

O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO EM ARACAJU: UM OLHAR GEOGRÁFICO

SANTOS, Grazielle Nogueira
grazielensantos@yahoo.com.br

CRUZ JUNIOR, José Jackson Bispo
josejackson.jr@ig.com.br

SANTOS, Daniel Moura
danielmourasantos.moura@bol.com.br

RODRIGUES, Auro de Jesus (Orientador)
Graduado em Geografia, Mestre em Geografia, Prof. do Curso de Geografia: Licenciatura Plena da Universidade Tiradentes – UNIT.
aurorodrigues@ibest.com.br

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo à análise do sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju, caracterizando os transportes coletivos desde o princípio até os dias atuais, as suas transformações e os problemas enfrentados, bem como detectar melhorias ao longo do tempo. Além disso, expõem-se as necessidades e dificuldades enfrentadas pela população aracajuana em relação aos ônibus coletivos, pontuando algumas soluções, seja por parte dos empresários ou até mesmo dos órgãos públicos. Através do conhecimento de conflitos urbanos no espaço geográfico, é de fundamental importância a pesquisa para a cidade de Aracaju no que diz respeito ao transporte público, pois mesmo com algumas melhorias encontradas, a situação do sistema de transporte coletivo aracajuano não é dos melhores.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte coletivo. Aracaju. População. Espaço urbano.

1 INTRODUÇÃO

O espaço urbano é produzido através do processo de reprodução do capital, onde o homem explora a natureza com a utilização de técnicas, principalmente a partir da industrialização no modo de produção capitalista, onde pode-se encontrar relações sociais, econômicas, políticas, ideológicas e relações de trocas de mercadorias articulada pelo capital. A partir das relações de capital-trabalho o espaço geográfico é produzido de forma desigual, na medida em que o espaço é fruto do capitalismo que também se reproduz desproporcionalmente. O espaço se transforma de acordo com a sociedade e depende de suas condições de vida.

Como o capital reproduz o espaço, é necessário dá ênfase à questão da circulação, pois cada vez mais a movimentação de mercadorias e de pessoas está sujeita as alterações, pois com a velocidade de informação na era das redes, tornou-se essencial a esta circulação. Em relação às vias de circulação de uma cidade é necessária a utilização dos meios de transporte, que se exprime à ação de conduzir pessoas ou coisas de um lugar para outro, constituindo de um fator de destaque para o desenvolvimento interno e externo de um lugar.

Assim, o presente trabalho tem como objetivo principal analisar o sistema de transporte coletivo no espaço urbano de Aracaju, fazendo um levantamento dos principais problemas enfrentados pela população e as melhorias adotadas por parte dos órgãos em gestão.

Para analisar o sistema de transporte coletivo urbano aracajuano, é preciso fazer uma análise do seu desenvolvimento e as transformações por ele causadas no espaço geográfico de Aracaju, através do crescimento urbano, caracterizando as particularidades e problemas enfrentados pela população e pela gestão do sistema.

Os objetivos específicos desse artigo são: a) verificar a satisfação dos passageiros em relação ao sistema de transporte coletivo; b) investigar os principais problemas do sistema de transporte coletivo de Aracaju; c) caracterizar o Sistema de Transporte Integrado; d) examinar a organização do sistema de transporte na relação com o espaço urbano; e) descrever sobre o desenvolvimento histórico-espaçial dos transportes coletivo em Aracaju.

Convêm ressaltar, que esse sistema de transporte tem se modernizado com o passar do tempo, mas ainda percebem-se alguns problemas principalmente em relação à quantidade e a precariedade da frota de ônibus e as tarifas cobradas de forma homogênea em todo o espaço urbano de Aracaju.

A justificativa para a realização desse trabalho deve-se à falta de pesquisas específicas relacionados ao tema em questão. Por abranger várias categorias sociais dentro da sociedade, é de preferência focar a relação entre passageiros e empresas de ônibus, pois será de suma importância relatar os problemas enfrentados pela população aracajuana em relação aos meios de transportes coletivos.

Há muitos conflitos no espaço urbano de Aracaju, um exemplo é o espaço físico disputado entre ônibus, carros e pedestre. A geografia pode colaborar, através de pesquisas, para um melhor planejamento urbano na cidade de Aracaju, pois com o crescimento populacional nos últimos anos, a circulação de veículos e pedestres vem aumentando, percebe-se que os fluxos são cada vez maiores, acarretando em diversos problemas. Então, há uma necessidade de pesquisar elementos conflituosos referentes aos transportes coletivos aracajuano.

A presente pesquisa, na medida do possível, descreve sobre alguns problemas referentes ao sistema de transporte coletivo na cidade de Aracaju, pois a sociedade aracajuana necessita estar ciente desses problemas.

Percebe-se que há muito que ser feito para a melhoria desse transporte e este artigo pretende mostrar algumas soluções fazendo levantamentos de dados através de pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo. Os questionários foram aplicados em bairros da cidade, tendo como abordagem os problemas existentes e as possíveis soluções para que haja uma melhor acessibilidade aos passageiros que utilizam esse meio de transporte. Abre-se então, um leque na apresentação de melhorias ao sistema de transporte de Aracaju, demonstrando, em relação ao espaço que lhe é útil, as possíveis e cabíveis mudanças.

2 O ESPAÇO URBANO E OS TRANSPORTES COLETIVOS

A cidade representa uma forma evoluída de ocupação do espaço geográfico pelo homem, comanda o estabelecimento de uma rede de comunicações, transportes e de várias outras atividades, tornando-se o centro de decisões políticas, sociais e econômicas, por outro lado, funciona também como mercado consumidor, sede de inovações e conquistas técnicas, tanto para a vida urbana quanto para a vida rural.

