da amostra e que projeto irá conduzir a resultados dentro destes limites, tão economicamente quanto possível.

O universo que foi pesquisado (58.480 trabalhadores beneficiários de vale-transporte), utilizando-se esse tipo de amostragem, trata-se do total de assalariados de todos os segmentos empresariais no município de Pelotas e encontra-se numa faixa inferior a 100.000 trabalhadores que utilizam o vale-transporte, portanto, uma amostra finita. Para o cálculo de amostragem foi utilizada a fórmula descrita abaixo (MATTAR, 1996, p.158).

$$n = \frac{\sigma^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{e^2 (N-1) + \sigma^2 p \cdot q}$$

Assim, após os estudos da legislação e a pesquisa em banco de dados referentes ao trabalhador formal, foi possível obter os dados necessários para a aplicação da fórmula descrita anteriormente, onde:

- N - Universo – todos os trabalhadores formais que detêm a informação que se está procurando. (58.480 trabalhadores na cidade de Pelotas em 2.007 - Classe trabalhadora).

- n – tamanho da amostra - parte representativa da população, que contém as mesmas características do universo. (variável para a qual se busca o valor, neste caso = 334 trabalhadores).

- p – porcentagem dos elementos do universo favoráveis ao atributo pesquisado. (atribui-se o valor de 30 para tal variável, ou seja, 30% da composição favorável do total do universo).

- q – porcentagem complementar dos elementos do universo desfavoráveis ao atributo pesquisado. (atribui-se o valor de 70 para tal variável, ou seja, 70% da composição desfavorável do total do universo, tal que $p + q = 100$).

- σ – Nível de confiança escolhido, expresso em número de desvios-padrão (2).

- e – Erro máximo permitido (5%).

Para efeito de agilidade e segurança, os dados foram tratados estatisticamente em planilha eletrônica Excel, software componente do *Office* da empresa Microsoft versão 2003.

Aplicando a fórmula citada na planilha Excel, obtém-se o seguinte valor referente à amostra:

Tabela 4 - Cálculo da Amostra

Itens da Fórmula	Valores	Fórmula (=)	Resultado
A1 = n	B1 = ?	B7/B8	334
A2 = σ^2	B2 = 2	2 ²	4
A3 = p	B3 = 70	70	70
A4 = q	B4 = 30	100-B3	30
A5 = N	B5 = 58.480	58.480	58.480
A6 = e ²	B6 = 5	5 ²	25
	B7	B2*B3*B4*B5	491.232.000
	B8	(B6*(B5-1))+B2*B3*B4	1.470.375

n = Tamanho da amostra	334
σ = Nível de confiança escolhido, expresso em número de desvios-padrão	4
p = Percentagem com a qual o fenômeno se verifica	30
q = Percentagem complementar (100-p)	70
N = Universo	58.480
e = Erro máximo permitido	25
Cálculo 1	491.232.000
Cálculo 2	1.470.375

Encontrado o número de trabalhadores beneficiários do vale-transporte que serão pesquisados na cidade de Pelotas (334 trabalhadores), a próxima etapa foi definir que tipos de informações que são necessárias para entender o perfil de mobilidade destes trabalhadores e levantar os dados estratégicos necessários. Em geral, para esse tipo de pesquisa, são necessárias informações sobre o segmento empresarial ao qual o trabalhador pertence; dados locacionais tanto das empresas como dos trabalhadores; dados que caracterizam o trabalhador e também dados que definam o perfil de mobilidade do trabalhador.

De acordo com o cálculo amostral foram aplicados 334 questionários em trabalhadores beneficiários do vale-transporte num total de 27 empresas, divididas entre os diferentes segmentos empresariais.

As amostras foram assim distribuídas por segmento empresarial:

1 - No segmento industrial, que possui 23,77% de participação no mercado (13.898 trabalhadores), foram tabulados 79 questionários, o que representa aproximadamente 23,77% da amostra.

2 - No segmento comercial, que possui 22,58% de participação no mercado (13.203 trabalhadores), foram tabulados 76 questionários, o que representa aproximadamente 22,58% da amostra.

3 - No segmento empresarial de serviço, que possui 34,98% de participação no mercado (17.947 trabalhadores), foram tabulados 117 questionários, o que representa aproximadamente 34,98% da amostra.

4 - No segmento empresarial financeiro, que possui 1,83% de participação no mercado (941 trabalhadores), foram tabulados 6 questionários, o que representa aproximadamente 1,83% da amostra.

5 - No segmento empresarial agropecuário, que possui 0,70% de participação no mercado (357 trabalhadores), foram tabulados 2 questionários, o que representa aproximadamente 0,70% da amostra.

6 - No segmento governo, que possui 16,15% de participação no mercado (8.287 trabalhadores), foram tabulados 54 questionários, o que representa aproximadamente 16,15% da amostra.

7 - No segmento Outros que possuem 0,0% de participação no mercado, foi tabulado zero questionários, o que representa aproximadamente 0,0% da amostra.

Resumidamente foram tabulados 334 questionários, totalizando 100% da amostra conforme pode ser observado nos gráficos 4 e 5, logo abaixo.

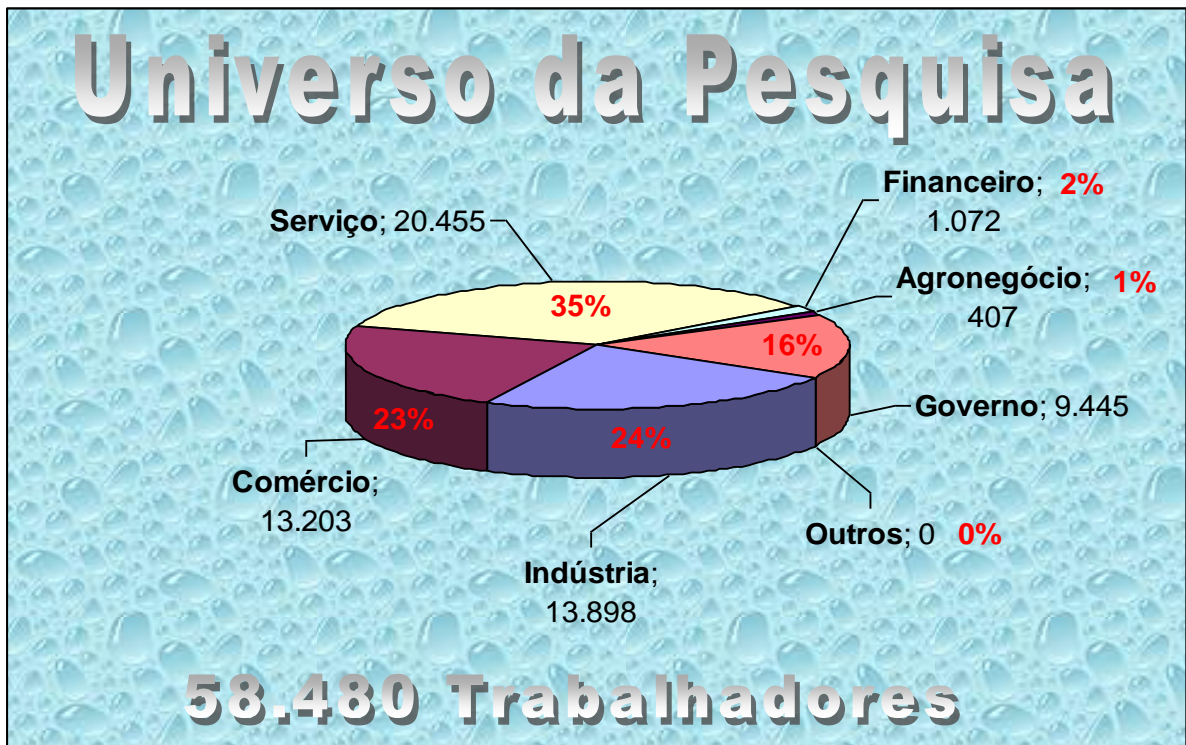


Gráfico 4 - Universo de estudo da pesquisa

Fonte: Pesquisa de campo.

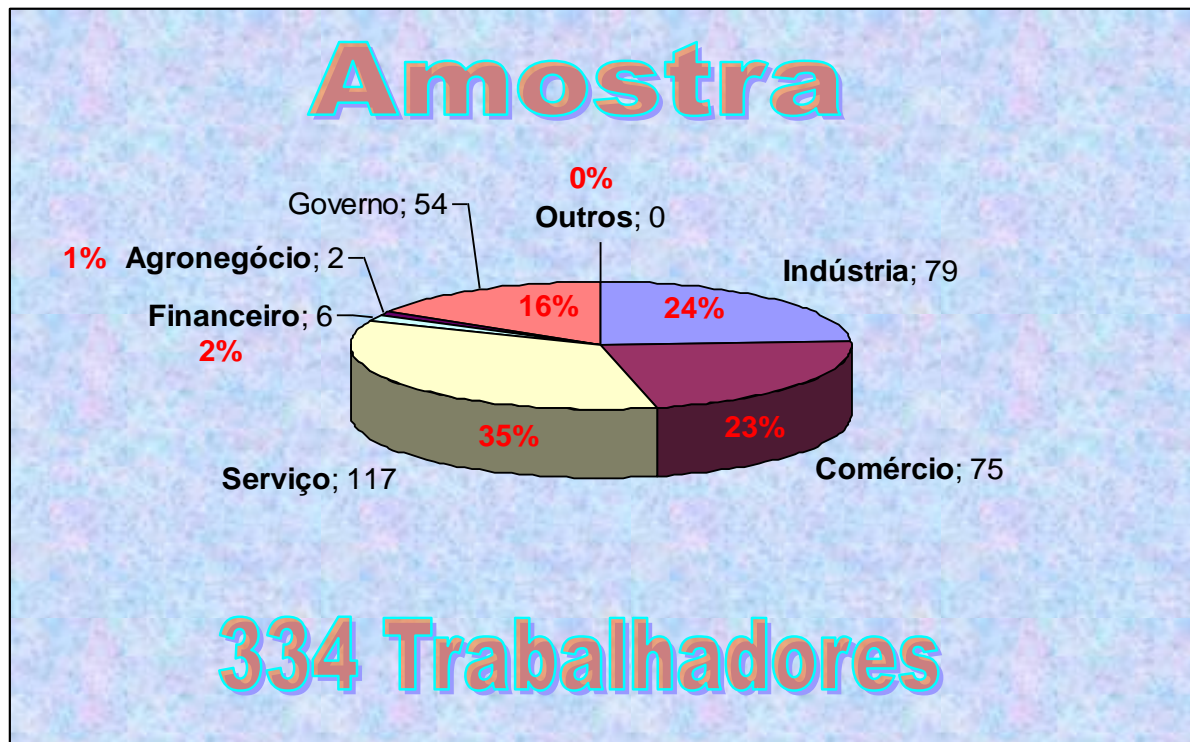


Gráfico 5 - Amostra de estudo da pesquisa

Fonte: Pesquisa de campo.

Entretanto, antecedeu à aplicação do questionário final, a execução de um plano piloto com questionários-testes, realizado em três (3) empresas totalizando um total de dezenove (19) questionários de trabalhadores, correspondendo a 6% do total da amostra, que teve por objetivo analisar se haveria compreensão daqueles que iriam responder. Assim, houve a verificação de que algumas perguntas mereciam reparos, o que contribuiu significativamente para o desenvolvimento da pesquisa.

3.1.4 Instrumentos de Coleta dos Dados

Partindo da caracterização do problema “Qual é o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas?”, deduziu-se o objetivo da pesquisa, que foi o de analisar a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas. Para operacionalizar este objetivo, segmentou-se em partes mais simples, que são os objetivos específicos e para obter-se respostas a estas indagações, elaborou-se o questionário de pesquisa com perguntas, as quais foram aplicadas nos 334 trabalhadores definidos na amostra da pesquisa.

O instrumento utilizado para coleta foi o questionário e aplicado por intermédio de entrevista. Esta ferramenta foi estruturada de forma que buscou abordar, na sua maior parte, questões com forma estruturada, constituído tanto de perguntas fechadas e de múltiplas escolhas. As perguntas foram formuladas para que as respostas fornecessem os dados que caracterizam os trabalhadores assim como a sua mobilidade, através da localização das atividades econômicas e das moradias da população beneficiária, assim como, os seus padrões de deslocamentos diários.

Como anteriormente já comentado, foram utilizados dois questionários: Empresa e Trabalhador, todos voltados aos objetivos da pesquisa. O primeiro é composto de perguntas visando conhecer alguns dados das estruturas empresariais e de seus recursos humanos. Com isto, se reconheceu dados sobre a dimensão da política pública do vale-transporte.

Já o segundo foi organizado com perguntas que tinha por objetivo obter dados gerais e básicos sobre o trabalhador. Na parte seguinte do questionário busca – se identificar as características da população beneficiária do vale-transporte e, por fim, na terceira parte, as perguntas foram criadas para que as suas respostas nos

possibilitassem conhecer a situação de mobilidade do trabalhador, identificando o seu perfil de mobilidade.

3.1.5 Respondente Qualificado

O entrevistado qualificado para a pesquisa foi definido como sendo o empresário e / ou gerente responsável pelos recursos humanos das empresas pesquisadas para responder o questionário 1 – Empresas e, para responder o questionário 2 – Trabalhador, foi o próprio trabalhador beneficiário do vale-transporte da cidade de Pelotas.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Após a coleta de dados e a descrição das observações obtidas, pretendeu-se relacioná-los com as conclusões do referencial teórico, permitindo dessa forma encontrar as respostas para a problemática desta pesquisa.

A análise e interpretação dos dados também permitem a conclusão para esta dissertação e mostram se os objetivos gerais e específicos foram alcançados. Almejamos disponibilizar para a Secretaria Municipal - SSTT e para as empresas concessionárias do transporte público coletivo, uma possível contribuição, com informações suficientes e necessárias, para que haja o aprimoramento e fortalecimento de suas ações, no que se refere ao traçado de linhas de ônibus adequadas à demanda; no auxílio de reprogramação das linhas existentes e na programação de novos atendimentos e, com isso, contribuir para melhorar a mobilidade e conseqüentemente a qualidade de vida urbana da classe trabalhadora da cidade de Pelotas, beneficiária do vale-transporte.

A análise dos dados é entendida como sendo a descrição da tabulação referente a valores importantes, com vista aos objetivos da pesquisa.

Reitera-se que a interpretação, descrição e análise dos dados pesquisados, apoiados pela tabulação e gráficos, aliados aos recursos e técnicas adquiridas na revisão da literatura, capítulo II, tem o propósito de responder com clareza aos objetivos específicos da pesquisa.

Com esta metodologia acrescida do conhecimento adquirido no referencial teórico apoiado na base lógica dedutiva de investigação científica, identificou-se o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas.

Portanto, agora, passamos a apresentar os dados da pesquisa, procurando compreender que a tabulação é a maneira ordenada dos resultados numéricos e tem por objetivo facilitar à análise dos respectivos dados, assim, a tabulação é composta de padronizações e codificações das respostas (SAMARA e BARROS, 1997). Utilizou-se como ferramenta básica de cálculos e geração de gráficos a planilha de cálculo Excel da *Microsoft Office 2003* (Apêndice D).

Optou-se por tabular os dados em segmentos empresariais para um melhor controle, identificação, confiabilidade, codificação e importância para a pesquisa.

Para cada objetivo específico foram tabuladas as respostas, elaborando tabelas e gráficos.

Posteriormente, analisaram-se os dados com vistas ao objetivo.

4.1 Tabulação e Análise dos dados

O objetivo geral da presente dissertação é o de analisar a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas. Para isso, segmentamos nos seguintes objetivos específicos:

- Conhecer as políticas públicas de Mobilidade Urbana;
- Caracterizar classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas;
- Conhecer a atual situação de mobilidade urbana da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas;
- Identificar o índice de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas;
- Conhecer a opinião da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte sobre os serviços de transporte coletivo urbano na cidade de Pelotas.

Portanto, segue agora uma seqüência de procedimentos: inicialmente, apresentamos o objetivo geral, logo após o objetivo específico que se pretende

atingir. Em seguida as tabulações e gráficos correspondentes e, por final, a análise dos dados referente aos objetivos e ao problema da pesquisa.



Figura 23 - Metodologia Científica Aplicada

Fonte: NARDI. Departamento de Genética UFRGS - 2007. Desenho: Próprio autor

Objetivo Geral: Analisar a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas.

Objetivo Específico: Conhecer as políticas públicas de Mobilidade Urbana.

Pelo estudo elaborado se conheceu as políticas públicas de Mobilidade Urbana através dos seguintes documentos oficiais:

- Constituição Federal de 1.988, artigo 21, inciso XX e artigo 182 (BRASIL, 1988);
- Lei Federal 10.257 - Política Urbana - Estatuto da Cidade (Anexo A);
- Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - PNMUS - (Anexo B);
- Anteprojeto de Lei - Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana. (Anexo C);
- Projeto de Lei do III Plano Diretor de Pelotas - 2007. (Anexo D);
- Lei 7.418 - Institui o Vale-Transporte. (Anexo E);
- Decreto 95.247 - Regulamenta a Lei 7.418. (Anexo F).
- Lei Estadual nº 8.746 - Institui o Vale-transporte aos servidores estaduais do RS;

- Lei municipal de nº 3134 - Institui o Vale-transporte aos servidores municipais de Pelotas.

Na Constituição Federal de 1.988, se fica conhecendo a origem de uma nova estruturação do espaço urbano. No artigo 21, inciso XX e no artigo 182, fortalecem o poder do município para atuar na definição das políticas públicas urbanas, delegando o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes. Já no parágrafo 1º ela também determina o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, onde é definida a política de uso do solo.

Com a Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade, se tomou conhecimento das Diretrizes Gerais e Instrumentos de Gestão Urbana, documentos que a meu ver, são a base legal para uma cidade entrar no processo de mudança. Com a criação do Ministério das Cidades e nele a Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB abre-se a oportunidade de contribuir com o desenvolvimento urbano no país com as Políticas Urbanas.

Já a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - PNMUS na sua página 11 se conhece os três macro-objetivos, que são:

- O crescimento com geração de trabalho emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais;
- A inclusão social e redução das desigualdades sociais; e;
- A promoção e expansão da cidadania e o fortalecimento da democracia.

A partir destes macro-objetivos foram traçados objetivos específicos para o desenvolvimento urbano, são eles: “integrar o transporte ao desenvolvimento urbano; reduzir as deseconomias da circulação; ofertar um transporte público eficiente e de qualidade, e contribuir para o desenvolvimento econômico”.

Os objetivos traçados para a sustentabilidade ambiental são: “o uso equânime do espaço urbano, melhoria da qualidade de vida, melhoria da qualidade do ar e a sustentabilidade energética”.

Para a inclusão social foi determinado como objetivos específicos: “o acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, à acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos dos pedestres e ciclistas”.

No Anteprojeto de lei que institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana, conhecemos que no seu artigo 1º: "A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, e tem como objetivo a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade”.

Por sua vez, no projeto de Lei do III Plano Diretor de Pelotas de 26 de setembro de 2007 apreciamos a definição da estrutura da Mobilidade Urbana a nível municipal. Nele consta: Um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o amplo acesso ao espaço urbano, garantindo acessibilidade universal, equidade, segurança e a circulação de pessoas e de veículos de forma ordenada territorialmente.

No artigo 73 deste mesmo Projeto de Lei, tomou-se conhecimento das diretrizes amplas da mobilidade urbana e do sistema viário, no item IV fala em “Implementar novos itinerários para o transporte público coletivo que propiciem a integração entre os bairros, mediante a utilização de rotas alternativas que não circule pela área central”, no inciso VI ele propõe: “Melhorar a acessibilidade da população aos locais de emprego, de serviços e de equipamentos de lazer”, além dos itens que estão relacionados abaixo:

VII - Tratar de forma integrada as questões de transporte, trânsito e uso do solo;

VIII - Priorizar a circulação dos pedestres, ciclistas, veículos coletivos em relação aos veículos motorizados particulares;

X - Implementar novos itinerários para microônibus e vans na área central, na forma de transporte executivo, buscando incentivar a utilização do transporte coletivo em detrimento do individual;

XII - Regulamentar os serviços de transporte coletivo do município garantindo manutenção preventiva para o conforto dos usuários e controle de poluentes;

XV - Possibilitar o acesso do transporte coletivo e de veículos de serviço às áreas ocupadas por população de baixa renda.

Com esta síntese se constata que os municípios possuem competência para dar início ao tratamento da maior parte dos problemas que o afetam nestas áreas. Com o domínio desta legislação o poder público municipal parte para a ação avaliando as condições da ocupação do solo, transporte e trânsito para a elaboração do Planejamento Urbano, de Transporte e de Circulação. No primeiro, serão definidas as condições de uso e ocupação do solo, a localização dos equipamentos públicos como escolas, hospitais, parques, etc. No segundo, define-se a infra-estrutura (ruas, calçadas, ferrovias, ciclovias, terminais de passageiros e de cargas), necessária para a circulação de pessoas e mercadorias e os sistemas de transportes, ou seja, tecnologia a ser utilizada e o nível de serviço a ser ofertado (veículos, itinerários, frequência de viagens, tarifas, formas de controle). No terceiro (Circulação) são definidas as atividades referentes ao trânsito, ou seja, aquela que define como a infra-estrutura viária poderá ser utilizada por pessoas e veículos.

De posse desta metodologia, o poder público deve buscar a participação da sociedade para tomar as decisões conjuntamente e contribuir na implantação dos planos. Como resultado da gestão organizada, pensada, planejada e participativa espera-se um modelo de cidade para as pessoas.

Portanto, se verifica que existe um ótimo conjunto de legislação no âmbito federal e pouca ação prática a nível municipal, onde a sociedade percebe e sente os efeitos destas políticas. Verifica-se também a preocupação em conciliar o desenvolvimento com a mobilidade.

E, por fim, com a Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985 e o Decreto nº 95.247 de 17 de novembro de 1987, além da Lei Estadual nº 8746 e a Lei municipal de nº 3.134 se identificou o público-alvo e o regramento do benefício do Vale-transporte a todas as categorias de trabalhadores.

No artigo I do Decreto nº 95.247 é que define trabalhadores em geral na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT; empregados domésticos; trabalhadores de empresas de trabalho temporário; empregados a domicílio; empregados do sub-empregado, em relação a este e ao empregado principal; atletas profissionais;

servidores da União e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços. Os servidores públicos estaduais e municipais são beneficiários do Vale-Transporte por leis concedente específica e já citada acima.

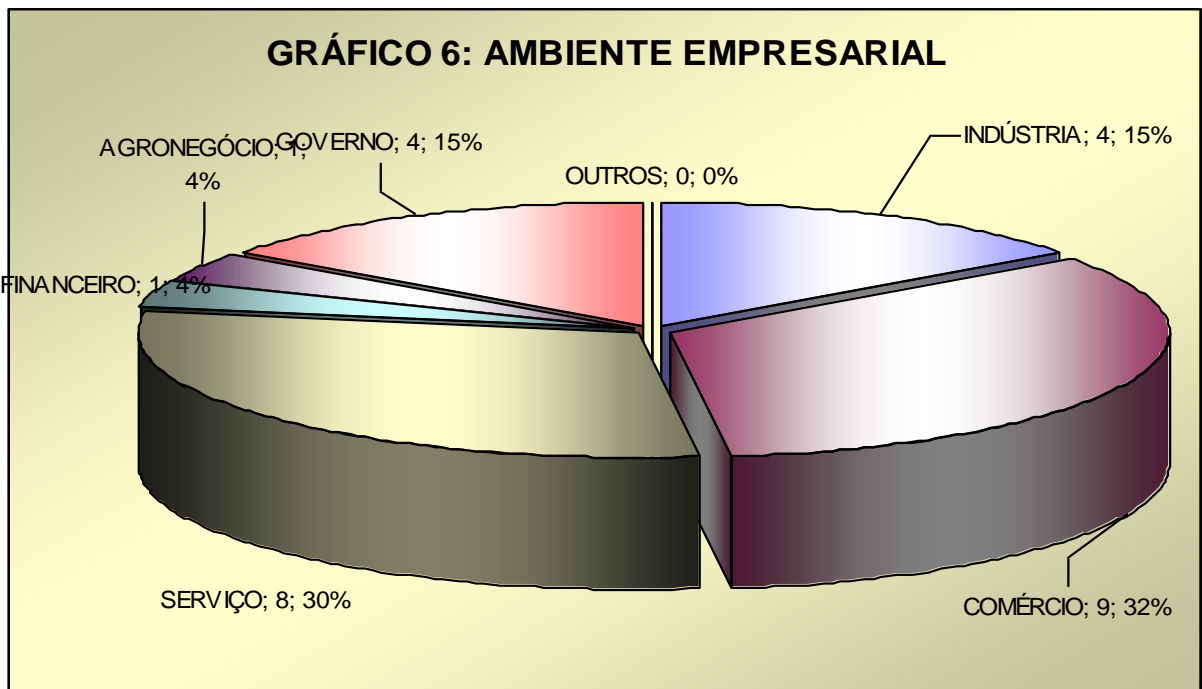
Assim é que se adquiriu conhecimento das políticas públicas urbanas que se consideraram necessárias para esta pesquisa. Deste conhecimento podemos verificar a existência de uma perspectiva que assegura uma melhor qualidade de vida, traduzida por melhores condições de transporte, maior segurança no direito de ir e vir e pela acessibilidade para realização das atividades necessárias a vida moderna. Maior eficiência urbana, traduzida pela disponibilidade de uma rede de transporte integrada por modos complementares. Melhor qualidade ambiental traduzido pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e, pela preservação do patrimônio histórico, arquitetônico, das áreas residenciais e de vivência coletiva.

Percebe-se também que a proposta da legislação municipal esta totalmente atualizada e sincronizada com a legislação federal. E, portanto, se pode concluir que já existe solução para a mobilidade urbana através da legislação vigente, decretos e em projeto de lei.

A partir de agora com estas habilidades cognitivas adquiridas com as políticas públicas, se inicia a apresentação dos dados, tabulações e análise quantitativa da pesquisa para responder aos objetivos específicos e conseqüentemente ao objetivo geral.

OBJETIVO ESPECÍFICO: Caracterizar a classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas.

