



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA
ESCOLA POLITÉCNICA
MESTRADO EM ENGENHARIA AMBIENTAL URBANA

DEBORA ALVES CELES

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM PEQUENAS CIDADES: o
caso de Boa Nova/BA

Salvador
2009

DEBORA ALVES CELES

**MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM PEQUENAS CIDADES: o
caso de Boa Nova/BA**

Dissertação apresentada ao Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana (MEAU), Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia (UFBA), como requisito para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia Ambiental Urbana.

Orientador: Prof. Wellington Correia Figueiredo, PhD.

Co-Orientador: Juan Pedro Moreno Delgado.

Salvador

2009

DÉBORA ALVES CELES

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM PEQUENAS CIDADES: O CASO
DE BOA NOVA-BA

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Ambiental Urbana.

Salvador, 04 de dezembro de 2009

Banca Examinadora:

Prof. PhD. Wellington Correia de Figueiredo
Universidade Federal da Bahia –UFBA



Profa. Dra. Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas
Universidade Federal da Bahia –UFBA



Prof. Dr. Juan Pedro Moreno Delgado
Universidade do Estado da Bahia –UNEB



Prof. Dr. Antonio Nelson Rodrigues da Silva
Universidade de São Paulo – USP São Carlos



“Renda-se, como eu me rendi. Mergulhe no que você não
conhece como eu mergulhei. Não se preocupe em entender,
viver ultrapassa qualquer entendimento...”

(Clarisse Lispector)

AGRADECIMENTOS

Obrigada Deus!

Obrigada Deus!

Ao meu querido orientador, o Professor Dr. Wellington Correia de Figueiredo, pela atenção e confiança depositada nesta dissertação.

Aos professores Juan Pedro e Ilce Marília por serem sempre tão coerentes na qualificação deste trabalho, permitindo espaços para discussão de algumas questões importantes aqui desenvolvidas.

Aos meus amigos, sempre tão presentes: Laura (*você não apareceu por acaso*), Marcia (*não existe alguém como você*), Cinha (*obrigada “miga”*), Lucas (*quanta paciência*), Paulinho (*um condutor de vidas*), Carine (*minha chefe amiga*), Aline, Conça e Marlene (*vocês são pura alegria*), Jeza (*carinho e atenção*) Camila (*você é uma irmã*), Michela (*presente nas horas difíceis*), Sandrinha (*uma mulher iluminada*), Zé (*um grande amigo*), a equipe da Secretaria Municipal de Assistência Social, CRAS, e Programa Bolsa Família. Obrigada queridos! De alguma forma, direta ou indiretamente, vocês contribuíram para a realização deste trabalho, dando-me força e incentivo.

E... a todos os familiares... especialmente a minha querida mãe, pela vida, pelos grandes ensinamentos e por ter me conduzido até aqui; ao meu primo Gustavo, uma fonte de inspiração; aos meus irmãos Lorena (*minha querida ir!*), Celso e Oscarzinho que sempre me incentivaram nessa caminhada; ao meu noivo Silvio, por tudo que ele é pra mim: um grande companheiro, um apoio fundamental.

Obrigada por acreditarem na conclusão deste trabalho.

RESUMO

Considerando o desafio de se promover o desenvolvimento de uma política sustentável de mobilidade para as cidades, com vistas à acessibilidade, à promoção e preservação do bem-estar social, este trabalho visa sugerir formas de atuação sobre a mobilidade, objetivando a sua sustentabilidade. A integração dos conceitos é aplicada ao município de Boa Nova/BA, que, apesar de ser de pequeno porte, sofre com as conseqüências de uma mobilidade ineficaz. As sugestões aqui colocadas buscam a reestruturação do sistema de trânsito e de transporte, promovendo a inclusão social, priorizando para curtas e médias distâncias os modos a pé e bicicleta e para as distâncias maiores o transporte coletivo. Com base no relato dos participantes dos Grupos Focais e das observações da pesquisadora surge um conjunto de proposições com o intuito de alterar os padrões de mobilidade existentes, transformando-o dentro de uma lógica de sustentabilidade. Contudo, a principal contribuição deste estudo encontra-se no emprego de estratégias de mobilidade para pequenas cidades, valorizando prioritariamente pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo.

Palavras-Chave: Mobilidade. Trânsito. Transporte. Sustentabilidade.

ABSTRACT

Considering the challenge of promoting the development of a sustainable mobility policy for cities, with a view to accessibility, the promotion and preservation of social welfare, this paper aims to suggest ways of acting on mobility, aiming to be sustainable. The integration of concepts is applied to the Boa Nova, Bahia, which although though postage small, suffer the consequences of an inefficient mobility. The suggestions mentioned here are seeking to restructure the system of transit and transport, promoting social inclusion, giving priority to short and medium distances modes walking and cycling and for longer distances public transport. Based on the reports of participants in focus groups and observations of the researcher there is a set of propositions with the aim to change the existing patterns of mobility, transforming it into a logic of sustainability. However, the main contribution of this study lies in the use of mobility strategies for small towns, emphasizing primarily pedestrians, cyclists and users of public transport.

Keywords: Mobility. Transit. Transportation. Sustainability.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Pedestres “circulam pelas ruas”.....	39
Figura 2	Calçadas ocupadas.....	40
Figura 3	Localização do município de Boa Nova.....	61
Figura 4	Mapa de Inserção Regional.....	61
Figura 5	Biomass (<i>recorte</i>).....	62
Figura 6	Caatinga.....	62
Figura 7	Mata Atlântica.....	63
Figura 8	Mapa do Município de Boa Nova/ BA – LOCALIDADES.....	66
Figura 9	Cartograma de Localização por área.....	70
Figura 10	Condomínio N. Sr ^a da Boa Nova.....	71
Figura 11	Povoado do Valentim (<i>Serra do Timorante</i>).....	72
Figura 12	Mapa de Atratores.....	111
Figura 13	Atrator 1 – Região Central.....	112
Figura 14	Atrator 2 – Séc. Municipal de Assistência Social / Bolsa Família.....	116
Figura 15	Atrator 3 – Centro de Saúde / UFS	116

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Categorização.....	81
Quadro 2	Proposições – Atrator 1	113
Quadro 3	Proposições – Atrator 2 / Atrator 3.....	117
Quadro 4	Gráficos – Variação na Tarifa por modo (<i>percentual</i>) – Valentim.....	119
Quadro 5	Gráficos – Variação na Tarifa por modo (<i>percentual</i>) – Entroncamento.....	120
Quadro 6	Gráficos – Variação na Tarifa por modo (<i>percentual</i>) – Penachinho.....	121
Quadro 7	Proposições informativas.....	123

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico1	Custo total de um deslocamento urbano de 7 km, abril de 2009	26
Gráfico 2	Usuários por modo (<i>percentual</i>) – Valentim.....	118
Gráfico 3	Usuários por modo (<i>percentual</i>) – Entroncamento.....	120
Gráfico 4	Usuários por modo (<i>percentual</i>) – Penachinho.....	121

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANTP	- Associação Nacional de Transporte
ATA	- Associação de Transportes Alternativos
CAS	- Comissão de Assuntos Sociais
CETESB	- Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental de São Paulo
CO ₂	- Dióxido de carbono
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CNT	- Código Nacional de Trânsito
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
FNP	- Frente Nacional dos Prefeitos
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada
NTU	- Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OECD	- <i>Organization For Economic Co-Operation And Development</i>
ONGs	- Organizações não governamentais
ONU	- Organização das Nações Unidas
PLS	- Projeto de Lei do Senado
PMDB-GO	- Partido do Movimento Democrático Brasileiro – Goiás
PNMUS	- Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável
SEMOB	- Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SEST	- Serviço Social do Transporte
SENAT	- Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
STPP's	- Sistema de Transporte Público de Passageiro

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
1.1	OBJETIVOS.....	15
	1.1.1 Objetivo Geral.....	15
	1.1.2 Objetivo Específico.....	15
1.2	JUSTIFICATIVA.....	16
1.3	ESTRUTURA DO TRABALHO.....	16
2	FUNDAMENTOS TEÓRICOS.....	18
2.1	SUSTENTABILIDADE.....	18
2.2	MOBILIDADE SUSTENTÁVEL.....	20
2.3	AS BASES DO MOVIMENTO.....	23
	2.31 Os Atratores.....	24
	2.32 Os Custos.....	25
2.4	A REDE DE TRANSPORTES NO BRASIL.....	28
	2.4.1 O sistema de transportes no Brasil.....	29
2.5	A RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE E USO DO SOLO.....	31
2.6	A INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE.....	33
	2.6.1 O transporte alternativo.....	34
	2.6.2 A Bicicleta.....	36
	2.6.3 Os pedestres.....	38
	2.6.4 Os automóveis.....	40
	2.6.5 As motos.....	41
2.7	AS PEQUENAS CIDADES.....	45
	2.7.1 O Urbano e o Rural.....	45
	2.7.2 A Gestão Sustentável das Pequenas Cidades.....	48
2.8	A DESCENTRALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA: ATRIBUIÇÕES DE TRÂNSITO E TRANSPORTES MUNICIPAIS.....	50
2.9	TÉCNICAS DE PESQUISA.....	56
	2.9.1 Pesquisa Quantitativa: Grupos Focais.....	56
	2.9.2 Análise do conteúdo.....	57
	<i>A pré-análise.....</i>	<i>58</i>
	<i>A descrição analítica.....</i>	<i>59</i>
	<i>A interpretação inferencial.....</i>	<i>59</i>
3	ÁREA DE ESTUDO: BOA NOVA – BA.....	60
4	METODOLOGIA.....	65
4.1	UNIVERSO DA PESQUISA.....	65
4.2	PROCEDIMENTOS UTILIZADOS.....	67
5	ANÁLISE DOS DADOS.....	76

5.1	CATEGORIZAÇÃO.....	80
5.2	RESULTADOS OBTIDOS.....	82
5.3	ESTRATÉGIAS E CENÁRIOS.....	109
6	CONCLUSÕES FINAIS.....	125
	REFERÊNCIAS.....	128
	APÊNDICES.....	135

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade constitui um fator decisivo no desenvolvimento sustentado das cidades. No entanto, a crescente utilização dos veículos individuais, seja pela forte valorização social, seja pela sua comodidade, principalmente nos centros urbanos, tem contribuído para elevação dos níveis de saturação de trânsito, o que reflete cada vez mais no funcionamento das cidades, reduzindo a mobilidade de uma forma global, deteriorando o ambiente e diminuindo a qualidade de vida.

Verifica-se uma retração gradativa da acessibilidade em âmbito mundial causada pela falta de um planejamento urbano aliada ao crescimento populacional desordenado e principalmente, pelo aumento de veículos em circulação. Em contrapartida, ao mesmo tempo em que aumenta essa taxa de motorização, o uso do transporte coletivo vem decaindo. Tal redução tem como consequência a deterioração e encarecimento desses serviços, o que os torna menos atrativos, estimulando o uso de automóveis como meio de transporte. Nesse contexto, a dinâmica do trânsito torna-se caótica, provocando congestionamentos e a degradação do meio ambiente com a emissão de gases resultantes da queima de combustíveis fósseis em índices altíssimos, aumento dos ruídos, maior número de acidentes e acessibilidade desigual. Aliado a esses conflitos, há o problema enfrentado pela população que não dispõe de veículos próprios e faz uso do transporte coletivo. Com um sistema de transportes deficiente, a população é que mais sofre pela dificuldade de mobilidade tanto em grandes centros urbanos quanto nas pequenas cidades.

Observa-se que as cidades de pequeno e médio porte também apresentam grandes dificuldades pela falta de um planejamento estratégico e gestão dos sistemas de mobilidade, sendo muitas vezes ignorados pela prioridade dada aos problemas característicos das cidades maiores. Entretanto, é nas cidades menores, pelas suas características e extensão do problema, que podemos formular com mais facilidade, políticas inovadoras de planejamento urbano e organizar melhor e de maneira participativa, o sistema de transportes, para a promoção da mobilidade sustentável, podendo servir de modelo a outras cidades.

A implementação de uma política de mobilidade requer um conjunto estruturado de modos, redes e infra-estruturas que garantam o deslocamento das pessoas na cidade e que mantenha a inter-relação entre políticas de transporte, uso do solo e demais políticas urbanas.

Com isso, faz-se necessário melhorar as condições de mobilidade dos indivíduos que em geral, apresentam-se cada vez mais restritas; isto porque dentre outras razões, observa-se uma utilização crescente de automóveis e motocicletas, tendo como conseqüência os graves impactos sócio-ambientais que estes provocam nos espaços de circulação. Em virtude da grande vulnerabilidade que a sociedade mais carente vivencia em termos sócio-econômicos e ambientais, observa-se que é justamente esta classe social a que mais “sofre” em busca do deslocamento.

Nesse contexto, o presente estudo resultará em estratégias e cenários para uma mobilidade sustentável com base numa análise integrada das opiniões de grupos, onde repensar a mobilidade urbana através da integração entre os meios de transporte coletivo e particular levará a uma melhor qualidade de vida de seus usuários.

Por conseguinte, considerando que o estudo procura analisar comportamentos, opiniões e os anseios das pessoas perante a possibilidade de utilizar modos mais sustentáveis de transporte, ressaltando a importância da valorização do meio ambiente neste processo, optou-se por uma metodologia de trabalho utilizando-se a técnica qualitativa de Grupo Focal para coleta dos dados e posteriormente com a Análise do Conteúdo para a avaliação destes. Vale ressaltar que a pesquisa de Rocha (2007) foi utilizada como a principal fonte, no que se refere à metodologia empregada, para este trabalho.

Tomou-se como estudo de caso o município de Boa Nova na Bahia e é nesse contexto que se pretende responder à seguinte questão:

Como adaptar estratégias da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável às pequenas cidades, que também apresentam problemas de mobilidade, e assim contribuir com as futuras expansões, colaborando com a criação de uma cultura que priorize e ofereça à sua população: a prudência ecológica, eficiência econômica e justiça social; tripé da sustentabilidade?

Para tanto, em busca de contribuir para o não agravamento desta situação escolheu-se trabalhar em uma pequena cidade com o intuito de entender a sua dinâmica, visando identificar os problemas de trânsito e de transporte a fim de evitar

futuros problemas de mobilidade, vividos hoje nas grandes cidades. Problemas esses que muitas vezes são irreversíveis.

Tomando por base os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - PNMUS¹ tornou-se essencial avaliar a opinião dos usuários, suas dificuldades, seus anseios e neste propósito, considerou-se os objetivos a seguir:

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Adotou--se como objetivo geral deste estudo apresentar um diagnóstico bem como sugestões para implantação de políticas para uma mobilidade sustentável em uma pequena cidade².

Através deste diagnóstico, são esperadas contribuições e propostas de ações, do ponto de vista populacional, que incluem pedestres, ciclistas, passageiros de transporte coletivo, portadores de necessidades especiais e idosos, no uso do espaço urbano de circulação. Além disso, será possível promover a ampla participação cidadã, de forma a garantir o efetivo controle social das políticas de mobilidade urbana e evitar a segregação urbana de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.

1.1.2 Objetivo Específico

¹ De acordo com a SEMOB (2006) a PNMUS urbana esta fundamentada nos seguintes princípios:

- Direito ao acesso universal, seguro, equânime e democrático ao espaço urbano;
- A participação e controle social sobre a política de mobilidade;
- Desenvolvimento das cidades, por meio da mobilidade urbana sustentável;
- Universalização do acesso ao transporte publico coletivo;
- Acessibilidade das pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade;
- Políticas públicas de transporte e trânsito, política nacional de mobilidade urbana sustentável, articuladas entre si e com a política de desenvolvimento urbano e a do 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 transito como direito de todos;

² A escassez de informações sobre as pequenas cidades particularizou este estudo como um dos pioneiros em se tratando de mobilidade sustentável, na Bahia.

Analisar aspectos relativos à mobilidade, identificando estratégias para o transporte coletivo e o não motorizado visando uma melhor qualidade de vida.

1.2 JUSTIFICATIVA

Nota-se que a dificuldade de mobilidade, especialmente para os usuários de transporte coletivo e de veículos não-motorizados, é uma situação vivenciada também em pequenas cidades. Com isso, este estudo justifica-se tanto pela carência de um sistema de transportes aliado a um planejamento estratégico e gestão de sistemas de mobilidade, quanto pela tendência a padrões de consumo não sustentáveis como automóveis e motos, comuns às cidades brasileiras.

Este trabalho constitui um estudo pioneiro no Brasil permitindo uma evolução posterior para o gerenciamento da mobilidade de pequenas cidades.

1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO

Para o embasamento deste estudo, fez-se necessário dentre os fundamentos teóricos, inicialmente, conceituar a questão da sustentabilidade, destacando os aspectos relacionados ao transporte e a mobilidade, com enfoque nas pequenas cidades, buscando um entendimento sobre a mobilidade sustentável. Posteriormente, foi feita a caracterização da área de estudo através do levantamento dos dados secundários existentes, e demais documentos que possuam interferência na área. Entretanto, esta dissertação encontra-se estruturada em seis capítulos:

- a) No primeiro foi traçada a introdução elencando a problemática, a justificativa, os objetivos que esperam ser alcançados com o trabalho;
- b) O segundo capítulo trata o referencial teórico através da concepção de sustentabilidade, discute a mobilidade sustentável, a relação entre transporte e uso do solo, a integração dos modos de transporte considerando as pequenas cidades, e a necessidade da descentralização administrativa: Atribuições de Trânsito e Transportes Municipais e, dentre outros, a metodologia empregada no trabalho;
- c) No terceiro capítulo reflete-se sobre a área de estudo;

- d) O quarto capítulo descreve o universo da pesquisa e os procedimentos utilizados;
- e) O quinto capítulo traz a consolidação dos dados, a análise da pesquisa, os resultados obtidos, as estratégias e cenários;
- f) Por fim o sexto capítulo onde foram colocadas as conclusões finais.

2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 SUSTENTABILIDADE

“Atingir ou mesmo abordar a sustentabilidade requer mais do que uma vontade de fazê-lo - exige compreensão ecológica, cuidadosamente adquirida e, mais ainda, aplicada com muito cuidado” (TOWNSEND et al., 2006).

A concepção de uso sustentável da natureza está na base das principais ações que se desenvolvem pelo mundo e que visam à preservação do meio ambiente. O objetivo é tornar compatível o desenvolvimento econômico e o bem-estar da humanidade. Em outras palavras, é uma busca para que as atividades econômicas desenvolvidas pela humanidade utilizem os recursos naturais de forma que a natureza consiga recuperá-los sem que haja degradação dos ecossistemas e da biodiversidade. No mundo hoje, essa busca assume múltiplas formas.

O conceito de “sustentabilidade”, portanto, vem sendo utilizado por diversas áreas do conhecimento, no intuito de demonstrar que a mesma define-se como uma situação de efeitos desejáveis, principalmente para o futuro.

Embora vaga, a palavra “sustentabilidade” tem sempre a pretensão de considerar simultaneamente os impactos das atividades humanas numa perspectiva ambiental, de coesão social e de desenvolvimento econômico, tanto para a atual como para as gerações futuras (TRANSPLUS, 2002 *apud* CAMPOS, 2007).

A partir de 1987, com a publicação do relatório Nosso Futuro Comum (*The Brundtland Report*) pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas, seguido da Agenda 21, aprovada em 1992 no Rio de Janeiro durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e, posteriormente, a Agenda Habitat aprovada em 1996 em Instambul na Turquia, e com a trajetória crescente da carteira ambiental dos projetos do Banco Mundial, o conceito de desenvolvimento sustentável adquiriu o status de “marco regulatório” das políticas públicas, em particular urbanas, nas dimensões ambiental, econômica, social e de modo especial no âmbito institucional, na medida em que o poder público, organizações não governamentais (ONGs) e empresas

buscam prover meios de legitimizar a discussão sobre a sustentabilidade urbana. (SANTOS, 2005).

Um grande dilema se apresenta para as aglomerações urbanas: a necessidade de promover o crescimento econômico concomitantemente ao uso ético e responsável dos recursos naturais. Isso porque o rápido desenvolvimento gera ações que degradam o ambiente, muitas vezes de forma irrecuperável. O grande crescimento das cidades, em especial das metrópoles, tem provocado muitos problemas para as populações urbanas. Dentre eles está a poluição ambiental, principalmente das águas e do ar, provocada pelas indústrias como também pelo elevado número de veículos em circulação. Na tentativa de reduzir a poluição são necessárias algumas ações como: disciplinar a localização industrial, fiscalizar a emissão de substâncias poluentes e diminuir a intensidade do tráfego, buscando eliminar engarrafamentos do trânsito.

Outro aspecto discutível é sobre o lixo produzido nas cidades. Ele é o resultado mais imediato da sociedade de consumo, que valoriza o supérfluo e os produtos descartáveis. A quantidade de lixo não degradável é cada vez maior.

Um dos problemas mais graves é o da habitação. Conforme aumentam as migrações do campo para as cidades, os preços dos imóveis de moradia se elevam, alimentando a especulação imobiliária, uma atividade própria das grandes cidades, mas que atinge também as médias e pequenas. Os especuladores compram e vendem imóveis, inflam o mercado ou fazem o inverso, sempre com o objetivo de controlar os preços e obter maiores lucros.

Nos países subdesenvolvidos, os espaços centrais desprezados pela construção urbana regular, em virtude de seu caráter inóspito, como as encostas íngremes e os terrenos alagadiços, são geralmente ocupados por populações de baixa renda e dão origem a bairros pobres, onde a própria urbanização se torna difícil (SANTOS, 1996).

Como os imóveis mais baratos em geral são os mais distantes do centro da cidade, a população passa a morar mais longe do local do trabalho. Consequentemente, a locomoção diária se intensifica, acarretando problemas de mobilidade. Nos países em que o transporte coletivo é pouco eficiente, os engarrafamentos de trânsito são freqüentes, pois a população luta para adquirir carros em busca de conforto. Isso implica em outros problemas como o elevado consumo de combustíveis, intensa poluição do ar, poluição sonora, acidentes de

trânsito, dentre outros. Daí a importância de desenvolver uma política de transportes coletivos diversificados e complementares: trens, metrô e ônibus.

Com isso, a questão do desenvolvimento sustentável deve merecer amplo destaque no contexto internacional e nacional, a partir da constatação de que o desenvolvimento econômico e social, fundamental à civilização moderna, está sendo alcançado às custas da acelerada, e em alguns casos, irreversível, degradação dos recursos naturais. Esse processo gera a perda da qualidade de vida e põe em risco a própria sobrevivência humana. Isto porque, a necessidade de desenvolvimento deve ser compatível com as capacidades do meio ambiente que não possui recursos infinitos. O custo do desenvolvimento não pode ocorrer em detrimento da vida, independente de ser humana ou não.

2.2 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

O conceito de mobilidade comumente associa-se à circulação de pessoas e bens numa determinada área. No entanto, este ponto de vista não abrange de forma global o tema, uma vez que não considera as dificuldades de integração entre as funções de circulação e acessibilidade, pois esse modelo segue a hierarquização de redes viárias conforme a teoria anglo-saxônica clássica. A esse respeito, Ribeiro (2005) determina que essa teoria não é linearmente aplicável a redes situadas em meios urbanos. Nesse tipo de meio, o estudo da mobilidade deve integrar o contexto espacial do local atravessado por determinada infra-estrutura de circulação e os diversos modos de transporte associados aos diferentes tipos de utilizadores, geralmente divididos em modos suaves como as (bicicletas e a pé) e modos motorizados, quando se pretende introduzir uma perspectiva sustentável na avaliação dos padrões de mobilidade.

De acordo com a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB (2006) do Ministério das Cidades, a mobilidade, muito além de ser uma questão apenas das condições de deslocamento e do uso dos modos de transporte, traduz relações dos indivíduos com o espaço – seu local de vida – com os objetos, os meios empregados para que o deslocamento aconteça e com outros indivíduos. É, portanto, produto de processos históricos que refletem características culturais de

uma sociedade. A idéia de mobilidade é centrada nas pessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingirem os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos (SEMOB, 2006).

Para Hernandez (1997), não seria possível a existência de cidades sem a instituição do transporte. Nas sociedades modernas, estruturas existentes ou outras emergentes ficam sujeitas ao seu funcionamento efetivo e se desenvolvem dependendo de boas ou más condições que as beneficiem, ou tragam, na segunda hipótese, dificuldades. A questão é a maneira possível de integrar e articular o transporte de uma sociedade como serviço essencial e adaptado à sua condição específica. Essa questão básica e complexa implica na necessidade de se conhecerem as interações entre os membros de uma sociedade num dado momento. Aponta quanto se necessita conhecer e avaliar as estruturas comerciais, transações financeiras, atividades culturais, distribuição das oportunidades de trabalho e demais atividades que exigem interações entre pessoas.

A mobilidade sustentável no contexto sócio-econômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura (CAMPOS, 2007).

Um conceito, trabalhado pela *Organization For Economic Co-Operation And Development* (OECD, 2000) e complementado pelo Grupo de Especialistas em Transportes e Meio Ambiente da Comissão Européia, define como Mobilidade Sustentável aquela que “contribui para o bem estar econômico e social, sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente, integrando as dimensões sociais, econômicas e ambientais” (SEMOB, 2006).

Essas diretrizes da política de mobilidade no Brasil visam contribuir para o crescimento urbano sustentável e a apropriação justa, social e democrática dos espaços públicos, promovendo e apoiando a circulação segura, rápida e confortável, priorizando os pedestres e os meios não-motorizados de transporte. Entretanto o que se tem observado é a precedência do valor dado ao deslocamento dos veículos em relação aos pedestres, fato observado tanto nos grandes centros urbanos quanto em cidades menores.