Segundo Franques (2002) foi nas cidades da Grécia Antiga no século IV a.C., que surgiram os primeiros registros em relação aos transportes, eram carrocerias movidas à tração animal. Também, foi nesta época que foi construída a primeira estrada de rodagem, a chamada Via Ápia, em Roma. Com isso, construíram outras vias sempre ligando a essa grande estrada de rodagem. No Império Romano, as vias já eram afetadas pela circulação urbana, pois desde essa época começava o tráfego de veículos com quatro rodas de tração animal. Então, percebe-se que os meios de transportes já eram bastante utilizados e faziam parte do processo da evolução urbana

de uma cidade. Desde a queda do Império Romano até as grandes navegações, não houve uma evolução relacionada ao transporte terrestre, basicamente eram utilizados os transportes fluviais ou os chamados barcos a vela.

A partir de 1662, o transporte começava a evoluir em áreas terrestres, “foram criados os primeiros meios de transportes coletivos terrestres, que favorecia a movimentação de uma grande quantidade de pessoas, eram os chamados OMNIBUS, nome de origem latim, significava para todos” (FRANQUES, 2002, p.X). Movidos a tração animal.

No fim do século XVII, a rede viária da Europa, se limitava a estradas abandonadas, pois os feudos não cuidavam das mesmas e isso era serviço dos camponeses, o transporte era feito por cavalos para os nobres e burrinhos para os mercadores deslocar suas mercadorias. Conforme as cidades iam crescendo, via-se necessário a implementação de vias de circulação para o escoamento dessas mercadorias para todos os países.

No decorrer do século XVIII, surgiu na Inglaterra uma série de transformações evoluindo a produção de mercadorias. Essa fase é chamada de Primeira Revolução Industrial, com a introdução das máquinas movidas a vapor. Graças a esse crescimento sucessivo das máquinas, houve uma revolução nos transportes com a introdução da locomotiva movida a vapor. No início no século XIX, houve uma segunda fase dessa revolução, evoluindo os transportes, com a implantação das locomotivas e navios movidos a óleo, a invenção do automóvel e do avião. Assim,

No século passado, o invento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades trouxeram os primeiros problemas modernos de trânsito e, conseqüentemente a legislação a respeito. Surgiu em Londres, o primeiro semáforo que se tem notícia, em 1868. (VASCONCELLOS, 1998, p. 8).

A partir do século XX, o trânsito começava ser um problema urbano, passando a ser confundido como um dos principais problemas da urbanização, na medida em que se configuram nas grandes cidades, acidentes, barulhos, congestionamentos e poluição, faz com que o trânsito tenha uma imagem negativa, de caos.

Atualmente, com a grande evolução, a rede de transporte se torna importante para o desenvolvimento das cidades, pois ele movimenta pessoas e mercadorias, com agilidade diminuindo o tempo e facilitando o processo de produção do capital, ou seja, quanto mais técnicas a cidade possuir mais será desenvolvida nesse processo. O mesmo passou a desempenhar um papel econômico para a sociedade, interliga a produção e o consumo de bens. Desde que foi criado no séc. XVII na França, o transporte coletivo chamado ônibus, é o veículo mais procurado pelas pessoas a fim de realizarem viagem a negócio, passeio, turismo e poder se locomover de casa para o trabalho e vice-versa, este tipo de transporte tem como característica a economia, tanto monetária quanto ecológica, de várias pessoas utilizarem o mesmo meio para um final comum. Este tipo de transporte tem uma função vital para cidade, sem ele à mesma “perde vida”, pois vários dos seus setores perdem a sua dinâmica habitual, por exemplo: os empregados de uma empresa com a ausência do ônibus ficam impossibilitados de executarem suas funções dentro da empresa, com isso poderá gerar prejuízos ao patrão e conseqüentemente a si própria.

Os transportes possibilitam uma rotatividade de informações e pessoas, estando articulados entre si. Os países em desenvolvimento enfrentam muitas dificuldades com relação ao transporte, percebe-se de forma alarmante a falta de infra-estrutura para a funcionalidade desse sistema de transporte, e que com o passar do tempo, o transporte vem se desenvolvendo, mas ainda falta muito que ser feito. Convém ressaltar que a política empregada em alguns países, fez com que desenvolvesse o sistema, modernizasse os ônibus, foram construídas vias para a circulação, porém boa parte da sociedade ainda não está satisfeita com as condições desse sistema

de transporte coletivo, algumas vias que os ônibus circulam não estão em boas condições, as larguras delas muitas vezes não é proporcional à sua capacidade, sendo assim, as áreas periféricas são a mais prejudicadas, uma vez que, a urbanização é feita de forma desigual.

Observa-se que nos países em desenvolvimento os meios de transporte coletivos são os mais utilizados, tendo em vista que a necessidade destes estará atrelada ao baixo nível de motorização que os países têm e conseqüentemente a dependência principalmente do transporte público. Em muitos destes países, inclusive o Brasil, há vários conflitos entre empresa de ônibus, gestores e usuários (passageiros), um exemplo disto está relacionada às tarifas de ônibus. As tarifas de ônibus em alguns países subdesenvolvidos são impostas pelas empresas de viação que operam sistema de transporte coletivo urbano, isto tem sido o foco de conflito político e econômico que vai envolver usuários, empresas e gestores. São nesses países que na maioria das vezes, os usuários do transporte público sofrem as piores condições do acesso aos ônibus, pois eles muitas vezes chegam a passar mais de uma hora esperando um ônibus de determinada linha, mesmo assim quando o ônibus chega ao ponto estão superlotados, ocasionando “stress” e aborrecimentos aos passageiros, chegando ao ponto de ocorrer atrasos aos seus respectivos destinos. Nesse sentido,

As condições inadequadas de acessibilidade geral é preciso acrescentar as condições de carregamento dos ônibus, que frequentemente impedem as pessoas de embarcarem no tempo desejado e impõem viagens extremamente desconfortáveis. Ônibus superlotado é uma realidade cotidiana em quase todos os países em desenvolvimento. (VASCONCELLOS, 2002, p. 32).