SEGMENTO EMPRESARIAL	Freqüência	%
INDÚSTRIA	4	15%
COMÉRCIO	9	33%
SERVIÇO	8	30%
FINANCEIRO	1	4%
AGRONEGÓCIO	1	4%
GOVERNO	4	15%
OUTROS	0	0%
TOTAL	27	100%



DADOS DA PESQUISA

	Quantidade	%
Quantidade de colaboradores?	960	
Quantidade de colaboradores recebem vales-transporte?	334	35%
Quantidade de colaboradores recebem 2 vales-transporte?	174	48%
Quantidade de colaboradores recebem 4 vales-transporte?	187	52%
Quantidade de colaboradores utilizam 1 linha?	256	72%
Quantidade de colaboradores utilizam 2 linhas?	102	28%
Quantidade de vales-transporte total?	25.654	
Valor R\$ mensalmente com vales-transporte?	R\$ 46.203,80	

**GRÁFICO 7: RELAÇÃO TOTAL DE COLABORADORES
x QUANTIDADE QUE RECEBEM VT**

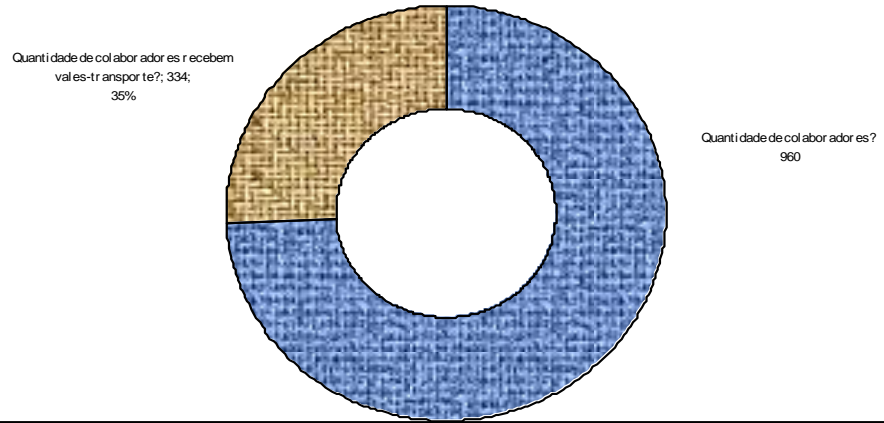
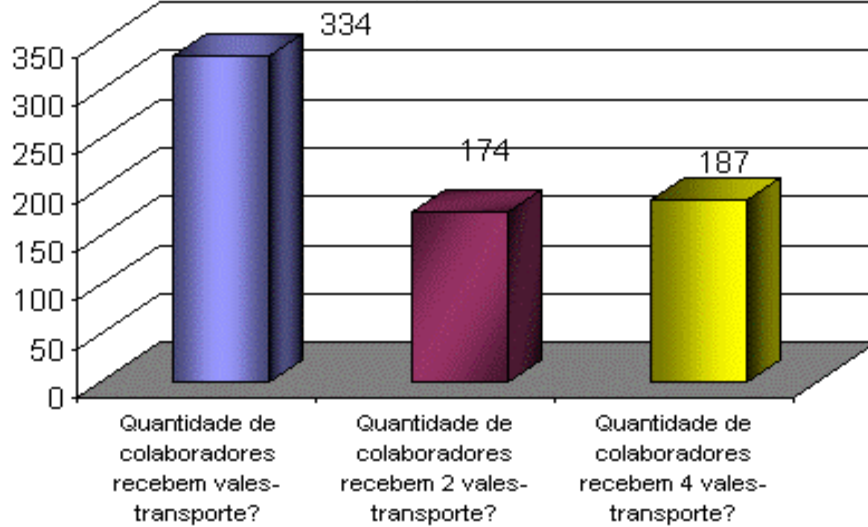
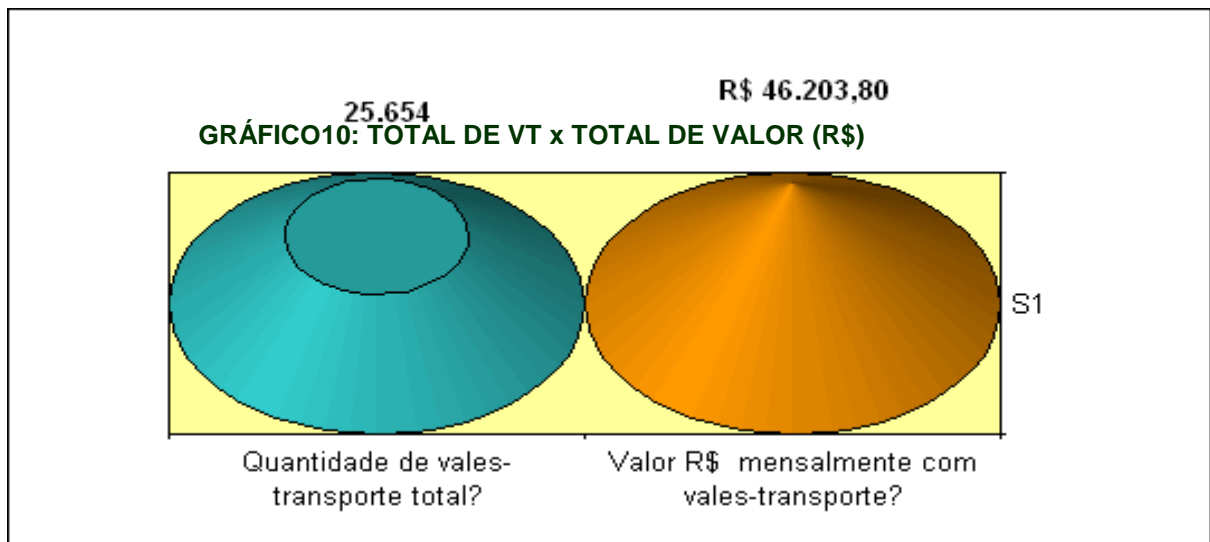
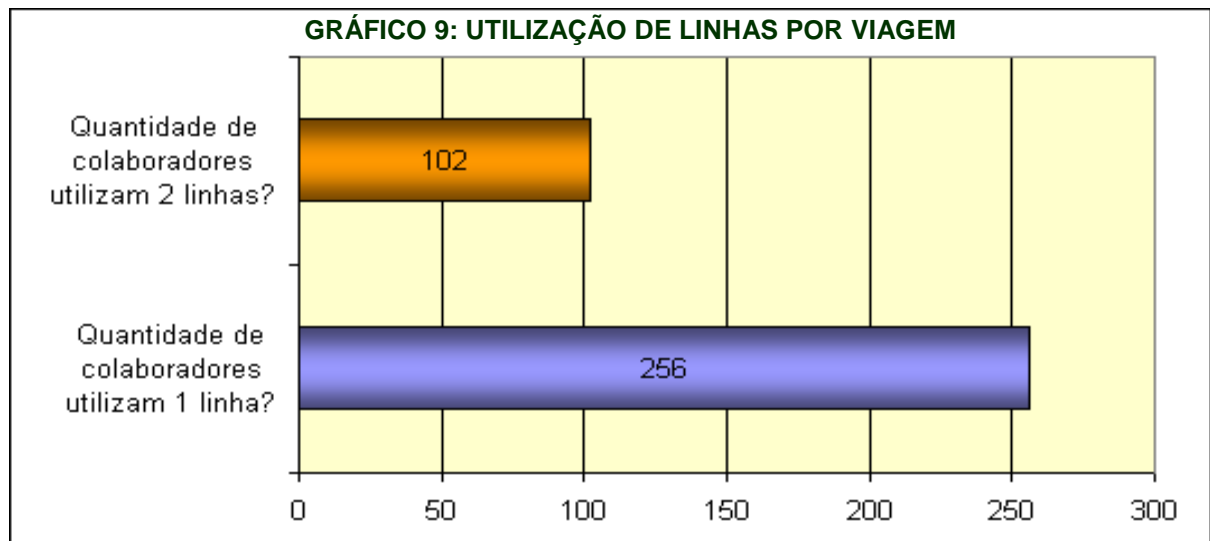


GRÁFICO 8: RELAÇÃO ENTRE TOTAL VT X 2 X 4 VT

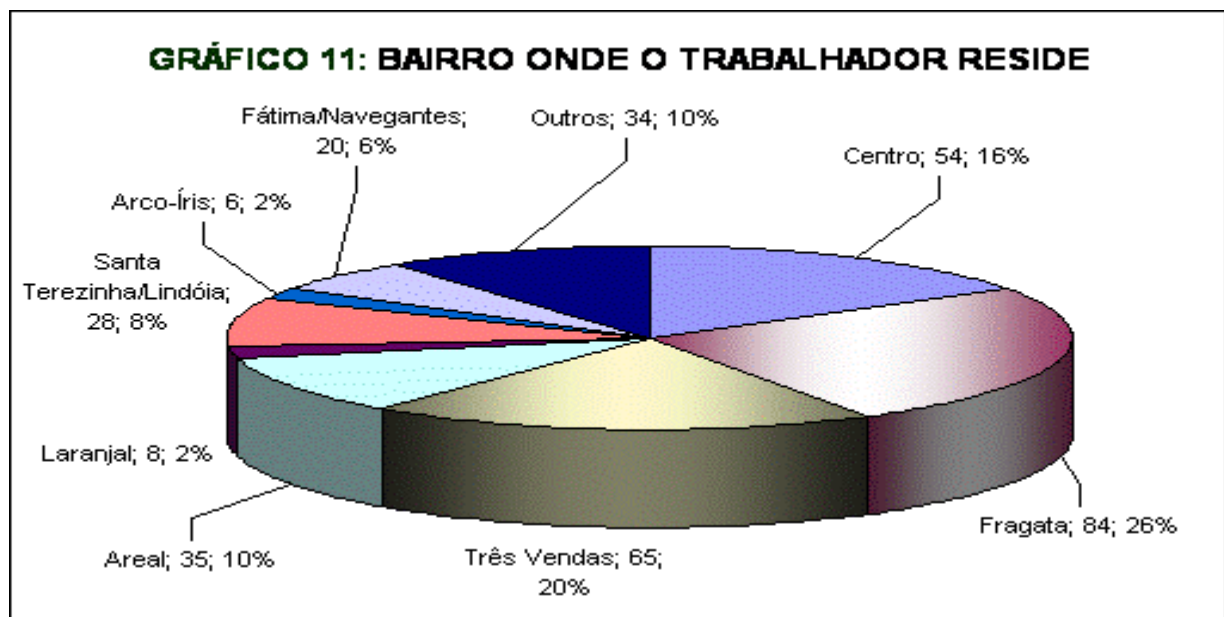




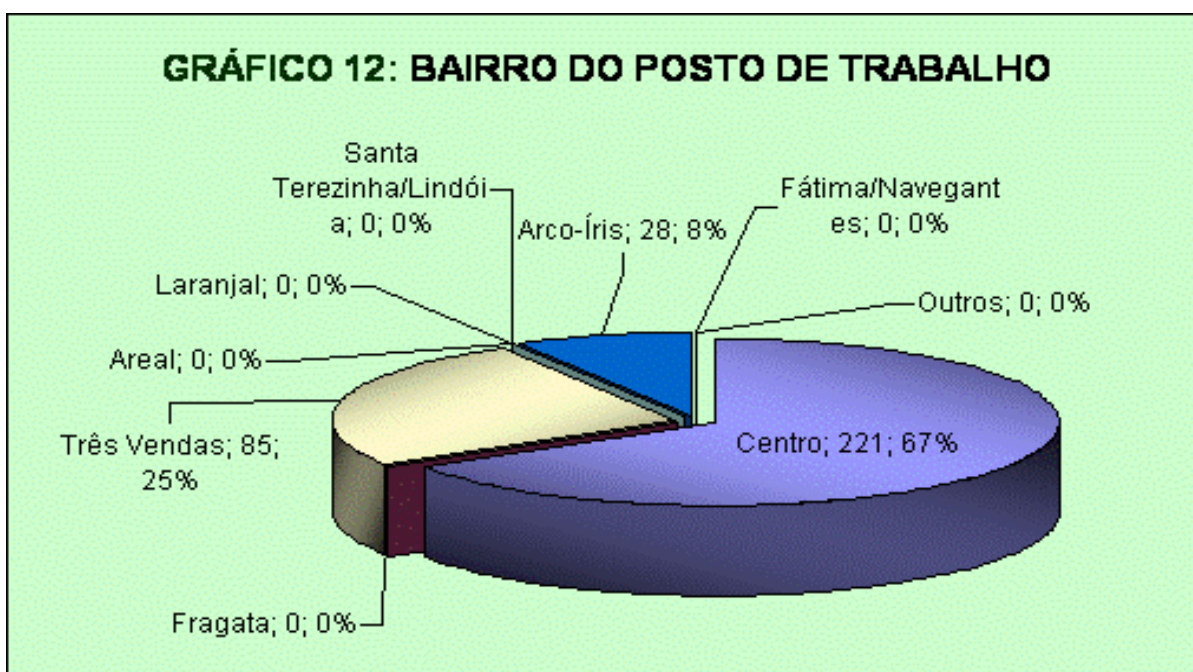
ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 6-10:

Pela observação dos números da tabulação da pesquisa referente à característica da classe trabalhadora verifica-se que sua empregabilidade se encontra no setor do comércio (32%), Serviço (30%), Indústria (15%) e Governo (15%). Do total dos trabalhadores, 35% deles recebem vale transporte e, 52% destes recebem 04 vales-transportes diariamente, isto por que 72% utilizam somente 01 linha de transporte coletivo.

BAIRRO ONDE O TRABALHADOR RESIDE	Freqüência
Centro	54
Fragata	84
Três Vendas	65
Areal	35
Laranjal	8
Santa Terezinha/Lindóia	28
Arco-Íris	6
Fátima/Navegantes	20
Outros	34



BAIRRO DO POSTO DE TRABALHO	FREQUÊNCIA	%
Centro	221	66%
Fragata	0	0%
Três Vendas	85	25%
Areal	0	0%
Laranjal	0	0%
Santa Terezinha/Lindóia	0	0%
Arco-Íris	28	8%
Fátima/Navegantes	0	0%
Outros	0	0%
TOTAL	334	100%

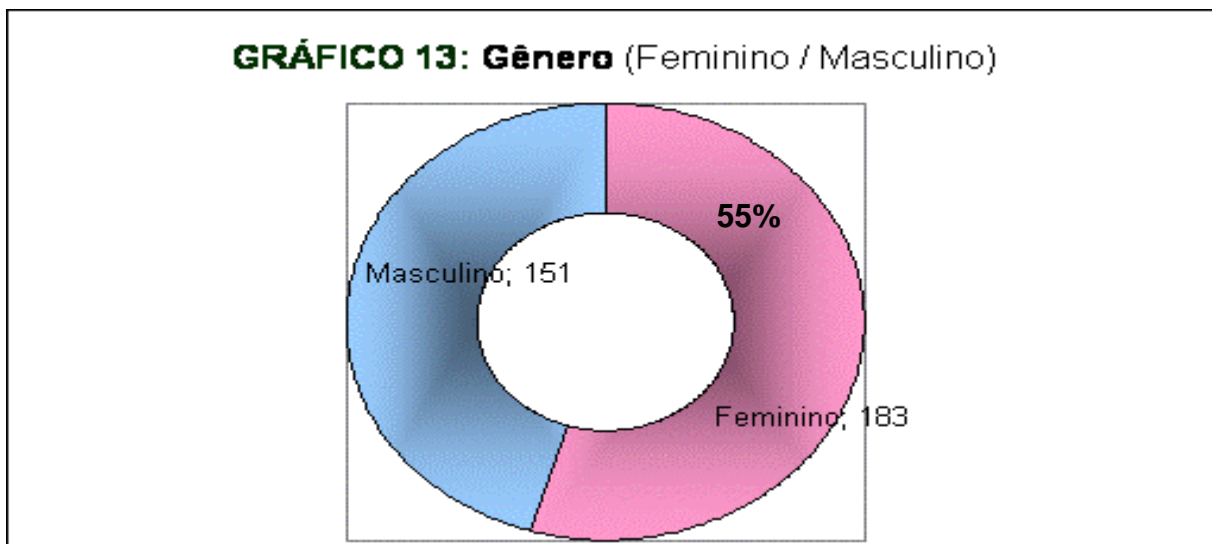


ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 11 e12:

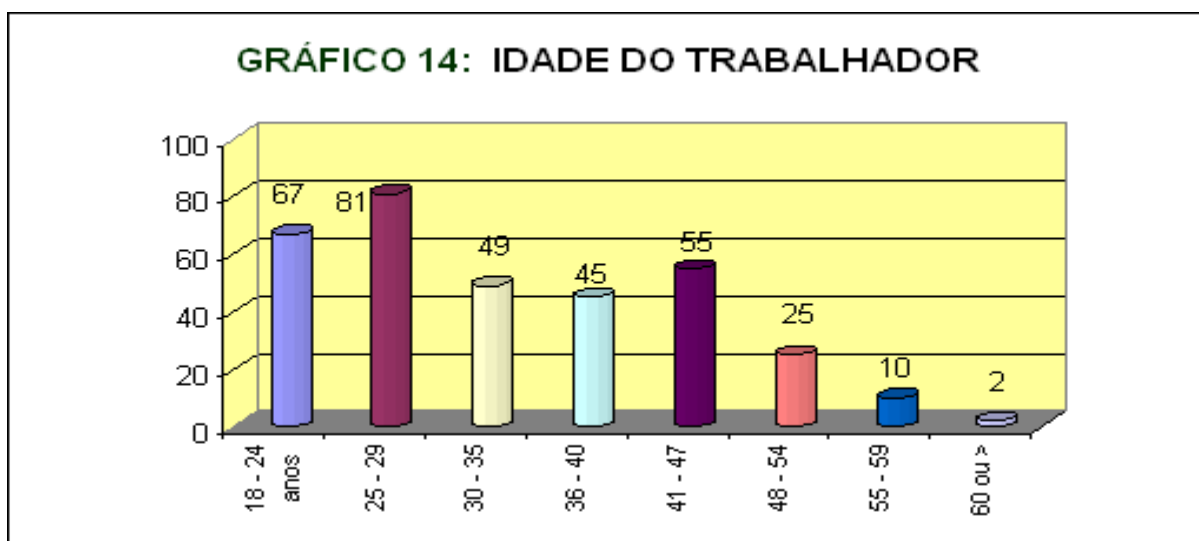
Analisando os gráficos 11 e 12 verifica-se que o bairro onde os trabalhadores beneficiários do vale transporte mais residem (Fragata: 26%) não apresentou postos de trabalho significativo, assim como os bairros do Areal, Santa Teresinha e Fátima. Já o bairro Três Vendas com 20% das moradias apresentou 33% de postos de trabalho, isto incluindo o bairro Arco Íris. Observa-se também a maioria dos postos de trabalhos estão no centro da cidade (67%), originando com isso a mobilidade bairros – centro e centro – bairros.

OBJETIVO ESPECÍFICO: Caracterizar a classe trabalhadora beneficiária do vale transporte na cidade de Pelotas.

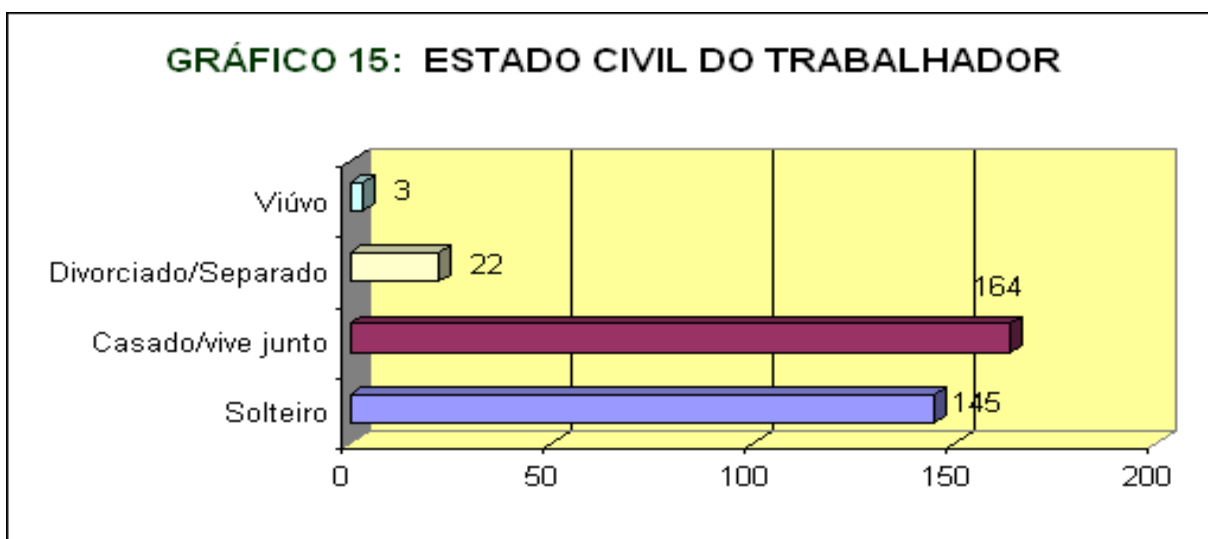
GÊNERO	FREQUÊNCIA	%
Feminino	183	55%
Masculino	151	45%



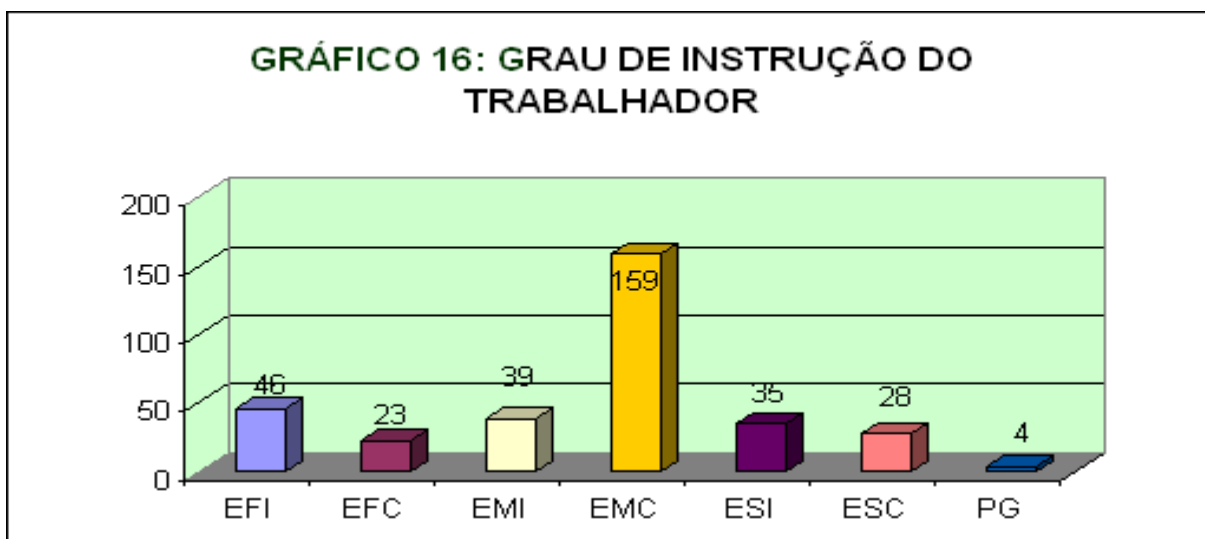
Idade do Trabalhador	Frequência	%	% Acumulado
18 - 24 anos	67	20%	
25 - 29	81	24%	
30 - 35	49	15%	59%
36 - 40	45	13%	72%
41 - 47	55	16%	89%
48 - 54	25	7%	
55 - 59	10	3%	
60 ou >	2	1%	
TOTAL	334	100*	



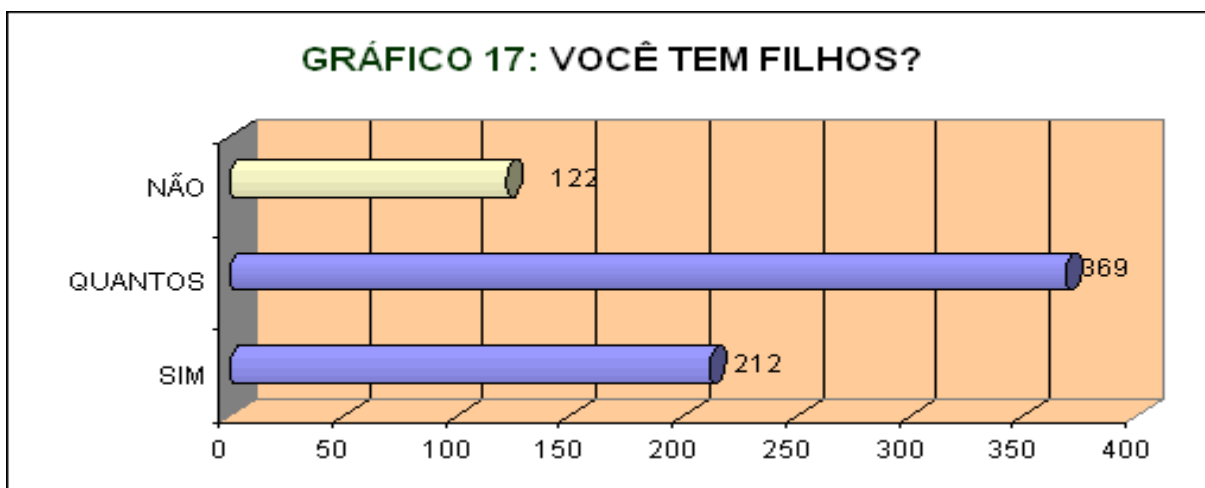
Estado Civil do Trabalhador	Frequência	%
Solteiro	145	43%
Casado/vive junto	164	49%
Divorciado/Separado	22	7%
Viúvo	3	1%
TOTAL	334	100%



Grau de Instrução do Trabalhador	Frequência	%
Ensino Fundamental Incompleto - EFI	46	14%
Ensino fundamental Completo - EFC	23	7%
Ensino Médio Incompleto - EMI	39	12%
Ensino Médio Completo - EMC	159	48%
Ensino Superior Incompleto - ESI	35	10%
Ensino Superior Completo - ESC	28	8%
Pós-graduação - PG	4	1%
TOTAL	334	100%

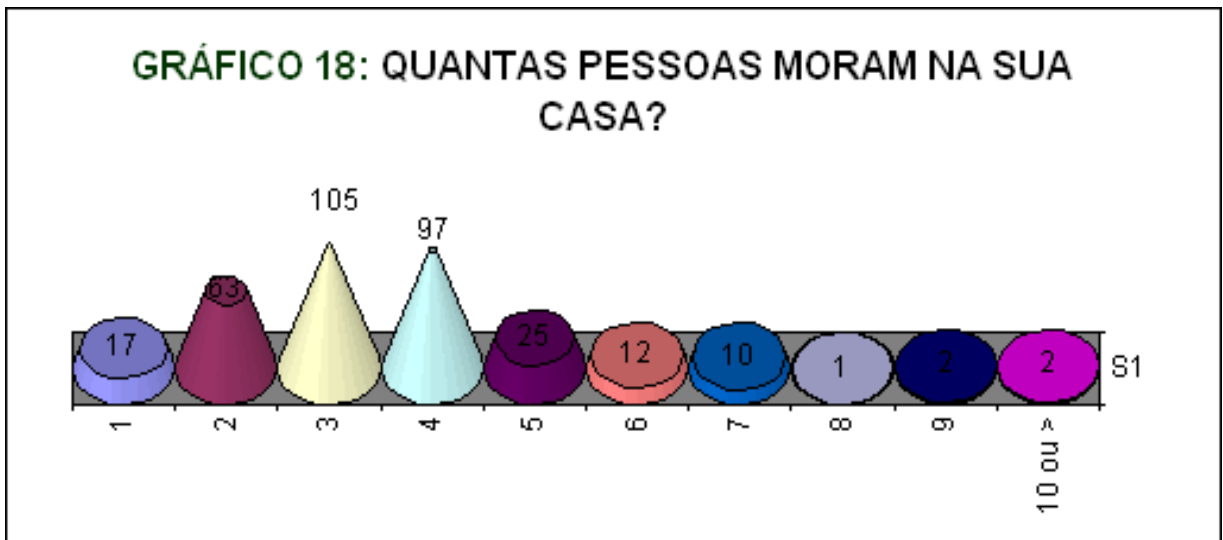


Você tem filhos?	Quantidade
SIM	212
QUANTOS	369
NÃO	122



Quantas pessoas moram na sua casa?	Frequência	%
1	17	5%
2	63	19%
3	105	31%
4	97	29%
5	25	7%
6	12	4%
7	10	3%
8	1	0%
9	2	1%
10 ou >	2	1%
TOTAL	334	

} **79%**

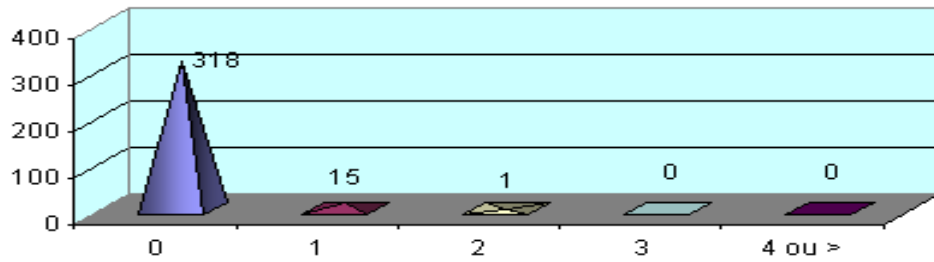


ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 13 a 18:

Os dados demonstram que o perfil característico do trabalhador beneficiário do vale transporte é de um profissional do gênero feminino (55%), casada ou vive junto. Possui a escolaridade de nível médio completo e tem idade entre 18 a 29 anos e possuem em média uma família de três pessoas, moradoras na sua residência.