No Brasil, a iniciativa em difundir o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável tem sido coordenada pelo Ministério das Cidades, através da Secretaria

Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB, que conceitua Mobilidade Urbana Sustentável como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Percebe-se que este conceito não envolve questões ligadas exclusivamente aos meios de transporte. Estão ligados tanto a questões do cotidiano como a atratividade que determinado local exerce sobre as pessoas, como também ao planejamento e organização das cidades, mas principalmente pela busca da qualidade de vida e da eficiência econômica no meio urbano.

Observa-se que os passeios públicos e as áreas de uso compartilhado planejados para acomodar os pedestres ao longo do tempo, foram sendo cedidos para a ampliação do viário, dos estacionamentos ou simplesmente invadidos pelos veículos e pelo comércio informal. A situação se agrava para as pessoas com deficiência, para as quais é praticamente impossível sair de casa, pois o acesso a qualquer atividade urbana normalmente depende da solidariedade de amigos ou familiares.

Ainda de acordo com a SEMOB (2006) o objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável advém de três macro-objetivos a serem perseguidos. São eles: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental e inclusão social.

Os principais objetivos para o desenvolvimento urbano são: 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 principais objetivos para a sustentabilidade ambiental são: uso equânime do espaço urbano, melhoria da qualidade de vida, melhoria da qualidade do ar e sustentabilidade energética. [...] a inclusão social tem como objetivos o acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas (SEMOB, 2006).

Uma política de uso do solo que não contemple a questão da mobilidade sustentável, conseqüentemente estará contribuindo para o aumento do número de veículos motorizados. Com isso, os pedestres e os usuários dos veículos não

motorizados viverão em condições desfavoráveis caso não haja incentivo do poder público neste âmbito.

As soluções para as dificuldades de mobilidade urbana teoricamente variam em função das dimensões de cada cidade. Entretanto, o que têm se observado é que grandes e pequenas cidades vêm enfrentando problemas semelhantes, como as dificuldades dos pedestres para andar em seus espaços de circulação, o aumento das frotas de carro e moto, a não regulamentação dos modos alternativos de transporte. Estas são algumas das situações comuns enfrentadas pelas duas escalas. Com isso, precisa-se pensar: Qual a cidade que se deseja para o futuro?

Espera-se um modelo de cidade em que haja um desenvolvimento das potencialidades sócio-econômicas de modo sustentável, que ofereça qualidade de vida a seus habitantes. Isso inclui também um sistema de transporte que ofereça segurança, conforto e agilidade.

Ainda que de forma um pouco tímida, a sociedade civil tem se mobilizado para discutir e propor soluções relativas à mobilidade. Destaca-se a ONG Rua Viva³ que afirma:

Qualidade de vida para as cidades brasileiras implica na adoção de medidas destinadas a garantir uma mobilidade urbana que vise a acessibilidade para todos aos serviços, bens e oportunidades existentes; que assegure a segurança e combata educacionalmente e com eficácia o genocídio no trânsito; que atue com efetividade na melhoria das condições ambientais, reduzindo a poluição, qualificando os espaços públicos e os desperdícios de energia; e priorize a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e não aos veículos (RUA VIVA, 2007).

Mas percebe-se que ações afirmativas isoladas como a de ONGs não bastam para promover uma mobilidade sustentável. É preciso que as autoridades competentes elaborem projetos que organizem as condições de mobilidade, dando sustentação à inclusão por meio da acessibilidade, promoção de campanhas que incentivem o uso de veículos não motorizados como a bicicleta, bem como a organização do trânsito.

2.3 AS BASES DO MOVIMENTO

³Esta instituição tem se destacado por desenvolver ações focadas na mobilidade urbana sustentável. (www.ruaviva.com.br)

As pessoas decidem onde comprar, trabalhar, estudar e como atingir os destinos para realizar tais atividades. Este processo segundo Delgado (1995) é denominado de Bases do Movimento. As decisões individuais de movimento ocorrem em função de duas considerações: 1) O nível de atratividade de destinos particulares ou oportunidades de movimento e 2) O custo do movimento para estas oportunidades particulares (MORENO DELGADO, 1995).

2.3.1 Os Atratores

A população se movimenta a partir de necessidades que surgem no seu dia-a-dia. Caso essas necessidades não sejam atendidas no seu entorno, elas se deslocam dentro do espaço urbano e fora dele em direção a outras localidades que supram suas necessidades, seja de estudo, médica, alimentação ou outras. Moreno Delgado (1995) enuncia que são duas as principais propriedades de atratividade do meio urbano:

A primeira é a sua funcionalidade, ou seja, o que é atrativo para um tipo de movimento de acordo com um propósito determinado pode convergir do que é atrativo para um tipo de movimento com outro propósito. Esta propriedade expressa a natureza funcional da cidade e a constante “necessidade” dos indivíduos por deslocar-se, a qual se evidencia particularmente nos movimentos cíclicos de temporada (semanal, mensal ou anual) dos consumidores na procura do comércio ou lazer.

Uma segunda propriedade complementar à anterior é a utilidade localizacional ou utilidade do lugar (“*place utility*”) que se refere ao valor individual conferido a um lugar relativo aos próprios objetivos (MORENO DELGADO, 1995).

As cidades de grande e médio porte possuem serviços e comércio que as tornam pólos atratores de viagens. O grande impulsionador das viagens em direção aos pólos atratores é a infra-estrutura precária das pequenas cidades, que muitas vezes não oferecem serviços básicos a população. O grande problema que se observa é que a mobilidade para esses pólos atratores não se dá de forma segura e confortável. As pessoas, devido à necessidade de rapidez na locomoção, fazem uso

do chamado transporte alternativo (vans, microônibus e similares) nem sempre em condições satisfatórias de uso. Aliado a isso, há também a falta de manutenção das estradas que apresenta um grande risco aos usuários.

Uma sugestão de alternativa para minimizar o problema é apontada por Pereira e outros (2002); quando se trata do Gerenciamento da Mobilidade, que consiste no gerenciamento da demanda por viagens sem que seja necessário expandir a infra-estrutura de transportes existentes. As bases dessa estratégia são a priorização do transporte público e algumas vezes, a penalização dos deslocamentos por automóvel, no caso de grandes centros. Essa estratégia visa alcançar a situação definida em Cervero (1998), apud Pereira e outros (2002), como “a cidade que se transporta”, ou seja, cidades onde ocorre um ajuste perfeito entre a distribuição espacial das atividades existentes e o funcionamento dos sistemas de transportes. Alguns trabalhos vêm apontando medidas seguindo essa estratégia onde são feitas proposições, buscando a melhoria da qualidade dos Sistemas de Transporte Público de Passageiros - STPP's e sua priorização de circulação em relação ao tráfego geral (ITRANS, 2003).

Dessa forma, cumpre estabelecer medidas urgentes para gerenciar a mobilidade em direção aos pólos atratores no sentido de garantir aos usuários do sistema de transporte: comodidade, agilidade e segurança.

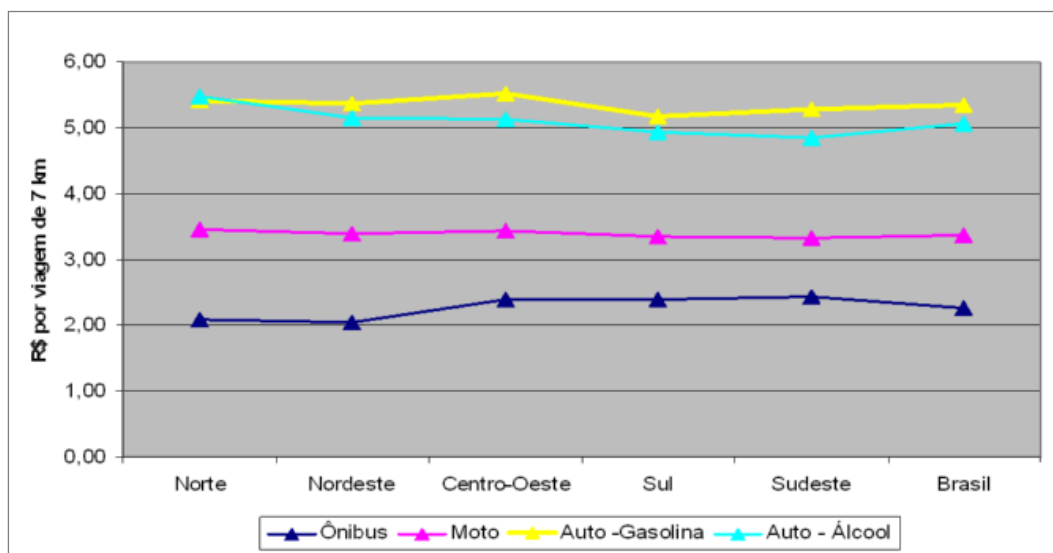
2.3.2 Os Custos

A mobilidade, seja em cidades de grande ou pequeno porte, gera diversos custos, pois essa atividade reflete transformações no ambiente (construção e pavimentação de estradas e ruas, derrubada de matas para abrir espaços para o trânsito, poluição aérea pela emissão de gases, custos com acidentes etc.). Vale ressaltar que o uso dos veículos motorizados resulta também em custos sociais e ambientais de acidentes, poluição e congestionamento, que demonstram um grande impacto negativo por passageiro transportado, do uso dos modos individuais em relação ao uso do transporte público.

No Brasil, de acordo com a ANTP (2003) os custos com a mobilidade podem ser resumidos em:

- Custo social: acidentes de trânsito e emissão de poluentes;
- Outros custos: impostos, taxas, manutenção e depreciação;
- Custo de desembolso: tarifas, no caso de ônibus; combustível, no caso de moto; e combustível e estacionamento, no caso de autos;

A ANTP realizou pesquisa sobre o consumo relativo de espaço viário, tempo e energia e o custo relativo de acidentes de trânsito pelo uso de autos, ônibus e motocicletas, por passageiro transportado. O resultado está organizado no Gráfico 1. Observa-se inicialmente que o automóvel é a tecnologia que consome mais espaço e energia por passageiro transportado, estando em segundo lugar nos itens emissão de poluentes e custo de acidentes. Observa-se também que o uso da motocicleta implica em consumos de espaço viário e de energia (por passageiro transportado) muito maiores do que o uso do ônibus. Seu uso implica também, em valores extremamente mais elevados quando se trata de emissão de poluentes e custo de acidentes (neste último caso, refletindo uma realidade verificada em grande quantidade de países no mundo). Em consequência, pode ser verificado que o uso do ônibus – o veículo de transporte coletivo mais universal no Brasil e em todo o mundo – implica nos menores consumos e impactos dentre as tecnologias analisadas.



Fonte: ANTP, 2009.

Gráfico 1 - Custo total de um deslocamento urbano de 7 km, abril de 2009.

Como exposto, a mobilidade, além dos custos da degradação ambiental, também gera custos monetários e sociais. O Ministério das Cidades (2006, p.143) aponta os custos da mobilidade:

- a) Os diretamente relacionados tanto com a provisão (custo de construção, sua ampliação e modernização), quanto para sua manutenção (custos dos serviços e das estruturas administrativas que garantam a mobilidade urbana);
- b) Outros custos sociais diretamente ou indiretamente envolvidos com a produção e gestão do sistema de mobilidade que tem de ser cobertos de alguma forma pela sociedade, tais como os gastos para o combate à poluição (p. ex. medição da poluição atmosférica e instrumentos de alarme e gestão, a vistoria de veículos, gastos hospitalares com vítimas de doenças pulmonares, paredes protetoras anti-ruído etc.), os danos pessoais e materiais de acidentes, custos esses que são geralmente cobertos pela sociedade mediante medidas orçamentárias ou recursos previdenciários.
- c) Outros custos que são simplesmente assumidos pelas vítimas, tais como a desvalorização imobiliária, o tempo gasto nos congestionamentos, entre outros.

Moreno Delgado (1995) acrescenta que:

[...] o que fica evidente a partir dos fatores que afetam o custo do movimento de produtos e pessoas é que o espaço do movimento individual não pode ser tratado em termos de distância. As localizações são separadas pelo custo do movimento que não é necessariamente proporcional à distância. Os espaços geográficos são deformados por variações no custo de movimento que são mais fortes e determinantes de padrões localizacionais que o próprio espaço. As decisões locacionais humanas são condicionadas pela articulação específica dos custos de oportunidade, incidentais e monetários, materializados no particular desempenho e nível de serviço de uma rede de transporte, configurando, então a correlação espaço-tempo (MORENO DELGADO, 1995).

O conhecimento dos custos externos associados ao setor de transportes que afetam o meio ambiente, como poluição atmosférica, aumento do efeito estufa e aumento do número de acidentes de trânsito é importante para que essas externalidades sejam consideradas nos processos de planejamento e avaliação de sistemas de transporte. O conhecimento desses custos pode também orientar a formulação de políticas públicas que visem atenuar impactos e reduzir os custos gerados pelos sistemas de transporte e dessa forma, otimizar a aplicação dos recursos públicos.

Para tanto são necessários investimentos para oferecer rapidez e agilidade, possibilitando, por exemplo, coletas e entregas de mercadorias nas regiões mais distantes, educação para o trânsito no intuito de prevenir acidentes, além da

fiscalização constante da situação dos veículos, que por falta de manutenção adequada, podem causar acidentes com vítimas. Outra questão extremamente relevante é a conscientização da preservação ambiental para evitar que pessoas joguem lixo nas estradas, fator que afeta a sua própria qualidade de vida. Buscar, portanto, a melhor maneira de fazer uso da acessibilidade com respeito à vida, que é o maior custo que se pode ter.

2.4 A REDE DE TRANSPORTES NO BRASIL

No Brasil, a matriz de transporte é predominantemente rodoviária. Esta modalidade corresponde a 96,2% da matriz de transporte de passageiros e a 61,8% da matriz de transporte de cargas. A rede rodoviária é elemento fundamental nas cadeias produtivas, pois une mercados promovendo a integração de regiões e estados, isso apesar do alto custo e das deficiências das estradas. (NASCIMENTO, 2009).

Em 1998 havia 1,7 milhões de quilômetros de estradas, sendo que apenas 161 mil deles eram asfaltados (aproximadamente 9,5%), segundo informações do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER, 2009).

De acordo com a 4ª Pesquisa Rodoviária Nacional, realizada pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) em 1999, o estado geral de conservação, pavimentação e sinalização das rodovias federais foi considerado deficiente em 72,8% da área analisada. Foram considerados 38.188 km de estradas federais pavimentadas (74,3% do total) e 4.627 km de rodovias estaduais. Além disso, as rodovias apresentam falhas estruturais, como o predomínio de pistas simples em regiões de topografia acidentada, dentre outras. Tais problemas trazem inúmeros prejuízos financeiros, pois os veículos sofrem com o impacto dos buracos que resultam da falta de manutenção e também há atraso na entrega de materiais e mercadorias uma vez que o traslado se torna mais lento.

A rede de transporte é gerada para atender a necessidade de locomoção da população. Nesse sentido, Moreno Delgado (2005) se pronuncia:

A rede de transporte tem por finalidade a transformação da mobilidade social e circulação. A circulação é uma mobilidade

organizada de maneira estável e regular (fluxos regulados atendendo as demandas do tráfego). A rede de transportes está articulada com o seu território e os fluxos econômicos, sociais e/ou políticos que o percorrem e organizam (MORENO DELGADO, 2005).

O Brasil, de modo geral, sofre com as péssimas condições das estradas e o fluxo dos grandes centros em direção ao interior é prejudicado. Sendo assim, as cidades de pequeno porte também são afetadas por esse quadro. Aliado a esse fato, as estradas do interior passam por um estado de abandono pelas autoridades, e o interior da Bahia apresenta um quadro lastimável. O município de Boa Nova, foco desta pesquisa, é cortado pelas rodovias BR-116 e BR-030. Esta última tem dificultado muito o trânsito na região, pois grande parte dela não está asfaltada. A BR-116, numa extensão de 921 km, foi avaliada pela 12ª Pesquisa Rodoviária realizada pela CNT⁴, em parceria com o SEST e SENAT como regular no que diz respeito ao seu estado geral, a sinalização foi tida como regular e a geometria ruim, o pavimento foi o único item considerado bom. Já a BR 030 foi avaliada numa extensão de 18 km como péssima em seu estado geral, pavimento, sinalização e geometria. Esses dados resultam de uma pesquisa divulgada pela CNT sobre as condições das estradas federais e estaduais que cortam o estado da Bahia (Pesquisa Rodoviária, 2007).

2.4.1 O sistema de transportes no Brasil

A implementação da estrutura rodoviária priorizada desde meados do século passado, revela-se atualmente insuficiente e precária. O Brasil, para ganhar competitividade, precisa consolidar e desenvolver uma malha de transportes que permita aos seus usuários disporem, em seus planos de logística, da combinação de diferentes modais, atuando de forma integrada a partir de um planejamento realizado sob uma visão sistêmica.

⁴ A Pesquisa Rodoviária (CNT 2007) avaliou 100% da malha rodoviária federal pavimentada e os principais trechos sob gestão estadual e sob concessão. A Pesquisa Rodoviária é o diagnóstico mais atualizado e preciso sobre as condições de trafegabilidade da malha rodoviária do País. Esta é uma importante referência para o setor. Seus resultados expõem as condições reais das rodovias brasileiras e subsidia estudos relacionados à avaliação dos impactos sobre a atividade de transporte de passageiros e de cargas.

O péssimo estado de conservação das estradas constitui um fator que interfere na mobilidade em âmbito nacional, mas no espaço das cidades também há interferência da malha de transportes.

O transporte público sofreu um descompasso, de acordo com a Associação Nacional de Empresas de Transporte (NTU), entre a demanda e a oferta de transporte urbano. Em quase todas as cidades, enquanto a demanda de transporte aumenta, a oferta cai. Em 2000, a oferta nas principais cidades deu sinais de arrefecimento depois de décadas de crescimento contínuo. Essa tendência de queda se confirma e se intensifica em 2007. A oferta decrescente é o resultado de políticas de corte nos serviços, implementadas em várias cidades, principalmente no estado de São Paulo. Entre 2006 e 2007, a diminuição da quantidade anual de passageiros foi de 11%, taxa muito superior aos 3,8% observados entre 2004 e 2005. Os ônibus que circulam são cada vez mais velhos e em condições precárias de uso. Prova disso é que a idade média da frota, que era de 4,27 anos em 2006, aumentou para 4,69 anos e a produção de veículos despencou de quase 13 mil veículos.

De acordo com o anuário 2008 da NTU a avaliação comparativa entre o número de passageiros transportados em 2008 com relação a 2007 mostra uma estabilização que, entretanto, foi acompanhada de um aumento discreto da frota em circulação e da quilometragem produzida, o que afetou negativamente os índices de produtividade setorial em 2008, os quais apresentaram uma redução em torno de 5%.

Percebe-se que o sistema de transportes das cidades busca uma logística que diminua os custos operacionais e elimine os lugares ociosos evitando que os ônibus circulem com poucos passageiros, o que onera as operações e gera prejuízos, uma vez que há um desgaste nos veículos e também custos trabalhistas com motoristas. Uma prova dessa preocupação das empresas em diminuir custos é a aquisição de microônibus para atender as linhas em que circulam poucos passageiros. Uma pesquisa da NTU realizada em 2008 aponta que cerca da metade das empresas operadoras de ônibus urbano trabalha com microônibus na sua frota. Em termos de percentual da frota, a pesquisa mostrou que cerca de 10% dela é composta por esse tipo de veículo. As regiões Centro-oeste e Sudeste apresentam o maior percentual de ocorrência de veículos de baixa capacidade operados por empresas, enquanto o Sul do País mostra o menor percentual. Não foi verificado

nenhum padrão em relação ao tamanho das empresas. Operadoras de grande ou pequeno porte utilizam microônibus na mesma proporção. Constatou-se nessa pesquisa também que as empresas operadoras não utilizam veículos tipo van, visto que o percentual encontrado foi insignificante.

É necessário que o poder constituído pelo voto popular construa a credibilidade do transporte público implantando vias de uso exclusivas para ônibus, sistemas de controle informatizados do acesso às vias, reestruturando o sistema para atender a crescente demanda.

2.5 A RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE E USO DO SOLO

Levando-se em conta que movimento humano ou de bens busca propósitos específicos, objetivam-se nos dias atuais um melhor aproveitamento dos espaços, dentre eles, os viários, como também a adequação de frotas para economia de escala e redução de dificuldades para a coletividade.

Wegener (1995) *apud* Rocha (2007) mostra que investimentos destinados a transporte, seja na orientação do trânsito, seja na diversificação de uso, não levam a uma significativa restrição ao uso de veículos motorizados. Incentivos para promoção de maiores densidades e uso de modos sustentáveis de transporte são necessários. Segundo esse autor, este modelo vem sendo difundido nas políticas dos países Europeus e com o seu emprego, as cidades européias passaram a consumir apenas um quarto da energia de transporte consumida nas cidades americanas. Ainda segundo este autor, as políticas que incluem regulação, limitações financeiras, restrição para os carros e eficiente planejamento regional podem levar a sustentabilidade às cidades (WEGENER, 1995 *apud* ROCHA, 2007).

Segundo Rocha (2007), constata-se que o uso e a ocupação do solo e os sistemas de circulação e de transporte, têm grande influência na estruturação urbana. Tanto a intensidade e o tipo do uso e da ocupação do solo de uma dada região produzem características diferentes na geração de viagens, quanto o sistema de transporte influencia a decisão locacional de atividades e empreendimentos no espaço urbano, conduzindo ao seu desenvolvimento ou à sua decadência.

De acordo com a SEMOB (2006), em diversas cidades brasileiras constata-se uma decadência na qualidade do transporte em geral, especialmente o transporte coletivo. Pode-se apontar a falta de uma rede de transportes integrada, que atenda aos desejos de mobilidade da população e permita a racionalização dos deslocamentos segundo modos diversos de transporte adaptados aos diferentes motivos das viagens.

Dessa forma, a principal razão para tal fato está vinculada ao processo contínuo de crescimento periférico das cidades, que se descentralizam, fazendo com que a rede de transportes aos poucos, deixe de atender aos desejos e necessidades de deslocamento de grande parte da população.

Na grande maioria das cidades brasileiras, o pedestre passou a “ceder” o seu espaço para os automóveis concorrendo por um pequeno pedaço de chão para o seu deslocamento, visto que as calçadas ou são inexistentes, ou são tão inseguras quanto o espaço da rua.

A intervenção pública é necessária para controlar o uso generalizado do automóvel, que se tornou o sonho de consumo para a maioria da população. Com isso, depara-se com situações desfavoráveis para os pedestres onde:

Os passeios públicos e as áreas de uso compartilhado, planejados para acomodar os pedestres em seus deslocamentos, poderiam constituir elementos de cidades mais humanas. Mas, ao longo do tempo, esses espaços foram sendo cedidos para a ampliação do viário, dos estacionamentos, ou simplesmente invadidos pelos veículos e pelo comércio informal (BARBOZA, 2002, p.37).

Segundo Moreno Delgado (2005) na dimensão da Gestão, a relação Transporte – Uso do solo apresenta um problema de articulação multisectorial, envolvendo a articulação das políticas dos setores de transporte, desenvolvimento urbano, meio ambiente, indústria, habitação, economia, trabalho assim como a participação do setor privado e da comunidade. Essa articulação se complica quando se observa que muitas decisões não respondem a um único nível de governo, devendo-se articular também para este fim, os níveis Nacional, Regional e Local.

Por conseguinte, refletir sobre os problemas que surgem em torno das cidades é uma tentativa de evitar que estas caminhem para uma situação de grande degradação ambiental.

2.6 A INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE

O uso do espaço de circulação é algo que deve ser considerado, sobretudo quando se trata da integração entre os modos de transporte, pois o consumo desse espaço depende do tipo de transporte utilizado e da ocupação média dos veículos. A capacidade de consumir espaço, esta sempre a favor dos que tem acesso ao transporte particular, e o uso efetivo do espaço de circulação é caracterizado por diferenças extremas entre as classes e os grupos sociais e essas variações sempre escondem contrastes políticos e sociais que são mais pronunciados em países em desenvolvimento (VASCONCELLOS, 2000).

Ainda segundo Vasconcellos (2000) nos países em desenvolvimento são utilizados muitos modos de transporte de passageiros, operados sob condições técnicas, institucionais e econômicas diversas.

Desta forma, procura-se demonstrar algumas características concernentes aos diferentes modos de transporte comumente encontrados nos países em desenvolvimento.

Na maioria das cidades o ônibus é o principal meio de transporte de passageiros, sendo que o sistema de trens convive ao lado do ônibus como meio de transporte, principalmente nos grandes centros. O sistema de transporte, no entanto carece de uma integração entre os seus diferentes modos.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), cerca de 80% da população brasileira reside em áreas urbanas e a maioria depende do transporte público para efetuar seus deslocamentos. Isso constitui um grande problema, pois a qualidade do transporte de pessoas e mercadorias, nas médias e grandes cidades está cada vez mais difícil, com alta tendência de crescimento dos congestionamentos, da poluição atmosférica e sonora, dos acidentes, do consumo energético, entre outros prejuízos.

Uma maneira de elevar a qualidade do serviço prestado à população seria um sistema integrado com uma única autoridade metropolitana, responsável pelo

planejamento geral da infra-estrutura de transporte, integração intermodal, definição de operações, controle de trânsito, integração tarifária, dentre outros.

Vale acrescentar que o sistema de transporte integrado pode e deve ser utilizado em cidades pequenas. Um exemplo de que o sistema funciona tanto em grandes centros como em aglomerações de pequeno porte é que a cidade de Petrópolis utiliza o sistema integrado e o não integrado.