As empresas de ônibus e o governo dos países em desenvolvimento deveriam prestar excelentes condições de serviço ao sistema de transporte, uma porcentagem das tarifas impostas por eles deveriam ser utilizadas para a melhoria do mesmo, no entanto, muitas vezes, não vem

ocorrendo. Pensar no espaço urbano onde esse sistema vai atuar é de suma importância para que não ocorram conflitos entre os órgãos responsáveis pelo transporte e usuários que o utilizam no cotidiano das cidades.

Um ponto importante que está ligado ao transporte coletivo está relacionado às condições adversas que os usuários enfrentam com o transporte público, tendo em vista que a acessibilidade ao transporte vai sofrer uma equidade em relação à distribuição das linhas para as áreas periféricas que são menos servidas e as áreas centrais da cidade circulam mais ônibus. Também, um fator importante é a falta de conforto que os passageiros são submetidos, além de esperarem por muito tempo, os usuários são obrigados a utilizá-los, mesmo com a lotação a mais do que a permitida, deixando sua viagem desconfortável. Isso é uma realidade no cotidiano da maioria dos países subdesenvolvidos do mundo. Outro fator importante que ocorre com a utilização desse meio de transporte são os problemas ambientais causados por ele, a emissão de gases que afeta na qualidade de vida dos seres humanos. Portanto,

[...] o desenvolvimento urbano e político de transporte estão ligados a três aspectos, o primeiro é o planejamento urbano que vai estabelecer como o espaço deverá ser ocupado e utilizado pela sociedade para os diversos fins; o segundo está ligado ao planejamento de transporte com a infra-estrutura de circulação que deverá possibilitar a locomoção de pessoas e mercadorias e por último o planejamento de circulação que vai estabelecer uma relação entre as pessoas e veículos com a estrutura viária. (VASCONCELLOS, 2000, p.49).

Convém ressaltar que essas técnicas de planejamento estão associadas entre si e que também elas ajudam na construção e na definição das regras de uso do espaço urbano. Entretanto,

Apesar de todas as intervenções realizadas, as condições de transporte e trânsito nos países em desenvolvimento permanecem insatisfatórios para a maioria, especialmente aqueles que não têm acesso ao transporte privado: as grandes cidades apresentam baixos níveis de serviço de transportes públicos, distribuição desigual de acessibilidade, altos índices de trânsito, congestionamento, poluição ambiental e invasão dos espaços habitacionais e de vivência coletiva por tráfego inadequado. (VASCONCELLOS, 2000, p. 52).

2.1 O Espaço Urbano e o Transporte Coletivo no Brasil

No período colonial do Brasil, nada foi feito em relação aos transportes. A ocupação do território brasileiro se deu inicialmente no litoral, a entrada para o interior, foi efetuada pelos bandeirantes, ao longo dos rios. Mas, “no século XIX, com a abertura dos portos ao comércio exterior (1808) e a proclamação da independência (1822), o Brasil teve um auspicioso surto de progresso, que marcou o início da era dos transportes em nosso país.” (PEIXOTO, 1977, p. 28).

Com o crescimento do Brasil, a falta de meios de transportes foi então se acentuando na medida em que o país crescia e criava necessidades à circulação. Criaram-se então as primeiras ferrovias brasileiras que não estava associada a explorar o território e não fixar o homem. Com a descoberta do petróleo nos Estados Unidos, a partir de 1859 e com a invenção do motor a explosão marcou uma nova era dos transportes. A rede ferroviária, não conseguiu acompanhar a propagação rodoviária. Foram abandonadas e com isso a participação da rodovia nos transportes foi crescendo de maneira muito atraente. “Assim é que, em 1958, essa participação era de 38% e de cargas e 58% de passageiros; em 1968, passou a 71,5% e 89,1%, respectivamente, o que reflete uma grande uma grave distorção na estrutura dos sistemas de transportes” (PEIXOTO, 1977, p. 30).

O Brasil é um país de grande extensão territorial e extrema diversidade de condições demográficas e econômicas, apresentava um sistema de transporte desigual, em que a evolução dos meios de transportes não conseguia se harmonizar com o crescimento do país. Até a década de 1950, a economia brasileira se fundava na exportação de produtos primários, e com isso o sistema de transportes limitou-se ao transporte fluvial e ferroviário. Com a aceleração do processo industrial na segunda metade do século XX, a política para o setor concentrou os recursos no setor rodoviário, com prejuízo para as ferrovias, especialmente na área da indústria pesada e extração mineral. Como resultado, o setor rodoviário, o mais caro depois do aéreo, movimentava no final do século mais de sessenta por cento das cargas. Assim,

A partir da década de 1950, com o progressivo abandono da rede ferroviária construída basicamente em fins do século XIX e início do século XX, o sistema de transportes do país foi cada vez mais se tornando exclusivamente rodoviário. Isso apesar de o transporte de cargas por ferrovia ser, em média, três vezes mais econômico que o rodoviário. A indústria automobilística beneficiou-se bastante com isso, constitui sua instalação no Brasil constitui o setor mais dinâmico da econômica nacional. (VESENTINI, 2001, p, 173).

A velocidade no processo de urbanização do país foi evidenciada, em apenas 30 anos, a população urbana do Brasil quase duplicou sua participação relativa, evoluindo de 31% a 51% entre 1940 e 1970. Esse processo acelerado gerou distorções na distribuição espacial das cidades, nesse sentido, cabe definir, a estrutura urbana que se deseja estabelecer. Os transportes urbanos vêm tendo seus problemas agravados, como consequência do desenvolvimento econômico do aumento da frota automobilística e da concentração populacionais nas áreas metropolitanas. “O transporte rodoviário no Brasil foi impulsionado pela rápida expansão da indústria automobilística, que permitiu as rodovias tomarem a dianteira na rede de transportes, em detrimento das vias férreas.” (LUCCI, 1979, p. 2000).