Classe socioeconômica: Empregada Mensalista	Frequência	%
0	318	95%
1	15	4%
2	1	0%
3	0	0%
4 ou >	0	0%
TOTAL	334	

GRÁFICO 19: Classe sócioeconômica - Empregada Mensalista



Televisão em cores

Frequência

%

0

1

0%

1

89

27%

2

134

40%

3

80

24%

4 ou >

30

9%

TOTAL

334

100%

GRÁFICO 20: Classe sócioeconômica - Televisão em cores

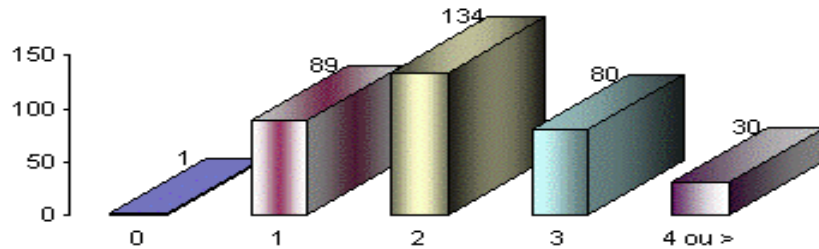
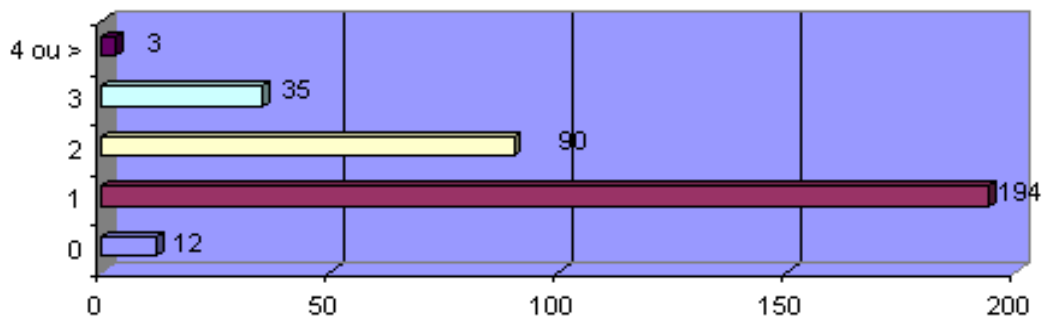
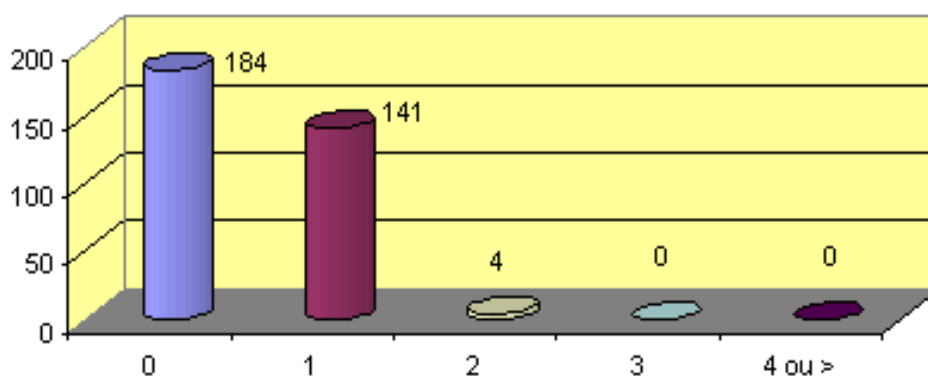


GRÁFICO 21: Classe sócioeconômica - Rádio



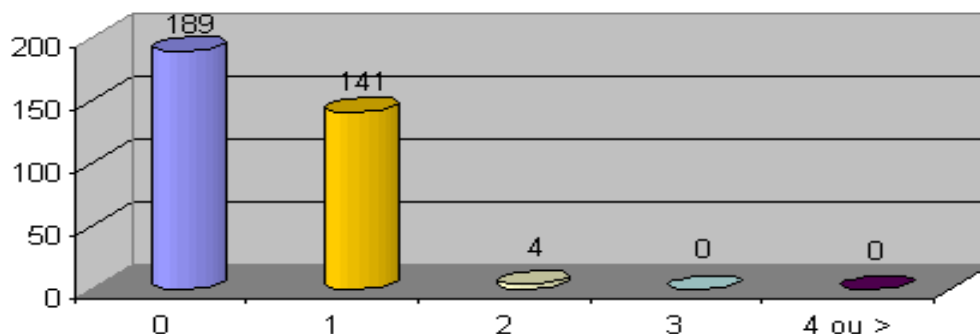
Automóvel	Frequência	%
0	184	56%
1	141	43%
2	4	1%
3	0	0%
4 ou >	0	0%
TOTAL	329	100%

GRÁFICO 22: Classe sócioeconômica - Automóvel

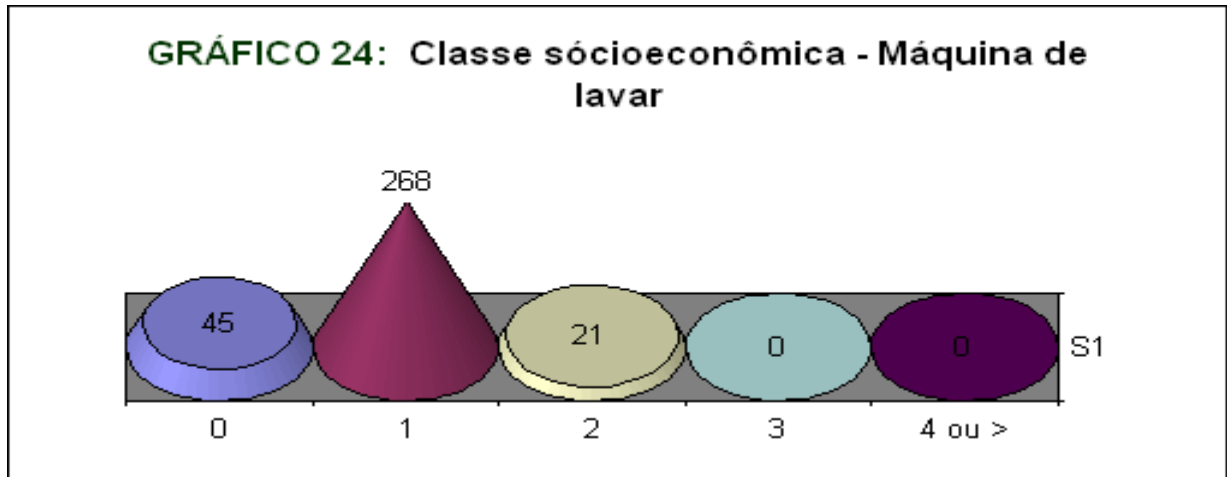


Aspirador de pó	Frequência	%
0	189	57%
1	141	42%
2	4	1%
3	0	0%
4 ou >	0	0%
TOTAL	334	100%

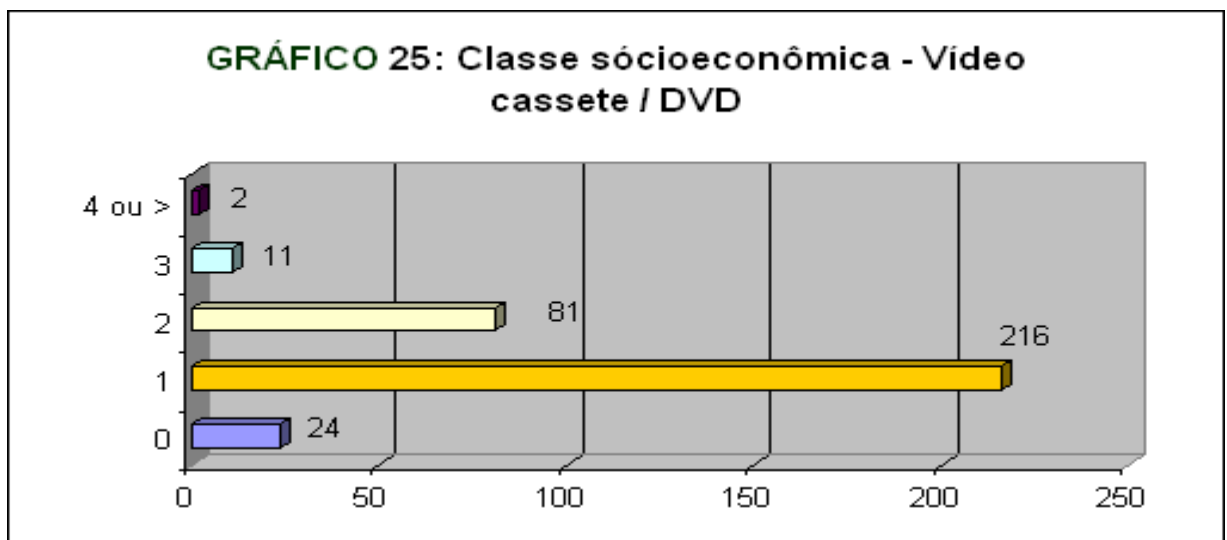
GRÁFICO 23: Classe sócioeconômica - Aspirador de pó



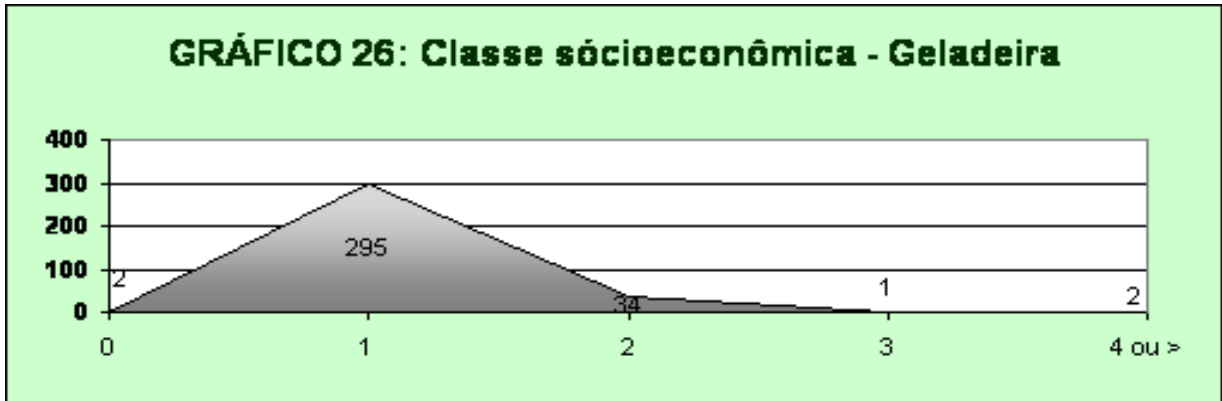
Máquina de Lavar	Frequência	%
0	45	13%
1	268	80%
2	21	6%
3	0	0%
4 ou >	0	0%
TOTAL	334	100%



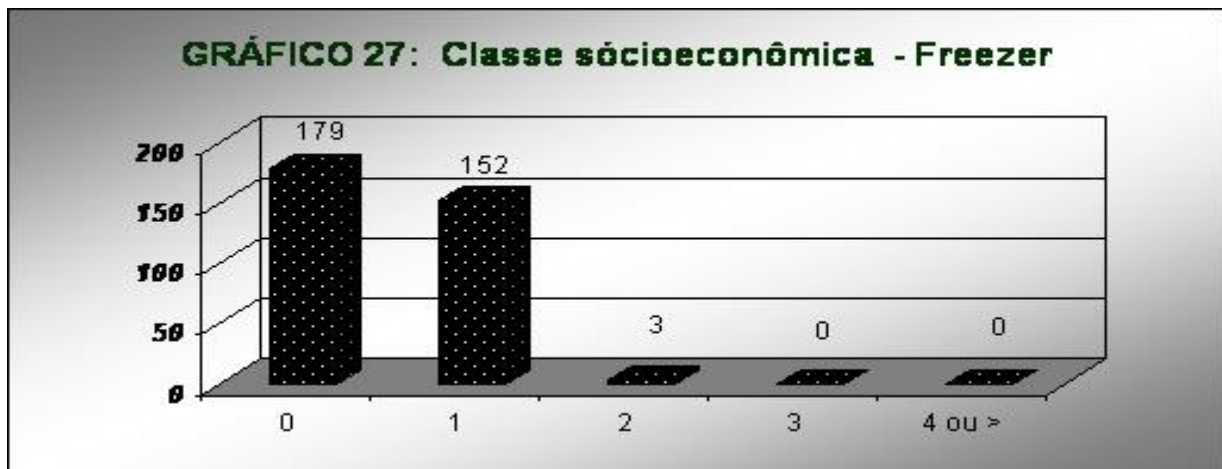
Vídeo cassete / DVD	Frequência	%
0	24	7%
1	216	65%
2	81	24%
3	11	3%
4 ou >	2	1%
TOTAL	334	100%



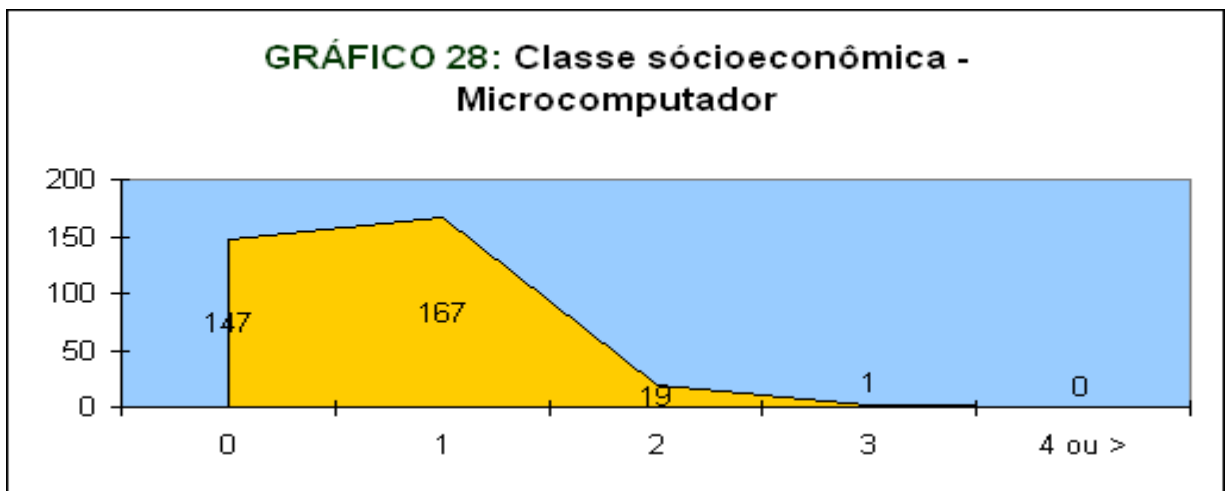
Geladeira	Frequência	%
0	2	1%
1	295	88%
2	34	10%
3	1	0%
4 ou >	2	1%
TOTAL	334	100%



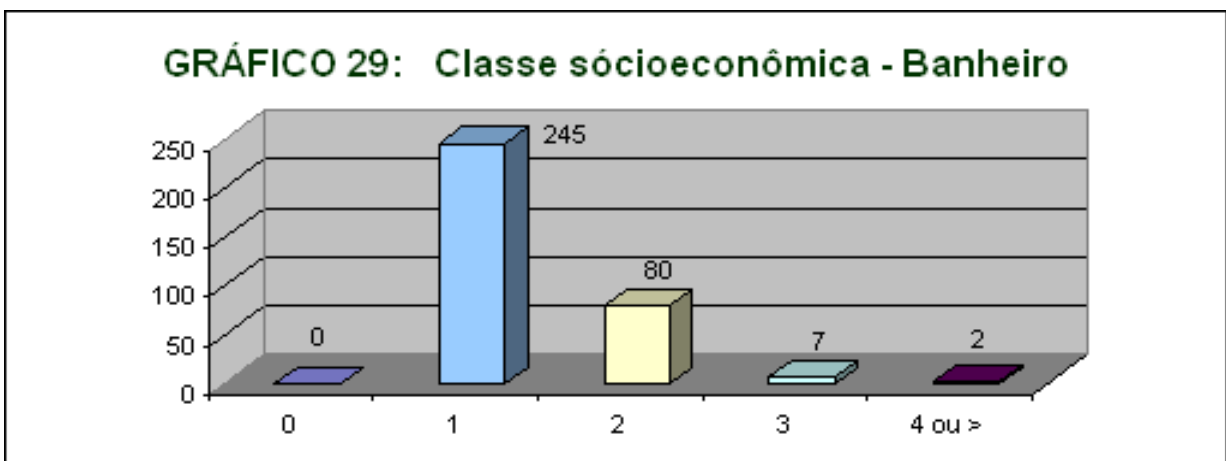
Freezer	Frequência	%
0	179	54%
1	152	46%
2	3	1%
3	0	0%
4 ou >	0	0%
TOTAL	334	100%



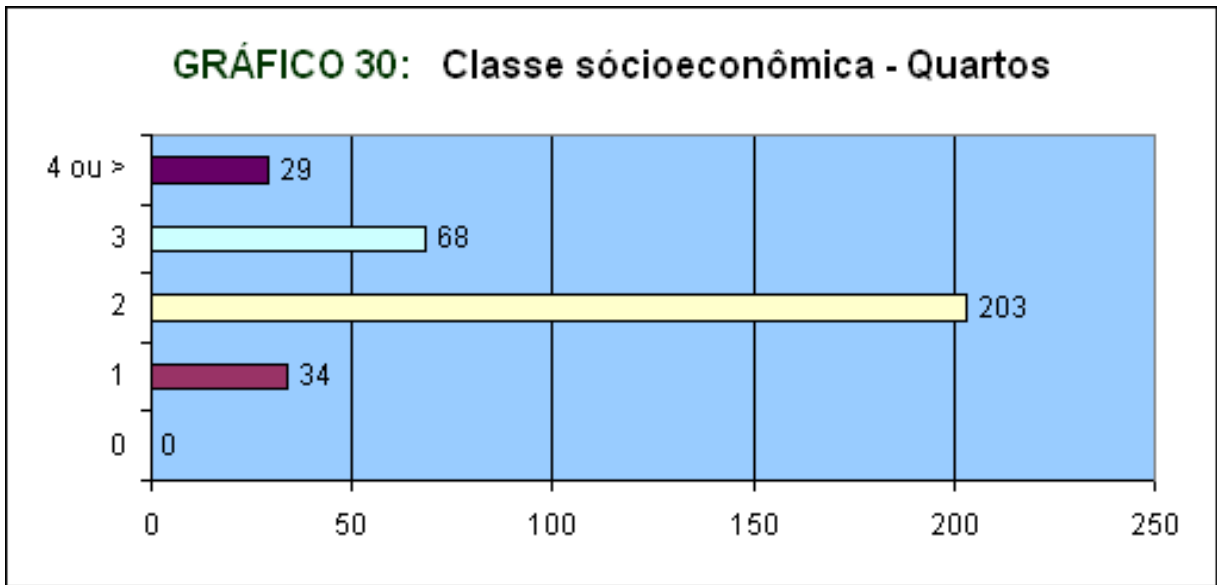
Microcomputador	Frequência	%
0	147	44%
1	167	50%
2	19	6%
3	1	0%
4 ou >	0	0%
TOTAL	334	100%



Banheiro	Frequência	%
0	0	0%
1	245	73%
2	80	24%
3	7	2%
4 ou >	2	1%
TOTAL	334	100%

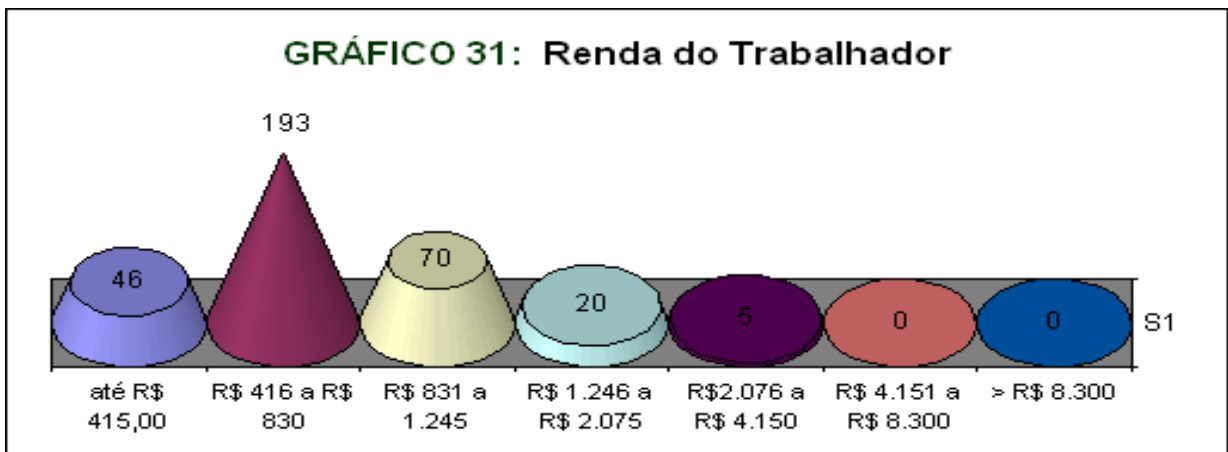


Quartos	Frequência	%
0	0	0%
1	34	10%
2	203	61%
3	68	20%
4 ou >	29	9%
TOTAL	334	100%

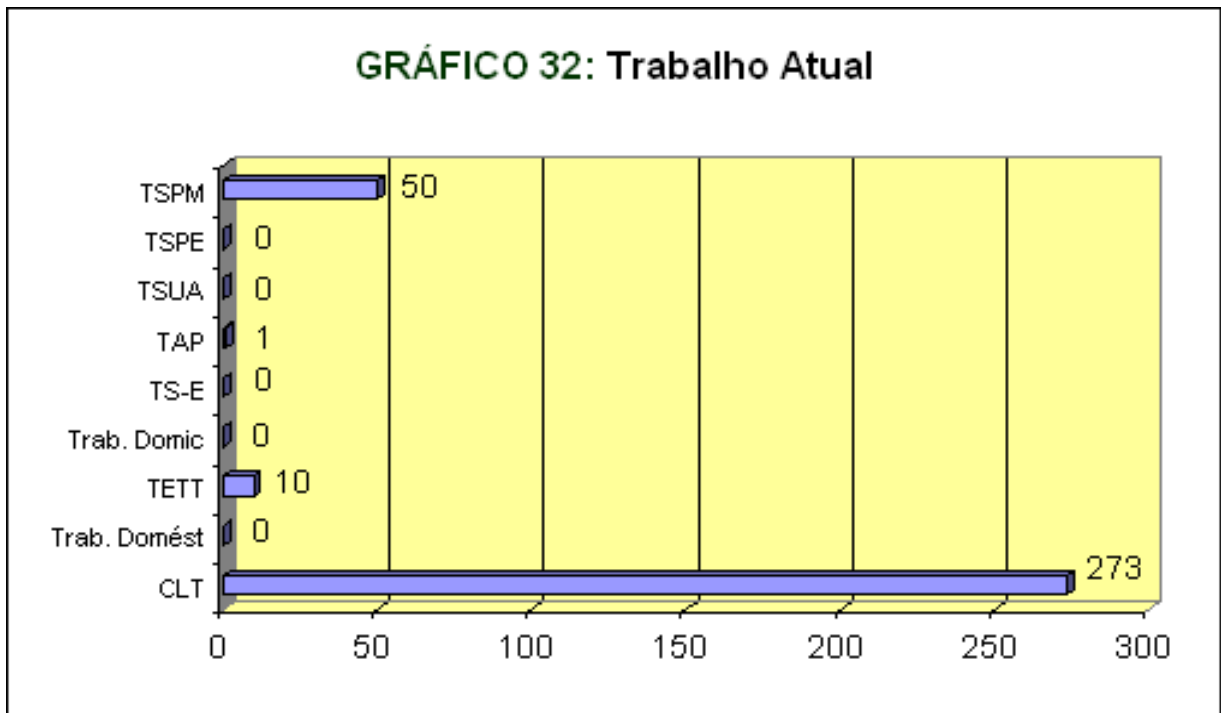


Renda do Trabalhador	Frequência	%	Salário Mínimo - SM
até R\$ 415,00	46	14%	1 SM
R\$ 416 a R\$ 830	193	58%	1 a 2 SM
R\$ 831 a 1.245	70	21%	2 a 3 SM
R\$ 1.246 a R\$ 2.075	20	6%	3 a 5 SM
R\$ 2.076 a R\$ 4.150	5	1%	5 a 10 SM
R\$ 4.151 a R\$ 8.300	0	0%	10 a 20 SM
> R\$ 8.300	0	0%	> 20 SM
TOTAL	334	100%	

Note: A bracket groups the categories R\$ 416 a R\$ 830, R\$ 831 a 1.245, and R\$ 1.246 a R\$ 2.075, indicating they total 79%.



Trabalho Atual	Frequência	%
Consolidação das Leis do trabalho - CLT	273	82%
Trabalhador (a) Doméstico (a) - TD	0	0%
Trabalhadores de Empresas de Trabalho Temporário TETT	10	3%
Trabalho a Domicílio - TD	0	0%
Trabalho de Sub-Empreiteiro – TS-E	0	0%
Trabalho de Atleta Profissional - TAP	1	0%
Trabalhadores Servidores da União e Autarquia - TSUA	0	0%
Trabalhadores Servidores do Estado - TSPE	0	0%
Trabalhadores Servidores do Município - TSPM	50	15%
TOTAL	334	100%

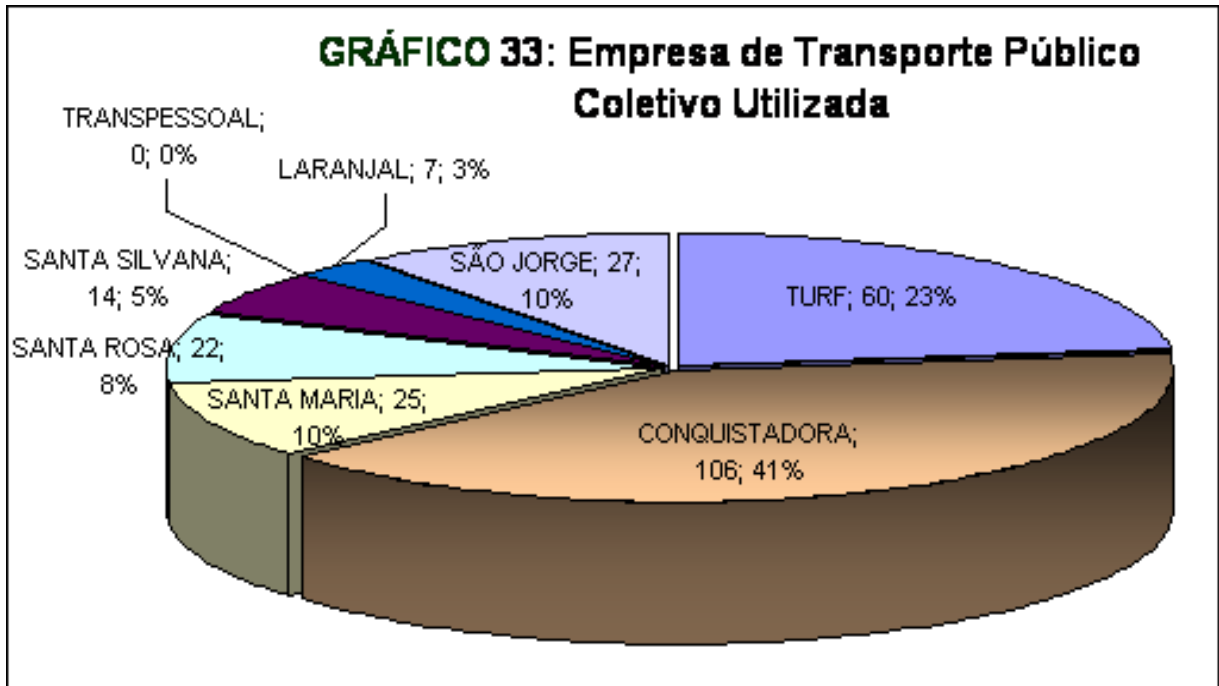


ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 19 a 32:

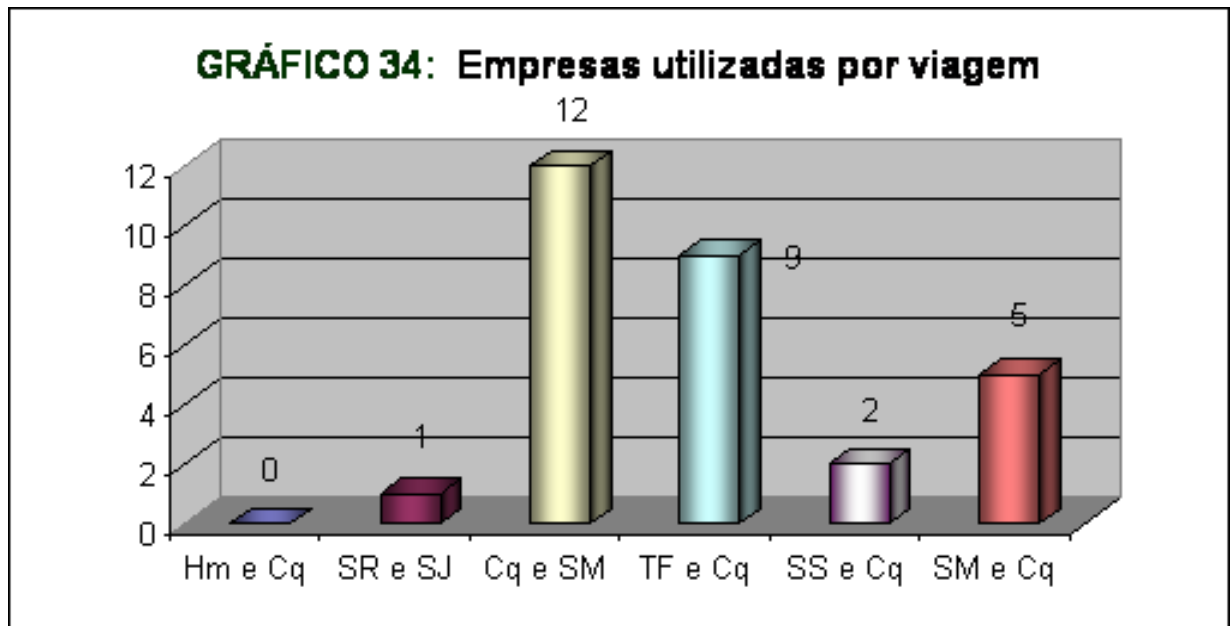
A interpretação dos dados referente à classe social do trabalhador beneficiário do vale transporte não possui empregada mensalista (95%). Em média têm duas televisões em cores, um rádio e nenhum aspirador de pó. A maioria (88%) deles possui geladeira, freezer, máquina de lavar roupa e 1 vídeo cassete ou DVD. 65% deles possuem microcomputador e mais da metade (56%) deles não possuem automóvel. 60% de suas moradias são constituídas de um banheiro e dois quartos e demais dependências. 79% deles possuem uma renda que varia entre R\$ 416,00 a 1.245,00 e, 82% dos trabalhadores pesquisados somos regidos pela CLT. 15% são servidores públicos e o restante (7%) são trabalhadores com empregos temporários. Pela observação dos números da tabulação da pesquisa, referente à classe social do trabalhador beneficiário do vale transporte da cidade de Pelotas, verifica-se um perfil característico de classificação socioeconômica da classe C, atingindo uma pontuação de 56, segundo a Associação Brasileira de Institutos de Pesquisa de Mercado - ABIPEME e segundo o Critério Padrão de Classificação Econômica Brasil/2008, o trabalhador atingiu uma pontuação de 21 e ficando na classe C1 (ANEXO C).

OBJETIVOS ESPECÍFICOS: Conhecer a atual situação de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte na cidade de Pelotas e Identificar o Índice de Mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte.

Perguntas	Respostas
Quantidade de Vale-Transporte mensal	78
Quantidade de viagem diária	3
Distância em Km	13
Empresa de Transporte Público Coletivo utilizadas	
Turf	60
Conquistadora	106
Santa Maria	25
Santa Rosa	22
Santa Silvana	14
Transpessoal	0
Laranjal	7
São Jorge	27



Utilização de Empresas INTEGRADAS por Viagem	Fr	%	
Hammes e Conquistadora	0	0	
Santa Rosa e São Jorge	1	3	
Conquistadora e Santa Maria	12	41	58% Cq+SM
Turf e Conquistadora	9	31	89% Cq+SM+Tf
Santa Silvana e Conquistadora	2	7	
Santa Maria e Conquistadora	5	17	
TOTAL	29	100	



Pergunta	Resposta
Tempo de deslocamento Residência - Empresa	32
Velocidade média de deslocamento	54
Distância da parada mais próxima da residência	169
Distância da parada mais próxima da empresa	220
Quanto você gasta com VT (R\$) mês	R\$ 44,90
Se não existisse o VT quanto você gastaria com VT	R\$ 139,42

ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 33 a 34:

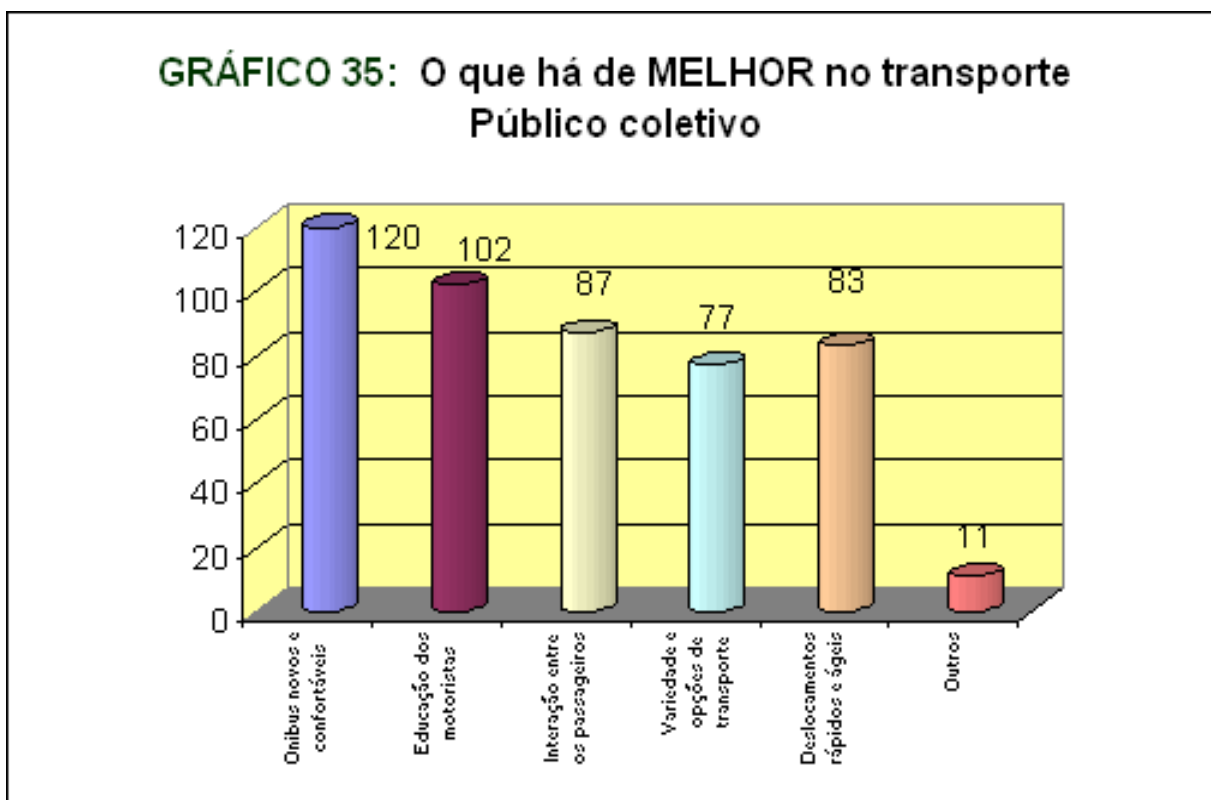
Pela observação dos dados referente à atual situação de mobilidade do trabalhador beneficiário do vale transporte, verifica-se que eles recebem, em média, 78 vales-transporte e fazem três viagens por dia, perfazendo um percurso de 13 km por viagem. Para essas viagens utilizam, principalmente, a empresa de transporte coletivo Conquistadora em 41% de suas viagens e a empresa TURF com 23%. O valor médio gasto com vale-transporte mensal é de R\$ 45,00, referente a 6% de seus salários e se não possuísem vales-transporte gastariam três vezes mais (R\$ 140,00) para fazerem a mesma rotina diária de mobilidade.