A Cidade de Petrópolis - RJ usa atualmente dois sistemas, o integrado e não integrado. O sistema integrado conta com 6 (seis) terminais de integração, onde o passageiro pode se deslocar de um ponto a outro, pagando apenas uma passagem e está atualmente toda sistematizada com o cartão da Setranscard que é recarregável. Este sistema permite aos passageiros mais agilidade e menor custo das passagens, pois utilizam-se de apenas duas passagens diárias para se deslocar de casa-trabalho e trabalho-casa (WIKIPEDIA, 2009c).

A criação de uma autoridade controladora do transporte público é fundamental para que cada cidade brasileira, seja de grande ou pequeno porte, possa apresentar uma organização institucional forte, baseada em modelos sistêmicos e integrados.

Nesta ótica é feita uma apresentação do potencial, e característica de alguns dos diferentes modais do sistema de transporte com relevância para este estudo:

2.6.1 O transporte alternativo

Durante os anos 90, as metrópoles brasileiras viram surgir, e se expandir, na circulação diária, o uso de “pick-ups” cobertas –Kombi, vans ou peruas– dando ocasião a um amplo e prolongado debate, entre empresários, representantes de órgãos de governo e pesquisadores, sobre os transportes e o futuro das metrópoles. Estes atores enfrentam um inimigo comum: os transportes “informais”, “clandestinos” ou ilegais, cuja concorrência produziria a quebra das empresas e a perda de qualidade do transporte, provocando desordem nas ruas e degradação das condições ambientais (MAMANI, 2009).

Sob a ótica da ANTP (1998), o transporte por *vans* ou *kombis* é considerado informal: “um serviço de transporte coletivo de passageiros em áreas urbanas, realizado sem autorização ou concessão dos poderes concedentes locais”.

A mesma definição se aplicaria aos casos em que “o estado cria um sistema Relegal de exceção através do qual um informal pode continuar a desenvolver suas atividades, mesmo sem atingir um status legal equivalente ao dos que gozam da proteção e dos benefícios de todo o sistema legal”. Estes seriam, para a ANTP, “informais regulamentados” (ANTP, 1997, p. 11-45 apud MAMANI, 2009).

Mas o que se observa é que os transportes “alternativos” apresentam algumas características em relação a sua operacionalização que revelam certo grau de vulnerabilidade para seus usuários, dentre eles: captação de passageiros apenas em pontos e paradas de maior demanda; atendimento apenas em horários e rotas de maior demanda; existência de formas de pagamento não convencionais; a não respeitabilidade a gratuidade legal de tarifas para estudantes e idosos, sendo pouco importante o valor dado ao atendimento dos usuários com uma conseqüente baixa da qualidade do serviço.

Levando-se em conta essas externalidades, a regulamentação desta modalidade de transporte poderá ser defendida pelos próprios usuários de maneira organizada, já que a principal opção existente de transporte coletivo urbano, principalmente em cidades pequenas, são os “transportes alternativos”.

Apresento a seguir, trechos do discurso do representante dos “perueiros⁵” da Associação de Transportes Alternativos (ATA) de Boa Nova, numa entrevista realizada no dia 06 de julho de 2009. Vale ressaltar que foi feita uma transcrição das falas do entrevistado que argumenta a favor da regulamentação dos transportes junto a prefeitura, relatando algumas preocupações em relação à situação dos transportes pertencentes a esta Associação.

Débora Alves: Existe o interesse por parte da Associação que esta seja regularizada junto à prefeitura?

J. R.: [...] A gente não só tem interesse como precisa muito [...] os carros quase não tem condições de trabalhar, estão muito velhos, a gente precisa de mais ajuda da prefeitura, boa vontade a gente tem.

Débora Alves: Os motoristas tiveram algum treinamento para fazer esse tipo de transporte?

J. R.: (risos) uns nem tem documento ainda... Nem o carro, nem o dono.

Débora Alves: Existe um horário fixo de saída e de chegada dos carros?

⁵Termo utilizado pela população local para denominar os motoristas dos “transportes alternativos”.

J. R.: Na hora de sair a gente espera o carro encher um pouquinho, senão não vale a pena né? O povo reclama um bocado, mas é o jeito né?

Débora Alves: E a segurança dos carros? Já aconteceu algum acidente?

J. R.: Já sim. Numa curva no entroncamento uma senhora caiu por que a porta abriu sozinha, mas não teve nada grave graças a Deus! Os carros estão meio velhos, os bancos folgados, ai fica meio perigoso. Outro menino já caiu do carro também [...] foi a mesma coisa da senhora que caiu. Agora a gente bota alguém pra segurar a porta [...] tem um menino que segura sempre.

Com base nestes questionamentos, fica claro que a situação do usuário é, no mínimo, desconfortável e o poder público não oferece nenhuma condição para os trabalhadores desta modalidade. Assim, os “perueiros” buscam a legalização do serviço que prestam.

Observa-se também que estes trabalhadores informais pretendem de alguma forma, sair da ilegalidade. Estes demonstram interesse em dar qualidade às viagens dos seus passageiros, mas dizem não encontrar apoio na legalização da atividade.

De acordo com Machado (2005), gerente da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em relação à informalidade do transporte coletivo: “muitos municípios, normalmente municípios pequenos, não tem tanta necessidade de ter transporte coletivo por ônibus, pelo próprio tamanho do município e da sua população”, avaliou Machado. A técnica do IBGE não vê problemas na existência de “meios alternativos”⁶ de transporte para a população, defende que a questão é regulamentá-los.

2.6.2 A bicicleta

Em rápida comparação, observa-se que normalmente algumas pessoas vêm o carro como status enquanto que a bicicleta é vista de uma maneira um pouco negativa.

⁶O IBGE aponta que os meios alternativos de transporte - vans, Kombis e lotações – estão presentes em 52% dos municípios brasileiros, e em 63% deles o serviço é informal.

A bicicleta, no entanto, desponta como meio de transporte alternativo e ecológico, além de não poluir o meio ambiente é um exercício aeróbico que auxilia na resistência do sistema cardiovascular.

O Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - Bicicleta Brasil, lançado pelo Ministério das Cidades, tem como objetivo inserir e ampliar o transporte por meio da bicicleta como forma de deslocamento urbano, promover sua integração aos sistemas de transportes coletivos, estimular os governos municipais a lançarem sistemas cicloviários e um conjunto de ações que garantam a segurança de ciclistas nos deslocamentos urbanos (FOLHA, 2009).

De acordo com a Escola de Bicicleta (2009), a inserção de qualquer sistema cicloviário passa por um estudo de viabilidade de implantação, para cada localidade, ou mesmo para pequenos trechos. O que interessa é alcançar resultados positivos para a qualidade de vida e sustentabilidade do maior número de pessoas e vidas possível. Em relação à ciclovia, que apesar de ser o tipo mais comumente conhecido é também a opção mais complicada de ser implementada e a mais cara, a imagem inicial é muito positiva, mas se o projeto for mal pensado e realizado, o resultado final é muito ruim não só para a bicicleta, mas também para outros não-motorizados.

Em relação a Ciclo Rede, o sistema funciona como uma rede de caminhos instituídos em uma determinada área própria principalmente para ciclistas. O seu estabelecimento físico se dá por meio do uso de todo e qualquer recurso técnico disponível que dê equilíbrio e equidade aos fluxos do trânsito da bicicleta, pedestres, não-motorizados e mesmo motorizados por onde eles possam se deslocar com segurança e tranqüilidade, mantendo-os, na medida do possível, afastados de vias de tráfego intenso, e locais considerados perigosos (Escola de Bicicleta, 2009).

Ainda de acordo com a Escola de Bicicleta (2009), tanto a implantação de ciclovias como de ciclo redes passa pelo conceito de sistema cicloviário, que é composto dos seguintes elementos articulados entre si:

- Sistema de circulação: ciclovias, ciclofaixas, circulação partilhada, traffic calming, ou nada.
- Sistema de estacionamentos: páraciclos (lugar para prender bicicletas), bicicletários (estacionamentos para bicicletas), ou estacionamentos pagos.
- Sistema de sinalização: horizontal, vertical e semafórica; totens.

- Sistema de identificação: uma marca que se reproduza em todos componentes do sistema cicloviário, desde seus componentes físicos, até o mapa, folders, etc...
- Integração da bicicleta com todos outros modos de transporte.
- Integração com o meio ambiente.
- Programa de Comunicação Social permanente com usuários, pedestres, deficientes físicos e usuários de outros modos de transportes.
- Definição da área de abrangência na qual a meta limite é a comunicação com cada um dos usuários.

Com base em informações da SEMOB (2006), a bicicleta, felizmente, tem tido o uso crescente como alternativa de transporte por motivo trabalho e estudo em algumas cidades brasileiras. Este meio de transporte tornou-se um modo economicamente viável para a parcela mais pobre da população, e é utilizada especialmente quando são considerados fatores tais como: o tempo e a extensão da viagem. Assim, o modo bicicleta foi agregado à política de mobilidade urbana sustentável e às de inclusão social, entendendo ser de fundamental importância a realização de tratamento adequado ao papel que a bicicleta desempenha nos deslocamentos urbanos de milhares de pessoas, exigindo a adoção de uma política pública integrada entre as três esferas governamentais.

As bicicletas como qualquer outro veículo que transita nas cidades, devem ter sua mobilidade organizada, um sistema cicloviário como dito anteriormente. Nesse sentido, Bianco (2004) avalia que um ponto fundamental é a integração da bicicleta com outros meios de transporte coletivos (trens, metrô e ônibus) por meio de bicicletários, instalados nos terminais. A instalação de paraciclos em escolas, universidades e prédios públicos também ajuda a propagar a cultura da bicicleta.

Pode-se constatar que, com um planejamento adequado e uma estrutura bem montada, a bicicleta pode ser uma aliada para um trânsito mais humanizado, principalmente nas pequenas cidades onde as distâncias são menores.

2.6.3 Os pedestres

Caminhar, além de ser a forma mais antiga e básica de transporte humano, constitui-se no modo de transporte mais acessível e barato. Porém, apesar da infraestrutura de passeios públicos ser relativamente barata, a maioria das cidades brasileiras não se preocupa em acomodar os pedestres com o mesmo empenho dedicado aos veículos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

A valorização das calçadas como lugar próprio da circulação do pedestre, classificando-a como parte do sistema de circulação da cidade, como preconiza o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é a solução já apresentada em toda a história do urbanismo moderno, mas que ainda deve ser efetivamente realizada na maior parte das áreas urbanas do país (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

O pedestre vem doando o seu espaço, sentindo cada vez mais dificuldade para transitar. Essa realidade nos revela a necessidade de investimentos de requalificação dos espaços públicos (calçadas) de uma maneira prioritária, em qualquer meio urbano. Nota-se que existe um desrespeito enraizado em relação ao pedestre. Este quase sempre se depara com calçadas ocupadas por ambulantes, entulhos de construção, carros estacionados, passeios destruídos, fatores que obrigam os pedestres a transitarem pelas ruas. Em Boa Nova observam-se algumas destas características como mostra a Figura 1:



Foto: Débora Alves Celes, 2009



Foto: Débora Alves Celes, 2009.

Figura 1 – Pedestres “circulam pelas ruas”

De acordo com o Ministério das Cidades (2006), os pedestres constituem uma parcela bastante significativa do número total de mortes em acidentes de trânsito, representando entre 40 e 50% desses, e na sua maioria estão crianças e idosos.

Segundo Neiva (2003) em cidades de países em desenvolvimento, a falta de conforto e de segurança para caminhar tem sido um dos maiores problemas para os

pedestres (Figura 2). Há muitas barreiras instaladas nos passeios públicos, dentre materiais para obras da construção civil, carros, motos, comércio ambulante, elementos que restringem a acessibilidade aos principais equipamentos públicos tanto para as pessoas com mobilidade reduzida, como para os pedestres que não sofrem nenhuma restrição física.



Foto: Débora Alves Celes, 2009.



Foto: Débora Alves Celes, 2009.

Figura 2 – Calçadas ocupadas

A acessibilidade deve ser pensada não só para os portadores de dificuldades físicas com a construção de rampas, mas também para os pedestres que se locomovem normalmente, com medidas que coíbam a aglomeração de ambulantes nas calçadas, como dos demais elementos citados, impedindo a passagem.

Sendo assim, os pedestres devem ser priorizados e terem valorização frente ao fluxo de veículos, sinalização visível, implantação de padrões de pavimentação que deve estar sempre em condições de se trafegar, impermeabilização do solo, paisagismo nas calçadas a fim de tornar o espaço mais agradável.

2.6.4 Os automóveis

Observa-se que o modelo atual de mobilidade favorece o uso de veículos particulares. Esse modelo tem como aliado as linhas de crédito que favorecem a compra de carros financiados, fazendo a frota crescer em progressão geométrica. Para o motorista, o carro traz comodidade, mas este conforto vem acompanhado de algumas externalidades negativas. A maioria dos grandes centros procura

desenvolver a estrutura para recebê-los. Levantamentos realizados pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA) indicam que em dez capitais brasileiras, anualmente, são perdidas 240 milhões de horas em função de congestionamentos, além da quantidade de monóxido de carbono emitida pelos transportes urbanos, que chega a 123 mil toneladas (IPEA, 2002). Vale salientar que no Brasil, a queima de combustíveis fósseis por veículos é a segunda maior fonte de CO₂ (dióxido de carbono) com 21% do total, depois do desmatamento e das queimadas. Estimativas da Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental de São Paulo (CETESB) relativas a 2000 indicam que na região metropolitana de São Paulo, a emissão de CO₂ é de 1,66 milhão de toneladas ao ano. Os veículos são responsáveis por mais de 90% desse total – o setor industrial é a fonte de apenas 2,3% das emissões.

Diante desse fato, a qualidade de vida e a saúde da população urbana estão sujeitas a riscos considerados graves em razão dos problemas ambientais que afetam seu cotidiano, principalmente nas grandes metrópoles. Um estudo do Banco Mundial sobre o Brasil, publicado em 1998, ressalta que os poluentes que causam mais dano à saúde da população são o dióxido de carbono (CO₂), emitido pelo setor industrial e de transporte. O CO, liberado pelo escapamento dos veículos, pode ser muito nocivo para pessoas com problemas cardiovasculares. O CO₂ é o mais importante causador do efeito estufa. No mundo inteiro, segundo o relatório Desafio Global, da ONU (2002), mais de três milhões de pessoas morrem ao ano em razão de poluição por essas substâncias.

Entretanto o que se tem observado é a precedência do valor dado ao deslocamento dos veículos em relação aos pedestres, fato observado tanto nos grandes centros urbanos quanto em cidades menores.

2.6.5 As motos

Segundo Machado (2005), enquanto em pequenos municípios muitas vezes o serviço de “mototáxi” é utilizado para transportar pessoas a locais não atendidos por linhas de ônibus, nas grandes cidades o transporte tem sido utilizado como alternativa para os congestionamentos ou para o acesso a pontos de difícil penetração por falta de estrutura viária, como, por exemplo, as favelas. Em grande

parte dos municípios do país, o transporte de passageiros por mototáxi⁷ não é regulamentado (MACHADO, 2005).

O intenso aumento do número de motocicletas é notório em todo o país. Esta problemática vem sendo enfrentada por quase a totalidade das cidades brasileiras e a posição dos gestores em relação ao aumento do uso de motos é de defesa. É o que diz um informativo da ANTP sobre o assunto: Por meio de carta assinada por seu presidente, Ailton Brasiliense Pires, e pelo superintendente, Marcos Pimentel Bicalho, e enviada no dia 25 de junho de 2009, a ANTP prega a mobilização e “busca evitar que seja aprovada, no plenário do Senado, a lei que reconhece a profissão de mototaxista e qualifica de “preocupante” o fato de a União estar se omitindo nessa questão, “uma vez que é sobre o sistema nacional de saúde e sobre a previdência social que incidirão grande parte dos custos diretos e indiretos do previsível aumento de acidentes e mortes decorrentes da expansão deste tipo de ‘serviço’ de transporte público” (ANTP, 2009).

Segundo o Informativo da ANTP (2009) a aprovação desse projeto criará uma camuflagem legal que propiciará a pressão pela posterior implantação do mototáxis nos municípios. Considerando que cresce a cada dia o número de motocicletas circulando nas ruas de todo o Brasil, está-se diante de uma situação preocupante. Isto porque todos os estudos mostram que a motocicleta é o veículo motorizado mais perigoso que existe, tanto em função de suas características físicas quanto das desvantagens que tem frente a veículos maiores e mais pesados, como automóveis, ônibus e caminhões (ANTP, 2009).

Estudos que vêm sendo feitos no Brasil há duas décadas comprovam que a motocicleta produz uma quantidade de feridos por acidente muito superior à dos outros veículos e que os ferimentos infligidos aos seus ocupantes (assim como aos pedestres atropelados) são muito mais graves do que aqueles infligidos, por exemplo, a ocupantes de automóvel envolvidos em acidentes. Em pesquisa realizada pela ANTP em 2002, foi constatado que 7% dos acidentes de automóvel causavam vítimas de algum tipo, valor que subia para 71% no caso das motocicletas. Por esta característica, o custo médio de um acidente com motocicleta foi 53% superior ao custo médio do acidente com automóvel (KOIZUMI, 1992).

⁷O IBGE aponta que na média nacional a informalidade do serviço chega a 75,7%.

Assim, seja pela experiência internacional de mais de 50 anos, seja pela experiência brasileira já documentada, não há desculpa admissível para qualquer governo que facilite ou apóie o uso da motocicleta sem um cuidado muito especial (ANTP, 2009).

Seguindo o exemplo do transporte alternativo, o mototáxi encontrou um bom espaço no novo ambiente de “desregulamentação” e tem sido apoiado por muitos políticos e gestores. O mais preocupante é a questão da segurança, a moto é o modo de transporte mais perigoso que existe.

Nas pequenas cidades, onde a fiscalização é quase inexistente, encontram-se pessoas que sem nenhum treinamento resolvem comprar uma moto, seja para uso próprio ou para transportar passageiros nas suas garupas, e pior, sem nenhum equipamento de proteção para tal. “Estes serviços são hoje ofertados em até 90% das pequenas cidades do país e em cerca de 50% nas maiores cidades, cobrando um valor fixo pela viagem semelhante ao do ônibus ou um valor entre R\$ 1 e R\$ 2 quando o serviço de ônibus não existe (cidades com menos de 30 mil habitantes)” (ANTP, 2009).

O sistema de mototáxi apresenta diversos problemas. O principal problema nas cidades pequenas é o motoqueiro. Os motoqueiros promovem o caos no trânsito de pequenas e grandes cidades, uma vez que infringem muitas leis de trânsito e fazem manobras perigosas para cumprir suas tarefas em menor tempo possível colocando em risco suas próprias vidas, como a de pedestres e passageiros. Aliada a imprudência dos motoqueiros, a cidade e as sinalizações foram pensadas para o carro, dificultando ainda mais a vida de quem anda na cidade.

A circulação de mototáxis nas pequenas cidades gera muita polêmica pelas condições em que esse serviço é oferecido. Grande parte das motocicletas circulam em péssimo estado de conservação, os motoqueiros nem sempre tem habilitação e tampouco os equipamentos de segurança e proteção individual como capacetes, botas, luvas e muitos acidentes acontecem em virtude desses fatores. Apesar disso, o serviço tem muitos usuários. Isto porque nas pequenas cidades quase não há serviço de ônibus coletivo e a vida moderna exige cada vez mais rapidez na locomoção.

A situação do mototáxi gera discussões pró e contra há algum tempo. A opinião pública muitas vezes estimula o debate entre as autoridades. Com relação ao mototáxi foi apresentado há oito anos o Projeto de Lei do Senado - PLS

203/2001, pelo então senador Mauro Miranda (PMDB-GO), mas só recentemente, em 8 de julho de 2009, o Plenário do Senado aprovou o projeto substitutivo ao PLS 203/2001 que regulamenta as atividades de mototaxista, motoboy e do profissional em serviço de comunidade de rua (moto-vigia). O funcionamento desses serviços, entretanto, dependerá de autorização do poder público em cada município. A matéria foi sancionada pelo Presidente da República em 29 de julho de 2009.

O motoboy, mototaxista ou motovigia, para exercer a profissão, terá de ter 21 anos completos; dois anos como condutor ou condutora de motocicleta; e habilitação em curso especializado, a ser regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Do motovigia, especificamente, serão exigidos documentos usuais como carteira de identidade, atestado de residência e certidões negativas de varas criminais.

No que diz respeito à segurança, os profissionais deverão trabalhar vestindo colete dotado de refletores. No caso dos veículos destinados ao moto-frete (conduzidos pelos motoboys), a lei exigirá a instalação de equipamentos de segurança como os mata-cachorros e as antenas corta-pipas, que deverão ser inspecionados semestralmente, além de identificação especial. Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) fiscalizar as normas de segurança.

As regras de condução de "motofrete" foram descritas num capítulo adicionado ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para exigir autorização emitida por órgão de trânsito a fim de que as motocicletas e motonetas destinadas ao transporte de mercadorias possam circular. A Lei instrui que constituirá infração, por exemplo:

- empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com condutor de motofrete inabilitado legalmente e
- fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de mercadorias que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Será proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de carga, com exceção do gás de cozinha e de galões de água mineral, desde que com o auxílio de *side-car*⁸.

De acordo com Oliveira (2009) da Agência Senado:

⁸Um **side car** ou sidecar é um dispositivo de uma única roda preso a um lado de uma motocicleta, resultando em um veículo de três rodas. (Side Car, Wikipédia, 2009).

O PLS 203 criou normas dirigidas aos vigias que trabalham com motos, chamados tecnicamente de profissionais em serviço de comunidade de rua. Os motovigias terão como obrigações observar o movimento de chegada e saída dos moradores em sua residência; acompanhar o fechamento dos portões do imóvel; comunicar aos moradores, ou à polícia, sobre qualquer anormalidade nos veículos estacionados na rua; e informar aos moradores, ou à polícia, sobre a presença de pessoas estranhas e com atitudes suspeitas na rua.

Após a aprovação pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS) do Senado em 17 de julho de 2009 do Projeto de Lei do Senado (PLS 203/01), que regulamenta os serviços de "mototaxista" e "motoboy", a FNP encaminhou no dia 22 de julho de 2009 um ofício ao ministro da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República, José Múcio, posicionando-se contra a regulamentação do serviço de "mototáxi" (OLIVEIRA, 2009).

No documento, a entidade destaca os principais argumentos contra a regulamentação do serviço de transporte de passageiros como a baixa segurança no transporte de passageiros, o elevado índice de acidentes, e a possível responsabilização solidária do gestor municipal em acidentes envolvendo serviços clandestinos; visto que a atividade de "mototáxi" é de difícil fiscalização e controle.

Não se pode fechar os olhos ao problema, mas é preciso destacar que nas pequenas cidades o sistema de mototáxi substitui o transporte coletivo, que é deficiente ou inexistente, e constitui um meio de subsistência para os mototaxistas.

Sem dúvida uma Lei que regule a circulação de mototáxis e a profissão de motoboys e atividades afins constitui um marco no avanço para que a atividade ocorra com maior segurança nas pequenas cidades. Mas os riscos ainda continuarão, principalmente se não houver fiscalização dessa atividade.

2.7 AS PEQUENAS CIDADES

2.7.1 O Urbano e o Rural

Historicamente o campo precedeu a cidade, ou seja, é bem mais antigo que ela. O campo existiu durante muito tempo sem a cidade, e as primeiras cidades

dependiam bastante do meio rural. Até por volta da Primeira Revolução Industrial o campo era mais importante que a cidade, nele se concentrava a maioria da população de qualquer sociedade e também a maior parte de suas riquezas. A partir daí essa situação foi se invertendo, e atualmente o campo depende da cidade. A Revolução Industrial, portanto, alterou a situação de subordinação da cidade em relação ao campo acarretando profundas transformações espaciais: a diferenciação campo-cidade se aprofunda, e o meio urbano cresce enormemente e passa a comandar o meio rural; a maioria da população de cada nação que se industrializa vai migrando do campo para a cidade, aumentando a densidade populacional das grandes metrópoles; e as atividades urbanas, em especial a industrial, provocam grandes alterações no campo com a mecanização, com novos métodos de cultivo, com menor necessidade de mão-de-obra.

Existem algumas sociedades que são hoje totalmente urbanas com 100% de suas populações vivendo em cidades: Cingapura, Hong Kong, Ilhas Cayman, Nauru, Gibraltar, Mônaco e o Vaticano. Essas áreas possuem extensão pequena com grande concentração populacional e constituem exceções, mas até países imensos e bastante industrializados como a Austrália e Estados Unidos possuem uma parcela muito pequena de sua população no campo (FARRET e SCHMIDT, 2000).

Desde o início do século XX vem ocorrendo um contínuo crescimento do meio urbano à custa do meio rural, isto é, grande quantidade de pessoas transferem-se do campo para as cidades: são as migrações rural-urbanas, conhecidas nos países subdesenvolvidos como êxodo rural. Esse processo tem como consequência a urbanização que foi mais intensa no chamado Primeiro Mundo, pelo menos até meados do século XX e atualmente tem um ritmo de expansão bem maior nos países do Sul. No ano 2000 a população urbana ultrapassou a rural pela primeira vez em toda a história da humanidade. De acordo com uma projeção da ONU, em 2025, calcula-se que cerca de 61% da humanidade estará vivendo em cidades.