O transporte público coletivo urbano no Brasil apresenta uma declividade, expresso pela queda da demanda, da produtividade dos serviços e de instabilidade institucional, no que se refere à adequação das relações entre os agentes públicos e privados à atual legislação de concessões. Tarifas crescentes, oferta inadequada às necessidades dos usuários, insuficiente desenvolvimento tecnológico e inovativo, falta de investimento para atender a elevada demanda de infra-estrutura. Segundo Henry (1993 apud VASCONCELLOS, 2000, p. 21), percebe-se que a oferta de ônibus por habitante nas grandes cidades brasileiras, é em torno de 10 a 11 ônibus para cada 10.000 habitantes.

Os transportes coletivos urbanos precisam passar por uma melhoria, tentando evitar as superlotações e a melhor qualidade das vias. Os crescentes aumentos no congestionamento de trânsito nas cidades, a poluição do ar e a privação dos acessos pelos mais pobres vem cada vez mais causando conflitos no trânsito, então é necessário que haja uma regulação mais ampla, para que esses problemas possam ser solucionados.

2.2 O Espaço Urbano e o Transporte Coletivo em Aracaju

As cidades sergipanas surgiram de maneira espontânea e planejada. Aracaju é uma cidade que foi previamente planejada, o seu rápido crescimento se deve à evolução econômica da população, muitas vezes a infra-estrutura não acompanha a expansão, o que contribui para o aparecimento de vários problemas urbanos, como: deficiência de transportes, habitação, serviços médicos, educacionais e etc.

O início da história dos transportes coletivos em Aracaju foi influenciado pelo crescente começo da expansão urbana da cidade. A partir de 1900, Aracaju dava início ao papel de centro administrativo e econômico de Sergipe e, com isso, fez-se necessário providenciar a pavimentação de algumas ruas com pedras irregulares. Pois,

Em 17 de março de 1855, a Vila de Santo Antônio do Aracaju, passava a condição de capital da província de Sergipe e foi denominada de Aracaju. Com essa movimentação houve a expansão da nova cidade, todo o desenvolvimento inicial ocorreu à margem do rio Sergipe, principal eixo de transporte. As principais ruas abertas foram a Rua Aurora (atual Rua da Frente); a Rua do Barão (atual João Pessoa); a Rua São Cristóvão; Rua do Salvador (atual Laranjeiras) e Estrada Nova caminho para o povoado do Santo Antônio (atual Av. João Ribeiro). (ARAÚJO et al., 2006, p. 24).

O planejamento urbano de Aracaju teve como base as propostas do engenheiro Sebastião José Basílio Pirro, chamado de “Tabuleiro de Xadrez”, resumia-se a um ponto de quadriculas com trinta e duas quadras de cerca de 100m² cada, uma estrutura viária ortogonal, não se construíram ruas diagonais que facilitariam a circulação e diminuiriam as distâncias.

Já em “1886, a capital contava com 1.484 habitantes, sendo 20% na condição de escravos. Em relação aos transportes, como a densidade era rarefeita, o transporte era andar a pé, pois era um assentamento pequeno” (ARAÚJO et al., 2006, p. 25).

Os primeiros veículos utilizados como meio de transporte coletivo, foram os bondes que eram constituídos por cinco bancos com capacidades para quatro pessoas em cada, com uma lotação total de vinte pessoas e era puxado por dois burros.

A partir do ano de 1920, houve uma evolução considerável na capital, um crescimento espontâneo da cidade e a mesma foi direcionada para a parte oeste do município, sendo construídas as Av. Rio de Janeiro e São Paulo. Em 1924, foi assinado um contrato para a implantação dos bondes elétricos. “Na década de 40, Aracaju estava muito bem servida de bondes elétricos, que eram

procedidos da Inglaterra, eram pequenos, vagarosos e abertos em ambos os lados (MELLINS, 2000, p. 65).

Segundo Ribeiro (1989 apud ARAÚJO, 2006 p.31):

[...] as ferrovias (1914) e os bondes (1926) tiveram um papel importante como eixo de expansão urbana. Os eixos de transporte foram fundamentais para a efetiva compreensão da evolução espacial de Aracaju. No final desse período, o espaço urbano correspondia a uma espécie de semicírculo em torno do plano original.

Por volta de 1955, houve um declínio dos serviços oferecidos pela empresa concessionária contratada, devido às inúmeras qualidades técnicas superiores dos sistemas de transporte coletivo por ônibus, com mais flexibilidade e acessibilidade, estava decretada a extinção dos bondes. Essas transformações não aconteciam somente em Aracaju, mas na maioria das cidades brasileiras. Segundo Araújo (2006), nas décadas de 50/60, do século XX, foram caracterizadas como o período de substituição das modalidades ferroviárias eletrificadas pelo ônibus a diesel. Também ocorreram na mesma época a descoberta do petróleo e a implantação da Petrobrás, em Sergipe.

Nesse período, o sistema de transporte coletivo – ônibus, contava com duas empresas que controlavam os itinerários, preços das passagens e horários. Em 1968, ficou definido que a empresa Mencil - Meneses e cia.ltda., seria a concessionária do sistema, posteriormente a empresa Nossa Senhora de Fátima Ltda., entrou no sistema.

A partir da criação do sistema de transporte por ônibus, o transporte público ficou caracterizado pela existência de duas únicas empresas a Empresa Senhor do Bomfim (do grupo Mencil) e Empresa Nossa Senhora de Fátima, elas atuavam em áreas distintas, a linha de divisória era definida pela linha férrea paralela a Av. Maranhão.

Nas décadas de 60, 70 e 80, a cidade de Aracaju atravessou uma fase de crescimento e diversificação de sua área urbana. Cresceu espontaneamente, não houve plano urbano que induzisse o crescimento. Somente a partir de 1972 foi preparado um Plano Local Integrado do Município de Aracaju – PDLI, a partir desse plano determinaram algumas medidas do sistema viário.