Verifica-se também que o tempo de deslocamento médio é de 32 minutos a uma velocidade média de deslocamento de 54 km/h.

Em síntese da análise pode-se identificar que o **Índice de Mobilidade** da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte é de **3** viagens por dia.

OBJETIVO ESPECÍFICO: Conhecer a opinião da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte sobre os serviços de transporte público coletivo na cidade de Pelotas

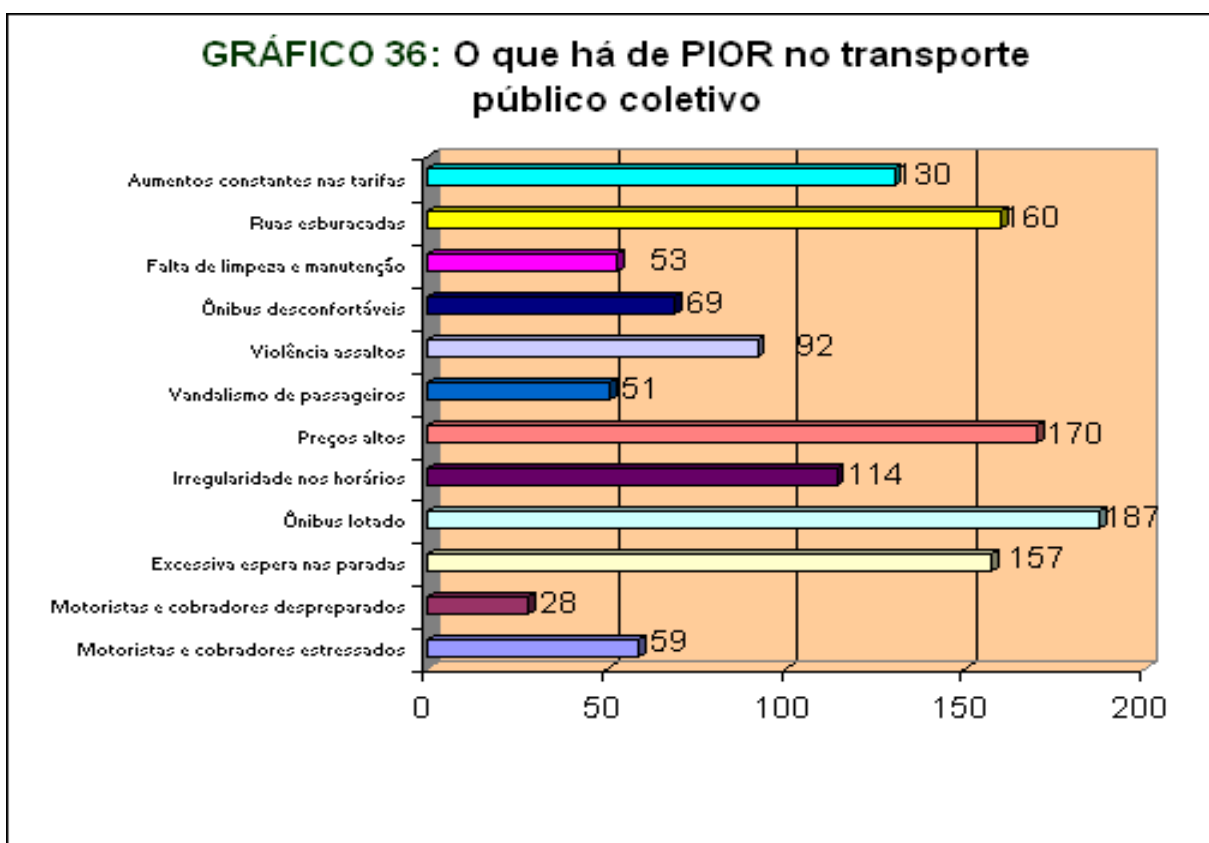
O que há de melhor no transporte coletivo urbano?	Freqüência	%
Ônibus novos e confortáveis	120	25%
Educação dos motoristas	102	21%
Interação entre os passageiros	87	18%
Variedade e opções de transporte	77	16%
Deslocamentos rápidos e ágeis	83	17%
Outros	11	2%
TOTAL	480	100%



ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICO 35:

Os dados demonstram o que há de melhor no transporte coletivo urbano, na opinião de 25% dos trabalhadores beneficiários do vale transporte, são os ônibus novos e confortáveis. 21% consideram boa a educação dos motoristas e 18% consideram a interação entre passageiros. Depois, 17% bom o deslocamento rápido e ágil e 16% deles consideram boa a variedade de opções de transporte.

O que há de pior no transporte público coletivo	Frequência	%
Motoristas e cobradores estressados	59	5%
Motoristas e cobradores despreparados	28	2%
Excessiva espera nas paradas	157	12%
Ônibus lotado	187	15%
Irregularidade nos horários	114	9%
Preços altos	170	13%
Vandalismo de passageiros	51	4%
Violência assaltos	92	7%
Ônibus desconfortáveis	69	5%
Falta de limpeza e manutenção	53	4%
Ruas esburacadas	160	13%
Aumentos constantes nas tarifas	130	10%
TOTAL	1270	100%



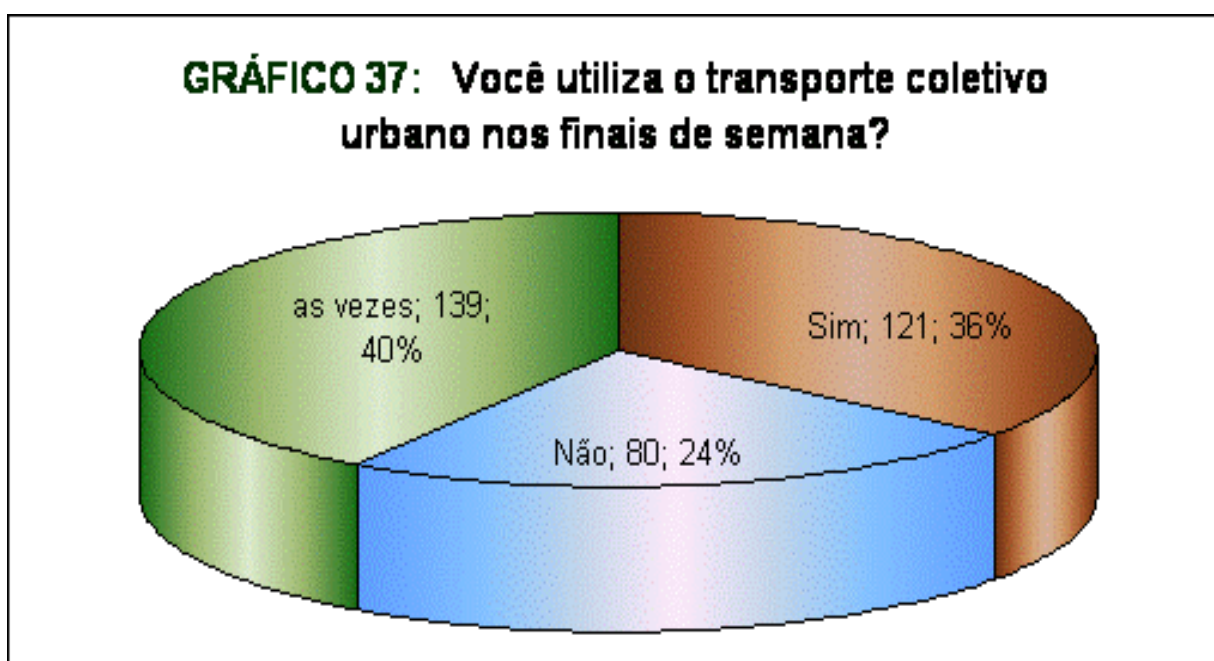
ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 36:

Os dados demonstram o que há de pior no transporte coletivo urbano, na opinião de 53% da classe trabalhadora beneficiárias do vale transporte, são: ônibus lotado (15%); Preços altos e Ruas esburacadas ambas com (13%). 12% consideram de pior excessiva espera nas paradas. (10%) consideram os aumentos constantes e

(9%) as Irregularidades nos horários. Os restantes 28% estão distribuídos 7% consideram o que há de pior os motoristas e cobradores estressados e, 21% dos entrevistados consideram de pior no transporte urbano de Pelotas o vandalismo de passageiros, a violência de assaltos, ônibus desconfortáveis e falta de limpeza e manutenção nos ônibus.

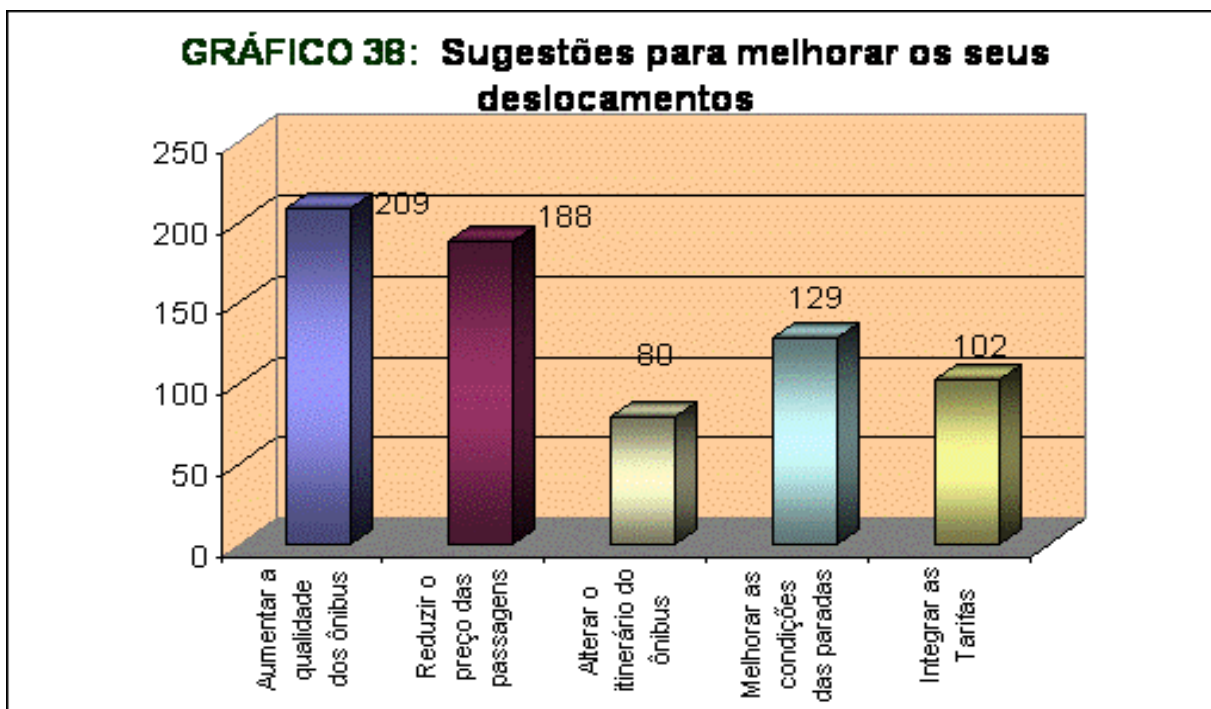
Você utiliza o transporte público coletivo nos finais de semanas

	Frequência	%
Sim	121	36%
Não	80	24%
Às vezes	139	41%



Sugestões para melhorar os seus deslocamentos

	Frequência	%
Aumentar a qualidade dos ônibus	209	30%
Reduzir o preço das passagens	188	27%
Alterar o itinerário do ônibus	80	11%
Melhorar as condições das paradas	129	18%
Integrar as Tarifas	102	14%
TOTAL	708	100%



ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 37 a 38:

Os dados demonstram que somente 24% da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte não utilizam o transporte coletivo nos finais de semana, (36%) afirmaram utilizar e a maioria, 41%, afirmaram utilizar eventualmente.

30% da classe trabalhadora sugerem a melhoria na qualidade dos ônibus. 27% sugerem a redução do preço das passagens e 18% sugerem a melhoria das condições das paradas. 14% opinam como melhoria a integração das tarifas e, finalmente, 11% sugerem a alteração dos itinerários dos ônibus.

Após a tabulação e análise dos dados partiu-se para a interpretação dos mesmos, buscando verificar se a hipótese levantada no início da pesquisa realmente tem rigor científico e também se os objetivos haviam sido alcançados.

O próximo capítulo apresenta as verificações e conclusões estudadas.

5 CONCLUSÕES E SUGESTÕES

Esta dissertação teve como objetivo principal analisar a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária de vale-transporte na cidade de Pelotas, sendo que o problema de pesquisa foi identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas. Por sua vez, levantou-se a hipótese de que a mobilidade média dessa classe era de três viagens por dia, fazendo um percurso de deslocamento médio de 9 km por viagem, a uma velocidade média de 18 km/h num período de tempo de 30 minutos.

Objetivando as respostas, o capítulo anterior se restringiu a apresentar a tabulação e a análise dos dados. Agora, se fazem necessários as interpretações e conclusões dos mesmos para verificar se a hipótese levantada no início da pesquisa realmente tem rigor científico e, também, se o objetivo e a solução para o problema proposto foram alcançados.

Para isto, lembramos que a nossa abordagem foi dedutiva, partindo, sempre que possível, de uma política, conceito, regra, processo ou lei estudada na revisão da literatura. Como esta pesquisa é quantitativa, do ponto de vista da abordagem do problema e, descritiva do ponto de vista dos objetivos, muitas respostas foram encontradas na própria tabulação e na análise dos dados primários, obtidos das respostas dos questionários e que serão transcritas adequadamente para esta conclusão.

Segue, portanto, as interpretações e conclusões. Iniciou-se verificando se o objetivo geral da pesquisa, que é o de analisar a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte, foi atingido. A resposta é sim, para isto, buscou-se analisar a mobilidade urbana desde a formação do espaço urbano até a análise específica dos dados da pesquisa de campo, repassando pela legislação existente.

No que se refere às políticas públicas de mobilidade urbana se obteve acesso a toda documentação oficial importante, além de livros e artigos de renomados pesquisadores do tema na revisão bibliográfica e em toda dissertação. Este estudo possibilitou criar uma visão sobre o estado em que se encontra a legislação brasileira. Na Constituição Federal de 1.988, se fica conhecendo a origem de uma nova estruturação do espaço urbano, entregando este poder ao governo municipal. Determina também que o Plano Diretor Urbano seja o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, onde é definida a política de uso do solo.

Foi estudando a Política de Mobilidade Urbana que se tomou conhecimento que ela é o instrumento da política de desenvolvimento urbano e tem por objetivo a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Com o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257), se tomou conhecimento dos Instrumentos de Gestão Urbana e, na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - PNMUS que se conheceu os três macro-objetivos, que são: o crescimento com geração de trabalho emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais; a inclusão social e redução das desigualdades sociais; e, a promoção e expansão da cidadania e o fortalecimento da democracia.

No âmbito municipal, o projeto de lei do III Plano Diretor Urbano é que determina o conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o amplo acesso ao espaço urbano, garantindo acessibilidade universal, equidade, segurança e a circulação de pessoas e de veículos de forma ordenada territorialmente.

Percebe-se também que a proposta da legislação municipal esta totalmente atualizada e sincronizada com a legislação federal. E, portanto, se pode concluir que já existe solução para a mobilidade urbana através da legislação vigente, decretos e em projeto de lei.

Referente ao vale-transporte, a Lei Federal nº 7.418 e seu Decreto nº 95.247 foram que instituíram e o regulamentaram. No Rio Grande do Sul, este mesmo benefício, foi instituído pela Lei Estadual nº 8746 e, para os servidores municipais foi a Lei municipal de nº 3.134.

Assim é que se adquiriu conhecimento das políticas públicas urbanas que se consideraram necessárias para esta pesquisa. Deste conhecimento podemos verificar a existência de uma perspectiva que assegura uma melhor qualidade de vida, traduzida por melhores condições de transporte, maior segurança no direito de ir e vir e pela acessibilidade para realização das atividades necessárias a vida moderna. Maior eficiência urbana, traduzida pela disponibilidade de uma rede de transporte integrada por modos complementares. Melhor qualidade ambiental traduzido pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e, pela preservação do patrimônio histórico, arquitetônico, das áreas residenciais e de vivência coletiva.

No capítulo II, dentre a vasta documentação pesquisada, menciona-se o Ministério das Cidades que nos orienta para a compreensão da mobilidade urbana. É necessária uma análise conjunta dos aspectos que condicionam a circulação das pessoas, sejam eles: o uso e ocupação do solo, zoneamento por funções e transporte público, por sua vez, a pesquisa do ITRANS diz que a mobilidade das pessoas é medida em números de viagens que ele faz durante o dia e está diretamente relacionada com a sua renda. Pode-se considerar a partir destes argumentos que, para toda análise de mobilidade se faz necessário conhecer as características econômicas, sociais e espaciais da população. Por sua vez, a classe trabalhadora que utiliza o vale-transporte da cidade de Pelotas é o público-alvo da pesquisa, portanto, necessitam ser conhecidas suas características.

Verificam-se inicialmente as características dos segmentos empresariais onde a classe trabalhadora exerce suas funções, são eles: o comércio (32%), Serviços (30%), indústria e governo com (15%) cada um. Estes quatro segmentos perfazem um total de 92% da ocupação desta classe trabalhadora. Observou-se como característica destes segmentos que a taxa de colaboradores que recebem vales-transporte é de 35% e dentre estes 52% necessitam de 04 vales diariamente, podendo concluir que a grande maioria almoça em casa, visto que 72% utilizam 01 (uma) linha de transporte público coletivo. Os restantes 28% que utilizam 02 (duas) linhas fazem suas refeições fora de casa ao meio-dia.

As situações espaciais onde se encontram os segmentos empresariais com os postos de trabalho revelam a relação existente entre o uso e ocupação do solo e o

zoneamento das funções. A zona central da cidade, definido conforme o Projeto de Lei do III Pano Diretor (ANEXO D) possui 67% dos postos de trabalho. Três Vendas foi o bairro que apresentou os restantes 33% dos postos de trabalho. Como a pesquisa segmentou o bairro Arco Íris e este apresentou uma taxa de 8%, conseqüentemente, baixando a taxa do bairro das Três Vendas para 25%. Surpreendentemente verifica-se que o bairro Fragata que possui (26%) das moradias, não apresentou postos de trabalho significativo, assim como os bairros do Areal, Santa Teresinha, Arco Íris e Fátima.

Além disso, nota-se que toda mobilidade referente à função trabalho, convergem para esses zoneamentos causando em alguns horários congestionamentos, dificuldade de estacionamento e um trânsito de veículos individuais que dificultam o acesso do transporte público coletivo.

Os dados também demonstram que os bairros onde os trabalhadores beneficiários do vale-transporte residem são: Fragata (26%), Três Vendas (20%) e Centro (16%), perfazendo um total de 62%. Depois, temos os bairros Areal (10%), Santa Teresinha (8%) cada, perfazendo 18%. Os restantes (20%) se distribuem pelos bairros Fátima (6%); Arco Íris (2%); Laranjal (2%) e Outros (10%). Aqui se interpreta e se conclui duas coisas importantes. Uma é a premissa que para a compreensão da mobilidade urbana é necessária uma análise conjunta dos aspectos que condicionam a circulação das pessoas, segundo o Ministério das Cidades e, a outra, é que a metodologia apresentada para esta investigação foi adequada, justificada pelo equilíbrio dos percentuais de moradores apresentado em todos os bairros da cidade.

Depois de apresentar as características importantes para a pesquisa dos segmentos empresariais, segue então os dados mais específicos para demonstrar o perfil característico da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte. Segundo os dados é de um trabalhador do gênero feminino (55%), casada e possui a escolaridade de nível médio completo. Tem idade entre 18 a 29 anos e possui, em média, uma família composta de 3 ou, no máximo, de 4 pessoas. Quanto à classificação sócio-econômica esta classe trabalhadora é pertencente à classe C, atingindo uma pontuação de 56, segundo a Associação Brasileira de Institutos de Pesquisa de Mercado - ABIPEME e segundo o Critério Padrão de Classificação

Econômica Brasil/2008, a classe trabalhadora atingiu uma pontuação de 21 ficando na classe C1, confirmando o estudo na Revisão da Literatura.

Complementando a caracterização sócio-econômica da classe trabalhadora usuária do vale-transporte pode-se ainda dizer sobre os dados tabulados que 79% deles possuem uma renda que varia entre R\$ 416,00 a 1.245,00 e, 82% dos trabalhadores pesquisados são regidos pela CLT. 15% são servidores públicos e o restante (7%) são trabalhadores com empregos temporários.

Com relação a atual situação da mobilidade dessa classe trabalhadora pode-se interpretar e concluir as seguintes informações:

Os componentes desta classe de trabalhadores gastam em média 78 vales-transporte em 03 (três) viagens por dia num percurso médio de 13 quilômetros.

Quanto a linhas de atendimento (Apêndice E), 41% do trabalhador utilizam as linhas da empresa Conquistadora. Depois, com 23% do contingente de trabalhador, utilizam à empresa TURF, em seguida, vem às empresas São Jorge Santa Maria, ambas com (10%). A empresa Santa Rosa transporta 8% e o restante são transportados pela Santa Silvana (5%) e Laranjal (3%). A empresa Transpessoal não pontuou.

Para os trabalhadores (9%) que necessitam utilizarem duas linhas por viagem, 58% fazem entre as linhas da empresa Conquistadora e Turf e, este percentual passa para 89% quando são consideradas as linhas destas empresas com a das linhas da empresa Santa Maria. Portanto, se pode concluir que a integração das passagens sendo feitas somente entre as 03 (três) empresas citadas se estaria atingindo um contingente de quase 90% da demanda. (Anexo G). Veja que o Projeto de Lei do III Plano Diretor, no seu artigo 73, no item IV fala em “Implementar novos itinerários para o transporte coletivo urbano que propiciem a integração entre os bairros, mediante a utilização de rotas alternativas que não circulem pela área central”, possivelmente, venha solucionar parte deste problema.

O tempo de deslocamento médio é de 32 minutos a uma velocidade média de deslocamento de 54 km/h. A distância da parada é de 170 metros da residência e 220 metros do posto de trabalho. Portanto, o Índice de Mobilidade da classe

trabalhadora beneficiária do vale transporte na cidade de Pelotas é: 3 viagens por dia.

E, para concluir a verificação da situação da mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas, constatamos que o valor médio gasto com vale-transporte mensal é de R\$ 45,00 e se não possuísem vales transporte gastariam R\$ 140,00 para fazerem à mesma rotina diária de mobilidade. Isto significa que o vale-transporte é um benefício social que melhorou bastante as condições de vida da população usuária do transporte público coletivo.

Além disso, esta política do vale-transporte contribuiu para a queda dos índices de absenteísmo ao trabalho nas empresas. E, se pode considerar como um forte instrumento de redistribuição de renda, pois trabalhadores de baixa renda que antes gastavam até 30% de sua renda com transporte, passaram a gastar apenas 6%.

Quanto ao índice de Mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas, este índice foi de 3 viagens diárias por pessoas, confirmando um item da hipótese.

A revisão da literatura de alguma forma aponta para que a gestão do espaço urbano seja de forma participativa, onde a voz do usuário tenha influencia nos Planos Diretores. Lembrando o que disse o professor Paulo Soares (2005, p.7) sobre o que deve ser a cidade: “fruto do trabalho coletivo de uma sociedade. Seja a materialização da história de um povo, suas relações sociais, políticas, econômicas e religiosas.”

A partir do exposto apresentamos a opinião da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte sobre os serviços de transporte público coletivo na cidade de Pelotas. Em relação ao que há de melhor no transporte coletivo urbano, 25% da classe, afirma que são os ônibus novos e confortáveis. 21% consideram boa a educação dos motoristas e 18% (consideram) a integração entre passageiros. Depois, 17% acham bom o deslocamento rápido e ágil e 16% deles consideram boa a variedade de opções de transporte.

Porém quando se refere ao que existe de pior no transporte coletivo urbano, na opinião de 53% da classe trabalhadora beneficiária do vale transporte, são: ônibus lotado (15%); Preços altos e ruas esburacadas ambas com (13%). 12% consideram

a longa espera nas paradas. (10%) consideram os aumentos constantes e (9%) as Irregularidades nos horários. Os restantes 28% estão distribuídos 7% mencionam os motoristas e cobradores estressados e, 21% dos entrevistados consideram o vandalismo de passageiros, a violência de assaltos, ônibus desconfortáveis e falta de limpeza e manutenção nos ônibus.

E, concluindo a opinião da classe trabalhadora sobre o uso do transporte público coletivo nos finais de semanas, somente 24% deles não utilizam o transporte coletivo, (36%) afirmaram utilizar e a maioria 41% afirmaram utilizar eventualmente.

No tocante a melhorias, 30% deles sugerem a melhoria na qualidade dos ônibus. 27% sugerem a redução do preço das passagens e 18% sugerem a melhoria das condições das paradas. 14% opinam como melhoria a integração das tarifas e, finalmente, 11% sugerem como melhoria a alteração dos itinerários dos ônibus.

Desta forma foi que se analisou a mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas, partindo da compreensão das políticas públicas e do apoio do referencial teórico obtido na revisão da literatura atinentes a mobilidade urbana e com os dados colhidos, tabulados e analisados da pesquisa de campo. Desta maneira constatamos que o objetivo desta pesquisa foi atingido.

Quanto à solução do problema de pesquisa que foi o de identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas e que se tinha por hipótese que a mobilidade média era de três viagens por dia, fazendo um percurso de deslocamento médio de 9 km por viagem, a uma velocidade média de 18 km/h num período de tempo de 30 minutos, pode-se dizer que não se confirma a hipótese proposta. Somente o número médio de viagens se confirmou em 03 viagens. O percurso de deslocamento foi de 13 quilômetros, a velocidade média foi de 54 quilômetros por hora e o tempo de viagem foi de 32 minutos.

Sob o olhar da revisão da literatura e análise dos resultados dos dados da pesquisa identifica-se e conclui que o percurso, a velocidade e o período de tempo aumentaram, confirmando desta forma o que diz o livro Plano Diretor Participativo (2.004. p.89) do Ministério das Cidades:

O atual processo de urbanização propicia a fragmentação do espaço urbano, separando bairros residenciais, cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer, o que expulsa a população mais carente, cada vez mais para a periferia dos grandes centros. Esse modelo de ocupação gera vazios urbanos e a estrutura construída para a circulação de automóveis ou mesmo para o transporte coletivo resulta em áreas degradadas física e economicamente, com alto custo social, com perda de vidas humanas, poluição, destruição do espaço vital, congestionamentos e perda da mobilidade das pessoas, principalmente das mais carentes. A análise conjunta de todos esses aspectos que condicionam a circulação das pessoas nas cidades é fundamental para compreender a mobilidade urbana.

5.1 Sugestões

Segundo a análise dos resultados do desdobramento lógico da pesquisa para a Identificação do perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de pelotas, sugere-se a Câmara de vereadores de Pelotas a imediata aprovação do III Plano Diretor. A Prefeitura Municipal de Pelotas, por intermédio da Secretaria Municipal de Segurança, Transporte e Trânsito – SSTT e as empresas do transporte público coletivo as solicitações destes usuários, que são:

- Melhorar o planejamento operacional das empresas, principalmente no que se refere ao excesso de lotação nos horários de pico e a irregularidade dos horários;
- Redução no valor das passagens;
- Melhorar a conservação de ruas e avenidas;
- Redução do tempo de espera nas paradas de ônibus;
- Capacitar motoristas e cobradores;
- Melhorar a limpeza e manutenção da frota.

5.2 Importância e Validade do Estudo

O cenário que se vislumbra é de mudanças na política, na tecnologia e nas necessidades da sociedade. Compreender o perfil de mobilidade da classe trabalhadora, que corresponde a 52% dos usuários do transporte público coletivo, são procedimentos e atitudes essenciais para administradores do poder público e pelas empresas prestadoras deste serviço.

Uma das estratégias que o poder público pode utilizar, para enfrentar as mudanças, é conhecendo a sociedade, suas necessidades, elaborando estudos de demanda específicos, formando um banco de dados com informações consistentes e confiáveis, adquirindo experiência em marketing para o transporte público coletivo e mostrando sintomas de agilidade e flexibilidade no atendimento das ansiedades da sociedade.