A urbanização só ocorre quando o crescimento urbano é superior ao rural, ou seja, quando há migrações rural-urbanas e a população das cidades aumenta proporcionalmente em relação à do campo. Em alguns países, como o Reino Unido, a urbanização já cessou, passando a haver apenas um limitado crescimento urbano, que decorre em parte do crescimento natural da população das cidades e, de outra, da imigração. Nesse país, a população urbana já chegou aos 92% do total e prevalece uma situação estável entre a cidade e o campo, com visível diminuição da

migração rural-urbana, que, por vezes, chega até a ser inferior à migração urbano-rural (KOWARICK, 2000).

A urbanização, portanto, tem limite, ao passo que o crescimento das cidades pode continuar indefinidamente. Um bom exemplo é Cingapura, Estado-nação com uma única cidade e sem meio rural. Logo, sua população urbana é de 100%; existe crescimento urbano, crescimento da população e também renovação urbana (com construção de obras), mas não existe urbanização, na medida que não há migrações do campo para a cidade.

A urbanização de uma sociedade origina uma rede urbana, ou seja, um sistema integrado de cidades que vai das pequenas ou locais até a metrópoles ou cidades gigantescas. Normalmente, a regra geral é que para milhares de pequenas cidades existam centenas de cidades médias e algumas poucas metrópoles. As cidades locais ou pequenas influenciam ou polarizam as aldeias, os povoados e demais áreas rurais vizinhas, e por sua vez, são polarizadas pelas cidades médias mais próximas, mas todas elas sofrem influência ou polarização das metrópoles, que comandam enormes regiões ou às vezes todo um espaço nacional ou até internacional. Uma rede urbana, dessa forma, é um espaço hierarquizado a partir da influência econômica, política, cultural ou da polarização que uma (ou mais) metrópole exerce sobre as demais e mesmo sobre o meio rural. E essa hierarquia ou relações de comando e de influência, prossegue: das cidades médias para as menores etc.

Como se pode constatar, algumas cidades sofrem de problemas graves devido ao inchaço populacional e a falta de estrutura para dar condições de vida digna para a população. A saída das pessoas do campo em direção às cidades contribui para o aumento da população das mesmas.

É importante destacar que a migração das pessoas do campo, nos países subdesenvolvidos não se dá essencialmente pela mecanização das atividades agrícolas e pela oferta de empregos urbanos, mas sim pela criação de novos empregos no meio rural a um ritmo menor que o crescimento demográfico. Assim, a cada ano novos contingentes humanos são expulsos do campo pela falta de empregos nessa área. Além disso, as cidades, especialmente as grandes metrópoles, exercem um fascínio muito grande sobre a população rural, pois dão impressão de oferecerem uma vida mais fácil, mais moderna e com maiores possibilidades de progresso social.

No entanto, as cidades conhecem situações de miséria e falta de moradias, de transporte coletivo, de água encanada ou rede de esgotos, e pavimentação de vias. Por um lado nas cidades há maior possibilidade de ascensão social, por outro, há mais insegurança, mais desafios do dia-a-dia o que gera temor e incerteza para os migrantes do campo.

Assim, os governos devem implementar políticas públicas de incentivo a produção agrícola para que sejam gerados mais empregos e o homem do campo possa se manter com recursos próprios no meio rural sem se juntar ao imenso contingente em situação de vulnerabilidade nas cidades.

2.7.2 A Gestão Sustentável das Pequenas Cidades

A ausência de políticas públicas em pequenas cidades geralmente apresenta-se de uma maneira mais acentuada que nos grandes centros. Isto porque apesar das grandes cidades concentrarem as maiores dificuldades em relação à infraestrutura, serviços públicos, dentre outros, são nelas que também se concentram as maiores iniciativas, tanto públicas como privadas, para solucionar tais problemas.

Esses fatores contribuem para o agravamento da hierarquia urbana. Necessidades básicas de educação e saúde, limitados nas pequenas cidades, provocam o deslocamento diário de sua população aos centros que os oferecem em maior grau. Desse movimento permanente intermunicipal de pessoas, somado à população local dos centros maiores, forma-se um contingente populacional que possibilitará, mercadologicamente, a implantação de comércios em geral e de serviços que refletirão na alteração da rede urbana, onde a hierarquia entre as cidades que a compõe é visivelmente percebida. Disso exposto, a intensidade do crescimento urbano destes centros implicará na estagnação das pequenas cidades à sua volta (PEREIRA, 2008).

Entretanto, o mais preocupante são os problemas sócio-ambientais decorrentes do desenvolvimento urbano em qualquer cidade. Nesse contexto torna-se necessário utilizar-se de um processo eficiente com a intenção de evitar dificuldades futuras: o Planejamento. Planejar é uma ação essencialmente racional,

humana, e para ela existem diversas definições segundo o Ministério das Cidades (2006), destacando-se:

Planejamento é um método contínuo destinado à solução racional de problemas que afetam uma sociedade espacialmente e temporalmente localizada e determinada, antecipando suas conseqüências num momento futuro. É, portanto, um processo continuado que segue métodos científicos para a condução da análise e elaboração de soluções (FERRARI, 1979 apud MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p.67).

A dificuldade de discussão sobre as pequenas cidades ocorre justamente pela carência de estudos sobre estas. Este fato restringe a sua própria conceituação. Para desenvolver este estudo, torna-se necessário classificar o que é uma pequena cidade.

Santos (1979) denominou de *cidade local* esses pequenos aglomerados populacionais que, em tese, deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população com verdadeiras especializações do espaço e que apresentariam um crescimento autosustentado e um domínio territorial respondendo às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas de toda uma população (SANTOS 1979, apud PEREIRA, 2008, p.22).

Desse modo, a pequena cidade deve ser analisada e, portanto, compreendida no cerne das relações que se constituem no âmbito urbano-regional em que se encontra. Por isso, é na relação interurbana que procura-se conceituar as pequenas cidades com base nos sistemas de *rede e hierarquia urbana*. Com a “mundialização” da economia e da informação, mesmo as pequenas cidades encontram-se inseridas no contexto globalizante, sobretudo, pela função exercida na escala mundial de produção em que já abriga unidades de produção variadas. Segundo Soares, essas localidades não são isoladas, mas estão integradas a redes urbanas, através de complexas relações associadas ao mercado e à vida urbana (SOARES, 2003 apud PEREIRA, 2008, p. 24).

No caso das pequenas cidades o modo de vida urbano é quase confundível com o modo de vida rural. No cotidiano destas cidades a sua dinâmica está, normalmente, atrelada ao deslocamento do morador da zona rural em sentido à cidade. Desta forma, os equipamentos e serviços de uso coletivo têm importância significativa, pela sua existência ou não, no fluxo diário das pequenas cidades.

Por compor a maioria das cidades brasileiras, as pequenas cidades são espaços relevantes de discussões no que tange ao desenvolvimento urbano. Desta forma, é preciso considerar que embora a sua dinâmica seja menos complexa que a dos grandes centros urbanos, as pequenas cidades tem suas especificidades na configuração territorial do seu país, do seu estado e de sua região podendo tornar-se modelos de funcionalidade.

No que diz respeito à questão da mobilidade nas pequenas cidades alguns pontos devem ser levantados. Pela dimensão das pequenas cidades, em geral, não há um sistema de transporte coletivo. Esse fato causa muitos transtornos aos usuários e ao trânsito nestas localidades.

Para alcançar o desenvolvimento de maneira sustentável nos transportes, é necessária a criação de políticas integradas ao desenvolvimento urbano para atender aos desejos de deslocamento da população segundo modos adaptados aos motivos das viagens.

[...] a questão da baixa intermodalidade dos sistemas de transportes nas cidades brasileiras está vinculada a diversos outros fatores, entre eles institucionais, como já revelados para as Regiões Metropolitanas, e mesmo aspectos culturais, que definem o pedestre como cidadão de segunda categoria, não viabilizando suas viagens que representam a forma mais simples de se propiciar a ligação entre modos distintos de transporte (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 24)

Nas cidades, aumentar a mobilidade e a acessibilidade enquanto se reduz a congestão continua sendo o principal foco do planejamento de transporte, porém, os aspectos de saúde ambiental e segurança são agora também importantes (NYERGES, 1995).

2.8 A DESCENTRALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA: ATRIBUIÇÕES DE TRÂNSITO E TRANSPORTES MUNICIPAIS

O direito constitucional de Ir e Vir é a base do trânsito, que é complexo e por essa razão possui um conjunto de normas para discipliná-lo, ou seja, uma “Lei de Trânsito”.

O Art. 5º, inciso XV da Constituição Federal, define que é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens. A própria Constituição Federal estabelece em seu Art. 22, inciso XI, que é de competência privativa da União, legislar sobre trânsito e transporte. Para atender ao desejo da população que clamava por mais segurança no trânsito, foi promulgado o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9503 de 23/09/97, o qual passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998 em substituição ao antigo Código Nacional de Trânsito.

Já o serviço de transporte é de responsabilidade dos municípios e também a gestão da mobilidade de forma sustentável.

O meio urbano oferece condições desiguais, que refletem na mobilidade como as características dos terrenos; tratamento físico dado às vias e aos passeios; a existência de redes regulares de transporte urbano; a qualidade dos seus serviços e o preço dos mesmos; a sinalização e os sistemas de controle do uso do sistema viário e as calçadas; a existência ou inexistência de sistemas cicloviários. Nesse sentido, a gestão municipal deve se comprometer em criar meios de acessibilidade que garantam a melhor qualidade de vida para as cidades brasileiras. Isso implica na adoção de medidas destinadas a garantir uma mobilidade urbana que vise a acessibilidade para todos, aos serviços, bens e oportunidades existentes; que assegure a segurança e combata educacionalmente e com eficácia o genocídio no trânsito; que atue com efetividade na melhoria das condições ambientais, reduzindo a poluição, qualificando os espaços públicos, e os desperdícios de energia; que potencialize o desenvolvimento econômico e reduza os custos e tempos empregados na produção; que promova a articulação entre os diferentes segmentos sociais contribuindo para a redução da exclusão e amplie a solidariedade social; que promova a coesão geográfica, eliminando ou minimizando a formação de guetos; e que priorize a acessibilidade e a mobilidade as pessoas e não aos veículos.

Sendo a mobilidade uma função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos; esse objetivo implica na obediência a normas e prioridades que atendam aos deslocamentos dos modos coletivos e não motorizados, única forma de reduzir os efeitos negativos provocados pelo uso predominante do automóvel.

A competência municipal no que diz respeito aos transportes é normatizada pela Constituição Federal de 1988 no artigo 30:

Art. 30. Compete ao Município:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de Transporte Coletivo, que tem caráter essencial.

A norma assegura ao Município a competência de prestar os serviços de transporte coletivo à população, onde o mesmo deve circular dentro do município, o que traz um problema – se o ônibus circular entre municípios levando passageiros de um município a outro, mesmo que numa pequena distância, a competência deixa de ser municipal para ser estadual, como avalia Maluf (2004):

O transporte interurbano, como o próprio nome sugere, compreende o transporte realizado, quase sempre em ônibus com características urbanas, de um centro urbano a outro, dentro dos limites de um município. Assim, as ligações realizadas de uma "cidade" (centro urbano) à outra (outro centro urbano) receberá a denominação de transporte interurbano. Neste caso, já não se pode afirmar claro interesse local. A ligação interurbana de transporte de passageiros já não está afeto a um interesse local, compreendendo, não raro, interesse de regiões distintas, ainda que compreendidas dentro de um mesmo município. A existência deste tipo de transporte é condição para o desenvolvimento regional (e não urbano ou mesmo municipal), competente, portanto, deve se apresentar, o ente estadual, para elaboração de suas diretrizes.

Sabe-se que mesmo assegurado pela Constituição é difícil prestar um serviço de transporte urbano que atenda à demanda dos cidadãos e ainda seja seguro e confiável. Na maioria das cidades de médio e pequeno porte, o transporte é precário e agride o meio ambiente.

Uma solução apontada para equacionar o problema do trânsito nas cidades é a municipalização do mesmo, já que a Constituição instrui para esse caminho. Municipalizar o trânsito é:

O processo legal, administrativo e técnico, por meio do qual o município passa a integrar o Sistema Nacional de Trânsito (art. 24, do CTB), habilitando-se a exercer as competências legais, assumindo integralmente a responsabilidade pelos serviços de: Engenharia de Tráfego e de Campo, Fiscalização, Controle e Análise de Estatística e Programa Municipal de Educação de Trânsito (DENATRAN, 2000, p. 5).

De acordo com o Denatran (2000), o processo de municipalização do trânsito se iniciou de forma irreversível, demonstrando a consciência despertada pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) sobre as questões relativas ao trânsito urbano, assunto de interesse direto das cidades e de seus habitantes.

Claro que o processo de municipalização não é automático, envolve etapas e o município assume integralmente a responsabilidade pelos serviços essenciais ao ordenamento do trânsito: engenharia, fiscalização, educação de trânsito, levantamento, análise e controle de dados estatísticos, Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jaris. Tais serviços são descritos pelo Denatran (2000, p. 13):

Engenharia

- Definição de políticas de estacionamento, de carga e descarga de mercadorias, de segurança de trânsito, de pedestres, de veículos de duas rodas, de circulação e estacionamento de veículos de tração animal, entre outras;
- Planejamento da circulação, de pedestres e veículos, de orientação de trânsito, de tratamento ao transporte coletivo, entre outros;
- Projeto de área (mão de direção, segurança, pedestres, sinalização etc.), de corredores de transporte coletivo (faixas exclusivas, localização de pontos de ônibus, prioridade em semáforos etc.), de pontos críticos (congestionamentos e elevado número de acidentes);
- Implantação e manutenção da sinalização (vertical, horizontal e semafórica);
- Operação de trânsito (estar na via resolvendo os problemas de trânsito);
- Análise de edificações geradoras ou atradoras de trânsito de veículos ou de pedestres (pólos geradores de trânsito - escolas dos mais variados tamanhos, shoppings centers, cursinhos, terminais etc.);
- Autorização de obras e eventos, na via ou fora dela, que possam gerar impacto no trânsito (obras viárias, shows, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas juninas, filmagens etc.).

Fiscalização

- Exercício do poder de polícia administrativa de trânsito, aplicando as penalidades cabíveis e arrecadando as multas que aplicar dentro da competência legalmente estabelecida e no âmbito da circunscrição do município, através dos meios eletrônicos e não eletrônicos;

- Autuação, processamento de multas, seleção, capacitação, treinamento, designação e credenciamento de agentes de fiscalização.

Educação de trânsito

- A criação obrigatória de área de educação de trânsito e da escola pública de trânsito conforme resolução do CONTRAN;
- Ações de segurança de trânsito, trabalhando os comportamentos;
- Introdução do tema trânsito seguro nas ações rotineiras das pessoas de todas as faixas etárias, através de linguagem específica.

Levantamento, análise e controle de dados estatísticos

- Acidentes, com vítima, mortos em acidentes, volume de veículos por tipo, volume de pedestres etc.

Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - Jaris

- Criação de Jaris, nomeação de seus membros, aprovação do regimento interno, suporte técnico e administrativo.

Há diversas razões para se municipalizar o trânsito, dentre elas destacam-se:

- O administrador terá, sob sua jurisdição, a implantação de uma política de trânsito capaz de atender às demandas de segurança e fluidez e mais facilidade para a articulação das ações de trânsito, transporte coletivo e de carga e descarga, e o uso do solo.
- É ao prefeito que as pessoas reclamam sobre os problemas de trânsito, pois não só a vida da cidade, mas a própria vida das pessoas está relacionada ao circular, caminhar, parar e estacionar.
- Como o município é responsável pela autorização das construções de edificações que atraem ou produzem deslocamentos de pessoas e veículos, é forçoso reconhecer que ele próprio é o responsável pela situação criada no trânsito local e, portanto, pela solução dos problemas decorrentes. (MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO, 2009).

Entre as principais responsabilidades municipais determinadas pelo CTB estão:

- Municipalizar o Trânsito;
- Adequar a legislação municipal;
- Fiscalizar o trânsito direta ou indiretamente;
- Aplicar recursos das multas em projetos de Trânsito;

- Autorizar e Fiscalizar obras na via pública ou fora dela;
- Planejar, operar e organizar o Trânsito de sua circunscrição;
- Firmar convênios com o Estado. (MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO, 2009).

Vale ressaltar a importância da fiscalização do trânsito, porém Andrade (2009) preconiza que deve ser técnica e científica, efetiva e eficaz, feita por profissionais capacitados, aparelhados e motivados.

Reconhecendo a necessidade de se municipalizar o trânsito o município tem que se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), através da criação de órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito. Tais órgãos podem vir de um redimensionamento de outros já existentes ou então serem criados novos órgãos, por meio de legislação específica. Portanto, para exercer plenamente as funções relativas ao trânsito que competem ao município, o mesmo deve passar por uma reestruturação, como afirma o Denatran (2000, p. 19):

A preparação do município para formalizar sua integração ao SNT junto ao Denatran depende, fundamentalmente: da adequação da sua estrutura administrativa para executar as atividades de engenharia de trânsito, educação para o trânsito e controle e análise de acidentes e apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari; e da criação de uma estrutura operacional para executar as atividades de operação e fiscalização de trânsito.

Como se pode constatar, o caminho para a municipalização depende de vontade política e trabalho de base administrativa que delegue as funções necessárias para a organização do trânsito, mas também requer uma mobilização no sentido de conscientizar a população sobre as vantagens da municipalização que trará controle e fiscalização diretos e, portanto, mais dinâmicos e eficientes.

Para o Denatran (2000, p. 9) municipalizar é a forma de garantir ao administrador municipal as condições de atender, de forma direta, as necessidades da população. O administrador terá sob sua jurisdição, a implantação de uma política de trânsito capaz de atender às demandas de segurança e fluidez e mais facilidade para a articulação das ações de trânsito, transporte coletivo e de carga, e o uso do solo. Essas ações são fundamentais para a consecução de um projeto de cidade mais humana e adequada à convivência com melhor qualidade de vida.

Não importa o tamanho da cidade, a municipalização é um caminho a seguir pra que se proporcione um Trânsito mais humanizado, que preserve a integridade física dos usuários oferecendo qualidade de vida para os cidadãos.

2.9 TÉCNICAS DE PESQUISA

2.9.1 Pesquisa Qualitativa: Grupos Focais

Para iluminar a análise do objeto estudado, buscou-se o embasamento teórico metodológico no presente trabalho a partir da técnica de Grupos Focais.

A razão para a escolha desta técnica como a principal neste estudo é que por meio da observação de "fatos cotidianos" será possível ler e interpretar discursos que serão formalizados pelo texto escrito.

Morgan (1997) define grupos focais como uma técnica de pesquisa que coleta dados por meio das interações grupais, ao se discutir um tópico especial sugerido pelo pesquisador. Como técnica, ocupa uma posição intermediária entre a observação participante e as entrevistas em profundidade. Pode ser caracterizada também como um recurso para compreender o processo de construção das percepções, atitudes e representações sociais de grupos humanos (MORGAN, 1997 *apud* GONDIM, 2001).

A utilização desta técnica torna o pesquisador mais íntimo do tópico de pesquisa através de um encontro direto e intensivo com os participantes dos grupos.

Operacionalmente, esta técnica apresenta aspectos positivos como: o seu baixo custo, maior rapidez de execução, pois não é necessário fazer tratamento dos dados estatísticos, além de resultados rápidos e uma flexibilidade com relação ao processo de investigação (possibilidade de ajustes durante a execução da pesquisa). Segundo Morgan (1997) a técnica de Grupos Focais usada de modo auto-suficiente, pode ser a base para um estudo completo. Usado com outros métodos, eles ou podem completar outro método primário ou podem combinar com outros métodos qualitativos em associação (MORGAN, 1997 *apud* GONDIM, 2001).

2.9.2 Análise do Conteúdo

Esta é uma técnica que trabalha fundamentalmente a palavra e o que esta por trás dela, seus sentidos e significados.

Na análise de conteúdo o ponto de partida é a mensagem, mas devem ser consideradas as condições contextuais de seus produtores que assentam na concepção crítica e dinâmica da linguagem (FRANCO, 2005, p. 13-14).

Historicamente, a análise de conteúdo esteve presente desde as primeiras tentativas da humanidade de interpretar os antigos escritos, como nas tentativas de interpretar os livros sagrados. Entretanto, a análise de conteúdo apenas na década de 1920, foi sistematizada como método, devido aos estudos de Leavell sobre a propaganda empregada na primeira guerra mundial, adquirindo dessa forma, o caráter de método de investigação (TRIVINOS, 1987, p. 35).

Sobre as aproximações e afastamentos na construção e reconstrução de trajetória deste trabalho, vale ressaltar que:

A história do conhecimento não pode ser contada em uma trajetória linear, como algo que avança gradualmente, dimensionando a relação homem-mundo por intermédio do mero acúmulo progressivo de saberes. Com efeito, a constituição de novos paradigmas científicos impõe uma outra dinâmica, qualquer que seja o campo de saber em que nos situemos. De modo geral, as transformações sucessivas por que têm passado as ciências demonstram irregularidades e rupturas, em vez de um movimento contínuo e retilíneo. Sobretudo no que tange às ciências humanas e sociais, o que se dá não é a mera substituição de um caminho enganoso por caminhos promissores de novas verdades. Trata-se antes de novas perspectivas, que vêm participar da cena, de opções teóricas diversas daquela em relação à qual se produz uma ruptura ou do desejo de redimensionar o objeto de estudo (DEUSDARÁ *apud* ROCHA, 2005, p. 305).

Buscando contextualizar o presente estudo, encontrou-se nas características hermenêuticas e inferenciais, que fundamentam as bases teóricas da análise de conteúdo, articulação com o cunho interpretativo e reflexivo da pesquisa. Articulação essa que contribuirá na organização e categorização da nossa análise. Nesse sentido, Franco (2007, p. 13) ressaltava que:

A Análise de Conteúdo assenta-se nos pressupostos de uma concepção crítica e dinâmica da linguagem. Linguagem, aqui entendida como uma construção real de toda a sociedade e como expressão da existência humana que, em diferentes momentos históricos, elabora e desenvolve representações sociais no dinamismo interacional que se estabelece, entre linguagem, pensamento e ação.

Ainda segundo a referida autora, uma importante finalidade da análise de conteúdo é produzir inferências sobre qualquer um dos elementos básicos do processo de comunicação. Declara também, que são elas (as inferências) que conferem a esse procedimento metodológico, sua relevância teórica, uma vez que implica pelo menos uma comparação.

Na análise dos dados, deve-se levar em consideração: palavras utilizadas repetidamente, o contexto no qual a informação foi obtida, concordâncias entre as opiniões dos participantes, alteração de opiniões ocasionadas pela pressão dos grupos, respostas dadas em função de experiências pessoais de maior relevância do que impressões vagas, idéias principais, comportamentos, preconceitos, dificuldades de compreensão das perguntas feitas, entusiasmos, dificuldades no enfrentamento de desafios, dentre outros (GOMES, 2005).

Segundo Richardson (1999), a Análise do Conteúdo segue algumas etapas de sistematização e avaliação propostas por Laurence Bardin através dessa técnica: a pré-análise, a análise do material (descrição analítica) e o tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação (interpretação inferencial).

A pré-análise

Esta fase consistiu em algumas leituras descontraídas dos discursos de cada grupo a fim de criar uma “intimidade” com o texto, “... *deve-se fazer uma primeira leitura para organizar as idéias incluídas para, posteriormente, analisar os elementos e as regras que a determinam.*” (Richardson, 1999, p. 224).

A descrição analítica

Segundo Richardson (1999), a fase em questão consiste basicamente na codificação, categorização da informação. Nesta etapa buscou-se destacar trechos significativos agrupando-os aos temas pertencentes. Os temas foram listados,

formando núcleos de sentido. Em seguida esses núcleos propiciaram a formação de categorias de análise, ou seja, expressões que descrevam mais fielmente os tópicos e que tenham algum significado sócio-histórico.

Segundo Holsti (1969:94), “a codificação é um processo pelo qual os dados em bruto são sistematicamente transformados e agrupados em unidades que permitem uma descrição exata das características relevantes do conteúdo”. Assim, a codificação é uma transformação, seguindo regras especificadas dos dados de um texto, procurando agrupá-los em unidades que permitam uma representação do conteúdo desse texto (Holsti, 1969:94, *apud* Richardson, 1999, p. 233).

A interpretação inferencial

Caracteristicamente, o ato de fazer inferências de uma mensagem escrita, significa não só decodificar suas construções simbólicas explicitadas no documento, mas aludir numa perspectiva discursiva o seu conteúdo latente, implícito ou não dito.

Nesse sentido, o presente estudo não pretendeu estabelecer regras ou extrair do texto analisado modelos ritualísticos de manifestações da fala dos grupos focais, mas, sim, sinalizar através dessas inferências, a relevância da abordagem das manifestações dos grupos sobre a mobilidade.

Crê-se, portanto, que os resultados da análise possam refletir os objetivos da pesquisa e ter como apoio indícios manifestos e capturáveis no âmbito das comunicações explicitadas no texto analisado.

3 AREA DE ESTUDO: BOA NOVA - BA

O município de Boa Nova (Figuras 3 e 4) está localizado na Região Sudoeste da Bahia, 17 km à margem direita da BR 116, no sentido Vitória da Conquista/Jequié, possuindo uma área de 857 km² e uma população de 16.007 hab. (contagem IBGE, 2007), com uma maior concentração no campo, cerca de 70% de sua população.

O município é cortado por duas rodovias federais a BR-116 e a BR-030 e possui em seu território dois biomas (Figura 5) bem definidos. De um lado a caatinga (Figura 6), do outro a Mata Atlântica (Figura 7).