A primeira iniciativa com relação à regulamentação e ao controle de serviços de transportes públicos de Aracaju somente foi dada a partir da criação da Secretaria de Serviços Urbanos. A partir de 14 de dezembro de 1984, houve a criação da SMTU - Secretaria de Transportes Urbanos, que se preocupava em ordenar, controlar e fiscalizar os transportes urbanos. Após diversos debates, a SMTU optou pela implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT), contava com o apoio do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que aprovou o financiamento de quarenta ônibus e a construção dos terminais de integração, passando a cidade a ser a terceira do país a ter implantado este sistema e a primeira do Nordeste.

A rede de transporte do município de Aracaju é composta fundamentalmente pelo Sistema Integrado de Transporte (SIT), proposto em 1985 e implantado em 1986 e concluído em 1990. Já o Sistema Integrado Metropolitano (SIM), criado em 1997, envolve os municípios de São Cristóvão e Nossa Senhora do Socorro e futuramente o município de Barra dos Coqueiros, que fazem parte da “Grande Aracaju”. A partir de 7 de janeiro de 1998, é alterado o nome, a finalidade, as competências e a estrutura orgânica da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), para Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT).

O Sistema Integrado de Transporte Urbano de Aracaju está ligado a partir de terminais de integração, linhas integradas e passagem no valor único. É um sistema, que liga bairros e com itinerários passando pela área central e ligando os bairros adjacentes, funcionando assim como

alimentadora. Portanto, em “1986, com a criação dos Terminais de Integração, haveria uma articulação dos espaços fragmentados da cidade, ampliando formalmente as relações sócio-espaciais com todas as localidades, diminuindo os custos de transportes ao trabalhador-usuário” (ARAÚJO et al., 2006, p. 169). A integração se dá entre norte e sul através da implantação dos terminais de Maracaju, localizado no bairro Santos Dumont e o DIA, localizados no Distrito Industrial. Ambos os terminais passaram a operar no ano de 1987. Agregaram-se também os terminais da zona oeste (Rodoviária Nova), do bairro Industrial e do Centro. Mais recente foram criados os terminais do Mercado Central e do Rosa Elze, no município de São Cristóvão.

O preço da tarifa do transporte coletivo é um dos elementos de maior contradição na cidade. Em Aracaju, o preço atual é de R\$ 1,65 (um real e sessenta e cinco centavos) é tarifa única de praticamente todas as linhas da cidade, tendo como base o sistema de integração. Tradicionalmente sempre houve queixas em relação ao preço, na medida em que a cidade está assentada sob uma planície e as vias são relativamente conservadas, o que diminui o atrito dos custos operacionais. A tarifa, sendo única, evidentemente contribui na segmentação de linhas lucrativas e deficitárias, mas que na verdade compensa o sistema como um todo. Com isso, a questão da tarifa está relacionada como um dos fatores que integram as contradições estruturais do sistema de transporte coletivo de Aracaju.

Assim, é preciso que haja uma compensação do valor cobrado na tarifa e com melhores condições dos ônibus, isso levará à ocorrência de um sistema de transporte mais justo e digno de ser utilizado pela população aracajuana.

3 CONDIÇÕES DO TRANSPORTE COLETIVO DE ARACAJU

A presente pesquisa de campo foi realizada entre os dias 25 e 26 de outubro do presente ano, em quatro terminais de integração de Aracaju. É um sistema que tem como base terminais de integração, linhas integradas e de passagem únicas. O acesso aos terminais de integração é feita pela catraca ou o passageiro desembarca e embarca em outro sem pagar outra passagem. Esse sistema de integração do transporte foi idealizado com a intenção da oferta de serviço com a demanda, tornando-o mais barato a população (SMTT). São eles: Terminal DIA, localizado no bairro Distrito Industrial de Aracaju e fundado no ano de 1987, Terminal Maracaju, fundado também no ano de 1987, Terminal Leonel Brizola entregue recentemente a população no ano de 2006, conhecido também como Terminal da Zona Oeste, localizado no bairro Capucho, Terminal Jornalista Fernando Sávio, fundado no ano de 1990, Terminal do Centro da cidade, Terminal Minervino Fontes, conhecido como Terminal Zona Sul e o Terminal Manoel Aguiar Menezes, Terminal do Mercado. A pesquisa foi feita em apenas quatro desses terminais: Terminal Maracaju, DIA, Centro e Zona Oeste e teve como finalidade entender sobre a utilização do transporte coletivo urbano aracajuano.

A partir da pesquisa foram constatados alguns problemas enfrentados pela população aracajuana devido a utilização desse meio de transporte coletivo. Primeiramente, as pessoas que eram entrevistadas sempre estavam com pressa para irem aos seus destinos; algumas estavam esperando pelos ônibus por muito tempo e quando estavam sendo entrevistados tinham que sair correndo para não perder a sua condução.

Nessa pesquisa foram entrevistados 40 passageiros em apenas 4 dos 7 terminais de ônibus de Aracaju, entre eles 17 homens e 23 mulheres, dando um percentual de 57,5% de mulheres e 42,5% de homens. Iniciando a entrevista. Foi perguntado aos passageiros qual a opinião deles com relação às condições do ônibus, cerca de 60% dos passageiros entrevistados durante essa pesquisa responderam que as condições dos ônibus encontram-se de forma regular, 30% disseram que as condições dos ônibus encontram-se ruins, 2,5% da população entrevistada relataram que as condições dos ônibus encontram-se boas e 7,5% disseram que as condições encontram-se muito boa. (Tabela 1). Muitos descreveram os ônibus como “latas velhas” e relataram ainda que as áreas periféricas são as que recebem os piores ônibus:

Há discriminação sócioespacial das linhas, que se declara com o tipo de veículo utilizado. Nas linhas que cortam bairros ou zonas empobrecidas, os veículos mais velhos. Os veículos mais novos operam em zonas economicamente melhoradas ou naquelas linhas mais lucrativas. (ARAÚJO et al., 2006, p. 175)

