

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: DISCUTINDO ACESSIBILIDADE, MOBILIDADE E QUALIDADE DE VIDA

Marley Melo de Araújo (Universidade Federal de Sergipe); Fanny Silveira e Silva (Universidade Federal de Sergipe); Jonathan Melo de Oliveira (Universidade Federal de Sergipe); Kátia Meuka da Cruz Lima (Universidade Federal de Sergipe); Párbata Araújo Côrtes dos Santos (Universidade Federal de Sergipe); Roberta Menezes (Universidade Federal de Sergipe); Thiago Cavalcante Lima (Universidade Federal de Sergipe).

E-mail: marleymeloaraujo@gmail.com

Não é possível pensar no meio urbano sem pensar em trânsito. Em muitos países, os problemas causados pelo trânsito são enquadrados tanto na perspectiva do meio ambiente quanto na da saúde pública, tamanho é o seu impacto na qualidade de vida das pessoas. Tal complexidade implica para o psicólogo do trânsito uma formação comprometida com o estudo das cidades e seu planejamento urbano, com a saúde pública, o convívio humano e a diversidade (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000).

Trânsito é um conceito que permite definições consensuais. O conceito elaborado por Meirelles e Arrudão (1966, *apud* ROZESTRATEN, 1988, p.3) propõe por trânsito “o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, distinto de tráfego, que seria o mesmo trânsito, mas em missão de transporte”. O próprio Rozestraten (1988, p.4) também elabora uma definição considerando-o um “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”. Sua definição formal, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, Artigo 1º, § 2º, é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de carga ou descarga. Outra definição considera o trânsito como um “conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos” (VASCONCELOS, 1985, p.11). Há que atentar para o fato de que os deslocamentos no trânsito (viagens) estão diretamente ligados às características sócio-econômicas da população (idade, trabalho, renda e local de moradia), assim sendo, não podemos considerá-lo de forma descontextualizada.

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos. É uma negociação permanente, coletiva e conflituosa do espaço, pois no trânsito, surgem conflitos de interesse de um grupo social contra outro. Sob o ponto de vista ideológico, a posição que as pessoas se atribuem e ocupam na sociedade vai condicionar sua disputa pelo espaço através da eleição e uso de determinados meios de transporte. Essa disputa pelo espaço gera o conflito físico, acarretando a negociação deste espaço pautada pelo poder real ou imaginário de cada ator social envolvido (VASCONCELOS, 1985). Este poder imaginário estaria relacionado ao valor simbólico de potência atribuído aos veículos, segundo o qual quanto maior e mais rápido o veículo, maior sua supremacia numa disputa e maior o *status* simbólico inerente.

Leis, normas e regras são forçosamente criadas para garantir o respeito e a convivência e para atenuar os conflitos. Não há sociedade humana que não possua formas de controle para o comportamento social, da mesma forma que não há nenhuma atividade humana importante destituída de regras para exercê-la. É pelo ambiente

normativo, que às vezes nos sufoca, que procuramos segurança e bem-estar (ROZESTRATEN, 2003).

Este cenário de conflitos que invariavelmente constitui o trânsito faz com que percebamos que sua complexidade precisa ser entendida enquanto um sistema, ou seja, um conjunto de elementos que cooperam na realização de uma função comum. No trânsito, a função comum é o deslocamento: chegar ao destino são e salvo (ROZESTRATEN, 1988). Este sistema em específico é composto pelos subsistemas via, veículo, pessoa e contexto social (incluindo regras e normas sociais) (GÜNTHER, 2003 e 2004). O homem é o subsistema mais complexo e o que tem maior probabilidade de desorganizar o sistema (ROZESTRATEN, 1988). A via ou ambiente de circulação é a combinação entre estrutura, meios de circulação e ambiente construído. O tipo específico de ambiente de circulação influencia diretamente a qualidade e a eficiência dos movimentos de pessoas e mercadorias. A organização de tal ambiente tem relação direta com o desempenho dos papéis no trânsito que, por sua vez, tem relação direta com as características sociais, políticas e econômicas de grupos e classes sociais (VASCONCELOS, 2001).

Para que o trânsito possa realizar sua função eminentemente social, faz-se necessário o atendimento às demandas dos seus participantes. Dentre essas demandas, está a garantia à mobilidade. Este conceito pode ser interpretado como “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro” (TAGORE & SKIDAR, 1995, *apud* CARDOSO, 2008, p.42). A mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano – ainda que não apenas sua efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade de ocorrência destas viagens (CARDOSO, 2008). Compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela envolvidas (GOMIDE, 2006). Na visão tradicional, ela é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas. Neste sentido, as pessoas pobres, idosas ou com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas de renda mais alta ou sem problemas físicos de deslocamento (VASCONCELOS, 2001). A mobilidade é um componente da qualidade de vida aspirada pelos habitantes de uma cidade. Não há como considerar determinada região habitacional como de alto nível se a mobilidade não estiver presente (CARDOSO, 2008).