Em 2006 foi produzido o documento denominado Informação para Consulta Pública da Secretaria de Biodiversidade e Florestas do Ministério do Meio Ambiente registrando uma transição entre os dois biomas existentes

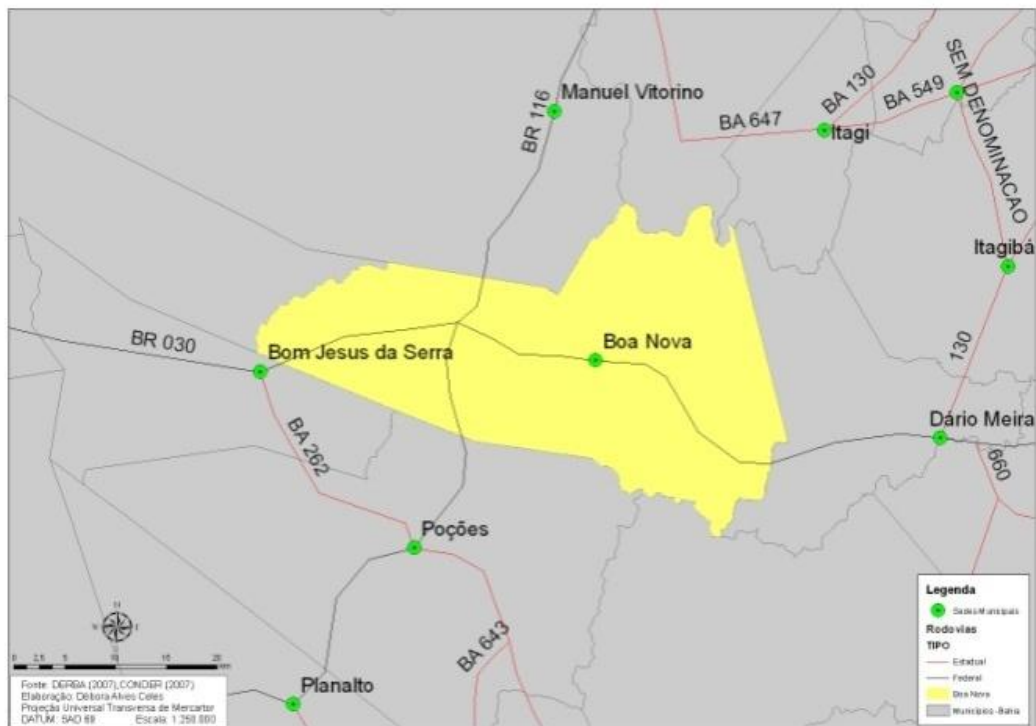
[...] em Boa Nova em poucos quilômetros, observa-se uma transição entre florestas úmidas ao leste, e a vegetação seca da Caatinga ao oeste. Nesta transição ocorre a Mata de Cipó, floresta baixa rica em espécies de plantas, com muitos cipós e grandes gravatás (bromélias terrestres). Este tipo de vegetação, raro e muito localizado, já foi quase totalmente destruído no resto do Brasil. Abriga plantas e animais que só se encontram ali, como o pássaro gravatazeiro (*Rhopornis ardesiaca*), muito conhecido mundialmente. Esta riqueza em pássaros raros tem atraído turistas do exterior há mais de dez anos (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2006).

Além disso, esta é uma região rica pela sua biodiversidade, seu potencial hídrico, e suas belezas naturais, uma potencialidade turística. De acordo com Oliveira e outros (2000), o município de Boa Nova tem possibilidades para o desenvolvimento do turismo baseado no turismo ecológico, no turismo rural e no desenvolvimento de atividades desportivas, mas sugere que estes devam ser feitos mediante planejamento desenvolvido por consultores técnicos na área.



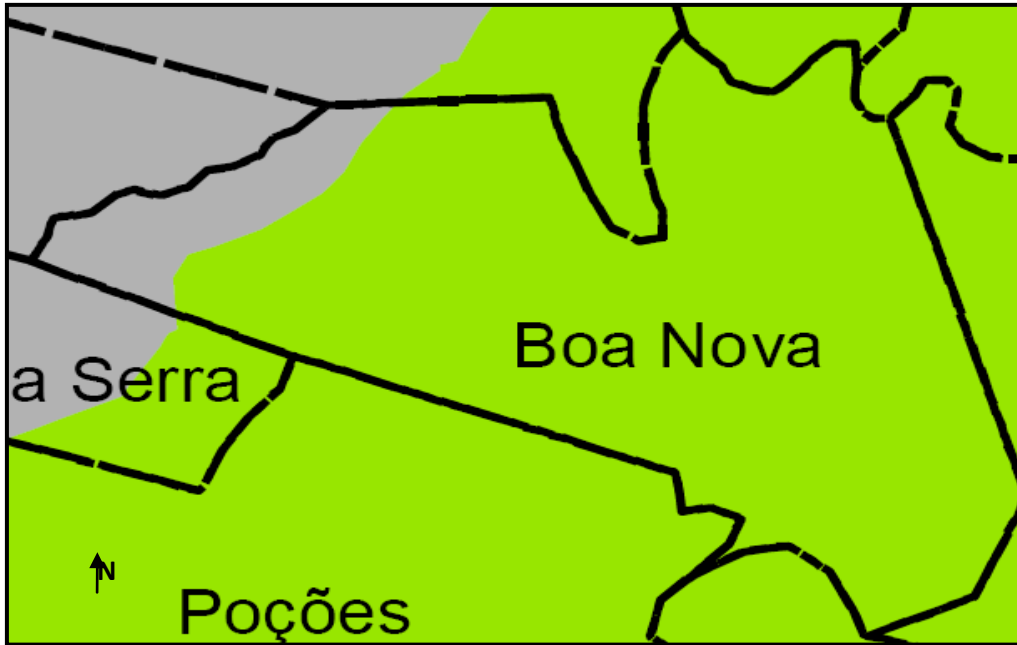
Mapa elaborado pelo autor, 2008.

Figura 3 - Localização do Município de Boa Nova



Mapa elaborado pelo autor, 2008.

Figura 4 – Mapa de Inserção Regional



Fonte: Base Cartográfica: Biomas e Limites Municipais: PERH – Plano Estadual de Recursos Hídricos – SRH, 2004. Limites Estaduais: IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2005.

■ CAATINGA
■ MATA ATLÂNTICA

Figura 5 - Biomas (recorte)



Fonte: Casa Via Magia

Figura 6 - Caatinga



Fonte: Casa Via Magia

Figura 7 - Mata Atlântica

Por outro lado, apesar dessa riqueza natural o município é um dos mais pobres da Bahia, com um baixo Índice de Desenvolvimento Humano - IDH⁹, e sua população, a maioria pequenos produtores familiares, vem agredindo a região pois dependem por exemplo da extração de lenha e roçagem dessas matas para sobreviver.

A proposta do Ministério do Meio Ambiente (2006) de criar um Refúgio de Vida Silvestre, além de proteger uma biodiversidade única, através de um enorme potencial pelas cachoeiras e paisagens espetaculares, também é de dinamizar a economia local através do turismo e preservar os mananciais que abastecem os povoados próximos, e também a sede de Boa Nova e futuramente a zona rural da caatinga (Ministério do Meio Ambiente, 2006).

Mas, para o desenvolvimento do turismo como uma possibilidade de dinamização da economia é preciso que haja uma oferta de serviços qualificada e eficiente, além de boa infra-estrutura, principalmente no que se refere à mobilidade.

A exemplo do que ocorre no Brasil, o sistema de transporte em Boa Nova é insuficiente para atender as necessidades, os horários em que o transporte

⁹ O IDH do município é um dos mais baixos do Estado 0, 564. No ranking da Bahia aparece na posição 393°. (Atlas de Desenvolvimento Humano) Disponível em:< <http://www.fjp.gov.br>>, Acesso em: 25 de outubro de 2009.

alternativo funciona e também os ônibus são escassos e muitas vezes os habitantes tentam se deslocar fazendo uso do transporte reservado a conduzir os alunos para as escolas, que também não comporta todos que precisam se deslocar. Nos finais de semana quase não há transporte, o que compromete o acesso ao lazer e serviços como os serviços de saúde, compras, dentre outros.

Segundo Ferreira (2007), a cidade não dispõe de um terminal rodoviário, tendo o serviço de vendas de passagens pelas empresas anexado a comércios no centro da cidade, onde os ônibus embarcam e desembarcam passageiros. A cidade atualmente apresenta algumas poucas linhas de transportes interurbanos em sentido, sobretudo, às cidades polarizadoras da Região Sudoeste, como Vitória da Conquista e Jequié. Só alguns horários têm como ponto inicial e final do percurso a cidade de Boa Nova. Há ainda como destino as cidades de Salvador (capital da Bahia), que se realiza uma única vez na semana, como também para a cidade de São Paulo (capital), ocorrendo também uma única vez na semana. (Ferreira, 2007).

Nota-se que este “modelo” não é suficiente para atender a demanda existente, necessitando de uma intervenção do poder público nesse sentido.

Por conseguinte, pela sua riqueza biológica excepcional, Boa Nova é considerada, por muitos cientistas, como prioridade nacional, para a criação de unidade de conservação. A maioria das plantas e animais raros desta região não se encontra em nenhuma outra unidade de conservação e são ameaçadas de extinção. (Ministério do Meio Ambiente).

4 METODOLOGIA

4.1 UNIVERSO DA PESQUISA

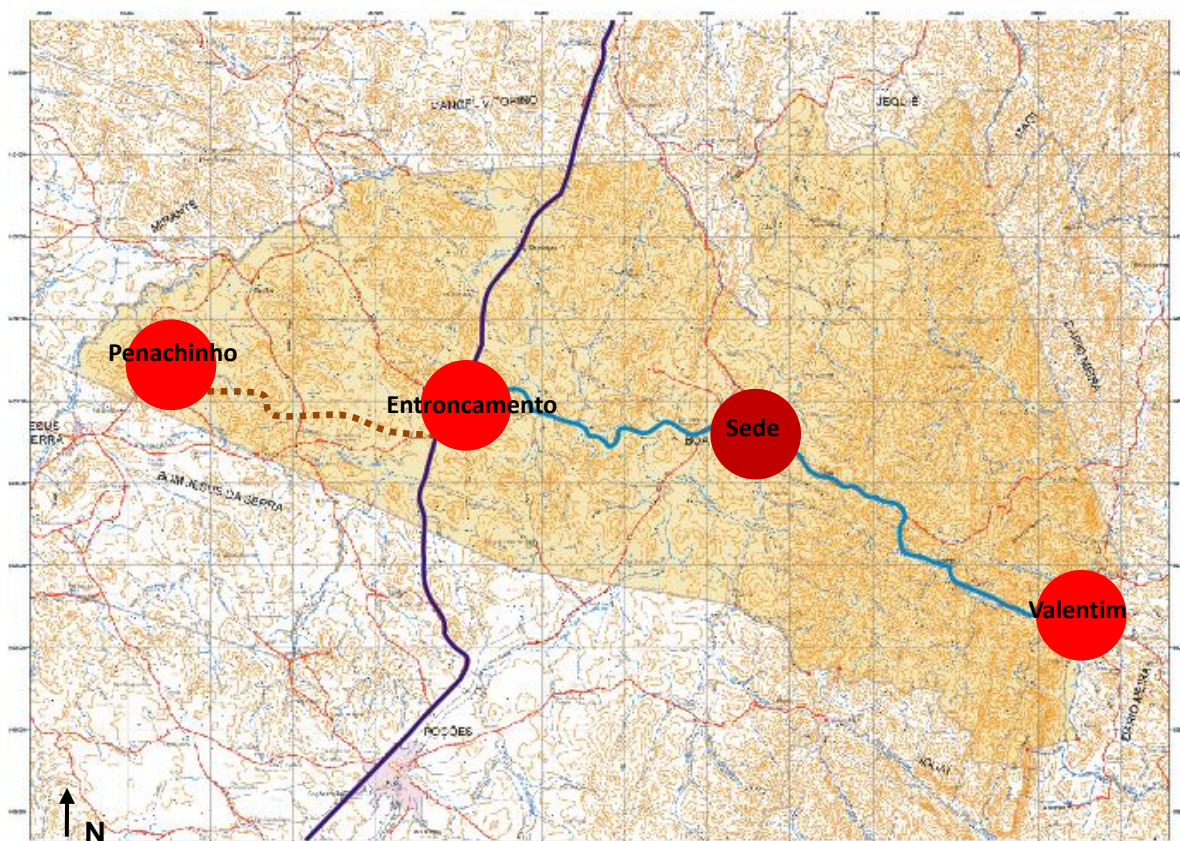
Para o desenvolvimento do estudo, foram escolhidas algumas localidades consideradas de maior representatividade¹⁰ no território de abrangência do Município. Dentre as localidades escolhidas para aplicação da pesquisa estão a sede municipal e os povoados do Penachinho, Entroncamento e Valentim (Figura 8). De acordo com informações da Prefeitura Municipal de Boa Nova, a média populacional nestas localidades distribui-se da seguinte forma: Sede Municipal – 5.000 hab.; Povoado do Penachinho 3.500 hab.; Povoado do Entroncamento 3.500 hab. e Povoado do Valentim – 4.000 hab. Ainda de acordo com informações da Prefeitura as vias que interligam a sede às comunidades e povoados trata-se de estradas municipais e sem pavimentação, as demais são as rodovias federais (BR-030 e BR-116).

O povoado do Penachinho localiza-se na região da caatinga, uma área do município que sofre com uma seca intensa a maior parte do ano, caracterizando-se como uma região pouco produtiva, onde a grande maioria da população tem sua renda baseada em benefícios sócio-assistenciais¹¹ do Governo Federal e na agricultura familiar. Vale destacar que o povoado desenvolve atividades como: plantio de mandioca para produção de farinha, feijão de corda, feijão carioca; criação de gado, caprinos e aves, além do fruto natural da caatinga, o umbu, que nos meses de janeiro a março garante um sustento para alguns moradores da região.

O povoado do Entroncamento, assim como o Penachinho, localiza-se na região da caatinga, possuindo semelhanças em termos de condições sócio-econômicas da comunidade. No Entroncamento destacam-se como atividades econômicas e de subsistência: o plantio de mandioca, artesanato e umbu, além da criação de aves.

¹⁰De acordo com informações da Secretaria Municipal de Administração de Boa Nova essas são as localidades de maior representatividade (densidade populacional) do município, as demais se constituem como adjacências.

¹¹Os benefícios socioassistenciais referido são: o Programa Bolsa Família e do Benefício de Prestação Continuada – BPC denominado por muitos como “*aposentadoria*”. Esses dados foram fornecidos pelo Missionário Gilberto Oliveira, residente no povoado do penachinho, e pesquisador na região.



Fonte: Carta da SEI, 2009. PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR. DATUM HORIZONTAL: WGS-84 / FUSO - 24S. Escala: 1:100.000

- Sede Municipal
- Povoados
- BR - 030
- BR - 116
- - - Estrada do Penachinho (Municipal)

Figura 8 - Mapa do Município – Boa Nova/BA. LOCALIDADES

A estrutura viária no Entroncamento possui uma particularidade que afeta diretamente a acessibilidade dos moradores, trata-se das rodovias que cortam o povoado: a BR-116, uma das principais e mais movimentadas rodovias do país, também conhecida como *Rio-Bahia*, e a BR-030. Em relação a esta última, a situação é particularmente preocupante, pois boa parte desta encontra-se sem pavimentação, além de possuir largura reduzida, dificultando o trânsito das comunidades “atravessadas” por esta estrada: o povoado do Entroncamento, a oeste, e a do Valentim, a leste da sede.

O Valentim, povoado localizado na região da Mata Atlântica, se distingue dos demais pelo seu grande potencial hídrico, rodeado de lagos, rios e cachoeiras, além de uma fauna diversa e uma flora exuberante com árvores de grande porte. Contam

os mais velhos que este local, no passado, era uma mata fechada, caminho para tropeiros e boiadeiros, responsáveis pela interiorização do Estado da Bahia e pelo surgimento de vilas que serviam como local de pouso e ponto de comercialização de produtos (SILVA, 2007).

O Povoado se tornou conhecido devido à grande feira livre que é realizada aos domingos e pela diversidade de produtos de origem do próprio povoado, como a banana, cacau e a jaca, que são produzidos em grande quantidade abastecendo outras localidades. Além desses produtos, também existe o plantio da mandioca, cana de açúcar, feijão e a criação de gado e aves.

De acordo com informações da ONG BirdLife/SAVE Brasil¹² (2000) a região vem chamando a atenção dos ornitólogos há alguns anos em função da sua peculiar avifauna, com elementos típicos das florestas de montanha do bioma Mata Atlântica em contato com elementos endêmicos da Caatinga. Nesta área de transição encontra-se a mata-de-cipó, área de ocorrência do ameaçado *Rhopornis ardesiacus*, o Gravatazeiro, uma das aves mais raras no Brasil. Ainda segundo esta ONG Boa Nova abriga mais de 300 espécies de aves, 10 delas globalmente ameaçadas de extinção. Apesar de sua grande riqueza biológica, a região não está protegida sob nenhuma reserva pública e vinha sendo negligenciada em termos de conservação. Como resultado, restaram menos de 2,6% de suas matas originais.

Em seu projeto técnico, Silva e outros (2007) propõe tornar as cadeias de produção e de prestação de serviços reais e potenciais no Valentim com uma região ecologicamente responsável e comprovadamente sustentável. Mas existem ainda muitos desafios para tornar o artesanato, o alimento produzido, a forma de extração da madeira, dentre outros, em ações sustentáveis para a região. Isto porque grande parte da população, notadamente vivendo da produção agrícola, necessita de mais apoio do governo local para diminuir a carência ainda existente numa região que é rica em recursos naturais.

4.2 PROCEDIMENTOS UTILIZADOS

¹²No ano de 2005, a BirdLife/SAVE Brasil trouxe à região o biólogo Edson Ribeiro para atuar na implementação de diversas atividades ligadas à pesquisa biológica do Gravatazeiro; na formação de um grupo local de trabalho composto por membros da comunidade; no manejo da paisagem; e no desenvolvimento de ações de educação ambiental.

Observa-se nesta breve caracterização do item anterior, que a população da zona rural do município possui as condições sócio-econômicas bastante aproximadas, não havendo também esta diferenciação dentro da comunidade, ao contrário da área urbana onde nota-se claramente “condições de vida” diferenciadas.

Entretanto, optou-se por trabalhar com estas comunidades através do que chamamos de *grupos heterogêneos*¹³, levando-se em conta também características comuns como as condições sócio-econômicas de seus integrantes, garantindo a *homogeneidade*¹⁴ dentro dos grupos.

1) Critério de heterogeneidade

- localidade;

2) Critérios de homogeneidade

- Nível sócio-econômico;

-Nível cultural;

O objetivo que caracterizou a escolha desses critérios foi a possibilidade de obtenção das diferentes visões e opiniões das pessoas que vivem nestas localidades, bem como a possibilidade de uma comparabilidade entre os dados colhidos nos diferentes pontos do território, resultando no entendimento das relações existentes na zona urbana e as existentes entre a zona urbana e a zona rural do município.

Para o desenvolvimento da pesquisa alguns locais foram escolhidos, como especificados no início do capítulo, para que fosse observado o sistema de transporte existente, os modos, a segurança, articulando essas observações às opiniões de um público escolhido nestas localidades para compor os Grupos Focais. A partir daí pôde-se perceber a sensibilidade destas pessoas para com os problemas de mobilidade e identificar, através de sugestões, quais ações mais valorizam o município e beneficiam a população neste ponto de vista. Combinada a esta técnica, foram realizadas entrevistas (Apêndice D, p.193-199) para enriquecer a análise e um levantamento fotográfico para compor e ilustrar o trabalho.

Segundo Gomes (2005) uma das vantagens da adoção da entrevista de grupo focal como técnica principal para coleta de dados é que podem ser usadas isoladamente ou combinadas com outras técnicas. Morgan (1997) “sugere que a

¹³Grupos de diferentes localidades (divisão dos grupos) para aplicação da técnica de Grupo Focal.

¹⁴O critério da homogeneidade é defendido pela maioria dos autores por evitar possíveis constrangimentos e inibições, e garantir a participação efetiva de todos pelas características comuns relativas aos grupos.

entrevista de grupo focal pode ser triangulada com outras técnicas assegurando fidedignidade e profundidade dos dados coletados”. (MORGAN, 1997 apud GONDIM, 2001).

Além do critério localizacional, como dito anteriormente, as variáveis investigativas foram a classe econômica¹⁵ combinada a escolaridade. Optou-se, também, por realizar a pesquisa com pessoas de ambos os sexos, devido a representatividade do universo por sexo se apresentar de maneira equivalente.

O município de Boa Nova, a exemplo do país, apresenta problemas estruturais, principalmente nas áreas de educação e economia. Isso porque, com base nos dados do IBGE (2004)¹⁶ a taxa de analfabetismo entre pessoas com 15 anos ou mais é de 43,24%. A distribuição de renda é desigual e há um grande número de pessoas que vivem em condição de extrema pobreza, desassistidas pelos governantes. Prova disso é que o IBGE/PNAD (2003) aponta que a cobertura de esgotamento sanitário da população urbana é de apenas 28,2% e o grau de urbanização do município é de 22,34%. Essas estatísticas comprovam a escolha das variáveis para a investigação: escolaridade e renda. Portanto, estas são explicativas para o estudo e pretende-se que sejam identificados como fatores que influenciam na mobilidade.

De acordo com Gomes (2005),

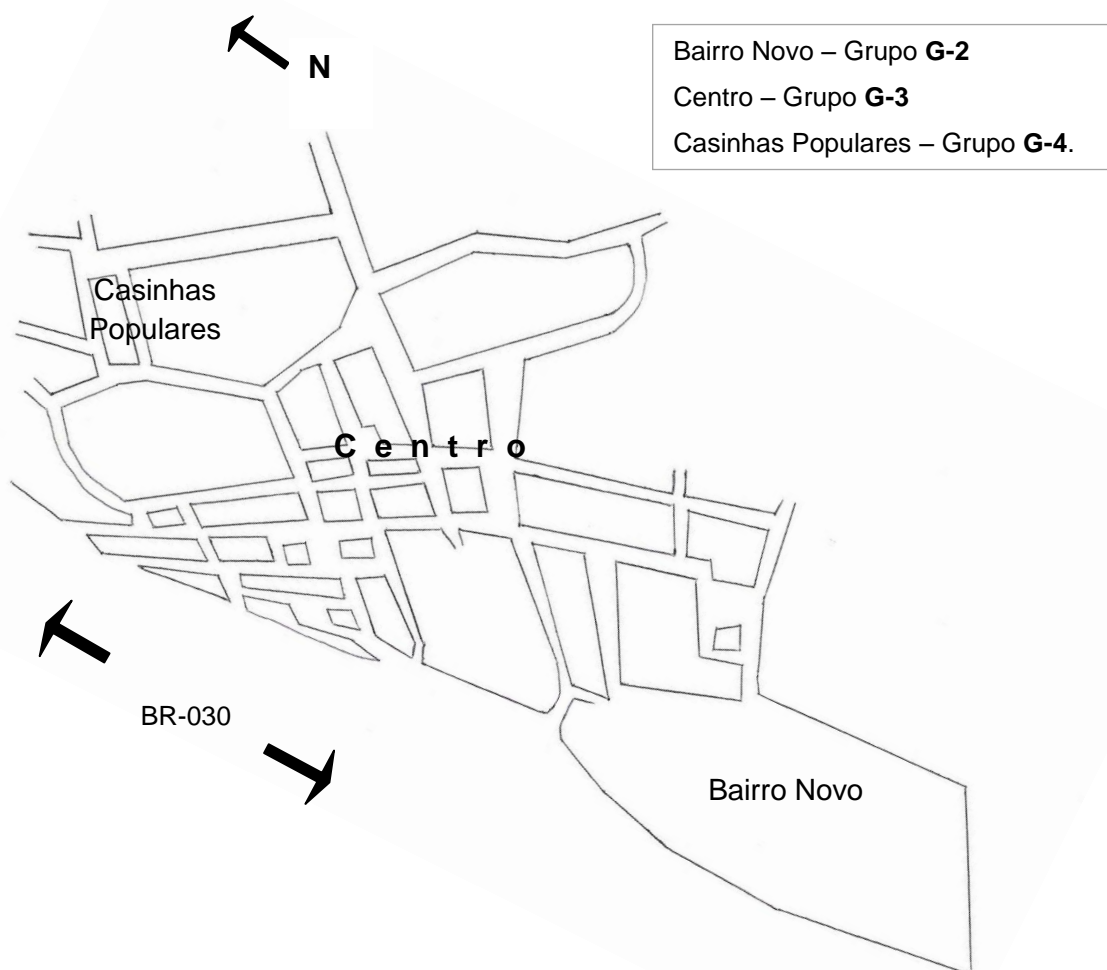
[...] deve-se levar em conta a quantidade de grupos considerando a homogeneidade da população em relação ao objeto focado, variando de um mínimo de 3 a 4 grupos até 10 a 12 grupos no máximo. O importante é selecionar pessoas com diferentes opiniões em relação ao tema a ser discutido e o objetivo é obter não uma representação quantitativa de diferentes opiniões e setores, mas sim o relato de cada segmento sobre o objeto focado (GOMES, 2005).

Para esta pesquisa foram formados seis grupos distribuídos entre a sede e a zona rural. Na sede (Figura 9) foram trabalhados três grupos: No grupo G-3 a classe econômica predominante foi a “C”, de acordo com a Classificação Econômica Brasil. Dentre os grupos pesquisados este contou com o menor número de participantes, apenas seis pessoas, dentre elas: comerciantes e profissionais liberais, moradores do *centro* e adjacências. No grupo G-2, formado por dez pessoas, a classe que

¹⁵Estas variáveis puderam ser medidas com base no CCEB - Critério de Classificação Econômica Brasil, que tem a função de estimar o poder de compra das pessoas e famílias. Vale ressaltar que esta classificação vai de A a E (ABEP, 2009).