Através dos dados coletados alguns motoristas e cobradores não possuem bons relacionamentos com os passageiros, pois em algumas das entrevistas foram relatadas histórias de zombaria com os passageiros, principalmente com as pessoas idosas. Segundo outros passageiros, alguns cobradores e motoristas possuem um bom relacionamento com os usuários. Fazendo o levantamento desses dados cerca de 67,5% dos passageiros entrevistados disseram que os cobradores e motoristas não possuem um bom relacionamento com os usuários do transporte coletivo, relatando ainda histórias maldosas com os usuários, chegando também a dizer que alguns cobradores precisam fazer cursos que ensinem a lidar e tratar bem os passageiros, 22,5% disseram que os cobradores e motoristas possuem sim um bom relacionamento, não deixando de transparecer uma indiferença a essa afirmação e cerca de 10% disseram que às vezes os

cobradores e motoristas possuem um bom relacionamento com os passageiros. (Tabela 2).

Portanto,

A arrogância, a estupidez, a deseducação e o desrespeito com o usuário do transporte coletivo, representado pelos protagonistas que operam o serviço, é prática comum, passando a idéia de que o usuário não tem garantias e direitos em relação ao serviço de transporte. (ARAÚJO et al., 2006, p.175).

É possível perceber alguns motoristas e cobradores trabalhando de mau humor, fazendo o seu trabalho de “má vontade”, como relata uma entrevistada, que este tipo atitude está relacionado à dura jornada de trabalho que eles enfrentam, dobrando sua carga horária, por culpa da empresa. Muitos desses trabalhadores esquecem que estão ali para servir a população, necessitando fazer uma reciclagem e cursos para melhorar esse atendimento.

Quanto ao cumprimento dos horários há várias queixas dos passageiros, pois os mesmos chegam a passar horas esperando os ônibus. Cerca de 45% das pessoas entrevistadas disseram que os ônibus não cumprem com seus horários, em algumas das entrevistas foi relatado que às vezes passam horas nos pontos esperando um ônibus e quando o mesmo chega, vem um atrás do outro, até mesmo de empresas diferentes, que disputam por passageiros. A mesma quantidade de passageiros disseram que às vezes os motoristas cumprem os seus horários e apenas 10% dos entrevistados disseram que os ônibus cumprem sempre seus horários.

Fazendo uma análise crítica com relação à questão citada acima, é possível notar, até mesmo andando pela cidade, a briga entre empresas por passageiros, acredita-se que por ordem das empresas, muitos motoristas vêm disputando com outros motoristas de empresas concorrentes, por passageiros, acarretando com isso uma desordem dentro do ônibus, pessoas tendo que se segurar bruscamente para não cair, devido a alta velocidade que encontram-se os

ônibus. Segundo (ARAÚJO et al., 2006, p. 177) “A concorrência não é para melhor oferecer qualidade do serviço, mas simplesmente uma disputa por passageiros”.

A forma de conduzir o ônibus também é um dos fatores importantes citados pelos passageiros, de modo que 72,5% dos passageiros entrevistados disseram que às vezes os motoristas dos ônibus são os culpados pelos acidentes e batidas no trânsito e 50% disseram que os motoristas não conduzem os ônibus de forma correta, fazendo ultrapassagens indevidas e não respeitando os limites de velocidade. (Tabela 3). “As empresas têm ônibus de laboratórios, ônibus preparados com a bomba aberta, para que o carro possa render mais, ou seja, aumentar a velocidade”. (ARAÚJO et al., 2006, p. 177).

A condução dos ônibus é um ponto muito importante a ser focado, pois é de suma importância entender alguns acidentes que são causados pelos mesmos. Essa condução vem deixando a desejar, de modo que, alguns motoristas não respeitam os limites de velocidade permitida pela lei, fazendo ultrapassagens indevidas e alguns ocasionando acidentes graves e batidas.

Um outro fator importante ressaltado nas entrevistas foi o valor da tarifa que para alguns é considerada abusiva e é uma das mais caras do nordeste. Cerca de 70% dos passageiros entrevistados nos Terminais de Integração de Aracaju disseram que a tarifa não está sendo cobrada de forma correta e 30% dos passageiros concordam com essa cobrança. (Tabela 4). Alguns relataram os seguintes casos para o exagero no valor da tarifa: o valor da tarifa não é compatível com a estrutura dos ônibus; o valor é exagerado por não oferecer um transporte de qualidade e quantidade; o percurso de Aracaju é pequeno; de acordo com os salários dos cidadãos está muito cara; pagamento caro por uma frota sucateada; proximidade entre bairros; salário mínimo e tarifas de transportes não estão de acordo. Assim,

É a tarifa única que permite o direito de uso de praticamente todas as linhas da cidade, tendo como base o sistema de integração. Tradicionalmente sempre houve queixas em relação ao preço, na medida em que a cidade está assentada sob uma planície e as vias são relativamente conservadas, o que diminui o atrito do espaço urbano e contribui significativamente na diminuição dos custos operacionais. (ARAÚJO, 2006, p. 167).

É importante descrever sobre esse problema de tarifa alta, cobrada segundo alguns passageiros de forma abusiva. O preço tradicional da tarifa do transporte coletivo aracajuano é um dos pontos de contradições no município.

Um outro problema enfrentado pela população mais pobre é a utilização dos ônibus velhos nos bairros de baixa renda e os ônibus novos sendo utilizados em bairros considerados de classe média. Segundo (Araújo, 2006, p. 168) “Geralmente as linhas mais rentáveis ou que operem em áreas mais valorizadas são as que apresentam veículos mais novos. O contrário ocorre para as linhas menos rentáveis”.

Nesse contexto, a questão da tarifa é um dos elementos que integram as contradições estruturais do sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju.