É perante tal situação que se percebe a importância e a validade deste estudo, ele visa contribuir com informações para subsidiar o planejamento da mobilidade urbana de Pelotas, possibilitando ações que resultem em eficiência e melhora da qualidade de vida da classe trabalhadora e a todos os usuários e não-usuários do transporte público urbano.

Na atual conjuntura, a informação é o elemento fundamental para o sucesso de uma gestão pública, não só no sentido de obter e acumular informações, mas de saber interpretá-las e utilizá-las adequadamente.

O caminho que se optou foi o da pesquisa.

Vê-se na pesquisa o fundamento científico e metodológico necessário para um profissionalismo da gestão pública.

Este trabalho, também é de grande importância e validade para o pesquisador, por sua abrangência de conhecimento e por sua atividade como coordenador de desenvolvimento profissional na área da mobilidade urbana e dos transportes.

REFERÊNCIAS

Amostragem: noções básicas. Disponível em: www.fadepe.com.br/restrito/conteudo/mpa_calculos_amostragem.ppt. Acessado em: 16 mai 2008.

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. **MUITO ALÉM DO AUTOMÓVEL:** Por uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável. São Paulo: ANTP, 2000.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **O Transporte na Cidade do Século 21.** Disponível em: <http://www.antp.org.br/telas/transporte/transporte.htm>. Acesso em: 30 jan. 2006.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Transporte Humano** – cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP. 1.997.

Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa - ABEP. **Critério de Classificação Econômica Brasil.** Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: http://www.abep.org/codigosguias/ABEP_CCEB.pdf . Acesso em: 08 de junho de 2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR10520:** informação e documentação – Citações em documentos. Rio de Janeiro, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR14724:** informação e documentação – trabalhos acadêmicos - apresentação. Rio de Janeiro, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR6023:** informação e documentação – Referências. Rio de Janeiro, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR6024**: informação e documentação – numeração progressiva das seções de um documento escrito - apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR6028**: informação e documentação – Resumo - apresentação - elaboração. Rio de Janeiro, 2003.

BCSD. **Mobilidade Urbana Sustentável**: O impacte das empresas e dos seus trabalhadores. Projeto *Young Managers Team* (YMT). Portugal: 2006.

BENAKOUCHE, Tamara. **Novas Tecnologias de Comunicação: realidades e mitos**. In: UNIVERSIDADE E SOCIEDADE. São Paulo: Ipsis, ano V, n. 9, out . 1995. p. 55 – 59.

BERNARDES, Adriana. **Urbanização do Brasil**. <http://www.universia.com.br/html/noticia>. Acessado em: 11/06/06.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**: curso de capacitação. Brasília: MCidades, 2006.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 5 de outubro de 1988. São Paulo: Atlas, 1988.

BRASIL. **Anteprojeto de Lei da Política de Mobilidade Urbana** de 6 de julho de 2006. Brasília, DF, 07 jul 2.006.

BRASIL. **Decreto nº 95.247**, de 17 de novembro de 1987. Brasília, DF, 17 nov 1987.

BRASIL. **Lei nº 10.257** de 10 de julho de 2.001. Brasília, DF, 11 jul 2.001.

BRASIL. **Lei nº 7418**, de 16 de dezembro de 1.985. Brasília, DF, 17 dez 1985.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. **Frota de Veículos**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/estatisticas.htm>. Acessado em: 11 fev. 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Política Nacional de Trânsito**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>. Acesso em: 25 jan. 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>. Acesso em: 29 jan. 2006.

BRASIL. **Seminário de Infra-estrutura de Transportes no Brasil: perspectivas e desafios**. Brasília, DF, 2006.

BRBCB - Boletim Regional do Banco Central do Brasil outubro 2007 pagina 68. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/pec/boletimregional/port/2008/01/br200801c5p.pdf>. Acessado em: 02 abr. 2008.

BRINCO, Ricardo. **Transporte Urbano e Dependência do Automóvel**. Porto Alegre: FEE, 2006.

CAIADO, Maria Célia. **O Padrão de Urbanização Brasileiro e a Segregação espacial da população na região de Campinas: o papel dos instrumentos de gestão urbana**. XI encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP de 2002.

CAPORALI Cordeiro, Renato. **Da Riqueza das Nações à Ciência das Riquezas**. SP, Loyola. 1995.

Carta de Atenas. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/documento/patrimonio/patrimonio02.asp>. Acesso em: 29/06/2008.

Carta de Conjuntura - Ano 11 nº 3 páginas 01 a 06. **O Emprego formal em 2001**. Disponível em: <http://www.fee.tche.br/sitefee/download/carta/por/carta1103.pdf>. Acessado em: 02 abr. 2008.

Carta de Conjuntura - Ano 16 nº 8 página 07. Emprego formal: **Brasil bate recorde, e RS busca recuperação**. Disponível em: <http://www.fee.tche.br/sitefee/download/carta/por/carta1608.pdf>. Acessado em: 02 abr. 2008.

CDLR - Coordenadoria para Desenvolvimento Local e Regional. **Uma Cidade para bem Viver**. Pelotas: CDLR. 2004.

CORNEJO, Ricardo H. R. **A Tarifação do Transporte Coletivo Urbano por Ônibus**. Porto Alegre: Cadernos do PROPUR, Faculdade de Arquitetura - UFRGS, 1983.

DIAS, Leila Christina Duarte. Desenvolvimento Tecnológico e Urbanização: o ritmo das redes técnicas. In: SEMINÁRIO METROPOLIZAÇÃO E SOCIEDADE, Rio de Janeiro: UFRJ, 1993. p. 15. (Mimeogr.).

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 1994.

GOMEZ, Denise Mülling; VIEIRA, Sidney Gonçalves. **Análise sobre a descentralização na cidade de Pelotas/RS**. Pelotas. 2007.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte Urbano e Inclusão Social**: elementos para políticas públicas. Brasília. 2003..

GONÇALVES, Márcio. **Fotos de Brasília**. Pelotas. 2007.

GOOGLE. **Mapa Urbano de Pelotas**. Disponível em: <http://maps.google.com>. Acessado em: 20/06/2008.

GUIAGEO. **América do Sul**. Disponível em: <http://www.guiageo-mapas.com/globos/americasul.htm>. Acessado em: 15/06/2008.

GUIAGEO. **Globo Américas**. Disponível em: <http://www.guiageo-americas.com/mapas/globo-americas.htm>. Acessado em 15/06/2008.

GWILLIAM, Ken. **Cidades em Movimento**: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial tradução: Eduardo de Farias Lima; São Paulo: Sumatra Editorial, 2003.

HOFFMANN, Rodolfo. Desigualdade e pobreza no Brasil no período 1979-97 e a influência da inflação e do salário mínimo. Campinas, *Economia e Sociedade*, n. 11, p. 199-221, dez. 1998.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2002). Indicadores de desenvolvimento sustentável. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geografia/ambientais/ids/ids.pdf>. Acessado em: jan. 2006.

Instituto da Mobilidade Sustentável – Ruaviva. **Conceitos Mobilidade Sustentável**. <http://www.ruaviva.org.br/mobilidade/index.html>. Acessado em: 26/02/2006.

Instituto de Desenvolvimento do Transporte - IDT. **Planejamento Operacional:** módulo V, caderno do aluno. Brasília: IDT, 2006.

Instituto Pesquisas de Opinião - IPO. **Relatório de Pesquisa:** 2º diagnóstico das características e do comportamento do consumidor de Pelotas – RS. Pelotas: IPO, 2007.

ITEPA. UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. Banco de Dados da Zona Sul. Pelotas: Educat. Boletim Informativo n. 7, 1996.

ITEPA. UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. Banco de Dados da Zona Sul. Pelotas: Educat. Boletim Informativo n. 8, 1997.

ITEPA. UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. Banco de Dados da Zona Sul. Pelotas: Educat. Boletim Informativo n. 18, 2006.

ITEPA. UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. Informe Socioeconômico n. 19. Pelotas: Educat, set. 2007.

ITEPA. UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. Produto Interno Bruto do Rio Grande do Sul – 1994 a 1997. Pelotas: Educat, set. 1998.

ITRANS - Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte. **Mobilidade e Pobreza.** Relatório Final. Brasília: ITRANS, 2004.

LEITZKE, Marcos de Oliveira. **A acessibilidade na zona de comércio central de Pelotas.** Pelotas. 2007 (monografia)

LEMOS, Diana Scabelo da Costa Pereira da Silva. **Análise da Relação entre o sistema de Transporte e a Exclusão social na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: 2004.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Os Passeios da Cidade Antiga:** guia histórico das ruas de Pelotas. Pelotas: Armazém Literário, 1994.

MATTAR, Fauze Najib. **Pesquisa de Marketing.** São Paulo: Atlas, 1996.

MC. Ministério das Cidades. **Anteprojeto de lei mobilidade urbana.** Brasília. 2006. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>. Acessado em: 20 dez. 2007.

MC. Ministério das Cidades. Plano diretor participativo: Guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos. LIVRO DO PLANO DIRETOR – MINISTÉRIO DAS CIDADES Tema 5. p. 68 – 72. Brasília, 2004.

MUKAI, Hitomi; DIAS, Solange Smolarek; FEIBER, Fúlvio Natércio. Logística Urbana: a proposta brasileira. In: ENCONTRO CIENTÍFICO CULTURAL INTERINSTITUCIONAL FAG/FAQ/DOM BOSCO. Cascavel: Pr, 2006. p. 10.

NARDI, Nance Beyer. **Metodologia da pesquisa científica**. Departamento de Genética Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cpgbm/Labs/Imunogenetica>. Acessado em: 20 dez. 2007.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Pesquisa Mobilidade da População Urbana**. Brasília: NTU. 2.006.

OPPENHEIM, A N. **Questionnaire desing, interviewing and attitude measurement**. Londres: Pinter, 1993.

OLIVEIRA, Luciel Henrique de. **Quadros, Tabelas e Figuras**. Como formatar, como citar, qual a diferença? Notas de Aula. Metodologia Científica e Técnicas de Pesquisa em Administração. CNEC-FACECA. Mestrado em Administração. Varginha, 2005.

PELOTAS, **LEI Nº 1.672**, de 30 de maio de 1.968. Aprova o Plano Diretor e suas diretrizes gerais e dá outras providências. Pelotas, RS, 30 mai 1.968.

PELOTAS, **LEI Nº 3.134**, de 03 de agosto de 1.988. Institui o vale-transporte e dá outras providências. Pelotas, RS, 03 ago 1988.

PELOTAS, **Projeto de Lei III Plano Diretor**, de 26 de setembro de 2.007. Institui o III Plano Diretor e suas diretrizes gerais e dá outras providências. Pelotas, RS, 25 set 2.007.

PINTO, Valeska Peres. **Mobilidade, Transporte Público e o Estatuto da Cidade – desafios para um desenvolvimento sustentável**. In: I CONGRESSO NACIONAL PELO DIREITO À CIDADE.2005, São Paulo. Anais eletrônicos. Disponível em: <http://www.antp.org.br/telas/transporte/transporte.htm>. Acesso em: 29 jan. 2006.

_____. **Valeska Peres**. Transporte e Cidadania. Disponível em: http://www.antp.org.br/telas/transp_moradia.htm. Acesso em: 02 fev. 2006.

POLIDORI, M. C. e KRAFTA, R. (2005): “**Simulando crescimento urbano com integração de fatores naturais, urbanos e institucionais**”, GeoFocus (Artículos), nº 5 , p. 156-179. ISSN: 1578-5157.

PREBISCH, Raúl. **Capitalismo periférico: crisis y transformación**. Fondo de Cultura Económica, México, 1981.

RAIA JUNIOR, A. A. (2000) **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informações Geográficas**. São Carlos: Tese (Doutorado em Engenharia Civil - Transportes) – Universidade de São Paulo - USP, Escola de Engenharia de São Carlos, 212p.

RIO GRANDE DO SUL, **DECRETO: 33.104**, Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul - RS, de 10 de janeiro de 1989. Porto Alegre, RS, 10 jan 1989.

RIO GRANDE DO SUL, **LEI: 8.746** Auxílio-Transporte, Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul - RS, de 9 de novembro de 1988. Porto Alegre, RS, 09 nov 1988.

ROSA, Silvio José; WAISMAN, Jaime. **Transporte e Exclusão Social**: a mobilidade da população de baixa renda da região metropolitana de são paulo e o trem metropolitano. Disponível em: www.cbtu.gov.br/monografia/2006/monografias/monografia4.pdf Acessado em: 01 jan. 2008.

SAMARA, Beatriz Santos; BARROS, José Carlos de. **Pesquisa de Marketing**: conceitos e metodologia, 2ª edição, São Paulo: Makron Books, 1997.

SANTOS, Milton. **O Território**. <http://www.geobrasil2001.hpg.ig.com.br/>. Acessado em: 11/06/06.

SCHMITT Bernard; SIMONSON, Alex. **A Estética do Marketing**. São Paulo: Nobel, 2000.

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES Estera Muszkat. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**, 4ª edição, Florianópolis: UFSC, 2005.

SILVA, José de Souza. Instituições públicas sustentáveis, estudos prospectivos e estrategistas para a construção do futuro. **Revista Telebrás**, Brasília, n 57 - 71, julho/93.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Planejamento Urbano Participativo**: a cidade, o planejamento e a sustentabilidade urbana em questão. FURG, Rio Grande. 2005.

STEVENSON, William J.. **Estatística Aplicada à Administração**: trad. Alfredo Alves de Farias. São Paulo: Harper & Row do Brasil, 1981.

UCPel - UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. **Pelotas Memória**. Pelotas: Laboratório de Acervo Digital, 2001. 1 CD-ROM.

WIKIPEDIA. **Município de Pelotas**. Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:RioGrandedoSul_Municip_Pelotas.svg. Acessado em: 15/06/2008.

WIKIPEDIA. **Pelotas**. Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:RioGrandedoSul_Municip_Pelotas.svg. Acessado em: 15/06/2008.

WIKIPEDIA. **Rio Grande do Sul**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:RioGrandedoSul.svg>. Acessado em: 15/06/2008.

XAVIER, José Carlos. **Mobilidade Urbana e Desenvolvimento** (2005). Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=content&task=view&id=422&Itemid=0>. Acessado em: 21/02/2007

ZUQUIM, Fernanda. **Urbanização**. <http://www2.uol.com.br/aprendiz>. Acessado em: 11/06/06.

GLOSSÁRIO

ACESSIBILIDADE é a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade. (PMU-AP-2006)

ANEP é a Associação Nacional das Empresas de Pesquisa de Mercado.

AUTORIZAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO é a delegação dada pelo Poder Concedente de execução do serviço de transporte, em caráter especial, a pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho por sua conta e risco. (SENAT)

CIDADE se configura como um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente de áreas funcionais públicas e privadas, onde acontecem as funções de produção, reprodução e distribuição, em que a força de trabalho ocorre. Essas funções são mediadas por um terceiro espaço dedicado às necessidades de circulação. (SENAT)

CIDADE Quando pensamos em uma cidade, vemos como um ambiente construído por um conjunto numeroso de estruturas físicas destinadas a sustentar o processo de desenvolvimento. Você pode perceber que este ambiente não estático está sujeito a um processo contínuo de construção e destruição. Além disso, a cidade está sujeita a processos de migração externa e interna de pessoas de forma imprevisível. (SENAT)

CLASSE TRABALHADORA trabalhadores em geral definidos na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT; empregados domésticos; trabalhadores de empresas de trabalho temporário; empregados a domicílio; empregados do sub-empregado, em relação a este e ao empregado principal; atletas profissionais; servidores da União e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços. Os servidores públicos estaduais e municipais são beneficiários do Vale-Transporte por leis concedente específicas, como é o caso do governo do Estado do RS (Lei nº 8746) e do município de Pelotas (Lei nº 3134).

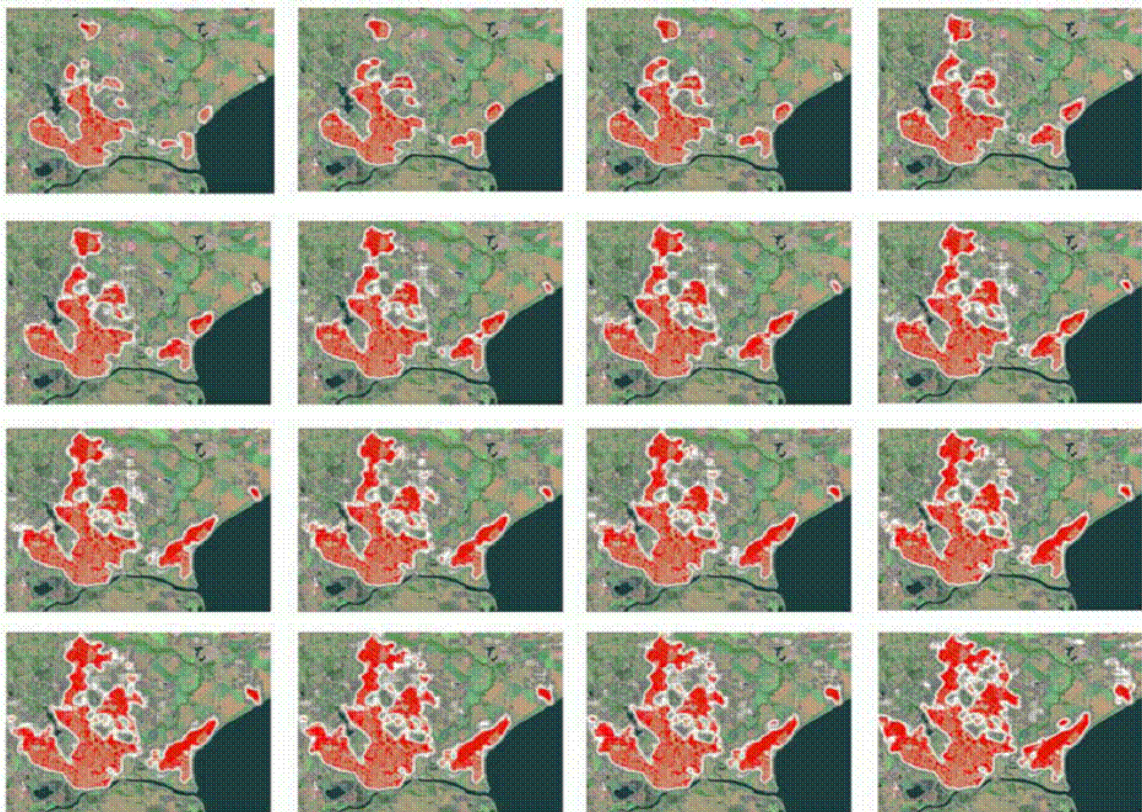
CLASSE SOCIAL é uma estratificação social e uma característica familiar, ou seja, é a divisão da sociedade em categorias segundo padrões ou potenciais de consumo, criando uma classificação socioeconômica por intermédio da atribuição de pesos a um conjunto de itens de conforto doméstico, além do nível de escolaridade do chefe de família. (Economia/Estatística)

CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO obras ou serviços de interesse público delegados pelo Poder Concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado. (SENAT)

CRESCIMENTO DAS CIDADES e vilas causa mudanças sociais, econômicas e ambientais, que alcançam o seu entorno." Se for apenas quantitativo, sem o necessário planejamento e organização das cidades, pode ocasionar toda sorte de problemas, destacando-se, em face do presente tema, a poluição hídrica; o acúmulo de lixo em locais não apropriados, pondo em risco a saúde pública; o desmatamento; a falta de áreas verdes e de proteção ambiental e o comprometimento da fauna, dentre outros. O que se pretende, com o Estatuto da Cidade, é justamente garantir o desenvolvimento qualitativo, em que, mesmo que haja um crescimento da população, isso não venha a comprometer a qualidade de vida e o meio ambiente das atuais e futuras gerações. (Estatuto da Cidade)

CRESCIMENTO URBANO Aumento da população pelo crescimento vegetativo mais migrações. (DIAS, Solange Irene Smolarek)

CRESCIMENTO URBANO COM INTEGRAÇÃO DE FATORES NATURAIS, URBANOS E INSTITUCIONAIS: 16 estados da simulação de crescimento urbano em Pelotas, com a evolução da área urbanizada do ano 2000 ao ano 2045.



Fonte: POLIDORI, Maurício. Couto; KRAFTA, Rômulo. (2005)

CRITÉRIO BRASIL DE PESQUISA é um critério adotado pelas entidades e institutos que realizam pesquisas de mercado para avaliação estatística do potencial de consumo da população. Ele mede, basicamente, a divisão do mercado em classes econômicas e não só em classes sociais, ou seja, estima poder aquisitivo das pessoas e famílias urbanas. É baseado num sistema de pontuação que considera posse de bens duráveis e nível de instrução do chefe da família. (ITRANS)

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL é aquele que atende as necessidades do presente, sem comprometer a possibilidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias. (ONU, Relatório Brudtland, 1987)

DESENVOLVIMENTO URBANO enseja duas acepções: o quantitativo, que é o crescimento da população e da área ocupada, e o qualitativo, que consiste na melhoria da estrutura urbana, com a proteção dos recursos naturais e melhores índices de rendimento dos fatores de produção, o que repercute na qualidade de vida dos moradores. (Estatuto da Cidade)

DESENVOLVIMENTO URBANO Processo de melhora da qualidade de vida dos residentes de uma cidade, com ou sem crescimento físico. (Acessibilidade)

DESLOCAMENTO é o mesmo que **VIAGEM**. (Veja Viagem)

DURAÇÃO da VIAGEM é a média em minutos, entre a origem e o destino da viagem de ida, desde a hora que a pessoa sai de casa até o momento de chegada ao local do trabalho.

EQÜIDADE SOCIAL é a distribuição balanceada dos benefícios da urbanização em toda a área urbana, com a devida provisão de infra-estrutura e moradia que atendam as necessidades dos grupos sociais menos favorecidos. (ROSA E WAISMANN, 2006)

ESPAÇO PÚBLICO é considerado como aquele que, dentro do território urbano tradicional (especialmente nas cidades capitalistas, onde a presença do privado é predominante), seja de uso comum e posse coletiva (pertence ao poder público). A rua é considerada o espaço público por excelência. A caracterização de um espaço público é bastante variada:

- Os espaços públicos livres podem se definir como espaços de circulação (como a rua ou a praça), espaços de lazer e recreação (como uma praça ou parque urbano), de contemplação (como um jardim público) ou de preservação ou conservação (como um grande parque ou mesmo uma reserva ecológica). Nestes locais, o direito de ir e vir é total.

- Existem ainda os espaços que, ainda que possuam uma certa restrição ao acesso e à circulação, pertencem à esfera do público: portanto, nestes espaços, a presença do privado deve ser teoricamente controlada e, até mesmo, evitado. São, em geral, os edifícios e equipamentos públicos, como instituições de ensino, hospitais, centros de cultura etc. (Brasil Acessível C3, 2004)

ESPAÇO PÚBLICO é o conjunto de lugares de domínio do coletivo e geridos pelas instituições governamentais, onde é proibida a sua utilização privada. (VAZ, 2001)

ESPAÇO URBANO é um espaço construído e representa um mosaico de territórios em constante mutação. (Henrique LABAIG)

ESPAÇO URBANO sob seu aspecto físico, é geralmente considerado como um conjunto composto de espaços edificados, com áreas ocupadas predominantemente por edificações, e de espaços livres, ambos resultantes das ações humanas institucionalizadas ou não (SÁ CARNEIRO & MESQUITA; 2000).

EXCLUSÃO SOCIAL estende-se o conceito de pobreza para além da capacidade aquisitiva de bens e serviços. Conforme Sposati (1.998), a exclusão social inclui, além da insuficiência da de renda, a discriminação social, a segregação espacial e a negação dos direitos sociais. Aqui, se considera a privatização de acesso aos serviços públicos essenciais, em particular aos serviços públicos de transporte coletivo urbano. (GOMIDE, 2.003, p. 9)

ÍNDICE DE MOBILIDADE é o número médio de deslocamentos por trabalhador beneficiário do vale-transporte/dia.

ÍNDICES DE OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO: Índice de aproveitamento - IA - o quociente entre a área construída máxima e a área do lote. **Taxa de ocupação - TO** - a percentagem da área do lote, ocupada pela projeção horizontal máxima de edificação. **Cota ideal mínima - Ci** - a porção mínima de terreno do lote, que corresponde teoricamente, a cada economia residencial. (1º Plano Diretor de Pelotas, 1.968)

ITINERÁRIO é a via percorrida na execução do serviço, podendo ser definido por código de rodovia, nome de localidade à sua margem ou ponto geográfico conhecido. (SENAT)

LINHA: ligação regular entre duas localidades, que são pontos terminais, por itinerário e horários definidos.

LINHA DE POBREZA corresponde ao valor da renda domiciliar per capita que, em cada ano, assegura o nível mínimo necessário para satisfazer as necessidades básicas do indivíduo referentes a alimentação, vestuário, moradia e transportes. A linha de pobreza representa, portanto, um parâmetro que permite considerar como pobres todos os indivíduos que se encontram abaixo de seu valor. (GOMIDE, 2.003, p. 9)

MOBILIDADE é um atributo das pessoas e dos agentes econômicos no momento em que buscam assegurar os deslocamentos de que necessitam, levando em conta as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Na mobilidade, os indivíduos podem ser: pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos, motoristas. (Mobilidade Urbana, Cidadania e Inclusão Social - ANTP)

MOBILIDADE URBANA é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. (...) É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (...) (Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana, Ministério das Cidades, 2. ed, 2005).

MOBILIDADE URBANA NO TERRITÓRIO MUNICIPAL DE PELOTAS é definida e estruturada pelo conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o amplo acesso ao espaço urbano, garantindo acessibilidade universal, equidade, segurança e a circulação de pessoas e de veículos de forma ordenada territorialmente. (III Plano Diretor de Pelotas. Art. 72 § 1º)

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos. (MCidades/SeMOB/Diretoria de Mobilidade Urbana – A mobilidade urbana sustentável, texto para discussão, março de 2003)

NTU é a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

OPERAÇÃO POR LINHA é a forma de prestação de um serviço regular de transporte coletivo, a partir de um itinerário e de pontos de parada previamente definidos. É a forma mais tradicional de prestação de serviço de transporte urbano pelas empresas operadoras. Nessa forma, a empresa é responsável pela operação de uma linha ou de um conjunto de linhas de maneira independente umas das outras. (SENAT)

PERFIL DE MOBILIDADE é a característica/atributo mensurável de seus deslocamentos entre o trabalho e a sua moradia. A mobilidade média por pessoa é de 1,34 viagens por dia num tempo médio de 9 minutos a uma velocidade média varia de 20 km/h.

PERMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO é a delegação, a título provisório, mediante licitação da prestação de serviços públicos, feita pelo Poder Concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

PLANEJAMENTO URBANO Processo de busca do desenvolvimento urbano por meio de ações da administração pública e da iniciativa privada. **OBJETIVO:** Propor diretrizes para o crescimento e desenvolvimento da cidade de modo a elevar a qualidade de vida de seus habitantes, através dos instrumentos legais de que dispõe. (DIAS, Solange Irene Smolarek)

PLANO DIRETOR aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas. O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo. (Estatuto da Cidade)

POBREZA entende-se aqui como um fenômeno de várias dimensões. Não é apenas insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas (como moradia, vestuário, alimentação), mas também a privação do acesso aos serviços essenciais (educação, saúde, transporte coletivo, por exemplo) e aos direitos sociais básicos (trabalho, moradia, seguridade social, entre outros). Para Martinez (1998), a pobreza é uma situação na qual o sujeito não está em condições

de satisfazer suas necessidades em termos de sobrevivência física e – também – de seu desenvolvimento como pessoa, como cidadão. (GOMIDE, 2.003, p. 9)

POLÍTICA PÚBLICA é um conjunto de ações que manifesta uma determinada maneira de intervenção do Estado em relação a um aspecto de suas responsabilidades ou a questões/problemas que despertam a atenção e o interesse de mobilização dos diferentes atores da sociedade civil. (NTU)

POLÍTICA URBANA Conjunto de diretrizes, posturas e atitudes que nortearão o processo de planejamento urbano. (DIAS, Solange Irene Smolarek)

SENAT Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte é a instituição de ensino na área de mobilidade, logística, transporte e trânsito. Criada pela Confederação Nacional do Transporte - CNT.

SERVIÇO PÚBLICO Serviço Público é uma atividade de utilidade pública ou de interesse geral da população, sob um regime de direito público, podendo ser executado diretamente pelo setor público ou delegado por ele a terceiros. Entretanto, a titularidade permanece com o setor público, considerando que o Governo é responsável pela garantia do fornecimento do serviço em conformidade com as necessidades de mercado, que podem fugir da lógica de mercado, transformando estes serviços em serviços públicos.

Portanto, o serviço público constitui uma forma de intervenção do Poder Público em atividades econômicas a favor do interesse da população. A partir desse entendimento, o transporte de passageiros no Brasil, seja ele urbano, intermunicipal, interestadual ou internacional, é considerado serviço público e, portanto, sua prestação depende de regras estabelecidas pelo Estado em nível Federal, Estadual ou Municipal, de acordo com a abrangência de sua atuação. (SENAT)

SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA é o conjunto organizado e coordenado, física e operacionalmente, dos meios, serviços e infra-estruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade. (PMU-AP-2006)

SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para média e baixa capacidade de passageiros, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano. (III Plano Diretor de Pelotas)

SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO conjunto das diferentes modalidades de transporte de passageiros ou de cargas e seu inter-relacionamento com a cidade. (III Plano Diretor de Pelotas)

SISTEMA VIÁRIO é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo, articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e inter urbanas. (...) Para atender a tantas funções, o sistema viário dispõe de uma série de equipamentos instalados nas próprias vias, no subsolo ou no seu espaço aéreo, que nem sempre convivem sem conflitos. (...) (Guia PlanMob para elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade – revisão)

SUSTENTABILIDADE para a mobilidade urbana, é uma extensão do conceito utilizado na área ambiental, dada pela “capacidade de fazer as viagens necessárias

para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável.” (BOARETO, 2003)

TARIFA é o preço cobrado aos usuários pelo transporte coletivo. (Ministério das Cidades)

TARIFA: preço fixado pelo poder concedente para o transporte de passageiros. (SENAT)

TEMPO DE VIAGEM: tempo de duração total da viagem, computando-se o tempo de percurso e os de parada. (SENAT)

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público. (PMU-AP-2006)

TRANSPORTES URBANOS é o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade, e integram a política de mobilidade urbana. (PMU-AP-2006)

URBANISMO Estudo da melhor organização espacial de uma cidade. Tem componentes físicos, socioculturais, econômicos e político-institucionais. (DIAS, Solange Irene Smolarek)

VALE-TRANSPORTE É O benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento da residência ao local de seu trabalho e vice-versa (artigo 2 do decreto nº 95.247).