¹⁶Projeção do Censo IBGE (2000).

prevaleceu foi a “D”, sendo o grupo composto por funcionários públicos, moradores do Bairro Dioclécio Coelho, mais conhecido como “*Bairro Novo*”, e proximidades. O grupo G-4, composto por dez pessoas, foi caracterizado como o de classe econômica mais baixa, a classe “E”, realizada com moradores do Condomínio Nossa Senhora da Boa Nova, mais conhecido como “*Casinhas Populares*” (Figura 10), uma área periférica da cidade de casas populares¹⁷.



Fonte: PEREIRA, Pesquisa de Campo, 2008

Figura 9 - Cartograma de localização por área

¹⁷Em Boa Nova, foram construídas 100 casas populares, através do Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social – PSH, uma parceria entre o Governo Federal e o governo local, para ser destinada à população de baixa renda que não possuía moradia.



Fonte: Prefeitura Municipal de Boa Nova

Figura 10 - Condomínio N. Sr^a. da Boa Nova.

Na zona rural a distribuição dos grupos se deu da seguinte forma: no Entroncamento foi trabalhado um grupo G-1 predominando a classe econômica “E”, formado por nove pessoas, todas mulheres e a maioria idosas¹⁸ (cerca de 70% com 56 anos ou mais). No Penachinho também foi trabalhado um grupo de classe econômica “E”, o grupo G-6 composto por oito jovens¹⁹ (todos entre 18 e 25 anos). No Valentim (Figura 11), o grupo G-5 formado por nove pessoas dentre comerciantes e professores, a classe econômica que prevaleceu foi a “D”. Esta diferenciação foi de grande relevância para o estudo pela possibilidade de escutar grupos de diferentes localidades.

¹⁸ Este grupo formou-se de maneira espontânea e serviu para demonstrar que se trata de uma região com um número significativo de pessoas nessa faixa etária, pelo perfil da amostra trabalhada. Este foi composto apenas por mulheres, pois os homens daquela localidade sentem-se inibidos em participar de reuniões e também por que muitos estão fora “trabalhando na roça”.

¹⁹ Este recrutamento foi realizado pelo Missionário Gilberto Oliveira, pesquisador na região. Segundo o pesquisador, esta é uma região que possui um grande número de jovens.



Fonte: Casa Via Magia

Figura 11 - Povoado do Valentim (Serra do Timorante)

Os encontros com os participantes foram marcados com uma semana de antecedência e para assegurar as presenças, todos foram contactados via telefone no dia anterior a reunião. Para este recrutamento foi adotada uma técnica diferenciada pela pesquisadora²⁰. Esta convidou seis pessoas e cada uma destas seis recrutaram aleatoriamente quinze pessoas, elaborando uma lista, obedecendo às variáveis de homogeneidade. O convite (Apêndice A, p. 136) continha uma vaga informação sobre o tema da discussão, para que estes não comparecessem ao encontro com idéias preestabelecidas, e suas respostas não fossem induzidas. De acordo com Freitas, “esta lista deve levar em consideração os objetivos da pesquisa, a consideração das possíveis contribuições destas pessoas ao objetivo da pesquisa e as características das pessoas” (FREITAS, 1998).

Nesta fase o pesquisador recolhe as informações necessárias para elaborar um desenho de pesquisa adequado aos objetivos, sendo possível a formulação de hipóteses e a construção de teorias.

Os espaços onde ocorreram as reuniões foram de fácil acesso, confortáveis e arrumados de maneira semelhante. As cadeiras foram colocadas em semicírculo

²⁰Neste estudo a pesquisadora assume o papel de moderadora.

para facilitar a comunicação, havendo sempre dois equipamentos de gravação em áudio. Neste ambiente, durante toda a reunião, uma mesa com café, sucos, pães bolos e biscoitos esteve disposta para que todos se servissem.

No intuito de descontrair o grupo e deixá-los à vontade, inicialmente a moderadora se apresenta e aplica uma técnica de integração de grupo chamada “Nome e Qualidade”²¹ com o objetivo de aprender os nomes dos participantes de forma lúdica como também uma maneira de se aproximar e “ganhar” a confiança do grupo. Em seguida deixa claro que as informações relatadas e seus nomes ficaram em sigilo destacando a importância de todos se pronunciarem, mas esclarecendo que a participação é voluntária. O moderador faz algumas observações quanto à estrutura da reunião. Dentre estas a identificação dos participantes por um cartão contendo letras (Apêndice A, pg. 141) para facilitar a posterior transcrição das falas; folha de papel e lápis sobre as carteiras para que as pessoas anotem suas colocações, uma maneira de evitar que a colocação não fique esquecida. Para que não houvesse interrupção das falas, conversas paralelas e conseqüentemente isto dificultasse a condução da reunião, ficou acordado entre o moderador e o grupo que o direito a fala só seria dado àquele que estivesse com o “aparelho de gravação nas mãos”²². Ao final da reunião todos são convidados a responder o formulário “*Levantamento Sócio-Econômico dos Participantes*” (Apêndice A, pg. 139-140).

O roteiro da pesquisa serviu como um guia de discussão nos grupos, tornando-se essencial para que a moderadora não desviasse a atenção do objetivo da pesquisa. A transcrição das entrevistas consta no Apêndice C, pg. 146-192.

Com base no roteiro (Apêndice A, pg. 138) a moderadora pede para que especialmente neste primeiro momento seja feita uma rodada de colocações possibilitando a todos um breve comentário sobre qualidade de vida, para estimular a manifestação dos participantes.

De acordo com Gomes (2005), o moderador deve evitar a monopolização da discussão por um dos participantes e encorajar os mais reticentes. Além disso, deve estar atento às expressões gestuais dos participantes e saber interpretá-las. Há uma concordância em que o moderador deve ter uma boa experiência na condução de

²¹O desenvolvimento dessa dinâmica ocorre da seguinte forma: O facilitador/moderador inicia dizendo para que todos ouçam o seu nome seguido de uma qualidade que julga possuir. Cada participante na seqüência a partir do facilitador/moderador repete os nomes e qualidades ditos anteriormente, na ordem, acrescentando ao final seu próprio nome e qualidade. (SERRÃO; BALEEIRO, 1999).

²²Para execução dessa estratégia, o facilitador observava as pessoas que desejavam se pronunciar e entregava o aparelho de mão em mão. Ressalta-se que além de facilitar a condução da reunião, por disciplinar os participantes, esta ação foi positiva no momento da transcrição das falas por haver uma melhor captação da voz.

grupos e ser sensível capaz de ouvir, ter clareza de expressão, ser flexível, vivo e simpático, além de ter senso de humor, *“o papel de moderador é mais uma questão de arte do que de técnica”* (GOMES, 2005).

No primeiro momento da reunião aspectos relacionados à qualidade de vida foram tratados de maneira simples e direta pelos grupos, havendo o interesse por parte do moderador de que os assuntos relativos à mobilidade surgissem de maneira espontânea.

Nesse sentido, ao tratar da temática geral, a moderadora observa que alguns grupos (G1, G4 e G6) se pronunciam, neste primeiro momento, colocando as dificuldades relativas ao transporte como nos relatos a seguir:

[...] “a minha menina caçula, ela tinha que estudar e ela não tinha transporte pra ir buscar ela lá” (G1(D), p. 147-148)

[...] “E um outro serviço que também é muito importante no nosso município, e a gente sente uma necessidade imensa, é o transporte, o transporte na nossa cidade é precaríssimo”. (G4(L), p.172)

[...] “A gente precisa sair de casa e num tem um transporte pra nós pegar”... (G6(C), p. 189)

Observa-se que esses grupos (G1, G4 e G6) são os que possuem a classe social mais baixa e elegem o transporte como um dos piores serviços do município. Já os grupos (G2, G3 e G5) de classes mais elevadas, o assunto não foi colocado de maneira espontânea havendo a necessidade de indicação pela moderadora:

[...] “quais são os serviços... que precisam ser melhor oferecidos... digamos: saneamento... A educação é um serviço, saúde é outro serviço, assistência social é outro serviço, transporte é outro serviço, então só pra poder afunilar um pouco mais a discussão”. (G2 (Mod.), p.157)

“Eu gostaria de pegar esse “gancho” e pedir que vocês me falassem um pouco dos transportes” (G3(Mod.), p.169)

[...] “por exemplo: Saneamento, Iluminação, Transporte.... Estamos bem servidos por esses?”...(G5(Mod.), p.179)

No segundo momento, mais especificamente quando a moderadora pede aos grupos algumas sugestões para melhorar, dar qualidade ao sistema de transporte, é apresentado um material gráfico constante no Apêndice B (pg. 142-145) - as estratégias de comunicação. Este material foi produzido com o objetivo de ilustrar e

fazer com que as pessoas assimilassem as idéias discutidas no primeiro momento e as alternativas e sugestões fossem mais coerentes a partir dessas informações.

Com base nestes procedimentos, pretendeu-se que as informações obtidas demonstrassem as reais características da mobilidade no espaço estudado.

5 ANÁLISE DOS DADOS

A análise é uma forma de refinar os dados recolhidos ao longo da investigação de campo.

Neste estudo, realizou-se uma análise preliminar na tentativa de consolidar os dados, estabelecendo relações entre os elementos encontrados, pontuando-os. Espera-se, com base nos relatos dos grupos, que seja possível a construção de propostas do ponto de vista urbanístico, sócio-econômico, institucional, turístico e ambiental com vistas a desenvolver estratégias para uma mobilidade sustentável na pequena cidade de Boa Nova.

A formulação de sugestões para uma mobilidade sustentável neste município, procura constituir um processo que possa servir de base a ações futuras de planejamento, implementação e gestão de sistemas de trânsito e transporte, de maneira sustentável, podendo haver aplicabilidade a municípios com características semelhantes.

Os dados foram coletados a partir de um roteiro prévio (Apêndice A, pg. 138), levantando algumas questões tais como:

- Quais serviços teriam que ser melhor oferecidos no município e o reflexo na qualidade de vida das pessoas;
- Os motivos que levam as pessoas da zona rural a consumirem no município vizinho (Poções);
- A necessidade de transporte coletivo na zona rural;
- As dificuldades do acesso à escola pelo sistema de transporte e circulação existente;
- A necessidade de construção de novas infra-estruturas e sinalização;
- A necessidade de regulamentação do transporte alternativo e capacitação dos profissionais do trânsito;
- Definição de características físicas desfavoráveis à segurança e acessibilidade na circulação de pedestres, ciclistas e portadores de deficiência;
- Opiniões sobre a falta de lazer refletindo na mobilidade das pessoas;
- Caracterização dos usuários de carros e motos incompatível com o que diz a legislação;
- Alternativas para melhoria do sistema de transporte;

- Sugestões e soluções sustentáveis para a mobilidade;

Para ajudar na análise realizou-se um breve relatório descritivo, um resumo das principais percepções da pesquisadora a partir das discussões nos grupos:

Grupo G1 – Povoado do Entroncamento

Especialmente nesta localidade, todo o grupo esteve composto por mulheres, e a grande maioria, cerca de 70%, eram idosas de baixa renda – classe E .

Observa-se claramente as dificuldades enfrentadas nesta comunidade, do ponto de vista da assistência dos órgãos competentes que normalmente sofre interferência político partidária, refletindo diretamente na qualidade de vida dos que vivem nessa comunidade. Em quase todas as falas, nota-se que muitos na região se sentem desassistidos em relação à oferta dos serviços públicos. As dificuldades no povoado do Entroncamento vão desde a impossibilidade de crianças irem à escola, passando por agressão aos idosos, até acidentes fatais, fatos estes intimamente ligados à deficiência do sistema de trânsito e/ou transportes.

O grupo se queixa da falta sinalização, fator que acarreta dificuldades para pedestres e ciclistas; cobram soluções imediatas para terem uma maior segurança naquela localidade, pois estes precisam atravessar a rodovia BR-116 constantemente.

Outra observação relevante é que nenhuma das participantes fazem suas compras em Boa Nova/BA²³. Estas viajam até o município vizinho, Poções/BA²⁴, pela facilidade de acesso ao transporte, mas demonstraram que o interesse e a preferência seria o de consumir em seu próprio município, se este oferecesse condições para o deslocamento.

Grupo G2 – Bairro Novo

Neste grupo discutiu-se muito a respeito da qualidade de vida em Boa Nova. Muitos falaram a respeito da inexistência de atividades de lazer, fatores que refletem

²³Sede Municipal. A distância do Entroncamento até a sede são de 16 km.

²⁴A distância do Entroncamento até Poções são de 25 km.

diretamente na saúde, no rendimento escolar, e conseqüentemente na qualidade de vida das pessoas, fato ocasionado muitas vezes pela falta de transporte.

A discussão em relação à interferência política partidária também vem à tona neste grupo, com destaque para alguns aspectos em relação ao desemprego e também o não acesso a determinados serviços.

Uma observação importante foi a necessidade de educar para o trânsito, a humanização desses profissionais, principalmente os que trabalham para a saúde.

Outra questão relevante foi a deseconomia gerada pela falta de transportes nas localidades (zona rural) desviando o consumo para municípios vizinhos. Além disso, pontos turísticos também não são visitados pelo mesmo motivo, como também pela má condição da rodovia BR-030, pois o trecho que passa pelo município ainda não foi pavimentado, dificultando o acesso de pessoas, dentre elas estudantes, dos povoados para a sede. Além disso, os feirantes viajam em transportes inseguros necessitando de uma maior fiscalização, englobando a questão de menores dirigindo carros e pilotando motos, bem como o grande aumento do número de motos em circulação em todo o município.

Fala-se também da necessidade urgente de redutores de velocidade na região do entroncamento, uma preocupação dos moradores da cidade em relação a vida levada pelos moradores da zona rural, e uma readequação dos espaços para pedestres e ciclistas.

Grupo G3 – Centro

Dentre os grupos trabalhados este foi o que apresentou o nível sócio-econômico mais elevado (classe C). Neste grupo, a opinião foi de que o transporte coletivo atende minimamente aos deslocamentos da população, refletindo negativamente no comércio local. Fala-se da necessidade de uma disciplina sobre educação para o trânsito com o intuito de formar cidadãos mais conscientes. Observou-se também que a falta do transporte para o lazer reflete na qualidade de vida das pessoas. Um outro fato levantado foi sobre a utilização da moto como meio de subsistência, uma prestação de serviços a pessoas, a maior parte idosos, que por falta de transporte, contratam esses profissionais para fazer serviços bancários por exemplo.

Grupo G4 – Casinhas Populares

Os fatores que mais afetam a qualidade de vida na opinião deste grupo são: desemprego; falta de acesso à saúde; falta de segurança; falta de transporte e mais uma vez a falta de lazer, este último ocasionando vulnerabilidade de crianças e jovens.

Em relação aos transportes, estes reclamam da falta de acesso, das dificuldades dos pedestres no espaço urbano de circulação, dos flagrantes corriqueiros de crianças ao volante, dos motoqueiros em velocidade extremada e conseqüentemente dos acidentes ocorridos.

Grupo G5 – Povoado do Valentim

Na opinião destes, se não existe lazer e emprego, não existe qualidade de vida. Outra dificuldade é a falta de segurança, que aliado a falta de lazer eleva a criminalidade e o uso de drogas na região. Segundo moradores, a localidade abriga foragidos de grandes cidades como São Paulo.

Segundo os participantes, o péssimo estado das estradas e a não oferta de transporte público dificulta o deslocamento de/para Valentim, prejudicando pequenos produtores da região que deixam de comercializar seus produtos pelas dificuldades encontradas. Outro fator apontado foi em relação ao baixo aproveitamento dos alunos que residem no povoado e precisam deslocar-se para as escolas da sede. Estes já chegaram a perder um mês inteiro de aula em épocas chuvosas quando a estrada fica intransitável.

Como já citado por outros grupos, nota-se também nesta área o aumento de usos de carros e motos, inclusive por crianças. Ressalta-se que o modo moto cresce tanto por uma questão de subsistência (utilizam para trabalhar), quanto pela necessidade de deslocamento aliado ao fácil acesso (preço baixo).

Envolver os alunos em ações sócio-educativas para o trânsito através da criação de uma disciplina nas escolas; sinalização e fiscalização; espaços apropriados para pedestres e ciclistas, são algumas das idéias surgidas no grupo.

Grupo G6 – Povoado do Penachinho

Este grupo, formado particularmente por jovens, contribuiu muito através das suas experiências. Os jovens desta localidade sentem-se como se estivessem isolados, sem nenhuma atividade de lazer, não encontram emprego quando terminam os estudos e muitos vão à busca de trabalho na “cidade grande”.

De acordo com esse grupo, o tempo gasto (caminhada) para chegar ao ponto do transporte escolar aliado ao problema dos buracos na estrada, são fatores desestimulantes para o aluno. Além disso, o transporte escolar possibilita a oferta de caronas, deixando os ônibus lotados.

Neste povoado as pessoas também consomem no município vizinho (Poções) pela facilidade de transporte.

O grande número de motos é notório; e segundo o grupo a sua utilização tem aumentado justamente pela necessidade de deslocamento. Nesta área aconteceram alguns acidentes com ciclistas e pedestres, alguns desses provocados por motoqueiros.

Os jovens colocam a importância de ensinar as crianças sobre trânsito nas escolas, uma maneira de formar cidadãos mais conscientes. Além disso, sugestões sobre acessibilidade, para melhoria dos espaços de circulação, para uma melhor oferta de transporte, para valorização dos não motorizados, dentre outros são pensadas nesse grupo.

5.1. CATEGORIZAÇÃO

Considerando-se que esta pesquisa dispõe de um extenso material para análise obtido através de depoimentos de grupos a respeito das condições de mobilidade em Boa Nova/BA e para avaliar profundamente essas “falas” explicitadas nos Grupos Focais utilizou-se a Análise de Conteúdo que pode ser definida como “um conjunto de técnicas de análise das comunicações” (BARDIN, 1977, apud ROCHA, 2007).

Neste sentido constituíram-se em unidades de análise (categorização) todas as ocorrências relevantes para os objetivos da pesquisa, submetida a uma análise

*temática*²⁵. As falas foram listadas e agrupadas de acordo aos temas, categorias e subcategorias estabelecidas. O material base produzido através deste agrupamento não consta neste trabalho pelo grande volume gerado. Apenas análises expressivas para este estudo serão apresentadas no item 5.2.

A categorização apresenta-se a seguir, relacionando os temas, categorias e subcategorias formadas a partir da análise do material extraído (idéias preponderantes).

TEMAS	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS
1. Aspectos relativos à Mobilidade	Referentes a questões comportamentais	Conformismo
		Consciência
	Referentes à oferta do serviço	Ineficiência do Sistema
		Deseconomia
2. Fatores que afetam a Mobilidade	Referentes aos aspectos físicos do sistema	Características estruturais (sinalização)
	Referentes às condições de circulação	Pedestres
		Ciclistas
	Referentes ao aumento do tráfego de veículos motorizados individuais	Motos
		Carros
3. Sugestões para uma Mobilidade Sustentável	Referentes aos modais	Interesse pelos coletivos e não-motorizados
	Referente ao sistema organizacional	Organização
		Infra-estrutura
		Fiscalização
	Referente à especialidade da região	Valorização

Fonte: Débora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Quadro 1 - Categorização

A partir da categorização (Quadro 1), são feitas as inferências e interpretações a propósito dos objetivos previstos ou que digam respeito a outras descobertas inesperadas.

²⁵ Entre as possibilidades de categorização, a mais utilizada, sempre que se aplique a conteúdos diretos (manifestos) e simples, é a análise por temas ou análise *temática* (Richardson, 1999).

5.2. RESULTADOS OBTIDOS

“Nenhuma cidade pode solucionar a mobilidade completamente se não considerar o veículo auto-propulsor por excelência: o homem”

(Lewis Mumford)

Os resultados serão apresentados a seguir de acordo com os objetivos da pesquisa em conjunto com a categorização do Quadro 1. É importante ressaltar que para cada objetivo procurou-se enquadrar as ocorrências (falas) às subcategorias de análise.

Objetivo específico:

ANALISAR ASPECTOS RELATIVOS À MOBILIDADE, IDENTIFICANDO ESTRATÉGIAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO E O NÃO MOTORIZADO VISANDO UMA MELHOR QUALIDADE DE VIDA.

Para o cumprimento deste objetivo fez-se necessário entender quais aspectos, positivos e/ou negativos, relativos ao transporte público e individual, como também as condições dos espaços de circulação, a fim de caracterizar o sistema existente no município. As experiências colocadas pelos grupos enriqueceram as discussões complementando esse diagnóstico. Observa-se que os sujeitos da pesquisa experimentam no “dia-a-dia” situações diversas que dificultam o seu deslocamento como: a falta de segurança, as condições precárias das estradas, afetando a mobilidade, principalmente dos moradores da zona rural.

a) ASPECTOS RELATIVOS À MOBILIDADE (Tema 1)

Esta temática resultou em categorias e subcategorias representativas para o objetivo em questão. Os elementos integrantes referem-se a questões comportamentais e a oferta de serviços de transporte, fatores que influenciam diretamente nas condições de mobilidade.

1) Referentes a questões comportamentais

Relacionadas a questões comportamentais, extraiu-se duas subcategorias de análise, representando as percepções e as reações dos grupos perante as situações vivenciadas por estes.

1.1 Conformismo

Os fundamentos do materialismo histórico sustentam explicações sobre situações das quais o sujeito participa como membro de uma sociedade estratificada por classes sociais, e onde ele assume diferentes papéis. Mas enquanto membro dessa sociedade, esse sujeito não tem “autorização” para representá-la, razão pela qual o grau de participação social do sujeito é determinado pelo seu nível de qualificação. Nesse sentido, dividindo-se em diferentes sujeitos, participa apenas de “situações autorizadas”, já que cada situação exige-lhe um comportamento, um conhecimento sobre o contexto histórico-social. Com isso, pode-se constatar por meio do depoimento de um dos participantes da pesquisa, que o mesmo se coloca numa posição inferior, que há um conformismo diante da situação, como nos trechos a seguir:

“Eu acho que o povo na zona rural num tem é vez mesmo... é muito problema... (G6(B), p.189)

[...] “minha vida é difícil demais, mas a gente tem que acostumar. Fazer o que? (risos)” (G6(A), p. 188)

Esse contexto pode ser explicado pelas relações de classe que são estruturadas na ideologia das classes dominantes em nossa sociedade estratificada.

Observa-se que por trás desses discursos advém a idéia de que são cidadãos de segunda classe e, portanto, não “merecem” ser atendidos com a eficiência que deveriam. Falta motivação para reivindicar melhores condições de mobilidade como nas falas a seguir:

[...] “eles falaram de uma passarela, mais era um sonho tão alto assim, uns quebra mola por enquanto já resolvia bastante”. (G1(A), p.152)

“O problema daqui é o que uns usa capacete e outros não, e eles cobram de uns, e não cobram de outros, existe isso...”. (G2(G), p.167)

[...] “Capacete só quando é o meu filho, quando é o filho do pobre, mas quando é o filho do rico não!” (G4(F), p. 174)

[...] “não precisa nem um asfalto não, mais uma manutenção periódica” (G5(N), p. 181)

“Aqui precisa é de tudo (risos)... se precisar ir em Boa Nova um sábado na feira, tem que ir num carro aberto, tão cheio que ave Maria... é uma caçamba e já vai lotada” (G6(F), p. 190).

1.2 Consciência

Ao mesmo tempo, também se encontra nas falas de alguns o inconformismo, revelando que o sujeito busca ocupar o seu lugar em um grupo ou classe social de uma determinada formação social. Na fala de um sujeito, uma reivindicação:

[...] “A gente percebe que a gente tem nossos direitos ai escritos né, pensando na questão dos direitos e deveres contemplado pela constituição federal, mas quando você vem pro exercício da pratica não acontece ... muitos dos funcionários nos seus seguimentos municipais, estaduais, federais, ainda trata nosso povo que é nosso cliente muito mal né. Então a observação da gente seria a necessidade de um balcão de informações com essa prestação de serviço, jurídica né, psicóloga né e outros seguimentos né, da necessidade né, eu diria, dos direitos e deveres do ser humano numa sociedade de direitos. (G5(B), p.179)

Analisando-se as falas dos usuários vê-se que uma parte não reivindica e ainda se coloca numa posição de aceitação diante do serviço prestado. Por outro lado, há pessoas que têm consciência de que o serviço deva ser melhorado conforme o trecho a seguir:

[...] “tem uma questão que me preocupa... que é a forma em que as pessoas estão sendo transportadas. A gente percebe que até recentemente tem alguns carros que já tomou até umas providências...as pessoas ficam encima da parte da carroceria, risco de acidente...mas aí falta um poder de ação que aí passa por uma ação coletiva...somos nós que estamos pagando, o povo também ali tá pagando. Por que não ter uma comunidade mais segura? (G5(B), p.181).

[...] “vi como aquele povo sofre com transporte, porque eu sei que o ônibus só pega o estudante.... eu já vi não deixar eles entrar, não entra pessoas idosas ...aquilo meu coração partia de falar não pode, precisa pegar uma carona”. (G2(G), p. 159).