Outro ponto importante com relação ao transporte urbano aracajuano está ligado ao Sistema Integrado de Transporte Urbano:

Com a criação dos Terminais de Integração, haveria uma articulação dos espaços fragmentados da cidade, ampliando formalmente os custos de transporte ao trabalhador-usuário. A integração dar-se-ia entre Norte e Sul através da implantação dos terminais Maracaju, localizado no bairro Santos Dumont e o DIA, localizado no Distrito Industrial. Ambos passando a operar em 1987. (ARAÚJO, 2006, p. 169).

Com relação à utilização do Sistema Integrado de Transporte, foi perguntado aos passageiros se eles estavam de acordo com a utilização desse sistema e 77,5% disseram estar de acordo com esse sistema e 22,5% não estão de acordo.

Em relação à situação da estrutura física dos terminais foi perguntado aos passageiros qual a opinião deles com relação a essa estrutura. Cerca de 55% dos entrevistados disseram que a situação dos terminais encontram-se regular. Cerca de 35% da população responderam que a situação dos terminais se apresentam-se ruins, alguns precisando de urgentes reformas, apenas 10% dos entrevistados disseram que os terminais encontram-se bons em sua estrutura e nenhum dos entrevistados respondeu que os terminais de integração estivessem em muito boas condições (Tabela 5).

Em horários de maiores movimentos, esses terminais não oferecem qualquer segurança aos usuários, inexistindo procedimento disciplinar que vise dar maior eficiência aos que desembarcam e embarcam nos veículos (ARAÚJO, 2006, p. 171). Com relação à segurança foi perguntado aos passageiros se os ônibus ofereciam segurança com relação à criminalidade e cerca de 85% dos entrevistados responderam que os mesmos não apresentam segurança, apesar de terem sido instaladas recentemente câmeras de segurança no ônibus, e 15% dizem que os ônibus apresentam segurança com relação a esta criminalidade urbana.

Uma das questões também ligada ao transporte aracajuano é a questão da gratuidade de idosos e portadores de deficiência, conforme lei municipal (art. 239). Uma das perguntas feita aos entrevistados está relacionada à questão da compreensão da população com relação aos idosos, se eles dão preferências aos idosos e gestantes, cerca de 82,5% afirmaram que dão a preferência aos idosos e às mulheres gestantes, 17,5% disseram que as vezes cedem seus lugares aos mesmos e nenhum dos entrevistados disseram que não dão seus lugares aos idosos e gestantes.

Em relação à frota de ônibus de todas as empresas de ônibus, quase todos os passageiros entrevistados opinaram para o aumento dela, cerca de 97,5%. Só uma pessoa disse que não era necessário o aumento da frota, ou seja, 2,5% dos passageiros. Fazendo uma análise

do quantitativo dos ônibus que rodam na cidade de Aracaju é possível destacar: durante os dias úteis transitam na cidade cerca de 482 ônibus, no sábado rodam apenas 341, havendo uma queda no percentual para 70,74% e no domingo rodam apenas 50,21% da frota da cidade. É possível perceber pessoas esperando por muito tempo para pegar um coletivo que irá deixá-lo no ponto ou terminal mais próximo do seu destino, muitos até reclamaram com o descumprimento dos determinados horários de chegada e partida no terminal para cada linha e ônibus. Além disso, os ônibus de muitas linhas estão sucateados, isso promove mais revolta aos passageiros, e é mais um motivo para um aumento da frota. (Tabela 6).

Com relação à nota que os passageiros dariam ao transporte urbano coletivo aracajuano em geral, cerca de 27,5% ou 11 dos entrevistados deram nota 5, uma pessoa deu nota 0 e nenhuma deu nota 10 (Tabela 7). Os passageiros opinaram com relação às condições do transporte coletivo de Aracaju e cerca de 42% dos entrevistados disseram que o sistema de transporte coletivo de Aracaju encontra-se de forma regular, 37,5% disseram que as condições encontram-se ruins, 12,5% dos passageiros opinaram que esse sistema encontra-se em bom estado e apenas 7,5% encontra-se muito bom (Tabela 8).

Muitas pessoas que fizeram reclamações de vários assuntos, costumaram relatar que apesar de todos os defeitos, os sistemas de transporte coletivo de Aracaju nos últimos anos vêm melhorando, há certo tipo de otimismo para as condições deste sistema, e um exemplo foi à implantação de câmeras em alguns ônibus, para melhor segurança tanto do ônibus quanto dos passageiros que tanto precisam dele. Um exemplo da melhoria desse sistema foi à introdução das catracas eletrônicas, mas não há dados na SMTT sobre esse novo sistema.

4 CONSIDERAÇÕES

Os meios de transportes são de grande importância para circulação de pessoas e mercadorias de uma cidade. As cidades brasileiras utilizam-se de um sistema de transporte em seus espaços geográficos, cuja função é conduzir uma grande quantidade de pessoas de um lugar para outro, chamado de sistema de transporte coletivo. Ele surgiu para suprir a necessidade das cidades em crescente urbanização, um exemplo foi à cidade de Aracaju, primeiramente com os bondes e na segunda metade do século XX com os chamados ônibus coletivos.

Partindo dos pressupostos históricos e atuais da cidade de Aracaju, foi necessária uma pesquisa prática sobre a atuação do sistema de transporte coletivo aracajuano, que encontra-se em verdadeira transformação. Os fluxos de pessoas ou passageiros nos ônibus, cada vez mais têm aumentado, pois a cidade cresce se estendendo para áreas onde não havia urbanização, com isso o sistema de transporte coletivo deve se adaptar e proporcionar maiores condições de locomoção à população.