Há ainda uma definição mais aprofundada, segundo a qual esse conceito consiste na capacidade de um indivíduo se deslocar, envolvendo dois componentes: (1) a *performance* do sistema de transporte (infra-estrutura de transporte, horários e rotas) e; (2) as características do indivíduo e das suas necessidades (se possui carro próprio ou renda para utilizar o transporte desejado) (RAIA JUNIOR, 2000, *apud* CARDOSO, 2008). Desse modo, o trânsito pode tornar-se inviável a partir do momento que acontece uma “falha” ou limitação em algum desses dois componentes. Problemas na infra-estrutura de transporte e a qualidade do próprio transporte utilizado comprometem a mobilidade das pessoas e, conseqüentemente, a capacidade de transitar delas.

Existe uma relação positiva clara entre renda e diversidade/quantidade de viagens, assim como entre renda e uso de transporte individual. Adicionalmente, as decisões individuais sobre a forma como a sua necessidade de mobilidade será atendida são influenciadas por fatores externos: a estrutura física da cidade, a disposição física das construções e áreas de uso público, as horas de operação das atividades e a oferta de meios de transporte.

A mobilidade cresce acentuadamente com a renda, repercutindo numa maior diversidade de atividades feitas pelas pessoas. Quando se consideram apenas as viagens

motorizadas, a variação da mobilidade é bem maior, o que reflete o grande impacto da posse do automóvel pelos segmentos de renda mais alta. As distâncias percorridas aumentam uma vez que as pessoas de renda mais alta dispõem de modos de transporte mais rápidos e percorrem mais espaço no mesmo tempo disponível (VASCONCELOS, 2001).

Em pesquisa realizada em São Paulo com o objetivo de comparar a espacialidade da desigualdade social à espacialidade do atendimento do transporte coletivo urbano, de modo a identificar para as regiões de maiores carências sociais da cidade, o grau de atendimento do transporte coletivo, e aferir até que ponto o sistema de transporte urbano existente é um mitigador ou não das desigualdades sociais, Cardoso (2008) encontrou que a mobilidade varia proporcionalmente à renda (a mobilidade da classe A e B é cerca do dobro da classe D e E, ou seja, quanto maior a renda, maior a mobilidade individual) e entre os sexos (a mobilidade masculina é entre 15% e 25% maior que a feminina para todas as classes de renda). Ainda encontrou que quanto maior o grau de instrução, maior a mobilidade, de maneira que a diferença de mobilidade entre homens e mulheres diminui em função do aumento do grau de instrução.

O espaço de circulação seria “consumido” (acessado), então, de forma diferenciada, refletindo diferentes condições sociais e econômicas entre as famílias e as pessoas. Enquanto as famílias de renda mais baixa têm uma mobilidade limitada e consomem menos espaço (menor acessibilidade), as famílias de renda mais alta usam transporte mais rápido (o automóvel) para realizar mais viagens e consumir mais espaço (VASCONCELOS, 2001). Não podemos ignorar, contudo, que a existência de um grande número de deslocamentos por si só não representa inegavelmente boas condições de vida, pois pode refletir a necessidade de deslocamentos excessivos frente à precariedade do sistema de transportes eleito e/ou disponível para uso (GOODWIN, 1981, *apud* VASCONCELOS, 2001). Para sobreviver na cidade, principalmente nas do 3º mundo, a população urbana, especialmente a de baixa renda, é obrigada a fazer uma infinidade de deslocamentos (penosos) para atingir os destinos desejados (CARDOSO, 2008).

No entanto, para garantir que o trânsito aconteça satisfatoriamente, não basta apenas atender às demandas por mobilidade dos transeuntes; sua acessibilidade também é de vital importância. Vasconcelos (1985, p.26) considera a acessibilidade “a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido”. Seria a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico na cidade, os destinos desejados (GOMIDE, 2006). Contudo, a acessibilidade não deve se restringir apenas à “facilidade de cruzar o espaço”, abrangendo também a facilidade de chegar aos destinos (PORTUGALLI, 1980, *apud* VASCONCELOS, 2001). Para Cardoso (2008, p.42), acessibilidade trata da “efetividade do sistema de transporte em conectar localidades separadas”.

Segundo Cardoso (2008), existiriam duas categorias de acessibilidade: a acessibilidade ao sistema de transporte (mede a facilidade do usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho, etc.) e a acessibilidade a destinos (mede, após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao destino desejado). Sendo assim não é suficiente ter condições de fazer uso do sistema (que garante a mobilidade), se não há a possibilidade de acesso ao local de chegada (acessibilidade a destinos) e vice-versa.