É incontestável que o poder público deva atender as necessidades do Município como um todo. Mas, as relações que são estabelecidas com os moradores da sede diferem das estabelecidas na zona rural, ou seja, estes se sentem “abandonados” trazendo a tona essa consciência nas falas a seguir:

[...] *“gente, esse povo pensa que nós são bicho?”* (G6(C), p.189)

[...] *“aqui também faz parte de Boa Nova!!!”*. (G6(G), p.192)

2) Referentes à oferta do serviço

A partir desta categoria foram extraídas as subcategorias a seguir, que revelaram opiniões e expectativas comuns dentre os grupos pesquisados:

2.1 Ineficiência do Sistema

A pesquisa evidencia e elege essa subcategoria como uma das mais representativas em torno da problemática da mobilidade vivida no município. A ineficiência do sistema constitui-se a partir dos graves problemas de trânsito e transporte identificados pelos grupos. Estes problemas vão desde a necessidade de regulamentação dos alternativos para atender efetivamente os deslocamentos da população, até as dificuldades de acesso à escola, e a atividades de lazer, aspectos que afetam a qualidade de vida das pessoas. Em relação aos aspectos relacionados à educação seguem os trechos que refletem essa problemática:

[...] *“era muito bom se a gente pudesse ter um transporte pra a gente poder estudar a noite...eu tô querendo retornar os meus estudos e não posso, vários e vários outros jovens da comunidade onde eu moro, tá querendo retornar aos estudos e não pode”*. (G1(J), p.149)

Com isso, nota-se que o transporte é insuficiente para atender a demanda existente, não havendo interesse por parte do poder público em expandir esse serviço para as comunidades. Aliado a esses fatores, há a interferência do clima – quando é época de chuvas, os ônibus que fazem o transporte escolar ficam impossibilitados de trafegar pelas estradas sem asfalto que ficam cheias de lama provocando o atolamento dos veículos. Por isso os alunos deixam de comparecer às aulas deixando de ser orientados nos conteúdos necessários para integralizar o

currículo mínimo necessário para sua inserção nas instituições de ensino superior, além de terem o desempenho aquém do esperado. Como observado a seguir:

[...] *“é muito triste a situação com certeza, e assim, eu fico com dó dos alunos por causa disso... que ficar duas semanas sem ir na escola é triste.”*(G5(J), p.183)

Além disso, os alunos da zona rural enfrentam uma verdadeira maratona para chegar ao local de estudo. As localidades ficam em zonas isoladas das escolas e mesmo tendo transporte, muitos necessitam andar um longo percurso a pé para chegar ao ponto de ônibus conforme o depoimento de um dos participantes dos grupos focais:

[...] *“Fora o problema que é as localidades que as crianças tem que caminhar horas pra chegar no ponto do ônibus da escola... (G3(I), p.170)*

Estes também precisam acordar bem antes do início das aulas como colocado neste trecho:

[...] *“precisa sair a seis horas da manhã, porque o motorista tem que vim pra Boa Nova pra ganhar algum dinheiro de alguma forma, ou seja, ele foi contratado, alugado não sei, quer fazer o transporte de educação, mais tem que fazer com muita pressa pra conseguir outra coisa”. (G2(A), p.160)*

Boa parte desses estudantes costumam ser transportados em ônibus muito cheios, muitas vezes de estrutura precária. Essa situação é relatada nas falas a seguir:

[...] *isso já é velho: o transporte precisa ter qualidade, mas os carros estão superlotados de menino, é um transtorno essa situação (G3(I), p.170)*

[...] *existe muito transporte irregular levando crianças na escola muitas vezes em cima de C-10 ou outros carros, Kombis que tem capacidade para nove/dez pessoas, carregando quinze/dezesseis até vinte pessoas ônibus (G4(L), p.173)*

[...] *“a questão dos estudantes, eles vem em pé... uma hora em pé, no transporte numa estrada que a gente sabe que não é boa... ele já vai chegar estressado na escola... isso acaba afetando na qualidade de vida dessas pessoas”. (G2(J), p.159)*

[...] *“e o carro dos estudante eu vou te falar viu!!! Minhas costela ta tudo quebrada, de tanto batuque... o carro ruim mais a estrada ruim dá nisso. A gente chega na escola tudo chei de poeira da estrada” (G6(G), p.189)*

Constata-se que o transporte dos alunos da zona rural para as escolas da sede não funciona de maneira regular devido principalmente à falta de manutenção das estradas, ocasionando desgaste físico aos alunos.

Em relação ao transporte para o lazer, o município conta com um sistema insuficiente, pois as poucas linhas de transporte alternativo (normalmente o mesmo veículo que trabalha para o transporte escolar), não funcionam nos finais de semana:

[...] *“tinha que ter transporte pra ir em Boa Nova, porque a gente ...quer ir lá em Boa Nova passar dia de domingo, não podemos ir também.” (G1(J), p.152)*

Observa-se na fala anterior que o morador da zona rural não possui uma identidade com a cidade (a sua sede), este se coloca como se estivesse numa situação de isolamento. Para os demais grupos, a falta de transporte dificulta no acesso ao lazer, que no caso de Boa Nova, se restringe basicamente às cachoeiras:

[...] *“assim eu acho que o município por ser pequeno, não sei a questão da prefeitura, se pode tá investindo... pra poder ficá levando as pessoas pra tá conhecendo esses pontos turísticos de Boa Nova...(G2(C), p.160)*

“Transporte pra lazer não existe! Se você quiser ir visitar as cachoeiras, ou vai de carro próprio, ou vai fretar um, ou vai com um amigo. Não tem jeito. A gente não tem opção” (G3(H), p. 169)

[...] *“nós não temos lazer no município e o lazer que temos são cachoeiras que ficam um pouco distantes da cidade não temos carro pra lá”... (G4(L), p.174)*

[...] *“Transporte pra lazer é o pior de todos. Por que em toda leitura que a gente faz, toda leitura ninguém fala em lazer, por que nós estamos tão acostumados sem ele que a gente as vezes acha que nem precisa né, e na verdade você vê que muita coisa ruim acontece por falta de lazer né, e lá no boteco... só a televisão. (G5(F), p.182)*

“Lazer não tem... num tem transporte é pra nada”... (G6(G), p 189)

[...] *“diz o povo que tem muita cachoeira bonita, mas aqui no Penachinho eu num conheço ninguém que já foi nelas, eu mesmo num conheço”. (G6(L), p.189).*

Observando estes relatos, fica claro que pessoas que moram em zonas periféricas das cidades, bem como em localidades rurais, passam por inúmeras dificuldades quanto à locomoção. Estes tem comprometidas as atividades de lazer, imprescindíveis ao ser humano em meio aos problemas urbanos enfrentados diariamente. Além disso, seja para satisfazer necessidades básicas como compras, serviços de saúde, educação, como para realizar qualquer outra atividade, a população se queixa da oferta do serviço de transporte, sendo este insuficiente e irregular, havendo variação no valor da passagem, dos horários, dentre outras questões, como relatado pelos grupos:

“Não, num tem, tem assim, no mei da semana, tem de manhã, pra ir pra Boa Nova e meio dia voltar, e agora só é o único transporte que tem”. (G1(A), p.149)

[...] “tem uma van 4:30h da manhã pros idoso... e depois só tem pra Poções... mas a gente quer ir em Boa Nova pra fazer qualquer coisa e não dá por que não tem carro...isso se for sábado e domingo né, que não tem dos estudante. Eu vou até falar um caso, a galera aqui toda sabe já... (risos). Tem uma menina la de Boa Nova que eu fico... (Todos, risos) ...é assim, num da pra ver outra hora que não a hora da escola (risos)... ai a gente mata umas aula pra aproveitar o tempo e ai vem problema na escola, vixe, é assim véi.” (G6(C), p. 190)

O transporte destinado aos estudantes é uma prioridade, mas como não há um sistema que garanta a mobilidade dos habitantes, as pessoas que necessitam se dirigir a Boa Nova vindos da zona rural ou a outras localidades solicitam o serviço dos ônibus para alunos, o que não é permitido:

[...] “vi como aquele povo sofre com transporte, porque eu sei que o ônibus só pega o estudante.... eu já vi não deixar eles entrar, não entra pessoas idosas (G2(G), p. 159)

Não há regularidade de horário isso indica falta de organização:

[...] “é muito complicado, as pessoas ficam assim muito atentas, meu Deus que horas vai passar um carro...pra você ir pra uma região tem um único horário que, um único transporte passa, e se você perder aquela já era, se você conseguiu uma carona, aleluia, pelo contrário... isso eu to falando porque pensando em Boa Nova de forma geral, as localidades, mobilidades de um canto pra outro ainda é muito complicado aqui” (G2(A), p. 158)

[...] “Não tem transporte direito, horário fixo não... tem que se adequar ai... foi socando, socando, socando e o ultimo rapaz sentou assim e ficou só a metade sentado a outra metade do lado de fora... ai eu falei: aproveita e paga meia!” (risos) (G5(M), p. 181).

A problemática das tarifas é outro agravante para o bom andamento do sistema de transporte de Boa Nova. Isso porque não há tabelamento das tarifas praticadas no transporte.

[...] outros transporte que só trazem a pessoa se pagar o que eles querem, né como foi colocado aqui, o ônibus é meu, vou levar quem eu quero, se eu não quiser levar, não vou levar você... (G2(J), p.161)

“Eu que trabalho com o público vejo a dificuldade do povo da zona rural quando vem resolver as coisas deles, pra receber benefício. Tem uns que alugam, fretam os carros pra poder vir resolver as coisas. Não tem transporte de la pra cá. Eles fretam o carro fiado e depois pagam”.(G3(A), p. 170)

[...] “As vezes quer ir em Boa Nova resolver coisa de cartão e num tem carro, é uma dificuldade”... (G6(C), p.189)

A regularização e fiscalização são necessárias e urgentes para tornar o transporte em Boa Nova mais eficiente e seguro, como destaca um dos sujeitos integrantes dos grupos focais:

“Transporte coletivo em Boa Nova tá deficiente realmente o que tá precisando aqui é de mais ônibus, van principalmente que seja legalizado”... (G4(F), p.175)

A escassez do transporte em Boa Nova não atinge só os moradores; o turismo, que pode ser explorado como fonte geradora de emprego e renda também fica prejudicado:

“A gente não enxerga, não tem!!! (risos). Não tem, é difícil entrar em Boa Nova, sair de Boa Nova, entrar em Valentim, sair de Valentim... (G5(M), p.180)

[...] “uns turistas né, a convite nosso, vem passar o São João... Vocês acreditam que esse pessoal passou aqui isolado cinco dias sem poder ir embora? até hoje tem trauma do Valentim”. (G5(F)p. 180)

2.2 Deseconomia

Com base nas opiniões relativas a esta subcategoria, além das pouquíssimas linhas de transporte alternativo existentes no município, estas apresentam-se mal distribuídas, ou seja, atendem preferencialmente o município vizinho, favorecendo o aquecimento da economia fora de Boa Nova. Nesse sentido, Rocha (2007), afirma que o uso e a ocupação do solo e os sistemas de circulação e de transporte têm

grande influência na estruturação urbana. Tanto a intensidade e o tipo do uso e da ocupação do solo de uma dada região produzem características diferentes na geração de viagens, quanto o sistema de transporte influencia a decisão locacional de atividades e empreendimentos no espaço urbano, conduzindo ao seu desenvolvimento ou à sua decadência.

Assim, constata-se que há uma estreita relação entre o alavancamento da economia e o uso do solo adequado ao transporte.

Sendo o comércio um dos maiores impulsionadores do desenvolvimento local, o município apresenta-se estagnado. Este problema denota a necessidade de uma assessoria técnica a fim de que o município gerencie melhor o seu desenvolvimento econômico, isto por que, com a pesquisa, ficou claro que a falta de uma organização no sistema de transporte vem refletindo negativamente na economia local:

“Faço minhas compras em Poções, porque eu acho que lá tem mais facilidade, tem mais opção, de transporte”. (G1(J), p.149)

[...] “o povo compra em Poções... eles devia começar a ajudar o povo a trazer a renda pra cidade, eles levam pra fora porque eles não ajuda aqui... (G2(G), p.159)

[...] “a gente que mora no centro, nem tanto, mas as pessoas da zona rural, quase 80% do município, fica sem ter como vim comprar. Lá na loja mesmo, quando entra alguém da roça, a gente vê a apreensão por que o carro tá voltando logo.. deve ser por que eles querem fazer mais viagens, não sei! ...A gente que é comerciante perde muito com isso”. (G3(H), p.169)

[...] “vai com o ônibus dos estudante até a pista e de lá pega o carro pra Poções pra comprar, por que em Boa Nova se a gente for não tem como voltar, ai não dá né? Por isso vai pra Poções.” (G6(G), p.189)

Além disso, feirantes ficam sem ter como comercializar seus produtos. Com isso, o município, mais uma vez, perde no seu desenvolvimento local por não buscar proporcionar geração de renda a muitas famílias:

[...] “varias pessoas que tem lá seu produto... que ficam na estrada, lá perdidos, sem poder trazer aqui pra feira... quer dizer, ele poderia ter uma vantagem de negociar bem o produto dele, vender pra quem vem de fora, mas como é que vende? Pensar que o dinheiro que ele pega, ele pode gastar no supermercado que vai gastar numa loja etc. e tal, não vai poder fazer isso porque não tem estrada, esse é um fato. (G5(B), p.181)

Dentre os grupos pesquisados, apenas o grupo G4 não fez nenhuma colocação a respeito dessa subcategoria. Dos três grupos da sede este é o que possui uma menor condição sócio-econômica, consumindo na própria cidade, havendo um desinteresse em discutir a respeito da necessidade do transporte para compras.

b) FATORES QUE AFETAM A MOBILIDADE (Tema 2)

1) Referentes aos aspectos físicos do sistema

1.1 Características estruturais

Os dados coletados referentes a esta subcategoria revelam a insatisfação generalizada dos usuários em relação a infra-estrutura de trânsito, são problemas de caráter estrutural como pavimentação, acessibilidade e sinalização, fatores que afetam negativamente a mobilidade do indivíduo.

Com base nos dados pode-se concluir que o tráfego no município de Boa Nova é difícil, possuindo risco de acidentes. A falta de pavimentação principalmente da estrada (Rodovia BR-030) que liga a cidade ao povoado do Valentim, tem causado inúmeros transtornos. O risco aumenta nos dias de chuva em que as vias ficam intransitáveis por causa do barro, atolando os veículos. Isso prejudica o trânsito dos alunos que ficam impossibilitados de freqüentarem a escola nestes períodos:

[...] *“os alunos ficaram sem ir pra aula a noite por causa da estrada... que o ônibus não podia passar, ...Foi dois ou três dias... (G5(D), p.182)*

O risco de atropelamentos é outro aspecto bastante discutido principalmente na localidade do Entroncamento. A população espera uma ação neste sentido para resolução do problema há alguns anos:

[...] *“Esse ano já teve três pessoas que morreram aí”. (G1(B), p.148)*

[...] *“aqui tem carro, tem moto, mas não tem um quebra mola, e não tem quase calçamento nenhum pra o povo, é uma roça com cara de cidade nesse jeito ai de transporte, eles num pensa por onde o povo vai passar?” (G6(C), p.190)*

A população entende que as estradas precisam de manutenção de forma planejada e com ações que sejam duradouras e não paliativas como se costuma fazer. A pavimentação de estradas é de grande importância, pois além de interligar socialmente regiões é importante para o desenvolvimento econômico através do escoamento de produtos, etc. As falas de dois sujeitos da pesquisa demonstram essa preocupação:

“Não adianta passar maquinas, só passar maquina, é preciso jogar o cascalho sim! A gente percebe que a situação das estradas, nossa, é assustador! Você tem uma região bonita, querendo ou não a Zona Rural também é Boa Nova,... mas não é tratada nesse sentido, as pessoas ficam totalmente isoladas”... (G5(B), p.181)

[...] “eu acho que no dia que resolverem da uma estruturada nessa estrada, isso aqui acho que melhora até em termos de rendimento econômico né” (G5(N), p. 182).

Constata-se uma situação de negligência por parte das autoridades governamentais. Estas precisam dar voz e vez aos usuários, criando e implementando políticas públicas com ações concretas de revitalização da infraestrutura do sistema viário em áreas degradadas: pavimentação de vias, implantação e/ou manutenção das calçadas e sinalização viária necessária, que viabilizem a mobilidade e acessibilidade da população com conforto e segurança:

[...] “percebe que as calçadas, elas são completamente, quase todas anormais, umas tem degraus altos pras pessoas passarem, outras são esburacadas né, e talvez isso leve as pessoas a caminharem no meio da rua.” (G2(J), p. 165)

[...] “É muito comum aqui na praça, sempre quando tá com alguma construção, eles coloca tijolo, bloco, e a pessoa não tem saída, tem que ficar na rua mesmo, capaz de alguém chegar e atropelar.” (G2(H), p.166)

[...] “as calçadas tem o material de construir uma casa inteira... eu já cansei de ver areia durante meses em calçadas”. (G3(A)), p.170)

[...] “você as vezes tem que andar no meio da rua, isso por conta de pessoas que estacionam os carros em cima da calçada, estacionam motos, animais... é cavalos amarrados...isso é proibido né, onde se circula pessoas ele não pode tá fazendo isso...” (G4(L), p. 165)

A situação se agrava quando os transeuntes são idosos ou portadores de necessidades especiais:

“Um cadeirante pra andar por Boa Nova é muito difícil, porque as pedras ficam tun tun tun tun... ou então vai pelo passeio que não é favorável, é ... um sobe, um desce... (G2(A), p.160)

“Eu observo a dificuldade dos idosos pra subir nos passeios, eles são muito altos, eu acho que a cidade não oferece acessibilidade alguma pra os idosos” (G3(L), p. 170).

“Uma pessoa que tem deficiência física, por exemplo, está condenada a ficar em casa e não sair de jeito nenhum”. (G3(L), p.170)

[...] “senhoras surdas né, que não ouvem a buzina de um carro ou uma moto né, então elas sofrem um pouco com isso, por que tem medo até de sair de suas casas a noite né com medo de ser atropelada”.(G5(G), p. 185)

[...] “a gente tem que pedir um apoio melhor... um acidente aconteceu um tempo atrás aqui, acho que o povo aqui sabe, uma menina, surda não viu a zuada da moto e foi atropelada... a mãe dela queria matar o homem da moto”...(G6(H), p. 190)

Além disso, é preciso haver uma reorganização dos pontos de parada dos transportes, pois estes se concentram apenas na região central da cidade, uma situação de fácil resolução com a criação de novos pontos a depender da localização dos atratores de viagens.

Observa-se que a prefeitura deslocou alguns órgãos públicos da região central da cidade, não havendo a preocupação em organizar o sistema de transporte, através de medidas simples como a criação de novos pontos de parada. A situação vem dificultando a vida das pessoas da zona rural que precisam acessar alguns serviços (saúde, benefícios sócio-assistenciais) na sede:

[...] “Antes quando era no centro, o povo conseguia resolver os problemas de cartão com mais tranquilidade, agora tá uma dificuldade grande. Os carros só querem parar no centro, eles têm que subir essa ladeira toda, então preferem alugar carros”. (G3(A), p. 170)

No ambiente das cidades, o espaço viário se caracteriza como um bem finito e, portanto escasso, pois os espaços são partilhados entre moradias, sistemas de circulação (calçadas, ruas, avenidas, vias expressas e estacionamentos), áreas de lazer e entretenimento.

Pensar em mobilidade é pensar na gestão dos sistemas de circulação e os sistemas de transportes, bem como na integração entre as políticas de uso e ocupação do solo.

Em relação ao sistema de circulação, este necessita ser gerenciado pelo poder público para proporcionar o bem estar social da população, uma vez que o serviço de transporte é de responsabilidade dos municípios e também a gestão da mobilidade de forma sustentável. O direcionamento do bem estar social ocorre pelo gerenciamento eficiente dos espaços viários destinados tanto à circulação de bens como de pessoas.

Em Boa Nova, assim como em muitas outras cidades, existe o problema da falta de acessibilidade (desníveis, obstáculos nas calçadas e até a falta delas), dificultando o trânsito de quem anda a pé, o modo mais utilizado nas pequenas cidades. Não basta fazer obras de restauração das calçadas, é preciso, sinalizá-las e normatizar o uso das mesmas, pois “comerciantes” muitas vezes disputam espaço com pedestres, já que ocupam com mesas, cadeiras ou barracas de comércio informal (camelôs); é preciso garantir a segurança do transeunte:

[...] “não existe sinalização, não existe faixa de pedestres, não existe segurança na porta das escolas. Então o risco realmente acontece sem contar que tem animais que ficam soltos pela cidade. (G4(L), p.175)

[...] “Eu acredito que tinha que ter melhoras, sinalização... (G4(F), p.174)

[...] “Ai vem toda essa questão que a gente tem, a falta da sinalização o salve-se quem puder”... (G5(F), p. 186)

A falta de sinalização causa sérios transtornos e riscos de acidentes. As pessoas – pedestres ou ciclistas e mesmo os veículos motorizados podem se envolver em acidentes graves por causa da falta de sinalização ou sinalização precária. Placas indicando lombadas, mão de tráfego dos veículos automotores, faixas de pedestres devem existir e estar à vista e em condições de visualização imediata para que o transeunte seja informado e tome as devidas precauções para se proteger de acidentes. Aliado à sinalização um fator importante é a educação no trânsito – não adianta sinalização se motociclistas, se os motoristas não respeitam os sinais e se os pedestres não tem conhecimento das mensagens que as placas informam.

As autoridades devem se preocupar com a instalação e manutenção da sinalização e também em realizar campanhas que informem a população e conscientizem motoristas e motociclistas a fim de evitar acidentes.

2) Referentes às condições de circulação

2.1 Pedestres

Esta subcategoria revela, através da opinião dos grupos, as condições de circulação dos pedestres em Boa Nova. Estes se queixam de não terem seu direito de transitar respeitado pelos veículos automotores, tanto carros quanto motos que muitas vezes não os dão passagem. Esse fato é comprovado nos depoimentos dos sujeitos da pesquisa:

E no sentido do centro é péssimo! você tem que andar dentro de Boa Nova como quem anda nas grandes metrópoles, você tem que parar na calçada olhar pra cima e pra baixo, porquê quando você menos espera tá encima de você. (G4(F), p.174)

Tá um total descaso com os pedestres de Boa Nova... (G4(F), p.174)

Outra situação negativa para os pedestres, principalmente na região do Valentim e do Entroncamento é em relação a rodovia BR-030, que, além de grande parte não encontrar-se asfaltada, o trecho pavimentado não possui acostamento. É necessário dotar as rodovias com acostamento para atender a demanda de pessoas que se deslocam especialmente de bicicleta e a pé correndo risco de atropelamento, visando evitar a perda de vidas humanas.

É preciso que haja um reforço na obrigatoriedade para que os acostamentos sejam prioridade nas nossas rodovias.

[...] “vai de pé por dentro do mato, mais evitar mais porque tá fora de serio tem encostamento nenhum”. (G1(A), p.151)

Uma outra situação evidenciada foi em relação ao comportamento dos motoristas de carro e/ou moto no trânsito, a sensação de poder:

“Esse povo num tem é educação, não sabe que quem ta passando merece respeito, parece que por que tem uma moto são os dono do mundo mesmo”... (G6(A), p. 191)

Constata-se que é necessária e urgente a implantação ou manutenção das calçadas, e a sinalização viária adequada, garantindo acessibilidade à população sem riscos e com comodidade. Para oferecer uma mobilidade a pé com segurança o poder público tem que desenvolver políticas públicas no sentido de assumir a implantação e manutenção das calçadas nas vias de grande movimentação de pedestres - em áreas centrais e centros de bairros, nas travessias em áreas centrais, nos acessos a estabelecimentos públicos e áreas de lazer.

2.2 Ciclistas

A pesquisa mostra através desta subcategoria as condições de circulação dos ciclistas. Pela inexistência de acostamento e sistemas cicloviários, as bicicletas trafegam em meio aos carros e motos ocorrendo acidentes que sempre vitimam gravemente os ciclistas. Vale ressaltar que o Código de Trânsito Brasileiro em seu Art. 201, obriga qualquer condutor de veículo motorizado a manter 1,5 metro de distância do ciclista em ultrapassagens (Lei Nº 9.503/1997).

Por falta de acostamento nas estradas, o risco de acidentes aumenta para os usuários de bicicletas:

[...] “eu me rebentei toda... eu fracturei a perna, o braço, de bicicleta, mais porque é o único meio de transporte que encontrei, entendeu? ...a minha condição só deu pra esse meio de transporte”... eu não sentia mais as perna, ai fiquei horas, horas estendida no encostamento, sem consegui me levantar.” (G1(J), p. 151)

Teve um caso la perto de casa de um homem... ele ia pra roça de bicicleta... mas ai ficou todo arrebetado da queda... foi desviar de um caminhão de lixo na estradazinha e ai se arrebetou todo, é vizinho nosso la... e ele não quis mais andar de bicicleta tempo nenhum mais”... (G6(A), p.190)

Neste caso, os sujeitos praticamente “desistem” da utilização do modo pela insegurança, pelo risco oferecido, pela falta de espaços apropriados:

O meu irmão também, ele foi acidentado aqui na pista, é por falta de encostamento também... foi morte fatal, é evitar andar de bicicleta, (G1(A), p. 151)

[...] *“tem momentos que a gente fica preocupado em andar na rua de bicicleta. Carro e moto não respeita ninguém aqui... Entram nas curvas com tudo e quem tiver andando ou de bicicleta que se segure. ... as coisas ficam assim, sem segurança nenhuma pra quem opta por um transporte assim”.* (G3(F), p. 171)

[...] *“Até andar de bicicleta é difícil, eu comprei uma bicicleta pra pedalar só fui um dia, por que os buracos me machucaram toda”...* (G5(N), p.182)

[...] *“ Eu uso bike, mas tem dificuldade por causa da estrada, passa carro toda hora, a gente fica na beirinha... é mei perigoso!”* (G6(B), p.190)

Por outro lado, a bicicleta é entendida pelos sujeitos da pesquisa como um veículo que não agride o meio ambiente e as condições humanas decorrentes. Além disso, ela é vista como recurso democrático de oferta de transporte para a população, integra, confere o direito de trafegar de uma maneira saudável, ecologicamente correta e com baixo custo:

[...] *“e a gente sabe que a bicicleta, ela não só ajuda na questão da locomoção, mais também na questão de saúde...”.* (G2(J), p. 164)

[...] *“há pouco tempo tive que comprar uma bicicleta por que é o melhor modo financeiro de transporte de cada um né? (G4(E), p. 175)*

A utilização de bicicletas como um meio de transporte cotidiano deve ser incentivada e seu uso deve ser integrado à rede de transporte público, como também na forma de alternativa de lazer, que implica na capacitação dos órgãos gestores municipais, na elaboração e implantação de redes cicloviárias e de adequação do sistema viário e equipamentos de estacionamento para a integração com a rede de transporte público.