Percebe-se que foi de grande importância a presente pesquisa, pois ela revela, não a satisfação, mas a insatisfação da maioria dos aracajuanos em relação ao sistema de transporte que utilizam. Pontuando ainda que, este trabalho mostra a inquietação da população para as possíveis melhorias dos ônibus coletivos da cidade de Aracaju. Observou-se desde as referências bibliográficas até as entrevistas, que este sistema está passando por uma reestruturação, seja em relação à infra-estrutura dos ônibus e dos terminais, ou até mesmo das empresas de ônibus. A sociedade que a utilizam para fins distintos, mostra-se preocupada, pois estas mudanças terão pouco efeito positivo em várias linhas de ônibus, principalmente nas linhas periféricas, de onde

saem as mais constantes reclamações, seja em relação à segurança, ou até mesmo à tarifa cobrada.

Apesar de a maioria caracterizar, de forma geral, este sistema de transporte como regular, muitos criticam a forma de gestão aplicada, pois as empresas visando o lucro, muitas vezes não cumprem o seu papel, principalmente no que diz respeito à quantidade de ônibus, na segurança, na superlotação e ao cumprimento de horários. Mas percebe-se também, que há uma falta de compromisso da gestão pública, caracterizada pela falta de recursos para fiscalização de forma correta para todo o sistema, seja do início do processo, por vias burocráticas, até ao não regimento da legislação, por exemplo, com não aplicação de multas.

Ficou evidente, que uma melhor estrutura e um maior compromisso, possibilitando uma ampliação e reordenação dos serviços, até mesmo uma reavaliação destes, iniciada pelas empresas de ônibus coletivo junto às autoridades gestoras municipais, irá proporcionar um verdadeiro transporte coletivo para a população aracajuana, onde ela possa se locomover com segurança e tranquilidade, e que fique satisfeita para desfrutar deste serviço, ou seja, do sistema de transporte coletivo urbano aracajuano.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Alciene Resende; CONCEIÇÃO, Carolin Filena Silva da; JESUS, Nilton Pereira. **A evolução do transporte coletivo em Aracaju, no período de 1985 a 2006**. Aracaju, Associação de Ensino e Cultura Pio Décimo, Faculdade Pio Décimo, 2006.

ARAÚJO, Hélio Mário de; VILAR, José Wellington Carvalho; WANDERLEY, Lílian de Lins; SOUZA, Rosemeri Melo. **O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju**. São Cristóvão: Departamento da Universidade Federal de Sergipe, 2006.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (RE)produção do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

MELLINS, Murillo. **Aracaju Romântica que vi e vivi: anos 40 e 50**. 3. ed. Aracaju: Universidade Tiradentes-UNIT, 2007.

MINAS, Anderson Amorin. **Exploração do Serviço público de transporte coletivo por meio de ônibus: teoria e prática atual**. Aracaju: Universidade Tiradentes-UNIT, 2007 .

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. Petrópolis,RJ: Vozes, 1980.

SANTOS, Aldeci Figueredo; ANDRADE, José Augusto. **Geografia de Sergipe**. Aracaju: Secretaria de Educação e Cultura, Universidade Federal de Sergipe, 1986.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

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

TRANSPORTE Urbano, Disponível em:

<http://www.milbus.com.br/portal/dicas_cont.asp?tipo=cronica&id=13> Acesso em: 06 out 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transportes urbanos nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3.ed. São Paulo: Annablume, 2000.

APÊNDICE

Tabela 1 – Em relação às condições dos ônibus

	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
Ruim	12	30
Regular	24	60
Bom	1	2,5
Muito bom	3	7,5
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo.

Tabela 2 – Os cobradores e motoristas têm um bom relacionamento com os passageiros

	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
Sim	9	22,5
Não	27	67,5
Às vezes	4	10
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo.

Tabela 3 – Os motoristas conduzem os ônibus de forma correta

	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
Sim	3	7,5
Não	20	50
Às vezes	17	42,5
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo.

Tabela 4 – As tarifas são cobradas de forma justa e correta

	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
Sim	12	30

Não	28	70
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo

Tabela 5 – Opinião dos passageiros em relação às condições dos terminais de integração

	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
Ruim	14	35
Regular	22	55
Bom	4	10
Muito bom	0	0
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo.

Tabela 6 – Em relação à frota de ônibus, as empresas deveriam aumentar o número.

	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
Sim	39	97,5
Não	1	2,5
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo.

Tabela 7 – Nota para o transporte coletivo de Aracaju

Nota	Opinião dos passageiros (nº)	Opinião dos passageiros (%)
0	1	2,5
1	2	5
2	3	7,5
3	1	2,5
4	5	12,5
5	11	27,5
6	6	15
7	8	20
8	2	5
9	1	2,5
10	0	0
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo

Tabela 8 – Opinião dos entrevistados sobre o transporte coletivo de Aracaju

	Opinião dos passageiros (n ^o)	Opinião dos passageiros (%)
Ruim	15	37,5
Regular	17	42,5
Bom	5	12,5
Muito bom	3	7,5
Total	40	100

Fonte: Pesquisa de Campo.

Foto 1 – Pesquisa de Campo, Terminal DIA



Fonte: Pesquisa de Campo 2007.

Foto 2 – ônibus velhos



Fonte: Pesquisa de Campo 2007

Foto 3 – ônibus parando no meio da rua.



Fonte: Pesquisa de Campo 2007.

Foto 4 – Paradas no meio da rua, colocando em risco a vida dos usuários.



Fonte: Pesquisa de campo.

Foto 5 – Condições do Terminal de Integração DIA



Fonte: Pesquisa de campo 2007.

Foto 6 – Condições do Terminal de Integração DIA



Fonte: Pesquisa de campo 2007.

Foto 7 – Terminal do Centro da Cidade.



Fonte: Pesquisa de campo 2007.

Foto 8 – Condições do Terminal Fernando Sávio



Fonte: Pesquisa de campo 2007.

Foto 9 – Terminal do Maracaju recém reformado



Fonte: Pesquisa de campo 2007

Foto 10 – Terminal Leonel Brizola recém reformado



Fonte: Pesquisa de Campo 2007.