VIAGEM ou **DESLOCAMENTO** pode ser definido como o deslocamento de uma pessoa entre um local de origem e um local de destino por um motivo, envolvendo um ou mais modos de transporte. Considera-se as viagens com base no domicílio. (NTU).

ZONEAMENTO É a divisão da cidade em áreas de uso ou intensidade de ocupações diferenciadas do espaço urbano. (1º Plano Diretor de Pelotas, 1.968)

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário 1 - Empresas



Mestrado em Política Social



Universidade Católica de Pelotas – Escola de Serviço Social

Questionário 1 - Empresas

Prezado entrevistado, esta é uma pesquisa de cunho eminentemente acadêmico. A identidade da sua empresa não será revelada e todos os dados respondidos serão mantidos em sigilo. Apenas resultados consolidados serão divulgados. Agradecemos antecipadamente a sua participação e colaboração!

Responsável pela pesquisa: **Carlos Jorge Ribeiro** Fone: 3284 1821 Celular: 81170057

I - Dados da empresa:

Razão Social:	
Sector de Atividade:	() Indústria () Comércio () Serviço () Financeiro () Agropecuária () Governo () Outro
Endereço (Rua/Nº/Bairro/CEP):	
Telefone:	
Nome da pessoa responsável:	
Cargo:	

II - Dados da pesquisa:

Quantos colaboradores têm a sua empresa?	
Quantos colaboradores recebem vales-transporte?	
Quantos colaboradores recebem 2 (dois) vales-transporte diariamente?	
Quantos colaboradores recebem 4 (quatro) vales-transporte diariamente?	
Quantos trabalhadores utilizam 01 linha de ônibus?	
Quantos trabalhadores utilizam 02 linhas de ônibus?	
Qual é a quantidade de vales-transporte total que sua empresa adquire mensalmente?	
Quanto a sua empresa gasta mensalmente com vales-transporte?	R\$

Data da Aplicação/Respostas: ____/____/2.008

Muito obrigado pela sua participação e colaboração!

APÊNDICE B – Questionário 2 - Trabalhador

4. Qual é o seu grau de instrução (escolaridade).

- 1.() Ensino fundamental incompleto - EFI
 2.() Ensino fundamental completo - EFC
 3.() Ensino médio incompleto - EMI
 4.() Ensino médio completo - EMC
 5.() Ensino superior incompleto - ESI
 6.() Ensino superior completo - ESC
 7.() Pós-graduação - PG

5. Você tem filhos?

- 1.() Sim () Quantos? 2.() Não

6. Quantas pessoas moram na sua casa (incluindo você)?

- 1.() Uma 2.() Duas 3.() Três 4.() Quatro 5.() Cinco
 6.() Seis 7.() Sete 8.() Oito 9.() Nove 10.() Dez ou mais

7. Para que possamos identificar a sua classe socioeconômica, responda às perguntas sobre as comodidades que você tem em sua casa:

Você tem ou não tem em sua casa	Não Tenho	Se tem, quantos?			
		1	2	3	4 ou +
1) Empregada mensalista	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
2) Televisão em cores	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
3) Rádio	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
4) Automóvel	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
5) Aspirador de pó	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
6) Máquina de lavar	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
7) Videocassete e/ou DVD	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
8) Geladeira	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
9) Freezer (aparelho independente ou parte da geladeira duplex)	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
10) Microcomputador	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
11) Banheiro	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais
12) Quartos	() 0	() 1	() 2	() 3	() 4 ou mais

8. Por favor, marque a sua renda. Em qual das faixas de renda abaixo você se enquadra?

- 1.() Até R\$ 415,00 5.() De R\$ 2.076,00 a R\$ 4.150,00
 2.() De R\$ 416,00 a R\$ 830,00 6.() De R\$ 4.151,00 a R\$ 8.300,00
 3.() De R\$ 831,00 a R\$ 1.245,00 7.() Acima de R\$ 8.300,00
 4.() De R\$ 1.246,00 a R\$ 2.075,00

9. Das opções abaixo, qual a que melhor define o seu trabalho atual ou a atividade que você está exercendo:

- 1 () Trabalhador(a) em geral definidos na CLT (CLT)
 2 () Trabalhador(a) doméstico(a) (Trab. Doméstico)
 3 () Trabalhador(a) de empresas de trabalho temporário (TETT)
 4 () Trabalhador(a) a domicílio (Trab.a domicílio)
 5 () Trabalhador(a) de sub-empregado (TS-E)
 6 () Trabalhador(a) atleta profissional (TAP)
 7 () Trabalhador(a) servidor(a) da União e suas autarquias (TSUA)
 8 () Trabalhador(a) servidor(a) público Estadual (TSUPE)
 9 () Trabalhador(a) servidor(a) público Municipal (TSPM)

III – Dados para a caracterização e definição do Perfil de Mobilidade:

10. Quais são os horários e linhas utilizadas nos seus deslocamentos diários (dias úteis)?

TURNO	ORIGEM	DESTINO	HORÁRIO	HORÁRIO	LINHA	QUANT. VALES
			EMBARQUE	DESEMBARQUE		

MANHÃ

TARDE						
	TOTAL DE VALES POR DIA					

11. Qual é a quantidade de vales-transporte que você utiliza por mês?

12. Quantas viagens você faz por dia?

13. Qual é o seu percurso de deslocamento (residência – trabalho e vice-versa), em Km?

14. Qual é a empresa que você utiliza para o seu deslocamento para o trabalho?

15. Quanto tempo você leva se deslocando da residência para a empresa?minutos

16. Qual é a velocidade média (Km/hora) que o seu ônibus costuma trafegar?Km/hora

17. A que distância fica a parada mais próxima de sua residência?.....metros

18. A que distância fica a parada mais próxima de sua empresa?.....metros

19. Quanto você gasta com vale-transporte por mês?.....R\$.....

20. Se não existisse o vale-transporte quanto você gastaria por mês?R\$.....

21. O que há de melhor no transporte coletivo urbano que você utiliza?

- | | |
|---|---|
| 1. () Ônibus novos e confortáveis; | 4. () Variedades e opções de transporte; |
| 2. () Educação e amabilidade dos motoristas; | 5. () Deslocamentos rápidos e ágeis; |
| 3. () Interação entre os passageiros durante o transporte; | 6. () Outros. Qual? |

22. O que há de pior no transporte coletivo urbano que você utiliza?

- | | |
|---|---|
| 1. () Motoristas e cobradores estressados; | 7. () Vandalismo de passageiros; |
| 2. () Motoristas e cobradores despreparados; | 8. () Violência / assaltos; |
| 3. () Excessiva espera nas paradas; | 9. () Ônibus desconfortáveis/velhos |
| 4. () Ônibus lotados; | 10. () Falta de limpeza e manutenção; |
| 5. () Irregularidade nos horários; | 11. () Ruas esburacadas; |
| 6. () Preços altos; | 12. () Aumentos constantes nas tarifas |

23. Você utiliza o transporte coletivo nos finais de semana (sábado e domingo)? () Sim () Não
() as vezes

24. Sugestões para facilitar os seus deslocamentos ou ampliar o acesso ao transporte?

- | | |
|--|--|
| 1. () Aumentar a quantidade de ônibus | 3. () Alterar o itinerário do ônibus; |
| 2. () Reduzir o preço das passagens; | 4. () Melhorar a condições das paradas; |
| | 5. () Integrar as tarifas. |

Data da Aplicação/Respostas: ____/____/2.008

Muito obrigado pela sua participação e colaboração!

APÊNDICE C – Classificação Socioeconômica

CLASSIFICAÇÃO SOCIOECONÔMICA - critério Abipeme

Fonte: Disponível em: www.ufrn.br/sites/foapr/ace/perfil_anexo3.doc. Acessado em: 08/06/2008

ABIPEME: Associação Brasileira dos Institutos de Mercados

INSTRUÇÃO	Abipeme
Analfabeto / Fundamental incompleto	0
Fundamental Completo / Médio Incompleto	5
Médio Completo / Colegial Incompleto	10
Colegial Completo / Superior Incompleto	15
Superior Completo	21

ITENS DE CONFORTO FAMILIAR - CRITÉRIO Abipeme

Grau de Instrução do Trabalhador

ITENS DE POSSE	Grau de Instrução do Trabalhador							
	Não Tem	1	2	3	4	5	> 6	10
Automóvel	0	4	9	13	18	22	26	0
Televisor em cores	0	4	7	11	14	18	22	7
Banheiro	0	2	5	7	10	12	15	2
Empregada mensalista	0	5	11	16	21	26	32	0
Rádio (excluindo do carro)	0	2	3	5	6	8	9	2
Máquinas de lavar roupa	0	8	8	8	8	8	8	8
Videocassete	0	10	10	10	10	10	10	10
Aspirador de pó	0	6	6	6	6	6	6	0
Geladeira comum ou com freezer	0	7	7	7	7	7	7	7
Computador	0	10	10	10	10	10	10	10
Classificação média do Trabalhador								→ 56

Os limites de classificação ficaram definidos - ABIPEME

CLASSES	CRITÉRIO
A	89 ou mais
B	59/88
C	35/58
D	20/34
E	0/19

ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 13 a 18:

Os dados demonstram que o perfil característico do trabalhador beneficiário do vale transporte é de um profissional do gênero feminino (55%), casada ou vive junto. Possui a escolaridade de nível médio completo e tem idade entre 18 a 29 anos e possui em média uma família de 3 pessoas, moradoras na sua residência.

ANÁLISE DOS DADOS - GRÁFICOS 19 a 32:

Quanto a classe social do trabalhador beneficiário do vale transporte, os dados demonstram que não possuem empregada mensalista (95%). Em média tem duas televisões em cores, um rádio e nenhum aspirador de pó. A maioria (88%) deles possuem geladeira, freezer, máquina de lavar roupa e de 1 vídeo cassete ou DVD. 65% deles possuem microcomputador e mais da metade (56%) deles não possuem automóvel.

Em 60% de suas moradias são constituídas de um banheiro e dois quartos e demais dependências.

79% deles possuem uma renda que varia entre R\$ 416,00 a 1.245,00 e, 82% dos trabalhadores pesquisados são regido pela CLT. 15% são servidores públicos e o restante (7%) são trabalhadores com empregos temporários.

Com estes dados, o trabalhador beneficiário do vale transporte da cidade de Pelotas, possui um perfil característico de classificação socioeconômica da classe C, atingindo uma pontuação de 56, segundo a Associação Brasileira de Institutos de Pesquisa de Mercado - ABIPEME e segundo o Critério Padrão de Classificação Econômica Brasil/2008, o trabalhador atingiu uma pontuação de 21 e ficando na classe C1.

Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa

Critério Padrão de Classificação Econômica Brasil/2008

Critério Brasil 2008: Sistema de Pontos

ITENS DE POSSE	Grau de Instrução do Trabalhador					
	Não Tem	1	2	3	4	
Televisores em cores	0	1	2	3	4	4
Videocassete/DVD	0	2	2	2	2	2
Rádios	0	1	2	3	4	1
Banheiros	0	4	5	6	7	4
Automóveis	0	4	7	9	9	0
Empregadas mensalistas	0	3	4	4	4	0
Máquinas de lavar	0	2	2	2	2	2
Geladeira	0	4	4	4	4	4
Freezer(*)	0	2	2	2	2	2
<i>Classificação média do Trabalhador</i>						21

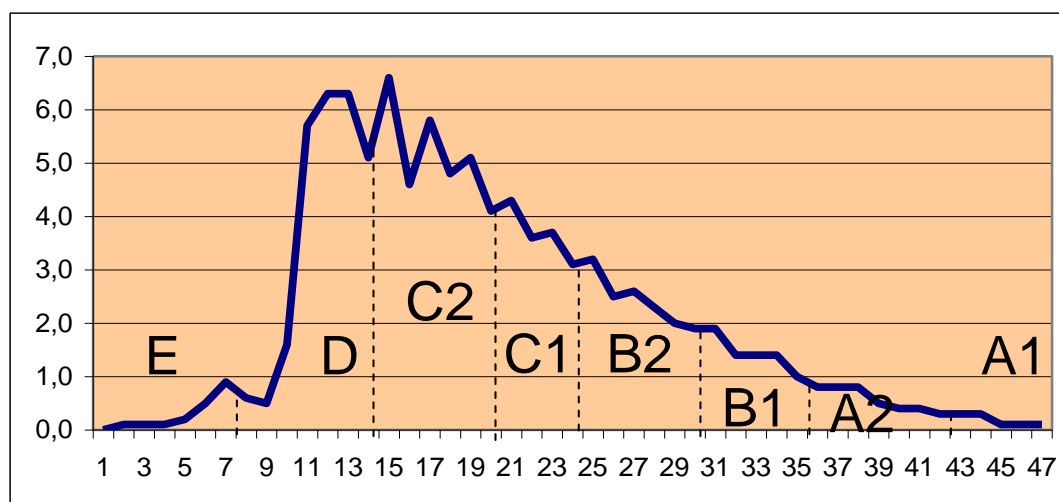
Grau de instrução do chefe de família

Nomenclatura Antiga	Pontos	Nomenclatura Atual
Analfabeto/Primário incompleto	0	Analfabeto/até 3ª Série Fundamental
Primário completo	1	4ª Série fundamental
Ginasial completo	2	Fundamental completo
Colegial completo	4	Médio completo
Superior completo	8	Superior completo
Pontuação mínima	0	
Pontuação máxima	46	

Distribuição de número de pontos Regiões Metropolitanas

Pontos	%
0	0,0
1	0,1
2	0,1
3	0,1
4	0,2
5	0,5
6	0,9
7	0,6
8	0,5
9	1,6
10	5,7
11	6,3
12	6,3
13	5,1
14	6,6
15	4,6
16	5,8
17	4,8
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
18	5,1
19	4,1
20	4,3
21	3,6
22	3,7
23	3,1
24	3,2
25	2,5
26	2,6
27	2,3
28	2,0
29	1,9
30	1,9
31	1,4
32	1,4
33	1,4
34	1,0
35	0,8
36	0,8
37	0,8
38	0,5
39	0,4
40	0,4
41	0,3
42	0,3
43	0,3
44	0,1
45	0,1
46	0,1

Distribuição de número de pontos Regiões Metropolitanas



Fonte: LSE 2005 – Ibope Mídia

Pontos de corte das classes

Classe A1	42 a 46 pontos
Classe A2	35 a 41 pontos
Classe B1	29 a 34 pontos
Classe B2	23 a 28 pontos
Classe C1	18 a 22 pontos
Classe C2	14 a 17 pontos
Classe D	8 a 13 pontos
Classe E	0 a 7 pontos

Renda média familiar por classe CCEB 2008 (em valores de 2005)

Salário mínimo = R\$ 300,00 Vigência: 01/05/2005 300,00

Classe CCEB2008	Renda Familiar Média
Classe A1	9.733,47
Classe A2	6.563,73
Classe B1	3.479,36
Classe B2	2.012,67
Classe C1	1.194,53
Classe C2	726,26
Classe D	484,97
Classe E	276,7
Total	1.432,84

Fonte: LSE 2005 – Ibope Mídia

CCEB - Critério de Classificação Econômica Brasil

APÊNDICE D – Tabulação dos Dados

(Parcial)

TABULAÇÃO QUESTIONÁRIO 1 - EMPRESAS

EMPRESA	I - Setor de Atividade:							II - Dados da Pesquisa:							
	1 Indústria	2 Comércio	3 Serviço	4 Financeiro	5 Agropecuária	6 Governo	7 Outro	Quantidade Trabalhadores	Quant. Trab. recebem Vale- Transp.	Quant. Trab. recebem 2 Vale-Transp.	Quant. Trab. recebem 4 Vale-Transp.	Quant. Trab. utilizam 1 linha	Quant. Trab. utilizam 2 linhas	Quantidade de vales total	R\$ com Vales- Transp.
1	1							16	12	3	9	9	0	1.020	1.830,00
2	1							118	12	10	2	12	0	600	1.080,00
3	1							31	26	14	12	26	0	1.976	3.556,80
4	1							75	29	10	19	20	9	2.112	3.801,60
TOTAL INDÚSTRIA	4							240	79	37	42	67	9	5.708	10.268,40
1		1						1	1	1	0	1	0	50	R\$ 90,00
2		1						15	10	0	12	12	0	1.152	R\$ 2.073,60
3		1						37	4	2	34	36	0	3.264	R\$ 5.875,20
4		1						5	3	4	0	4	0	216	R\$ 388,80
5		1						7	2	2	0	2	0	80	R\$ 160,00
6		1						6	5	0	6	6	0	600	R\$ 1.080,00
7		1						14	5	13	0	13	0	650	R\$ 1.170,00
8		1						30	13	2	28	2	28	3.000	R\$ 5.400,00
9		1						97	33	20	13	20	13	2.016	R\$ 3.630,80
TOTAL COMÉRCIO		9						212	76	44	93	96	41	11.028	R\$ 19.868,40
1			1					12	6	4	2	4	2	272	R\$ 499,60
2			1					22	8	3	5	3	5	528	R\$ 950,40
3			1					22	5	4	1	4	1	434	R\$ 781,20
4			1					30	14	10	4	10	4	1.000	R\$ 1.800,00
5			1					10	4	4	0	4	0	160	R\$ 288,00
6			1					277	40	25	15	25	15	2.420	R\$ 4.356,00
7			1					1	1	1	0	1	0	40	R\$ 72,00
8			1					85	39	20	19	20	19	2.552	R\$ 4.593,20
TOTAL SERVIÇO			8					459	117	71	46	71	46	7406	R\$ 13.340,40
FINANCEIRO				1				15	6	4	2	4	2	352	R\$ 640,00
AGROPECUÁRIA					1			2	2	2	0	2	0	112	R\$ 201,60
GOVERNO (6.1)						1		22	15	12	3	12	3	792	R\$ 1.425,00
GOVERNO (6.2)						1		10	5	4	1	4	1	256	R\$ 460,00
GOVERNO (6.3)						1		21	8	6	2	6	2	440	R\$ 792,00
GOVERNO (6.4)						1		180	26	20	6	20	6	1144	R\$ 2.060,00
OUTROS							0								
TOTAL GERAL	4	9	8	1	1	4	0	960	334	174	187	256	102	25654	R\$ 46.203,80

TABULAÇÃO QUESTIONÁRIO 2 - TRABALHADOR

PESQUISA Nº	I - DADOS DO TRABALHADOR																		II - DADOS PARA CARACTERIZAÇÃO DO TRABALHADOR						
	Identificação	1.1 Bairro onde Reside								1.2 Bairro do Posto de Trabalho								1-Gênero		2-Qual a sua Idade (anos)					
		Centro	Fragata	Três Vendas	Areal	Laranjal	Santa Terezinha	Arco Íris	Fátima Navega	Outro	Centro	Fragata	Três Vendas	Areal	Laranjal	Santa Terezinha	Arco Íris	Fátima Navega	Outro	Feminino	Masculino	18-24	25-29	30-35	36-40
1	1.1.1						1		1										1		1				
2	1.1.2					1			1											1					
3	1.1.3				1				1										1				1		
4	1.1.4		1						1										1						1
5	1.1.5	1							1											1			1		
6	1.1.6								1	1									1		1				
7	1.1.7		1						1	1									1						1
8	1.1.8								1	1										1			1		
9	1.1.9					1			1	1									1				1		
10	1.1.10		1						1	1										1	1				
11	1.1.11					1			1	1										1	1				
12	1.1.12					1			1	1										1	1				
13	1.2.1								1	1										1	1				
14	1.2.2				1				1	1										1	1				
15	1.2.3		1						1	1										1	1				
16	1.2.4			1					1	1										1	1				
17	1.2.5			1					1	1										1			1		
18	1.2.6			1					1	1										1			1		
19	1.2.7			1					1	1										1				1	
20	1.2.8					1			1	1									1			1			
21	1.2.9		1						1	1									1				1		
22	1.2.10		1						1	1										1			1		
23	1.2.11					1			1	1										1	1				
24	1.2.12								1	1									1				1		
25	1.3.1								1	1										1					
26	1.3.2	1																		1			1		
27	1.3.3			1															1				1		
28	1.3.4			1															1				1		
29	1.3.5					1													1				1		
30	1.3.6				1															1					
31	1.3.7					1													1				1		
32	1.3.8				1															1				1	
33	1.3.9							1		1										1					1
34	1.3.10		1							1									1				1		
35	1.3.11			1						1									1			1			
36	1.3.12		1							1										1			1		
37	1.3.13								1	1										1				1	

					8-Qual é a sua Renda							9-Trabalho Atual					11-Quantidade de consumo de vales mensais	12-Quantidade de viagens diárias	13-Percurso de deslocamento em Km						
Quartos					até R\$ 415,00	R\$ 416 a R\$ 830	R\$ 831 a 1.245	R\$ 1.246 a R\$ 2.075	R\$2.076 a R\$ 4.150	R\$ 4.151 a R\$ 8.300	> R\$ 8.300	CLT	Trab. Doméstico	TETT	Trab. à Domicílio	TS-E				TAP	TSUA	TSPE	TSPM		
0	1	2	3	4 ou >																					
	1					1						1										100	4	7	
	1					1						1											100	4	9
			1			1						1											100	4	9
	1					1						1											100	4	5
			1				1					1											80	4	4
	1				1							1											88	4	3
	1				1							1											50	2	5
	1					1						1											100	4	6
	1					1						1											80	4	6
	1					1						1											96	4	5
	1						1					1											88	4	8
	1					1						1											90	4	8
	1					1						1											96	4	10
	1					1						1											90	4	6
	1					1						1											90	4	3
	1					1						1											90	4	45
	1					1						1											90	4	8
	1					1						1											90	4	16
							1					1											86	4	36
		1				1						1											86	4	36
1						1						1					1						80	4	20
	1					1						1											94	4	40
	1					1						1											90	4	60
	1					1						1											85	4	5
	1						1					1											90	4	8
1							1					1											42	2	14
	1					1						1											42	2	5
	1					1						1											84	4	5
	1					1						1											42	2	3
	1					1						1											84	4	10
	1					1						1											84	4	12
	1					1						1											84	4	15
	1					1						1											50	2	7
	1					1						1											48	2	8
1					1							1											48	2	30
	1					1						1											80	2	6
	1					1						1											96	4	8

14-Empresa Transportadora utilizada para o deslocamento para o trabalho	15-Tempo de deslocamento (Minuto)	16-Velocidade média de deslocamento (Km/h)	17-Distância da parada à sua casa (m)?	18-Distância da parada à sua empresa (m)?	19-Quanto você gasta (R\$) com vales transporte?	20-Sem o vale-transporte quanto você gastaria com transporte?	21-O que há de melhor no transporte coletivo urbano?		
							Onibus novos e confortáveis	Educação dos motoristas	Interação entre os passageiros
Cq	30	60	50	150	R\$ 34,80	R\$ 180,00			
Cq	20	60	100	250	R\$ 36,00	R\$ 180,00			
SM	25	60	100	100	R\$ 33,00	R\$ 180,00	1	1	1
Tf	30	40	100	100	R\$ 44,00	R\$ 180,00	1		
SR	17	60	250	150	R\$ 54,00	R\$ 144,00			
SR	30	50	10	150	R\$ 25,00	R\$ 172,80		1	
TF	15	60	100	100	R\$ 23,30	R\$ 90,00		1	1
SS	25	60	300	100	R\$ 40,00	R\$ 180,00		1	
Cq	25	50	500	250	R\$ 42,00	R\$ 144,00			1
Tf	20	60	300	350	R\$ 35,27	R\$ 172,80			
Cq	35	60	200	400	R\$ 30,15	R\$ 158,40			
Cq	30	40	100	500	R\$ 30,00	R\$ 162,00			
Cq	45	40	60	600	R\$ 30,00	R\$ 162,00			1
SM	20	40	400	300	R\$ 30,15	R\$ 157,50			
SS	20	50	200	300	R\$ 30,15	R\$ 140,00			
Cq	180	60	150	500	R\$ 35,00	R\$ 162,00	1		
Cq e Tp	30	40	25	600	R\$ 35,00	R\$ 168,00	1		
Cq	30	50	200	250	R\$ 35,27	R\$ 144,00			1
Cq	30	50	50	600	R\$ 58,27	R\$ 154,80			1
Cq	30	50	200	600	R\$ 35,00	R\$ 158,00			
Tf	20	60	100	300	R\$ 80,00	R\$ 114,00	1	1	
Tf	30	60	200	450	R\$ 50,50	R\$ 172,80	1		
Lj	40	60	100	1000	R\$ 40,00	R\$ 162,00		1	
SR	20	60	100	400	R\$ 30,15	R\$ 140,00			1
Tf	20	60	100	200	R\$ 40,00	R\$ 162,00			
Cq	20	60	300	300	R\$ 75,60	R\$ 50,00			
Cq	30	60	50	200	R\$ 28,00	R\$ 75,00			1
Cq	30	40	5	200	R\$ 40,00	R\$ 151,20	1		
Cq	20	40	30	200	R\$ 28,00	R\$ 75,60		1	
SM	45	45	100	200	R\$ 42,00	R\$ 151,20			
SJ e Cq	40	60	100	200	R\$ 28,00	R\$ 150,00	1	1	
SM e Cq	40	60	50	200	R\$ 28,00	R\$ 151,20			
SR	20	20	300	300	R\$ 90,00	R\$ 114,00	1		
Tf	20	50	40	500	R\$ 25,00	R\$ 64,80			
Cq	30	40	100	300	R\$ 26,00	R\$ 86,40		1	
Tf	25	40	50	10	R\$ 40,00	R\$ 86,40	1		
SR	25	60	200	50	R\$ 32,00	R\$ 180,00	1		

22-O que há de pior no transporte coletivo urbano												
Variedade e opções de transporte	Deslocamentos rápidos e ágeis	Outros	Motoristas e cobradores estressados	Motoristas e cobradores despreparados	Excessiva espera nas paradas	Ônibus lotado	Irregularidade nos horários	Preços altos	Vandalismo de passageiros	Violência assaltos	Ônibus desconfortáveis	Falta de limpeza e manutenção
					1	1	1					
							1					
					1	1	1					
		1										
			1								1	
				1								
					1	1	1				1	1
								1				
1								1				
1												1
			1			1	1	1		1	1	
				1								
					1	1	1	1	1	1	1	1
	1										1	
					1	1						
			1									
					1	1				1		
1								1				
	1		1			1	1	1			1	1
					1		1					
		1						1			1	
					1	1	1	1	1	1		1
					1	1		1	1	1	1	

		23-Você utiliza o transporte coletivo urbano nos finais de semanas			24-Sugestões para melhorar os seus deslocamentos				
Ruas esburacadas	Aumentos constantes nas tarifas	Sim	Não	As vezes	Aumentar a qualidade dos ônibus	Reduzir o preço das passagens	Alterar o itinerário do ônibus	Melhorar as condições das paradas	Integrar as Tarifas
			1		1				
1			1		1				
1		1			1			1	
				1	1				
	1		1		1	1	1		1
1			1	1	1			1	
				1	1				
				1	1	1		1	
1	1	1			1	1		1	
1	1	1			1	1	1	1	1
1	1		1			1			
1	1		1	1	1		1		
	1			1	1			1	
			1		1				
				1	1	1	1		
			1		1	1		1	
1	1			1	1	1	1		
1	1			1	1	1		1	
1	1		1		1	1	1	1	1
1				1	1	1			
1	1	1			1	1			
			1			1			

24	6.3.4				1								1						1						1	
25	6.3.5			1									1						1						1	
26	6.3.6						1						1						1				1		1	
27	6.3.7			1									1						1						1	
28	6.3.8								1				1						1		1				1	
29	6.4.1			1												1			1			1			1	
30	6.4.2								1							1			1						1	
31	6.4.3	1														1			1						1	
32	6.4.4		1													1			1						1	
33	6.4.5								1							1			1						1	
34	6.4.6	1														1			1						1	
35	6.4.7			1							1								1						1	
36	6.4.8		1								1								1		1				1	
37	6.4.9								1		1								1					1	1	
38	6.4.10								1				1						1						1	
39	6.4.11				1								1						1						1	
40	6.4.12						1						1						1				1		1	
41	6.4.13									1			1						1		1				1	
42	6.4.14	1														1			1			1			1	
43	6.4.15									1						1			1			1			1	
44	6.4.16				1											1			1				1		1	
45	6.4.17	1														1			1				1		1	
46	6.4.18				1											1			1					1	1	
47	6.4.19	1														1			1						1	
48	6.4.20	1														1			1						1	
49	6.4.21			1							1								1		1				1	
50	6.4.22	1									1								1					1	1	
51	6.4.23				1								1						1					1	1	
52	6.4.24	1											1						1				1		1	
53	6.4.25			1									1						1						1	
54	6.4.26			1									1						1						1	
TOTAL 6		17	4	11	8	0	2	0	10	2	10	0	16	0	0	0	28	0	0	52	2	2	8	8	10	16
OUTROS	7.0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL GERAL		54	84	65	35	8	28	6	20	34	221	0	85	0	0	0	28	0	0	183	151	67	81	49	45	55

Legenda Origem / Destino: **R** = Residência **E** = Empresa **Ct** = Centro

		1			1													1	160	8	15
1			1															1	160	8	10
		1	1															1	160	8	5
1			1															1	160	8	18
		1			1													1	160	8	38
1				1							1							1	160	8	6
	1			1														1	160	8	30
1			1															1	80	4	13
1				1														1	160	8	17
			1															1	80	4	20
	1		1															1	84	4	9
	1				1													1	72	4	6
1				1														1	38	2	8
	1		1															1	72	4	14
	1			1														1	160	8	20
		1			1													1	160	8	15
		1	1															1	160	8	5
		1			1													1	160	8	38
1				1														1	160	8	11
1				1														1	160	8	30
1				1														1	160	8	30
1					1													1	96	8	15
	1			1														1	160	4	40
	1		1															1	84	4	7
1				1														1	80	4	25
1			1						1									1	34	2	11
					1													1	52	2	6
1				1														1	160	8	15
1					1													1	64	8	12
1			1															1	160	8	10
1			1															1	160	8	18
30	14	6	18	23	12	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	50	6472	328	902
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
203	68	29	46	193	70	20	5	0	0	273	0	10	0	0	1	0	0	50	78	3	13