A acessibilidade ao sistema de transporte público está relacionada com as distâncias que os usuários caminham quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino

final. Quanto menos o passageiro caminha, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público. Mas não somente considerando as distâncias percorridas, a acessibilidade de um sistema de transporte público de passageiros pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema, sendo proporcional ao tempo decorrido até o ponto de parada e o tempo de espera pelo veículo. Assim, para o passageiro, a melhor condição ocorreria quando ele dispusesse de pontos de parada próximos aos locais de origem e destino de seus deslocamentos e também contasse com frequência adequada de serviço (CARDOSO, 2008).

A acessibilidade a destinos é uma forma de superar um obstáculo espacial (que pode ser medido pelo tempo e/ou distância) e que é uma característica inerente a um determinado local. A facilidade dos usuários alcançarem os destinos pretendidos, traduzida pela coincidência dos itinerários dos meios de transporte público coletivo com os desejos dos usuários, pode ser expressa através de redução do tempo necessário para se efetuarem os deslocamentos através da rede de linhas (CARDOSO, 2008).

A acessibilidade pode ser interpretada, portanto, como uma relação entre pessoas e espaço, e que, independentemente da realização de viagens, mede o potencial ou oportunidade para deslocamentos a atividades selecionadas. Sendo assim, a acessibilidade estaria diretamente relacionada à qualidade de vida dos cidadãos e traduziria a possibilidade de as pessoas participarem de atividades do seu interesse.

Contudo, “nas cidades brasileiras, o direito de circular e a forma com que se dá a circulação são altamente condicionados pelas condições sociais, políticas de seus habitantes” (VASCONCELOS, 1993, *apud* CARDOSO, 2008, p.58). A acessibilidade em grandes centros urbanos, em geral segregacionistas, torna-se a acessibilidade ao trabalho e não aos diferentes serviços públicos, principalmente de saúde e lazer (CARDOSO, 2008).

Finalmente, o terceiro conceito que gostaríamos de aliar a esta discussão é o de qualidade de vida dentro do sistema de trânsito. Vasconcelos (1985, p.27) considera-a como resultado do “respeito às funções de cada via, principalmente às vias de zonas residenciais, e à defesa do meio ambiente. Envolve também a compatibilização entre o uso do solo de uma via e o volume e o tipo de tráfego que por ela passa”. Seguindo esse raciocínio, para que haja qualidade de vida é necessária a manutenção do sistema e o cuidado do próprio usuário, para que as condições de tráfego sejam melhores.

É nesse contexto que a escolhas modais em transporte devem ser vistas, como no caso mais conhecido da opção entre automóvel e ônibus. A escolha pelo automóvel, por parte de quem tem possibilidades de escolher, decorre de uma avaliação racional das suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e frente ao desempenho relativo das tecnologias de transporte disponíveis (VASCONCELOS, 2001). Contudo, o uso indiscriminado do automóvel traz externalidades negativas tanto ao meio ambiente quanto à fluidez do tráfego.

Pensar qualidade de vida sem pensar em mobilidade e acessibilidade é impossível, pois são elas que garantem à autonomia ao cidadão, são também elas que se tornam presentes no movimento de ir e vir, seja ao deslocar-se para o emprego, seja na busca de uma forma alternativa de entretenimento fora de seu bairro. É indispensável promovê-las com autonomia e segurança, melhorando, conseqüentemente, a qualidade de vida de todos os usuários do espaço urbano e garantindo o exercício de uma real cidadania (MINISTÉRIOS DAS CIDADES, 2004).

Referências:

BRASÍLIA. Ministério das Cidades/Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Brasília: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, 2004.

CARDOSO, C.E.P. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. 123f. Tese (Doutorado em Serviço Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). *Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social*. Brasília: CFP, 2000. 32p.

GOMIDE, A.A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *Políticas Sociais: acompanhamento e análise*, n.12, p.242-250. Fev.2006.

GÜNTHER, H. Psicologia ambiental e psicologia do trânsito: uma agenda de trabalho. *Textos de Psicologia Ambiental*, Brasília, n.8, p.1-9. 2004.

GÜNTHER, H. Ambiente, psicologia e trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. In: HOFFMANN, M.H., CRUZ, R.M, ALCHIERI, J.C. (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 49-57). São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ROZESTRATEN, R.J.A. Ambiente, trânsito e psicologia. In: HOFFMANN, M.H., CRUZ, R.M, ALCHIERI, J.C. (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 31-46). São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ROZESTRATEN, R.J.A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 1988. 154p.

VASCONCELOS, E.A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001. 218p.

VASCONCELOS, E.A. *O que é o trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985. 92p. (Primeiros Passos).