TURF
 CONQUISTADOR
 SANTA MARIA
 SANTA ROSA
 SANTA SILVANA
 TRANSPESSOAL
 LARANJAL
 SÃO JORGE
 Hm e Cq
 SR e SJ
 Cq e SM
 TF e Cq
 SS e Cq
 SM e Cq

Cq e SM	45	60	200	300	R\$ 29,00	R\$ 288,00	1		
Cq	35	60	300	300	R\$ 22,00	R\$ 288,00	1		
Cq	50	60	400	300	R\$ 22,60	R\$ 288,00			1
Cq	45	60	200	200	R\$ 22,80	R\$ 288,00	1		
Cq e Bosembecker	120	80	50	150	R\$ 314,00	R\$ 314,00	1		
Cq	30	60	400	20	R\$ 22,80	R\$ 288,00	1		
Cq e SR	45	50	300	20	R\$ 27,84	R\$ 288,00		1	1
Cq e SR	45	60	200	100	R\$ 28,00	R\$ 144,00		1	
Cq e SJ	70	60	200	20	R\$ 22,80	R\$ 288,00	1		
Cq e SR	60	50	50	20	R\$ 14,00	R\$ 144,00	1	1	1
Cq e SR	35	40	300	50	R\$ 22,80	R\$ 151,20		1	
Cq	20	60	600	350	R\$ 22,80	R\$ 129,60		1	
Tf	30	60	100	500	R\$ 22,00	R\$ 68,40			1
SJ	30	60	50	200	R\$ 22,80	R\$ 129,60	1	1	
Cq e SR	50	60	50	300	R\$ 22,80	R\$ 288,00	1	1	1
Cq e SM	45	60	200	300	R\$ 29,00	R\$ 288,00	1		
Cq	50	60	400	300	R\$ 22,60	R\$ 288,00			1
Cq	120	80	50	150	R\$ 314,00	R\$ 314,00	1		
Cq e SS	25	50	100	30	R\$ 22,80	R\$ 288,00			
Cq e SR	45	60	200	20	R\$ 27,84	R\$ 288,00			1
Cq e SM	45	50	200	30	R\$ 22,80	R\$ 288,00			1
Cq e SM	45	60	200	20	R\$ 43,20	R\$ 172,80	1	1	1
Cq e SM	40	40	100	20	R\$ 27,00	R\$ 288,00	1		
Cq	20	50	300	30	R\$ 22,80	R\$ 151,20	1	1	
Cq	20	60	5	3	R\$ 22,80	R\$ 144,00		1	
Cq	30	60	250	300	R\$ 22,80	R\$ 61,20	1		
SJ e SR	20	60	10	100	R\$ 22,90	R\$ 93,60	1	1	
Cq e SR	50	60	50	300	R\$ 22,80	R\$ 288,00		1	1
Cq e SM	45	60	30	300	R\$ 28,80	R\$ 115,20	1	1	1
Cq	35	60	300	300	R\$ 22,00	R\$ 288,00	1		
Cq	45	60	200	200	R\$ 22,80	R\$ 288,00	1		
0	2270	3090	10090	8006	R\$ 1.896,76	R\$ 11.701,60	32	27	20
0	0	0	0	0	R\$ 0,00	R\$ 0,00	0	0	0
0	32	54	169	220	R\$ 44,90	R\$ 139,42	120	102	87

60
106
25
22
14
0
7
27
0
1
12
9
2
5

1			1	1	1	1		1				
			1	1	1	1	1	1				1
			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
			1	1		1	1	1	1			
1					1			1				
1					1	1		1		1		
								1				
								1				
					1	1		1			1	1
	1				1	1	1	1			1	1
								1				
	1						1	1				
	1						1	1				1
1			1	1	1	1			1			
1			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
					1			1				
	1	1			1			1				
			1		1	1						
			1	1	1	1	1	1	1	1		
					1	1		1			1	
								1				
1	1		1			1		1		1	1	1
1	1					1		1				
			1		1	1	1	1	1	1	1	1
			1	1	1	1	1	1	1			1
			1	1	1	1	1	1	1			
			1	1	1	1	1	1	1			
10	12	2	18	14	31	40	19	35	11	11	12	14
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	83	11	59	28	157	187	114	170	51	92	69	53

APÊNDICE E:**Linhas das empresas do Transporte Público Coletivo de Pelotas**

Linhas das Empresas do Transporte Público Coletivo de Pelotas

EMPRESA	IDENTIFICAÇÃO NUMÉRICA	IDENTIFICAÇÃO ALFABÉTICA
<p>1. Viação Nsa. Sra. Conquistadora Endereço: Leopoldo Broad, 2875 Três Vendas - Pelotas Telefone: 53 3273 7755 / 53 3273 9029 Transportes: Empresa de transporte urbano de passageiros Site: www.viacaoconquistadora.com.br</p>	1	Cq
<p>2. Empresa TURF Transportes Telefone: 53 3221 1131 / 3221 0527 Endereço: Av. Duque de Caxias, 997 Fragata - Pelotas Transportes: Transporte Coletivo Urbano e rural Site: www.empresaturf.com.br</p>	2	Tf
<p>3. Transportes Santa Maria Atividade(s): Ônibus Urbanos Rua Com Rafael Mazza, 742 Areal - Pelotas - RS PABX: (53) 3228-1888</p>	3	SM
<p>4. Empresa São Jorge Endereço: São Miguel, 120 Três Vendas - Pelotas Telefone: 53 3223 1122 Transportes: Transporte Coletivo Urbano Site: www.sjorge.com.br</p>	4	SJ
<p>5. Auto Viação Santa Rosa Ltda Rua Uruguai, 300 Centro - Pelotas Telefone: (53) 3278-7045 Site:</p>	5	SR
<p>6. Laranjal Transportes Endereço: Av. Adolfo Fetter, 1991 Centro - Pelotas Telefone: 53 3278 8577 Transportes: Transporte Coletivo Urbano Site: www.laranjal.com</p>	6	Lj
<p>7. Transpessoal Transportes Ltda Av Fernando Osório, 7141 Três Vendas - Pelotas - RS Tel: (53) 3283-1122 Site:</p>	7	Tp
<p>8. Transportes Santa Silvana Ltda Av Pinheiro Machado, Fragata - Pelotas - RS Tel: (53) 3221 5750</p>	8	SS

LINHAS DE ATENDIMENTO

LINHAS DE ATENDIMENTO	EMPRESA	IDENTIFICAÇÃO
Linha 1 - Arco-Íris - Jardim das Tradições	Conquistadora Cq	Als
Linha 2 - COHAB		Coh
Linha 3 - COHAB Lindóia - Peres		Clin
Linha 4 - Getúlio vargas		GVs
Linha 5 - Pestano		Pto
Linha 6 - Py Crespo		PyC
Linha 7 - Sanga Funda		Sfun
Linha 8 - Santa Terezinha/Thousand		Ster
Linha 9 - Sítio Floresta		Sflo
Linha 10 - Retiro/Vila Princesa		Ret
Linha 11 - Santos Dumont		Sdt
Linha 12 - Morada do Sol		Msol
Linha 13 - Ilha da Páscoa		lpas
Linha 14 - Vila Brod		Vbrd
Linha 15 - Integração Direita / Esquerda		Intg
Linha 1 - Fragata	TURF TF	Fgt
Linha 2 - Fragata Via Verona		Fver
Linha 3 - Fragata Verona via Pelotense		FVvP
Linha 4 - Fragata Via Pelotense		FvP
Linha 5 - COHAB Pinheiro Machado		CPm
Linha 6 - COHAB Rodoviária		Crod
Linha 7 - COHAB Rodoviária Cidade de Lisboa		CRCL
Linha 8 - Guabiroba via Paulo Zanota da Cruz		GPZC
Linha 9 - Guabiroba Circular Via Pelotense Esquerda		GCPe
Linha 10 - Guabiroba Circular Via Pelotense Direita		GCPd
Linha 11 - Frontino Vieira Circular		FVc
Linha 12 - Guabiroba Direita		Gbd
Linha 13 - Guabiroba Esquerda		Gbe
Linha 14 - Guabiroba Pinheiro Machado Circular		GPMc
Linha 15 - Pinheiro Machado Guabiroba Circular		PMGc
Linha 16 - Passo do Salso Circular		CPc
Linha 17 - Vila Gotuzzo		VGt
Linha 18 - Vila Gotuzzo via Pelotense		VGP
Linha 19 - Peres		Per
Linha 20 - Seletivo Circular		Selc
Linha 1 - Areal Posto	Santa Maria SM	Arl
Linha 2 - Areal Saint´Hilaire		Shil
Linha 3 - Bandeirante Direita		Band
Linha 4 - Bandeirante Esquerda		Bane
Linha 5 - Bom Jesus Direita		BJsd
Linha 6 - Bom Jesus Esquerda		Bjse
Linha 7 - Cruzeiro		Crz
Linha 8 - Obelisco		Obl
Linha 1 - Interbairros - Direita	São Jorge SJ	InterPr
Linha 2 - Interbairros Lindóia - Esquerda		InterLd

Linha 1 - Benjamin	Santa Rosa SR	Bjm
Linha 2 - Benjamin Cohabpel - via Ambrósio Perret		Cohabpel
Linha 3 - Benjamin Vereador Barcelos		BvB
Linha 4 - Navegantes Assis Brasil		NAB
Linha 5 - Navegantes Cohabpel		NCOh
Linha 6 - Rodoviária		Rod
Linha 7 - Rodoviária Ceval		Rcev
<hr/>		
Linha 1 - Laranjal Santo Antônio/Valverde Direita	Laranjal LJ	Ljd
Linha 2 - Laranjal Santo Antônio/Valverde Esquerda		Lje
Linha 3 - Balneário dos Prazeres - Barro Duro - Direita/Esquerda		BD
Linha 4 - Colônia Z-3		Z3
<hr/>		
Linha 1 - Posto Branco Fernando Osório	Transpessoal Tp	PBr
Linha 2 - Santa Rosa Fernando Osório		SrF
<hr/>		
Linha 1 - Jardim América	Santa Silvana SS	JdA
Linha 2 - Capão do Leão		CL
Linha 3 - Padre Reus		PR
Linha 4 - Turuçú		Tru
Linha 5 - Passo do Salso - Embrapa		PS

ANEXOS

ANEXO A – Lei Federal 10.257 – Política Urbana
Estatuto da Cidade

(PARCIAL)

(PARCIAL)



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001.

[Mensagem de Veto nº 730](#)

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

http://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm 30/01/06

CAPÍTULO I

DIRETRIZES GERAIS

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – 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;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

- b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
- c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;
- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
- e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;
- f) a deterioração das áreas urbanizadas;
- g) a poluição e a degradação ambiental;

VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X – adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI – recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV – regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV – simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI – isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social.

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

- I – legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II – legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

III – promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

IV – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

V – elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.

Art. 58. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

Brasília, 10 de julho de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Paulo de Tarso Ramos Ribeiro

Geraldo Magela da Cruz Quintão

Pedro Malan

Benjamin Benzaquen Sicsú

Martus Tavares

José Sarney Filho

Alberto Mendes Cardoso

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 11.7.2001

ANEXO B – Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – PNMUS

(PARCIAL)

Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável

Princípios e Diretrizes Aprovadas no
conselho das cidades em setembro de 2004

(PARCIAL)

Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana

Ministério das Cidades

Ministro: Olívio Dutra

Secretária Executiva: Ermínia Maricato

Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana: José Carlos Xavier

Diretor de Gestão e Regulação: Alexandre de Ávila Gomide

Diretor de Mobilidade Urbana: Renato Boareto

Diretor de Cidadania e Inclusão Social: Luiz Carlos Bertotto

APRESENTAÇÃO

Desde a reunião do Conselho das Cidades de junho último, quando foram apresentados ao Comitê Técnico de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana os documentos Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – Princípios e Diretrizes e Política Nacional de Trânsito, a Semob em conjunto com o Denatran promoveu reuniões em todas as capitais brasileiras para apresentar e debater com os setores ligados à circulação, ao transporte e à acessibilidade, aqueles documentos, num processo que se mostrou muito importante pelas contribuições agregadas e, sobretudo, por demonstrar claramente a complementaridade dos temas.

Este documento, que então retornou ao Conselho das Cidades para discussão e aprovação em setembro, agregou as contribuições daquelas audiências, além daquelas recebidas através do e-mail mobilidade@cidades.gov.br, disponibilizado para esta finalidade.

Reafirma-se o conteúdo de um conjunto de princípios e diretrizes gerais para a formulação de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, que forneça direcionamento ao Governo Federal e suporte às ações da própria Semob, quanto à mobilidade urbana, de suma importância para o desenvolvimento das cidades.

O conceito de mobilidade, que vem sendo construído nas últimas décadas, encontra substância na articulação e união de políticas de transporte, circulação e acessibilidade com a política de desenvolvimento urbano. Este conceito é base para as diretrizes de uma política-síntese, cujos componentes serão a seguir tratados. Tem-se, primordialmente, como finalidade proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

A Política afirma, ainda, a garantia de prioridade aos transportes coletivos e aos deslocamentos não-motorizados – a pé ou por meio de bicicletas – como parte de uma política de inclusão social e combate à pobreza urbana, sendo focalizada na população de menor renda – parcela altamente dependente dos sistemas de Transporte Coletivo Urbano – as pessoas com deficiência ou com dificuldades de locomoção e os idosos.

Trata-se, portanto, do estabelecimento de diretrizes para uma política urbana sustentável, com foco na inclusão social e orientada para assegurar o direito de acesso à cidade à população brasileira.

José Carlos Xavier

Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

PARTE I

DIAGNÓSTICO: OS DESAFIOS PARA A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A Questão Urbana

A acelerada urbanização brasileira tem sido produzida sob um processo de ocupação do solo profundamente desordenado, na medida em que são autorizados parcelamentos e assentamentos em regiões distantes do núcleo central das cidades, gerando imensas áreas vazias ou de densidade muito baixa no interior da mancha urbana, situação que acaba por favorecer a especulação.

A histórica dificuldade de incorporar a idéia de mobilidade urbana ao planejamento urbano e regional coloca-se com relevância dentre as causas da crise de qualidade das cidades brasileiras, contribuindo fortemente para a geração dos cenários atuais onde se constata cidades insustentáveis do ponto de vista ambiental e econômico.

O Brasil urbano atual é representado por cerca de 82% da população. A concentração urbana fica melhor explicitada, entretanto, quando se constata que apenas 455 municípios – pouco mais de 8% dos 5 mil e 561 que compõem a nação brasileira – contêm mais de 55% do total de habitantes do país. Aí incluídas as 10 cidades-núcleo das regiões metropolitanas mais expressivas.

O suprimento dessas novas e distantes áreas com equipamentos urbanos e serviços públicos – ainda que, via de regra, aquém das necessidades básicas – onera os custos globais das cidades. No caso do transporte coletivo urbano, os custos crescem instantânea e exponencialmente com o diâmetro da malha viária.

Independente das causas do crescimento descontrolado das cidades brasileiras, nelas se instalou uma crise de mobilidade sem precedentes. A qualidade da mobilidade urbana tem se deteriorado dia após dia e os índices de mobilidade da população, especialmente a de baixa renda das regiões metropolitanas, vêm sendo brutalmente reduzidos. O tecido urbano constitui-se de um emaranhado de vias cuja única função é o de tentar adequá-lo ao acelerado e descontrolado processo de urbanização, catalisado pelo vigente paradigma de mobilidade centrado no transporte individual.

As regiões metropolitanas são, sem sombra de dúvida, as que mais padecem das conseqüências do crescimento acelerado e desordenado e da deterioração da mobilidade, constituindo-se em um desafio diário para as Regiões Metropolitanas brasileiras, prover transporte de qualidade aos seus habitantes e fazer com que um contingente de milhões de pessoas tenham acesso diariamente às diversas atividades urbanas. Pela própria condição de regiões metropolitanas, pela dimensão da população, serviços e oportunidades que encerra, milhões de deslocamentos diários são realizados.

Estima-se que somente o transporte coletivo urbano atenda 59 milhões de viagens diárias nas áreas urbanas brasileiras, sendo a maioria delas (94%) realizadas por ônibus e os 6% restantes por metrô e trens. Deste total estima-se que 80% dessas viagens concentram-se nas RM. Além de concentrar a maioria das viagens por ônibus as RM concentram também a quase metade de toda Princípios e Diretrizes

da PNMUS frota de veículos circulante no país e quase 21 milhões de quilômetros diários de deslocamentos a pé.

A utilização dos modos de transporte nas Regiões Metropolitanas brasileiras, segundo dados da ANTP relativos ao ano 2.000, assim se distribui: a pé, 44%; por transporte coletivo, 29%; por automóvel, 19%; por bicicletas, 7%; e por motocicletas, 1%.

O que explica – agregado ao visível aumento da utilização dos meios individuais – a queda de utilização do transporte coletivo – cerca de 20% nos últimos 10 anos.

No que diz respeito à organização do transporte público urbano nessas regiões, existem obstáculos à organização de uma gestão metropolitana que integre, de forma racional, os municípios conurbados.

Existem conflitos de competência no exercício da coordenação sobre os modos ferroviários de transporte metropolitano que ainda permanecem sob a tutela federal (trens metropolitanos de Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte e demais trens de subúrbio das capitais) ou estadual (metrô de São Paulo e Rio).

Constatam-se, também, conflitos de competência no exercício da coordenação e integração dos deslocamentos entre municípios vizinhos das regiões metropolitanas, pois sendo de competência municipal a estruturação e coordenação dos serviços locais de transporte urbano, esta só poderia ser exercida na dimensão metropolitana, com o compartilhamento da gestão entre esses municípios e o estado.

Existem fragilidades da organização metropolitana, que passou a se constituir em uma quarta instância de poder sem, entretanto dispor de recursos financeiros próprios nem de autonomia administrativa, porém com forte polarização ou concentração de poder político das capitais além do acirramento de conflitos de interesse pela gestão de recursos financeiros.

Atualmente, a competência de instituir as Regiões Metropolitanas é dos Estados. A Constituição Brasileira em seu artigo 25 transferiu para os Estados essa competência sem que houvesse, porém, a regulamentação deste artigo, qualificando a Região Metropolitana. Assim, ficou a cargo dos Estados regulamentá-las em seu âmbito, conforme suas especificidades e interesses.

Dessa forma, na medida que o poder de ação institucional e de gestão restringe-se ao Estado, os Municípios ficam, na maioria dos casos, aliados das decisões metropolitanas, enfraquecendo a participação do poder local, o que tem dificultado o enfrentamento das questões metropolitanas.

Prevalece, assim, no País, a ausência de uma gestão metropolitana integrada e, nos casos em que os Estados investiram nessa forma de gestão, via de regra, suas ações restringiram-se a serviços específicos, não havendo o planejamento urbano metropolitano.

A ausência dessa gestão integrada introduz conflitos e deseconomias gerados pela superposição de redes de transporte, uma vez que as gestões de nível municipal e metropolitano, são feitas sem nenhuma articulação, por uma relação “autoritária” do Estado, que ao definir isoladamente a operação metropolitana de transporte, o deslocamento e a mobilidade, deixa, por consequência, de utilizá-los como fator de busca de desenvolvimento regional.

Mais recentemente municípios começaram a praticar soluções de gestão compartilhada de transportes. A ausência de regramento nacional para este tipo de prática inibe alguns aspectos fundamentais da gestão.

A falta de um organismo metropolitano que coordene e integre os transportes nessas regiões interfere na crise da mobilidade gerando entre outros problemas: distribuição heterogênea da rede, com excesso de oferta na área mais adensadas ou mais próximas da região central e falta de atendimento adequado nas regiões periféricas; não atendimento aos desejos de deslocamento da população; falta de integração física e tarifária entre os modais; superposição de redes, de interesses e disputas inclusive políticas; maior dificuldade no controle da informalidade e oneração dos custos e tarifas.

Como consequência, dois aspectos contribuem sobremaneira para a crise de mobilidade que hoje se evidencia nos grandes centros urbanos: o aumento das externalidades produzidas pelo transporte individual - acidentes, congestionamentos e poluição; e a exclusão social – pela incapacidade da parcela mais pobre da população de pagar as tarifas.

O transporte coletivo urbano, da forma como é hoje planejado e produzido, funciona como indutor, nem sempre involuntário, da ocupação desordenada das cidades. Ou seja, mesmo com baixo controle público, o transporte permanece como determinante da possibilidade de ocupação e consolidação de novos espaços.

Portanto é de fácil constatação que o transporte urbano sendo inserido no planejamento integrado das cidades, incorporando os princípios da sustentabilidade plena e tendo o seu planejamento e controle submetido aos interesses da maioria da população pode-se tornar um relevante e eficaz instrumento de estruturação e vetor da expansão urbana controlada.

PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

INTRODUÇÃO

As diretrizes apresentadas a seguir, foram aprovadas no Comitê Setorial de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana e no Conselho das Cidades, na reunião de 1, 2 e 3 de setembro de 2004 e tem por finalidade orientar a ação do Governo Federal na formulação, implementação e avaliação da Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável que contém as políticas.

A Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável tem por objetivo geral promover a mobilidade urbana sustentável, de forma universal, à população urbana brasileira, promovendo e ações articuladas entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, com a participação da sociedade.

Compreende um conjunto de diretrizes que objetivam a inclusão social da população de baixa renda nos sistemas públicos de transporte urbano, a melhoria da qualidade e a efetividade dos serviços de transporte público e da circulação urbana e o financiamento permanente da infraestrutura de transporte urbano, integradas com a Política de Desenvolvimento Urbano.

Estas diretrizes visam contribuir para o crescimento urbano sustentável e a apropriação justa e democrática dos espaços públicos, promovendo e apoiando a circulação segura, rápida e confortável por transporte coletivo e por meios não-motorizados.

Como instrumento da Política de Governo, expressa no Plano Brasil para Todos, a Política de Mobilidade Urbana Sustentável visa contribuir para seus MACROOBJETIVOS:

- . crescimento com geração de trabalho, emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais.
- . Inclusão social e redução das desigualdades sociais.

Promoção e expansão da cidadania e fortalecimento da democracia Princípios e Diretrizes da PNMUS

PRINCÍPIOS

Direito ao acesso universal, seguro, equânime e democrático ao espaço urbano.

- A participação e controle social sobre a política de mobilidade.
- Direito à informação sobre a mobilidade, de forma a instrumentalizar a participação popular e o exercício do controle social.
- Desenvolvimento das cidades, por meio da mobilidade urbana sustentável.
- Universalização do acesso ao transporte público coletivo.
- Acessibilidade das pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade.
- Políticas públicas de transporte e trânsito, nacional de mobilidade urbana sustentável articuladas entre si e com a política de desenvolvimento urbano e de meio ambiente.
- A Mobilidade Urbana centrada no deslocamento das pessoas.
- O transporte coletivo urbano como um serviço público essencial regulado pelo Estado.
- Paz e educação para cidadania no trânsito como direito de todos.

DIRETRIZES

Priorizar pedestres, ciclistas, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência, portadoras de necessidades especiais e idosos, no uso do espaço urbano de circulação.

1. Promover a ampla participação cidadã, de forma a garantir o efetivo controle social das políticas de Mobilidade Urbana.
2. Promover o barateamento das tarifas de transporte coletivo, de forma a contribuir para o acesso dos mais pobres e para a distribuição de renda.

3. Articular e definir, em conjunto com os Estados, Distrito Federal e Municípios, fontes alternativas de custeio dos serviços de transporte público, incorporando recursos de beneficiários indiretos no seu financiamento.
4. Combater a segregação urbana por intermédio da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.
5. Promover o acesso das populações de baixa renda, especialmente dos desempregados e trabalhadores informais, aos serviços de transporte coletivo urbano.
6. Promover e difundir sistemas de informações e indicadores da Mobilidade Urbana.
7. Estabelecer mecanismos permanentes de financiamento da infra-estrutura, incluindo parcela da CIDE-combustíveis, para os modos coletivos e não-motorizados de circulação urbana.
8. Incentivar e apoiar sistemas estruturais, metros-ferroviários e rodoviários de transporte coletivo, em corredores exclusivos nas cidades médias e nas Regiões Metropolitanas, que contemplem mecanismos de integração intermodal e institucional.
9. Promover e apoiar a implementação de sistemas ciclovitários seguros, priorizando aqueles integrados à rede de transporte público.
10. Promover e apoiar a melhoria da acessibilidade das pessoas com deficiência, restrição de mobilidade e idosos, considerando-se o princípio de acesso universal à cidade.
11. Incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso sustentável e racional do transporte motorizado individual.
12. Apoiar Políticas e Planos Diretores urbanos que favoreçam uma melhor distribuição das atividades no território e reduzam a necessidade de deslocamentos motorizados.
13. Apoiar planos e projetos que ordenem a circulação de mercadorias de maneira racional e segura, principalmente em relação às cargas perigosas.
14. Os planos diretores das cidades devem prever a utilização de áreas lindeiras dos sistemas metros-ferroviários.
15. Promover a preservação do Patrimônio Histórico dos centros urbanos, regulando a circulação de veículos.
16. Promover e viabilizar a associação e coordenação entre a política nacional de mobilidade sustentável e de transporte e trânsito em consonância com as políticas de promoção habitacional, desenvolvimento urbano, meio ambiente e saneamento ambiental em especial as de drenagem de águas pluviais e resíduos sólidos.
17. Promover políticas de mobilidade urbana e valorização do transporte coletivo e não-motorizado, no sentido de contribuir com a reabilitação das áreas urbanas centrais.
18. Promover a capacitação dos agentes públicos e o desenvolvimento institucional dos setores ligados à mobilidade.
19. Promover e apoiar a regulamentação adequada dos serviços de transporte público.

20. Promover o desenvolvimento do transporte público, com vistas à melhoria da qualidade e eficiência dos serviços.
21. Apoiar a adoção de tecnologias de maior eficiência que aperfeiçoem os sistemas de controle dos serviços de transporte público.
22. Desenvolver modelos alternativos de financiamentos para implementação de projetos da mobilidade urbana.
23. Promover a articulação entre os municípios e destes com os estados nos projetos de melhoria da mobilidade nas Regiões Metropolitanas.
24. Promover e apoiar a elaboração de planos de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes.
25. Promover e incentivar o desenvolvimento de sistemas de transportes e novas tecnologias que resultem na melhoria das condições ambientais.
26. Apoiar e promover medidas para coibir o transporte ilegal de passageiros.
27. Promover e incentivar a utilização de combustíveis alternativos e menos poluentes.
28. Apoiar e incentivar a formulação de planos diretores municipais que prevejam mecanismos de adaptação do sistema viário e de transporte nos projetos considerados pólos geradores de tráfego, garantindo que a sua implantação mitigue os efeitos negativo decorrentes, inclusive com ônus ao empreendedor, quando couber.
29. Instituir diretrizes para o transporte urbano.

Esplanada dos Ministérios, Bl. "A" - Sala 130
CEP: 70.054-900 – Brasília – DF
Tel.: (61) 315-1692
www.cidades.gov.br
Ministério das Cidades
GOVERNO FEDERAL

ANEXO C – ANTEPROJETO DE LEI –Política de Mobilidade Urbana

(PARCIAL)

**Ministério das Cidades
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
Departamento de Regulação e Gestão**

ANTEPROJETO DE LEI

Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências.

(PARCIAL)

Versão de 6 de julho de 2006

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Parágrafo único. Os transportes urbanos são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade, e integram a política de mobilidade urbana.

Art. 2º A política de mobilidade urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.

Art. 3º O Sistema de Mobilidade Urbana é definido nesta Lei como o conjunto organizado e coordenado, física e operacionalmente, dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§1º São meios de transportes urbanos:

I – motorizados; e

II – não-motorizados.

§2º São serviços de transportes urbanos:

I – De passageiros:

a) Coletivo, público e privado; e

b) Individual.

II – De cargas.

§3º São infra-estruturas de mobilidade urbana:

- I – vias e logradouros públicos, inclusive ferrovias e hidrovias;
- II – estacionamentos;
- III – terminais, estações e demais conexões;
- IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V – sinalização viária e de trânsito;
- VI – equipamentos e instalações; e
- VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I

DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;
- II - meios não-motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;
- III - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- IV – serviço de transporte individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas, também denominado serviço de táxi;
- V - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, também denominado serviço de fretamento;
- VI - transporte de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- VII – transporte privado motorizado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- VIII - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contigüidade nos seus perímetros urbanos;
- IX - transporte coletivo público interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo em diferentes Estados cujos municípios mantenham contigüidade nos seus perímetros urbanos; e
- X – acessibilidade: a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade.

DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A política de mobilidade urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – eqüidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
- VI – segurança nos deslocamentos das pessoas e a incolumidade dos usuários dos serviços;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; e
- VIII – eqüidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 6º A política de mobilidade urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – integração com as políticas de uso do solo e de desenvolvimento urbano;
- II – prioridade dos meios não-motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – complementaridade entre meios de mobilidade urbana e serviços de transporte urbano;
- IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e não-poluentes; e
- VI – priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE URBANO

Art. 7º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – promoção da eqüidade no acesso aos serviços;
- II – melhoria da eficiência na prestação dos serviços;
- III – colaboração para a ocupação equilibrada do território, de acordo com o Plano Diretor Municipal;
- IV – contribuição para o custeio da operação dos serviços; e
- V – simplicidade de compreensão da estrutura tarifária pelo usuário.

§ 1º A concessão de benefícios tarifários de serviços de transporte público coletivo a uma classe ou segmento de usuários deverá ser custeada com recursos definidos em lei específica, excetuando-se a previsão feita no § 2º, do artigo 230, da Constituição Federal.

§ 2º Os municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 8º O regime econômico e financeiro da concessão ou permissão do serviço de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo contrato, com tarifas de remuneração fixadas no serviço pelo preço.

§ 1º Entende-se por serviço pelo preço o regime econômico e financeiro mediante o qual as tarifas iniciais de remuneração ao operador pelos serviços prestados são fixadas no contrato de concessão ou permissão resultante de licitação pública e reajustadas em ato específico do poder público que autorize a aplicação de novos valores, nas condições do respectivo edital e contrato.

§ 2º Os reajustes tarifários observarão a periodicidade mínima anual, baseados na variação de índices de preços ao consumidor pré-estabelecidos em contrato, e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 3º As revisões tarifárias ordinárias terão periodicidade mínima de quatro anos e deverão:

- I – Incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade tarifária;
- II – Incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e
- III – Aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão ou permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 4º O Poder Público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão dando publicidade ao ato.

§ 5º O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do Poder Público, poderá realizar descontos tarifários, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão tarifária.

Art. 9º A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

- I – fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II – definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III – alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e
- V – identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

§ 1º Os contratos previstos no caput obedecerão a prazos predefinidos e justificados, ficando vedada a criação de reservas de mercado e barreiras à entrada de novos operadores.

§ 2º No julgamento das licitações será dada prioridade aos critérios que resultem em menores tarifas para os usuários dos serviços.

§ 3º Os critérios de habilitação devem ser definidos, de modo a avaliar adequadamente a capacitação técnica do licitante, sem comprometer a concorrência do processo licitatório ou caracterizar barreira à entrada de novos operadores.

§ 4º Qualquer subsídio ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

Art. 10 A regulação dos serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta lei.

Art. 11 A regulação dos serviços de transporte individual, prestados sob autorização ou permissão, deverão ser disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança e qualidade dos serviços e fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem praticadas.

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26 As condições de acesso a fundos ou garantias públicas, transferências financeiras, empréstimos, avais e os financiamentos dos sistemas de mobilidade urbana nos Municípios, Estados e Distrito Federal, inclusive para aquisição e renovações de frotas realizadas por instituições federais, deverão observar os princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 27 Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal e interestadual de caráter urbano.

Art. 28 O item 1.2 do documento anexo à Lei nº 5.917 passa a vigorar com a seguinte redação:

"1.2 - O Sistema Nacional de Viação é constituído dos conjuntos dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e compreende:

- a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transportes citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
- b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;
- c) mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional." (NR)

Art. 29 Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 03 de junho de 1941,

Art. 30 Esta Lei entra em vigor depois de decorridos cem dias da sua publicação.

ANEXO D – PROJETO DE LEI DO III PLANO DIRETOR DE PELOTAS

(PARCIAL)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS
GABINETE DO PREFEITO

Pelotas, 26 de Setembro de 2007.

MENSAGEM Nº 053/2007.

Senhor Presidente, Por meio desta, submetemos à apreciação dessa Casa Legislativa o Projeto de Lei anexo, que institui o Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas. Atenciosamente,

Adolfo Antonio Fetter Junior
Prefeito Municipal

Exmo. Sr. **Otávio Martins Soares**

DD. Presidente da Câmara Municipal **Pelotas- RS**

PROJETO DE LEI

Institui o Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas, e dá outras providências.

(PARCIAL)

Art. 1 - Fica instituído o Plano Diretor Municipal de Pelotas, conforme as determinações e diretrizes estabelecidas na Constituição da República, e as disposições legais trazidas pelo Estatuto da Cidade, pela Constituição do Estado do Rio Grande do Sul e pela Lei Orgânica Municipal.

Art. 2 - O Plano Diretor Municipal de Pelotas é o instrumento básico da política de desenvolvimento municipal, abrangendo os aspectos físicos, sociais, econômicos e administrativos do crescimento da cidade, visando a orientação da atuação do Poder Público e da iniciativa privada, bem como ao atendimento das necessidades da comunidade, sendo a principal referência normativa para as relações entre o cidadão, as instituições e o espaço físico municipal.

Art. 3 - O plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária anual devem manter adequação, às diretrizes gerais e específicas contidas no Plano Diretor.

Art. 4 - Além do Plano Diretor, integram o planejamento do ordenamento territorial, o Código de Obras, o Código de Posturas Municipal e os demais instrumentos do sistema de planejamento e gestão municipal.

Art. 5 - As matérias disciplinadas pelo Plano Diretor poderão ser objeto de alteração, mediante aprovação de lei complementar, de iniciativa do Poder Executivo, observadas as instâncias do Sistema de Gestão Municipal consoante determinar o interesse público, e de acordo com as necessidades de planejamento e estruturação do Município de Pelotas.

PARTE I – OBJETIVOS, PRINCÍPIOS, DIRETRIZES

Art. 6 - A política de ordenamento e desenvolvimento territorial do município deve se pautar pelos seguintes princípios:

I - Função social da cidade;

II - Função social da propriedade;

III - Desenvolvimento sustentável da cidade para as presentes e futuras gerações, utilizando adequadamente as potencialidades naturais, culturais, sociais e econômicas da região e do Município reconhecendo a multidimensionalidade deste processo.

IV - Gestão democrática e participativa na execução das políticas territoriais;

V - Compatibilização entre a ocupação e o desenvolvimento do território urbano e do rural.

VI - A cidade de Pelotas como Patrimônio Histórico Nacional.

VII - Garantia do direito à cidade, entendido como direito à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer.

§ 1º. Para cumprir a sua função social, a propriedade deve atender às seguintes exigências:

I - Uso adequado à disponibilidade da infra-estrutura urbana e de equipamentos e serviços, atendendo aos parâmetros urbanísticos definidos pelo ordenamento territorial determinado em lei.

II - Uso compatível com as condições de preservação da qualidade do ambiente natural e cultural.

III - Aproveitamento e utilização compatíveis com a segurança, a saúde e o sossego público.

§ 2º. Considera-se sustentável o desenvolvimento local socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando a garantir qualidade de vida para a população.

§ 3º. A gestão democrática na execução das políticas territoriais dar-se-á, também, pela cooperação entre a iniciativa pública e a iniciativa privada para a efetivação das políticas urbanas, nos termos do sistema de planejamento do espaço municipal, constante na presente Lei;

Art. 7 - A política de ordenamento e desenvolvimento territorial do município deve se pautar pelas seguintes diretrizes gerais:

I - Promover o ordenamento territorial adequado, observando o caráter complementar entre urbano e rural, bem como o desenvolvimento articulado com os municípios vizinhos;

II - Promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes das obras e serviços de infra-estrutura urbana;

III - Promover a acessibilidade universal, como forma de garantir a inclusão das pessoas portadoras de necessidades especiais ou mobilidade reduzida;

IV - Coibir e corrigir distorções do crescimento urbano no território municipal;

V - Evitar o uso inadequado da propriedade;

VI - Coibir o uso e ocupação indevida das áreas públicas;

VII - Coibir o uso especulativo da propriedade como reserva de valor, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade;

VIII - Promover a qualificação do sistema viário dando prioridade ao pedestre, ao ciclista e ao transporte coletivo;

IX - Planejar e implantar a distribuição espacial adequada dos equipamentos sociais;

X - Preservar o meio ambiente, como forma universal de garantir a qualidade de vida, protegendo os ecossistemas e as paisagens naturais, como instrumentos de identidade e cidadania;

XI - Implementar as diretrizes contidas nas Políticas Nacionais e Estaduais do Meio Ambiente, de Recursos Hídricos, Política Nacional e Estadual de Saneamento bem como no Programa Nacional e Estadual de Controle da Qualidade do ar, de acordo com a legislação pertinente;

XII - Proteger os recursos naturais, buscando o controle e redução dos níveis de poluição e de degradação, em quaisquer de suas formas, criando mecanismos que visem definir metas e modo de recuperar o meio ambiente e a paisagem urbana degradada;

XIII - Proteger e recuperar o meio ambiente e a paisagem urbana e desenvolver ações de educação ambiental;

XIV - Estimular o adensamento populacional da cidade em áreas denominadas de vazios urbanos e prédios ociosos, dotados de infra-estrutura e condições favoráveis, visando a diminuição do impacto ambiental que a urbanização de áreas desfavoráveis causa, estimulando a distribuição espacial da população e atividades econômicas em áreas dotadas de serviços, infra-estrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada, reduzindo os custos e deslocamentos;

XV - Ordenar e controlar o uso e a ocupação do solo, com vistas a respeitar e valorizar a diversidade ambiental da paisagem da cidade, respeitando a manifestação cultural de sua população;

XVI - Estabelecer o zoneamento econômico ambiental em escala compatível com as diretrizes para ocupação do solo, contemplando áreas com potencial de mineração, não conflitantes com áreas ambientalmente protegidas em lei, estabelecendo as diretrizes para regular e controlar a exploração dos recursos naturais e econômicos no Município de Pelotas;

XVII - Criar Programas e Projetos Especiais que venham incentivar a adoção de áreas verdes públicas e a arborização municipal, construindo mecanismos de estímulo para que as áreas verdes particulares também sejam integradas ao sistema de Adoção, Manutenção e Recuperação de Áreas Verdes do Município;

XVIII - Criar parâmetros técnicos restritivos para a emissão dos gases geradores do efeito estufa, começando pelo controle mais rígido do sistema de transporte coletivo e das frotas públicas, buscando uma política de redução, em médio prazo, de suas emissões;

XIX - Estimular a redução do consumo de energia nas edificações, buscando melhores condições de aeração e iluminação natural;

XX - Criar mecanismos de incentivo ao aproveitamento das águas pluviais e reuso de águas tratadas, mediante a aplicação de tarifa de saneamento diferenciada;

XXI - Desenvolver ações preventivas em relação ao saneamento ambiental que incluam a ampliação do tratamento de efluentes industriais e domésticos, a coleta seletiva, reciclagem e a Educação Ambiental;

XXII - Implantar políticas e alternativas técnicas para o controle da qualidade da água, seja em captação, depósito, tratamento ou distribuição;

XXIII - Dinamizar a economia do município, a partir da heterogeneidade de seus distritos, de suas distintas vocações sócio-produtivas e implementar programas de práticas agrícolas sustentáveis, promovendo capacitação técnica e educação ambiental como duas frentes interativas de trabalho;

XXIV - Fortalecer a identidade sócio-cultural da população, evidenciando as potencialidades do território rural como vetor de desenvolvimento local e regional, para além da produção estrita de alimentos e de matérias-primas, promovendo atividades vinculadas ao turismo, artesanato, prestação de serviços, conservação do patrimônio cultural, ecológico e paisagístico.

XXV - Reconhecer o valor do patrimônio cultural das localidades rurais de Pelotas, historicamente consolidadas como objeto de preservação, tendo como fundamentação os conceitos de sítio rural, de conjunto histórico e de pequenas aglomerações, provenientes das Cartas Patrimoniais, investindo em políticas públicas direcionadas à salvaguarda dessas localidades e de suas expressões de ruralidade e aplicando instrumentos de incentivo e de proteção.

Parágrafo único: As diretrizes do Plano Diretor serão atendidas com base na implementação de políticas públicas integradas para ordenar a expansão e o desenvolvimento do Município, permitindo o crescimento urbano organizado e planejado, de modo a fazer cumprir os objetivos desta lei.

PARTE V - DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 306 - Revoga-se as disposições em contrário em especial as Leis Municipais 2565/1980, II Plano Diretor, 2656/81, 2729/82, 2739/82, 2816/83, 2822/83, 2859/84, 2863/84, 2888/85, 2896/85, 2899/85, 2913/85, 2914/85, 2916/85, 2918/85, 2920/85,

2933/85, 2963/86, 2973/86, 3019/87, 3090/87, 3152/88, 3174/88, 3255/89, 3263/89, 3277/89, 3307/90, 3454/91, 3537/92, 3576/92, 3700/93, 3854/94, 3907/94, 4132/96, 4139/96, 4164/97, 4203/97, 4301/98, 4715/01, 4819/02, 4845/02, 4857/02, 4861/02, 4881/02, 4927/03, 5053/04, 5110/05, 5116/05, 5208/05, 5217/06.

Art. 307 - Toda alteração na presente lei poderá, previamente, ser analisada pela CTPD e pelo CONPLAD.

Art. 308 - As despesas decorrentes da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 309 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito de Pelotas, em 25 de setembro de 2007.

Adolfo Antonio Fetter Junior
Prefeito Municipal

Registre-se. Publique-se.

Abel Dourado
Secretário de Governo

ANEXO E – LEI 7418 - INSTITUI O VALE-TRANSPORTE

LEI QUE INSTITUI O VALE-TRANSPORTE

LEI Nº 7418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

O Presidente da República. Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

ARTIGO 1º - Fica instituído o Vale-Transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

PARÁGRAFO ÚNICO - Equiparam-se ao trabalhador referido no "caput" deste Artigo, para os benefícios desta Lei, os servidores públicos da Administração Federal direta ou indireta.

ARTIGO 2º - O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador.

ARTIGO 3º - Sem prejuízo da dedução como despesa operacional, a pessoa jurídica poderá deduzir, do imposto de renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do imposto de renda sobre o valor das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, na forma em que dispuser o regulamento desta Lei.

PARÁGRAFO ÚNICO - A dedução a que se refere este Artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nºs. 6297, de 15 de dezembro de 1975 e 6321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o Parágrafo 3º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 1704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado por dois exercícios subseqüentes.

ARTIGO 4º - A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

PARÁGRAFO ÚNICO - O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico.

ARTIGO 5º - A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassa-los para a tarifa dos serviços.

PARÁGRAFO 1º - Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte.

PARÁGRAFO 2º - Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

PARÁGRAFO 3º - Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

ARTIGO 6º - O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o vale diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoques de Vales-Transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

ARTIGO 7º - Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens.

ARTIGO 8º - Asseguram-se os benefícios desta Lei ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores.

ARTIGO 9º - Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.

ARTIGO 10 - As infrações ao disposto nesta Lei, acarretarão a aplicação de multa de 160 BTNs por trabalhador prejudicado, dobrada no caso de reincidência.

ARTIGO 11 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ARTIGO 12 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 16 de dezembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY - Presidente da República

Dilson Domingos Funaro

Affonso Camargo

Almir Pazzianotto

Alterações: Lei nº 7619, de 30-09-1987 e Lei nº 7855, de 24-10-1989.

ANEXO F – DECRETO LEI 95.247 – REGULAMENTA A LEI 7418

REGULAMENTO DO VALE-TRANSPORTE

Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987

Regulamenta a Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987,

DECRETA:

DOS BENEFICIÁRIOS E DO BENEFÍCIO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 1º - São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

I - os empregados, assim definidos no Art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho;

II - os empregados domésticos, assim definidos na Lei nº 5859, de 11 de dezembro de 1972;

III - os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei nº 6019, de 3 de janeiro de 1974;

IV - os empregados a domicílio, para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;

V - os empregados do subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do Art. 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;

VI - os atletas profissionais de que trata a Lei nº 6354, de 2 de setembro de 1976;

VII - os servidores da União, do Distrito Federal, dos Territórios e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços.

Parágrafo Único - Para efeito deste Decreto, adotar-se-á a denominação beneficiário qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste Artigo.

Art. 2º - O Vale-Transporte constitui benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e viceversa.

Parágrafo Único - Entende-se como deslocamento a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 3º - O Vale-Transporte é utilizável em todas as formas de transporte coletivo público urbano ou, ainda, intermunicipal e interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo poder público ou mediante delegação em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente.

Parágrafo Único - Excluem-se do disposto neste Artigo os serviços seletivos e os especiais.

Art. 4º - Está exonerado da obrigatoriedade do Vale-Transporte o empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento, residência-trabalho e vice-versa, de seus trabalhadores.

Parágrafo Único - Caso o empregador forneça ao beneficiário transporte próprio ou fretado que não cubra integralmente os deslocamentos deste, o Vale-Transporte deverá ser aplicado para os segmentos da viagem não abrangidos pelo referido transporte.

Art. 5º - É vedado ao empregador substituir o Vale-Transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, ressalvado o disposto no Parágrafo Único deste Artigo.

Parágrafo Único - No caso de falta ou insuficiência de estoque de Vale-Transporte, necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema, o beneficiário será ressarcido pelo empregador, na folha de pagamento imediata, da parcela correspondente, quando tiver efetuado, por conta própria, a despesa para seu deslocamento.

Art. 6º - O Vale-Transporte, no que se refere à contribuição do empregador:

I - não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos;

II - não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;

III - não é considerado para efeito de pagamento da Gratificação de Natal (Lei nº 4090, de 13 de julho de 1962, e Art. 7 do Decreto-Lei nº 2310, de 22 de dezembro de 1986);

IV - não configura rendimento tributável do beneficiário.

DO EXERCÍCIO DO DIREITO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 7º - Para o exercício do direito de receber o Vale-Transporte, o empregado informará ao empregador, por escrito:

I - seu endereço residencial;

II - os serviços e meios de transporte mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo 1º - A informação de que trata este Artigo será atualizada anualmente ou sempre que ocorrer alteração das circunstâncias mencionadas nos itens I e II, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento dessa exigência.

Parágrafo 2º - O beneficiário firmará compromisso de utilizar o Vale-Transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo 3º - A declaração falsa ou o uso indevido do Vale-Transporte constituem falta grave.

Art. 8º - É vedada a acumulação do benefício com outras vantagens relativas ao transporte do beneficiário, ressalvado o disposto no Parágrafo Único do Art. 4º deste Decreto.

Art. 9º - O Vale-Transporte será custeado:

I - pelo beneficiário, na parcela equivalente a 6% (seis por cento) de seus salário básico ou vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens;

II - pelo empregador, no que exceder à parcela referida no item anterior.

Parágrafo Único - A concessão do Vale-Transporte autorizará o empregador a descontar, mensalmente do beneficiário que exercer o respectivo direito, o valor da parcela de que trata o item I deste Artigo.

Art. 10 - O valor da parcela a ser suportada pelo beneficiário será descontada proporcionalmente à quantidade de Vale-Transporte concedida para o período a que se refere o salário ou vencimento e por ocasião de seu pagamento, salvo estipulação em contrário, em convenção ou acordo coletivo de trabalho, que favoreça o beneficiário.

Art. 11 - No caso em que a despesa com o deslocamento do beneficiário for inferior a 6% (seis por cento) do salário básico ou vencimento, o empregado poderá optar pelo recebimento antecipado do Vale-Transporte, cujo valor será integralmente descontado por ocasião do pagamento do respectivo salário ou vencimento.

Art. 12 - A base de cálculo para determinação da parcela a cargo do beneficiário será:

I - o salário básico ou vencimento mencionado no item I do Art. 9º deste Decreto; e

II - o montante percebido no período, para os trabalhadores remunerados por tarefa ou serviço feito ou quando ao se tratar de remuneração constituída exclusivamente de comissões, percentagens, gratificações, gorjetas ou equivalentes.

DA OPERACIONALIZAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 13 - O poder concedente ou órgão de gerência com jurisdição sobre os serviços de transporte coletivo urbano, respeitada a lei federal, expedirá normas complementares para operacionalização do sistema do Vale-Transporte, acompanhando seu funcionamento e efetuando o respectivo controle.

Art. 14 - A empresa operadora do sistema de transporte coletivo pública fica obrigada a emitir e comercializar o Vale-Transporte ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassa-los para a tarifa dos serviços.

Parágrafo 1º - A emissão e a comercialização do Vale-Transporte poderão também ser efetuadas pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente, quando este tiver a competência legal para emissão de passes.

Parágrafo 2º - Na hipótese do parágrafo precedente, é vedada a emissão e comercialização de Vale-Transporte simultaneamente pelo poder concedente e pelo órgão de gerência.

Parágrafo 3º - A delegação ou transferência da atribuição de emitir e comercializar o Vale-Transporte não elide a proibição de repassar os custos respectivos para a tarifa dos serviços.

Art. 15 - Havendo delegação da emissão e comercialização de Vale-Transporte, ou constituição de consórcio, as empresas operadoras submeterão os respectivos instrumentos ao poder concedente ou órgão de gerência para homologação dos procedimentos instituídos.

Art. 16 - Nas hipóteses do Artigo anterior, as empresas operadoras permanecerão solidariamente responsáveis com a pessoa jurídica delegada ou pelos atos do consórcio, em razão de eventuais faltas ou falhas no serviço.

Art. 17 - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá manter estoques compatíveis com os níveis de demanda.

Art. 18 - A comercialização do Vale-Transporte dar-se-á em centrais ou postos de venda estrategicamente distribuídos na cidade onde serão utilizados.

Parágrafo Único - Nos casos em que o sistema local de transporte público for operado por diversas empresas ou por meios diferentes, com ou sem integração, os postos de vendas referidos neste Artigo deverão comercializar todos os tipos de Vale-Transporte.

Art. 19 - A concessão do benefício obriga o empregador a adquirir o Vale-Transporte em quantidade e tipo de serviço que melhor se adequar ao deslocamento do beneficiário.

Parágrafo Único - A aquisição será feita antecipadamente e à vista, proibidos quaisquer descontos e limitada à quantidade estritamente necessária ao antedimento dos beneficiários.

Art. 20 - Para cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral, relativa ao deslocamento do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, mesmo que a legislação local preveja descontos.

Parágrafo Único - Para fins do disposto neste Artigo, não são consideradas desconto as reduções tarifárias decorrentes de integração de serviços.

Art. 21 - A venda do Vale-Transporte será comprovada mediante recibo seqüencialmente numerado, emitido pela vendedora em duas vias, uma das quais ficará com a compradora, contendo:

I - o período a que se referem;

II - a quantidade de Vale-Transporte vendida e de beneficiários a quem se destina;

III - o nome, endereço e número de inscrição da compradora no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda - CGCMF.

Art. 22 - O Vale-Transporte poderá ser emitido conforme as peculiaridades e as conveniências locais, para utilização por:

I - linha;

II - empresa;

III - sistema;

IV - outros níveis recomendados pela experiência local.

Art. 23 - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte poderá adotar a forma que melhor lhe convier à segurança e facilidade de distribuição.

Parágrafo Único - O Vale-Transporte poderá ser emitido na forma de bilhetes simples ou múltiplos, talões, cartelas, fichas ou quaisquer processos similares.

Art. 24 - Quando o Vale-Transporte for emitido para utilização num sistema determinado de transporte ou para valer entre duas ou mais operadoras, será de aceitação, nos termos de acordo a ser previamente firmado.

Parágrafo 1º - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte, pagará às empresas operadoras os respectivos créditos no prazo de 24 horas, facultado às partes pactuar prazos maiores.

Parágrafo 2º - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá apresentar, mensalmente, demonstrativos financeiros dessa atividade, ao órgão de gerência que observará o disposto no Art. 28.

Art. 25 - As empresas operadoras são obrigadas a manter permanentemente um sistema de registro e controle do número de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, ainda que a atividade seja exercida por delegação ou por intermédio de consórcio.

Art. 26 - No caso de alteração na tarifa de serviços, o Vale-Transporte poderá:

I - ser utilizado pelo beneficiário, dentro do prazo a ser fixado pelo poder concedente; e

II - ser trocado, sem ônus, pelo empregador, no prazo de trinta dias, contados da data em que a tarifa sofrer alteração.

OS PODERES CONCEDENTES E ÓRGÃOS DE GERÊNCIA

Art. 27 - O poder concedente ou órgão de gerência, na área de sua jurisdição, definirá:

I - o transporte intermunicipal ou interestadual com características semelhantes ao urbano;

II - os serviços seletivos e os especiais.

Art. 28 - O poder concedente ou órgão de gerência fornecerá, mensalmente, ao órgão federal competente, informações estatísticas que permitam avaliação nacional, em caráter permanente, na utilização do Vale-Transporte.

Art. 29 - As operadoras informarão, mensalmente, nos termos exigidos pelas normas locais, o volume de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, a fim de permitir a avaliação local do sistema, além de outros dados que venham a ser julgados convenientes a esse objetivo.

Art. 30 - Nos atos de concessão, permissão ou autorização serão previstas sanções às empresas operadoras que emitirem ou comercializarem o Vale-Transporte diretamente, por meio de delegação ou consórcio, em quantidade insuficiente ao atendimento da demanda.

Parágrafo Único - As sanções serão estabelecidas em valor proporcional às quantidades solicitadas e não fornecidas, agravando-se em caso de reincidência.

DOS INCENTIVOS FISCAIS

Art. 31 - O valor efetivamente pago e comprovado pelo empregador, pessoa jurídica, na aquisição de Vale-Transporte, poderá ser deduzido como despesa operacional, na determinação de lucro real, no período-base de competência da despesa.

Art. 32 - Sem prejuízo da dedução prevista no Artigo anterior, a pessoa jurídica empregadora poderá deduzir do Imposto de Renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto de Renda sobre o montante das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte.

Parágrafo Único - A dedução a que se refere este Artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nº 6297, de 15 de dezembro de 1975 e nº 6321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o Parágrafo 3º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 1704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado nos dois exercícios subseqüentes.

Art. 33 - Ficam assegurados os benefícios de que trata este Decreto ao empregador que, por meios próprios ou contratados com terceiros, proporcionar aos seus trabalhadores o deslocamento residência-trabalho e vice-versa, em veículos adequados ao transporte coletivo, inclusive em caso de complementação do Vale-Transporte.

Parágrafo Único - O disposto neste Artigo não se aplica nas contratações de transporte diretamente com empregados, servidores, diretores, administradores e pessoas ligadas ao empregador.

Art. 34 - A pessoa jurídica empregadora deverá registrar em contas específicas que possibilitem determinar, com clareza e exatidão em sua contabilidade, as despesas efetivamente realizadas na aquisição do Vale-Transporte ou, na hipótese do Artigo anterior, os dispêndios e encargos com o transporte do beneficiário, tais como aquisição de combustível, manutenção, reparos e depreciação dos veículos próprios, destinados exclusivamente ao transporte dos empregados, bem assim os gastos com as empresas contratadas para esse fim.

Parágrafo Único - A parcela de custo, equivalente a 6% (seis por cento) do salário básico do empregado, que venha a ser recuperada pelo empregador, deverá ser deduzida do montante das despesas efetuadas no período-base, mediante lançamento a crédito das contas que registrem o montante dos custos relativos ao benefício concedido.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35 - Os atos de concessão, permissão e autorização vigentes serão revistos para cumprimento do disposto no Art. 30 deste Regulamento.

Art. 36 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 37 - Revogam-se as disposições em contrário e em especial o Decreto 92180, de 19 de dezembro de 1985.

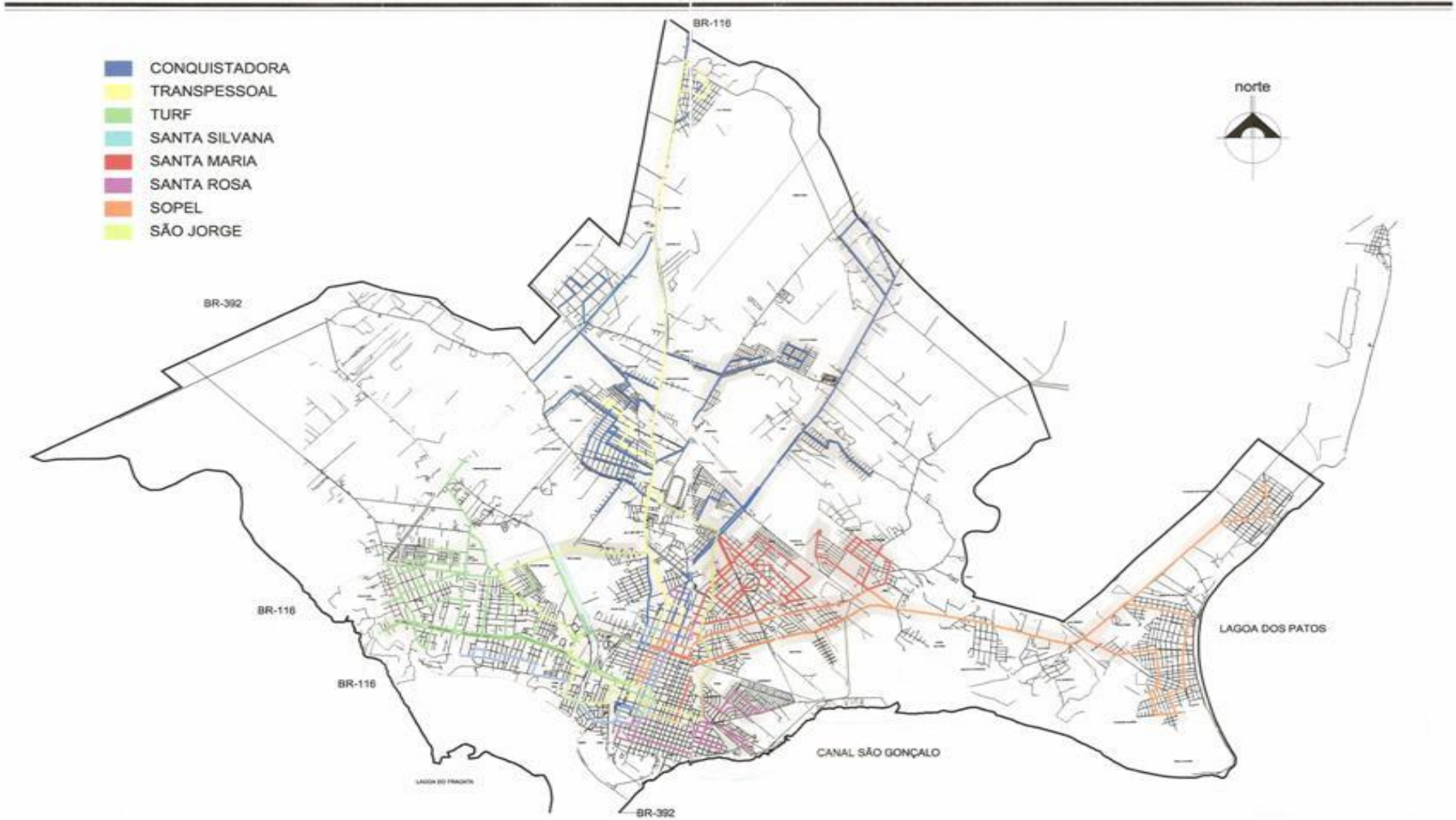
Brasília, 17 de novembro de 1987; 166º da Independência e 99º da República.

JOSÉ SARNEY - Presidente da República

Prisco Viana

ANEXO G:

Linhas do Transporte Público Coletivo da Cidade de Pelotas



OBSERVAÇÕES: **Fonte:** Indicada no Desenho s/escala