3) Referentes ao aumento do tráfego de veículos motorizados individuais

3.1 Motos

O serviço de “mototáxi” é utilizado em Boa Nova, de maneira informal, para transportar pessoas a locais não atendidos por linhas de ônibus. Por não ser

regulamentado, o serviço oportuniza a circulação de veículos sem documentação e sem manutenção, gerando infrações de trânsito que colocam em risco a integridade física dos usuários. É sabido que o número de acidentes fatais envolvendo motocicletas é muito elevado, mas com a falta de um sistema de transporte eficiente as pessoas utilizam essa forma alternativa, mesmo conscientes dos riscos.

[...] *“isso é o que? o caminho da morte... eu acho muito perigoso, porque quem quiser ver moto fica aqui né, passa dois três aí, todo mundo sem capacete... eu acho que o perigo tá aí”* (G1(E), p. 153)

O número elevado de motos em Boa Nova trouxe outro fator preocupante: há muitos veículos ilegais circulando. Sejam estes veículos adquiridos pelo seu baixo custo, ou até mesmo pela necessidade de deslocamentos das pessoas, isso tem afetado a dinâmica do município:

[...] *“com relação a esse grande numero de motocicletas, tem bastante né, que são ilegais... aumentou o numero, devido a necessidade... aumentou devido a necessidade de se transportar, e por outro lado a facilidade de se adquirir por ser também ilegal.* (G2(B), p.166)

[...] *“Eu acho que é por que ficou baratinha uma moto hoje... aqui tem mais moto do que gente (risos)”...* (G6(H), p. 191)

[...] *“Eu acho que ta aumentando por que as vezes o povo compra bem mais barato, sem documento nem nada, pra rodar aqui dentro mesmo, nas roça”...*(G6 (C), p. 191)

A propaganda é um fator que influencia na crescente aquisição do veículo:

[...] *“por que já é incentivado hoje não só Boa Nova, mais o mundo todo bombardeado com a mídia aí, compre carro, compre moto, num sei o que, então compra uma bicicleta gente”* (risos) (G2(A), p. 164)

Este aparece também como um meio de subsistência:

[...] *“eu conheço uma senhora que vem em Boa Nova todo o mês tirar dinheiro de uns aposentados de lá da região, ela tem uma moto, e pra isso ela fica com uma parte do dinheiro... mas se eles tivessem acesso a transporte, quem sabe eles mesmos não viriam? E eu não duvido que existe mais gente vivendo disso”.* (G3(A), p. 171)

[...] *“as vezes o povo aqui até aluga até moto pra levar um no medico, é assim.”* (G6(E), p. 189)

Na ausência de fiscalização, essas motos, a maioria ilegais, são utilizadas sem manutenção por pessoas sem habilitação, o que aumenta o risco de acidentes:

Motos têm demais... acho que é fiscalização, falta de fiscalização. Tem entrado muita moto com placa de São Paulo aqui em Boa Nova. “Muita moto alienada, sem documentação... Ou seja, eles compram veículos roubados, com um preço lá embaixo e o número de motos só vem crescendo. Crescendo tanto que recentemente... o impossível aconteceu: duas motos se chocaram aqui na estrada do entroncamento, um acidente seríssimo!” (G3(I), p.171)

Eu fico assim horrorizada, moto vem assim... sai assim rasgando tudo e num tem respeito a ninguém... Por que eu vejo aí é... dois, três numa moto e ninguém faz nada. (G4(F), p.174)

Não se pode negar, no entanto, que devido às dificuldades de transporte em Boa Nova, as motos funcionam como uma alternativa de deslocamento, conforme depoimento de participantes dos grupos focais:

“Então hoje tem muita gente da Zona Rural substituindo cavalo por uma moto né, por essa questão da facilidade, o acesso,... facilitando a vida dessas pessoas, a situação do pessoal que trabalha na educação na Zona Rural, há uma grande necessidade de uma moto né, a questão do valor do gasto com econômico, com a gasolina, com um carro seria um gasto maior” (G5(N), p.187)

Percebe-se na questão do uso de motos em Boa Nova que há uma relação dicotômica: de um lado a moto dá oportunidade de subsistência e satisfaz necessidades sociais da cidade, por outro, a realidade de acidentes que crescem. O trânsito com uso de motos deveria sofrer uma regulamentação, com fiscalização mais contundente impedindo a ilegalidade, a falta do capacete e equipamentos de segurança no intuito de evitar acidentes (atropelamentos, colisões).

3.2 Carros

Os carros constituem mais um capítulo de risco no trânsito de Boa Nova. Além dos problemas da malha viária, falta de asfalto, de sinalização, fatores que contribuem para acidentes, há o fato de menores dirigindo e com a conivência dos responsáveis, como relatam dois dos participantes dos grupos focais:

[...] *“também a questão dos condutores menores, muitas pessoas de menores desabilitada.... (G2(D), p. 163)*

“Não só de menor mais assim, pessoas que não são habilitadas ta entendendo? Por que ela não têm formação nenhuma, sobre a legislação, sobre as placas tá entendendo? (G2(C), p. 163)

“Eu vejo aí garotos de nove anos pilotando F – 4.000”... (G4(F), p 174)

A falta de precaução dos condutores no trânsito é outro elemento que agrega perigo:

“Esses carros que desce de Boa Nova, desce com muita violência, a gente tem essa travessa da pista... (G1(A), p. 152)

[...] *“a gente vem observando assim, que se o carro é maior é mais possante, com certeza ele vai passar por cima de mim que estou com um carro pequeno, ou se eu to de moto, ou se eu to de bicicleta, não há nenhum respeito” (G5(B), p. 152)*

A questão da facilidade em adquirir o veículo é levantada por um dos sujeitos:

“no nosso município a gente tem um número muito grande de transportes com placas de São Paulo... chegam em um município pequeno, transportes com carros de placas de capitais, principalmente longe, porque muitas vezes são carros ilegais... Isso tem facilitado a compra, muitas vezes são carros roubados. (G2(J), p. 165)

Mais uma vez é preciso enfatizar a importância de campanhas educativas, e fiscalização constante para coibir as infrações com a aplicação de multas para que os motoristas se conscientizem que o espaço deve ser partilhado para uma convivência pacífica e segura na cidade de Boa Nova.

Objetivo Geral:

APRESENTAR UM DIAGNÓSTICO BEM COMO SUGESTÕES PARA IMPLANTAÇÃO DE POLÍTICAS PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM UMA PEQUENA CIDADE.

Para atender a este objetivo foram utilizadas todas as sugestões colocadas pelos grupos e relevantes para este estudo. São idéias simples, mas que possuem

um caráter próprio, uma identidade e o mais importante, demonstram uma tendência a padrões sustentáveis de mobilidade.

a) SUGESTÕES PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL (Tema 3)

1) Referente aos Modais

1.1 Interesse pelos coletivos e não-motorizados

Através desta subcategoria serão observadas as opiniões dos grupos a respeito da valorização, o interesse e as condições para a utilização de transportes mais sustentáveis.

Como já dito, Boa Nova não possui um sistema de transporte público, a população faz uso dos transportes alternativos (vans, microônibus), os mesmos veículos que realizam o transporte escolar. A prioridade deve ser dada ao transporte coletivo sobre o individual, destinando a ele espaço viário compatível com o atendimento da demanda. Os esforços das autoridades devem se voltar para ações que visem a redução dos impactos negativos da circulação indiscriminada de veículos automotores particulares. A falta de um sistema público de transporte é sentida pelos usuários e emerge na fala de pessoas que participaram dos grupos focais:

[...] “iniciar uma empresa de transportes coletivo aqui no nosso município... a gente precisa levar isso adiante, levar propostas né, volto a avisar sempre a questão da audiência pública...e falar da questão de oferecer esse transporte e oferecer um transporte de qualidade...” G2(J), p.168)

[...] “eu acho que precisa haver regulamentação, como já dito antes. A associação como está não é eficiente”. (G3(F), p.171).

Os horários do transporte também foram sugeridos para atender a demanda:

[...] “a gente precisava ter ônibus, bem cedo, na metade da manhã, na metade da tarde e no começo da noite” (G4(F), p.175)

Em relação a situação dos pedestres, que sofrem com a falta de infraestrutura para sua mobilidade, foram dadas sugestões simples, mas pertinentes para as localidades pesquisadas.

A falta de calçadas, passeios estragados ou com obstáculos faz com que os pedestres se locomovam pelas ruas correndo risco de serem atropelados. Com isso, são colocadas sugestões conforme a fala dos sujeitos da pesquisa:

[...] *“O que a gente tá mais precisando é um local apropriado pro pedestre, seja pedestre ou ciclista..., um local apropriado para o pedestre andar, beirando o encostamento, e principalmente o que a gente pede é os quebra mola, que a gente tem muitas crianças, são dezenas de crianças correno risco... sinalização indicando que tem pedestre naquele lugar e um quebra mola”... (G1(J), p. 154).*

[...] *“é muito importante a construção de faixas de pedestres... (G2(I), p.162)*

Em relação às rodovias, BR-030 e BR-116:

[...] *“tem lugares que você nem vê placa porque o capim toma conta das placa, ... o certo é, quebra-mola mesmo, urgente porque essa descida aqui... os aluno já desce correno, atravessa a pista de uma vez...e aí que corre o perigo. (G1(A), p. 151)*

[...] *“a limpeza na pista, pra que tenha o encostamento para os não motorizados, que é a gente, as pernas, e as bicicletas, então a gente quer uma limpeza na pista, uma limpeza boa, que seja um encostamento pro pedestre... (G1(A), p. 154)*

[...] *“algo que iria melhorar bastante é a conclusão dessa obra da BR, da estrada do Valentim,... isso melhoraria bastante, e melhoraria a qualidade de vida das pessoas, facilitaria o acesso a outras cidades, com certeza, as empresas se interessariam em colocar mais carros pra poder ta passando em frente as cidades...” (G2(I), p.158)*

Para dar maior segurança ao pedestre é sugerida a colocação de quebra-molas em alguns pontos da cidade, principalmente em frente às escolas onde há uma grande concentração de alunos:

“Da parte dos pedestres eu acho que devia colocar mais quebra mola na rua... por que as crianças saem de qualquer jeito da escola e vem menino de bicicleta num oia né se tem criança.... Então devia ter mais, assim sabe, mais segurança maior”... (G4(E), p. 174)

Observa-se que os pedestres são os mais vulneráveis no trânsito de Boa Nova. Uma cidade em que a maioria da população se locomove a pé para exercer suas atividades, no entanto, são esquecidos pelas autoridades, acuados pelos veículos automotores e até pelos ciclistas.

Em relação a estes últimos, nota-se que existe uma vontade por parte dos grupos em utilizar mais e melhor este modo. A bicicleta é um meio utilizado tanto pelas pessoas da zona rural como pelos moradores da cidade. Entretanto, perante a insegurança frente a sua utilização, já se faz necessária a implantação de um sistema cicloviário. As ciclovias são uma alternativa segura para o trânsito das bicicletas, mas possuem um custo alto. As ciclofaixas ou as ciclo redes, por sua vez, têm o mesmo objetivo das ciclovias – proteger o ciclista, mas tem um custo menor para ser concretizada. Entretanto por ser o termo mais usual, os sujeitos da pesquisa defendem a criação de ciclovias:

“Só pensando também nas projeções, pensar também em, é, em ciclovias né gente, ciclovias... já que estamos projetando a questão pra faixa de pedestre, sinalização, também ciclovias” (G2(A), p. 164)

[...] “ai ficou umas dunas de terra... e uma turma de bicicleta curtia a onda deles ali, e aí... porque não olha? a criança não é assistida... ela não tem espaço de montar a bike dela... aí falou: ... por que não fazer uma ciclovia?” (G5(B), p. 184)

Observa-se que as sugestões possuem um caráter consciente. Estes vêem a bicicleta não apenas como um utilitário, mas como uma alternativa não poluente, além de beneficiar as pessoas com a atividade física. Enfim, estes possuem uma consciência benéfica sobre o uso da bicicleta, como nas falas abaixo:

[...] “incentivar os alunos nas escolas a irem de bicicleta, eles também podem incentivar o povo, os jovens, tipo os jovens do CRAS, porque não tiramos um dia pra a gente fazer um passeio... (G2(G), p. 167)

[...] “porque não optar por talvez bicicletas ao invés de carros e motocicletas?” (G2(A), p.160)

“Acho que as ciclovias seriam legais pra incentivar o uso de bicicletas. Acho interessante e além de tudo, é ecologicamente correto”. (G3(I), p.171)

[...] “incentivar, através de premiações nas escolas, ou em qualquer área, premiações com bicicletas... incentivar através de meios de comunicação, o uso da bicicleta” (G3(F), p.171)

As bicicletas constituem veículos de grande valia para os habitantes de Boa Nova. Ao contrário das grandes cidades, onde a bicicleta foi relegada ao lazer nos finais de semana, em Boa Nova as bicicletas servem como transporte de pessoas e

de mercadorias. Os usuários participantes dos grupos focais se posicionaram sobre o uso da bicicleta:

[...] *“sou usuário de bicicleta né,... eu acredito assim que se as pessoas buscarem alternativas pra tá se deslocando de suas casas até o trabalho até outros lugares com um meio de transporte que não vai poluir tanto, o meio ambiente, com certeza, ele tende a ir se recuperando de forma mais rápida e significativa... (G4(L), p.175)*

[...] *“Eu tenho bicicleta em casa, eu uso, acho tranquilo me deslocar na cidade com ela, mas eu adoraria se tivesse um espaço só para os ciclistas (G3(F), p.171)*

O principal argumento que deve ser considerado para justificar a adoção de infra-estrutura que concede espaço privilegiado à mobilidade dos ciclistas é a integridade física dos mesmos. Portanto, as autoridades devem se mobilizar para a criação de um sistema cicloviário para oferecer segurança e conseqüentemente melhor qualidade de vida aos ciclistas de Boa Nova.

[...] *“o certo era uma estrada só pra quem quisesse andar de bicicleta, ate Boa Nova né (risos), ai dava pra ir sábado e domingo e até ir na cachoeira.. ai dava bom!” (G6(C), p.191).*

Vale ressaltar que qualquer sistema cicloviário deve ser planejado apenas para algumas áreas e numa escala adequada. A tomada de decisão a respeito do local e o momento de se projetar e implementar esses sistemas, deve ser a partir de uma decisão técnica, aliada a políticas públicas afirmativas que priorizem um espaço público comum (a rua propriamente dita). Assim, os governantes dão oportunidade a todos os cidadãos, independente da classe social, poder aquisitivo, idade etc., de compartilhar e usufruir dos espaços de infra-estrutura pública.

Para as cidades em que ainda não existem esses espaços próprios o Código de Trânsito Brasileiro contempla os ciclistas da seguinte forma:

Artigo 58 do Código de Transito Brasileiro:

Art.58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclo faixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores (Lei Nº 9.503/1997).

2) Referente ao sistema organizacional

2.1 Organização

As cidades enfrentam, entre seus principais desafios, a organização do sistema de transporte. O direito de "ir e vir" garantido pela Constituição de 1988 a todos os cidadãos muitas vezes é desrespeitado por outros cidadãos e pelo Poder Público. Esse fato não é circunscrito à cidade de Boa Nova. Somente alguns casos mostram tentativas de priorizar o transporte coletivo e não motorizado no Brasil, buscando democratizar a mobilidade e a acessibilidade urbanas de forma planejada. Grande parte das políticas de desenvolvimento e os próprios investimentos nacionais e regionais estão direcionados à boa circulação dos automóveis particulares e veículos de carga.

Nesse sentido, o sistema de transporte em Boa Nova carece de planejamento e organização com políticas públicas afirmativas que regulamentem, por exemplo o acesso gratuito ao idoso com a confecção de carteiras, como os próprios cidadãos participantes dos grupos focais enfatizam:

[...] *“se tirar as carteiras né, o passe livre do idoso, que vai ajudar também com certeza na qualidade”. (G2(J), p.161)*

[...] *“vai depender do gestor, vai depender da sociedade levar propostas numa audiência pública”. (G2(L), p.162)*

Uma forma de auxiliar na organização apontada por órgãos competentes é a educação no trânsito começando nas escolas, ensinando as crianças noções de segurança para atravessar a rua como o uso da faixa, atenção na travessia, enfim, ações básicas que funcionem como medidas preventivas para evitar acidentes. Quatro sujeitos dos grupos focais revelaram a preocupação de alertar as crianças sobre os perigos do trânsito sugerindo a inclusão dessa disciplina no currículo das escolas:

[...] *“então deveria, assim ter uma disciplina baseada nessa questão de trânsito né, então acho que o governo prefere cuidar dos acidentados né, do que colocar uma disciplina, prevenir do trânsito né”...(G5(E), p. 185)*

[...] *“acho que deveria ser trabalhado nas escolas uma disciplina sobre educação para o trânsito. As crianças devem crescer ouvindo*

falar disso, de como proceder nas ruas, saber reivindicar seus direitos. Uma sociedade que não é conhecedora vive estagnada. A gente precisa formar cidadãos!” (G3(H), p.170)

[...] “seria importante ensinar as crianças nas escolas sobre transporte, pra educar mesmo”. (G6(A), p. 191)

A ênfase foi dada também na educação dos adultos, no respeito ao pedestre e no trânsito em geral, como pode ser verificado pela fala de dois participantes dos grupos focais:

[...] “a gente tem uma rádio aqui no município, e assim, eu acho que deveria ter assim, uns tópicos deles lá da rádio né, falando sobre a questão do trânsito né, sobre a questão, respeita o pedestre, quando passar perto da escola diminua a velocidade”. (G2(C), p. 164)

[...] “mais algumas noções de transito, pra tentar ir educando as pessoas, enfim, buscar meios de mudar essa realidade” (G3(F), p.171)

Ainda nessa perspectiva, os grupos apontam ações governamentais como a legalização, fiscalização e sinalização como alternativas para organizar o trânsito em Boa Nova:

[...] “a limpeza na pista, pra que tenha o encostamento para os não motorizados, que é a gente, as pernas, e as bicicletas, então a gente quer uma limpeza na pista, uma limpeza boa, que seja um encostamento pro pedestre, e os carros tem que ser mais fiscalizado”. (G1(A), p. 154)

“E legalizar mototáxi. E mototaxi aqui a gente precisa, se tivesse algum órgão interessado em colocar... colocasse uma associação de mototaxista.” (G4(F), p. 175)

“Creio que a câmara municipal junto com a delegacia, junto os órgão competentes, sei lá, pode fazer alguma coisa pra, pra proibir essas pessoas, pra intimidar, por que tá realmente um caos... tirar aqueles ônibus da praça ...por que aquilo complica por demais a vida de quem anda aqui dentro de Boa Nova” (G4(F), p. 174)

“A sinalização da cidade, melhorar os redutores de velocidade, o popular quebra mola né, e educação, (G5(B), p. 184)

“Eu penso em um povoado que pode crescer e mesmo que as coisas fiquem mais longe umas das outras a gente possa andar de bicicleta, caminhar, com segurança né? Isso eu acho importante... porque crescer por crescer não importa, importa ter qualidade nesse crescimento daqui ou de qualquer lugar”. (G6(E), p.192)

Uma política de mobilidade urbana precisa estar organizada e comprometida com a eficiência e a segurança; deve considerar que os serviços públicos de transporte respondam ao conjunto das necessidades de deslocamentos das pessoas, para deter a deterioração da qualidade de vida nas cidades.

2.2 Infraestrutura

Observa-se que não há no município uma gestão operacional de trânsito para planejar, projetar e regulamentar o uso das vias, fazer o processamento e controle das autuações de trânsito, analisar e administrar os recursos de notificações de infração, do estacionamento e de acidentes, havendo para isso, a necessidade de Municipalizar o Trânsito.

As sugestões para melhoria da acessibilidade em Boa Nova foram ressaltadas pelos cidadãos dos grupos focais da pesquisa:

[...] *“num pode nem vim estudar, porque num pode trevessar o riberão, nunca fez essa ponte, nunca”.* (G1(C), p.147)

[...] *“ali no Entroncamento, eu acho que já se faz necessário uma passarela, alguma coisa ali naquela BR, porque acontece né, alguns acidentes que são fatais e tudo, e acaba chocando a população”* (G2(B), p.163).

[...] *“acho que seria essencial arrumar essa estrada, eu também estudo fora e acontece comigo eu chego lá cansada”... “eu acho que ia até render educação, por que os alunos saem daqui pra Boa Nova e quando chegam lá já tá todo mundo cansado, com sono e não consegue estudar direito”* (G5(J), p. 182)

Também são sugeridas mudanças na infra-estrutura das vias, calçadas e do transporte de Boa Nova que não tem contemplado as pessoas com deficiência, como destacam alguns sujeitos da pesquisa:

“então tem que pensar na mobilidade não só de nós pessoas normais, mais também algumas pessoas com algum tipo de necessidade de, que não vão ficar em casa né, entocado lá, sem fazer nada.” (G2(A), p.160)

[...] *“a dificuldade de quem anda de cadeira de roda... num pode sair pra nada... tem que pensar em criar umas rampas, tem que ter um passeio, uma praça, pra pelo menos eles sair de casa uma horinha e tomar um sol...* (G6(G), p.192)

[...] *“porque Boa Nova ela tem crescido, é o que eu falei, seis anos atrás não era como hoje, tinha muito menos transportes como nos*

temos hoje, e a gente percebe que Boa Nova tem crescido e vai continuar crescendo, e a gente precisa pensar nessa questão”... (G2(I), p. 162)

2.3 Fiscalização

A fiscalização no trânsito é de extrema importância para o bom funcionamento deste. É uma ferramenta que possibilita inibir a ação de motoristas e motociclistas imprudentes possibilitando a punição dos infratores. No entanto, o município de Boa Nova não possui guardas de trânsito e muitos participantes dos grupos focais reclamaram a respeito desse fato e solicitam fiscalização e punição para infratores:

“Porque Boa Nova não ter guarda de trânsito? Quem é que vai tomar conta? É a polícia militar?” (G2(C), p. 167)

[...] “deveria ter uma fiscalização nesse sentido também, de menor de forma alguma no volante”. (G2(D), p. 163)

[...] “... nos temos guardas municipais e que pode tá sendo usados né, principalmente nesses horários de pico, que são os horários de saídas e de entrada nas escolas, eles poderiam tá trabalhando nessa questão, de fiscalização, de orientação dos motoristas”... (G2(I), p.162)

“E essa questão aí das motos alienadas, acho que o policiamento deveria ser um pouco mais severo, já que o certo é andar de capacete, já que Boa Nova tem polícia militar e civil, trabalhasse em cima disso aí, cobrasse né”. (G2(H), p.167)

[...] “deve haver uma fiscalização antes que aconteça um acidente, eu observo isso daí... sextas-feiras e sábados, o carro vem com limite esgotado” (G2(J), p. 162)

[...] “e os carros tem que ser mais fiscalizado, pra ter melhoria de carros bom na pista, porque tem muitos carro irregular, caindo os pedaços por aí, que tão fazendo essas viagens, carregano umas pessoas dentro, que não tem condição nenhuma”.(G1(A), p. 154)

[...] “punição de quem faz isso com os pedestre, eu acho que só aprende assim, ou pagando multa, qualquer coisa pra punir”...(G6(E), p.191)

3) Referente à especialidade da região

3.1 Valorização

Um sistema de trânsito bem organizado, com vias em boas condições, sinalização, arborização das calçadas e canteiros centrais traz uma sensação de conforto para cidadãos residentes na cidade e também para turistas. A imagem da cidade com trânsito harmônico, ruas higienizadas, calçadas em bom estado, garantem um atrativo a mais além das belezas naturais, facilmente encontradas na região de Boa Nova.

A região é rica em rios, cachoeiras, grutas e uma variedade de vegetações e espécies animais. O turista que visitar Boa Nova, além de conhecer uma região de rara beleza, será contemplado com manifestações culturais.

Dois dos sujeitos da pesquisa sugeriram o ecoturismo como forma de atrair turistas a Boa Nova, um deles alertou sobre o problema da poluição propondo o uso de bicicletas:

“e já que se fala tanto em ecoturismo, aproveitar o que a gente tem, uma forma, não só, além de ajudar o trânsito aqui em Boa Nova, a utilização de bicicletas, mais também essa questão ambiental né, e a gente sabe que, poluição afeta muito o ambiente e a nós, então acredito no incentivo à compra de bicicletas e além do mais né, tem toda questão de saúde”. (G2(A), p.166)

[...] “a questão do lazer... eu acho interessante a gente resgatar um pouco do uso dos animais, fazer tipo um turismo rural... passeios de charrete até as cachoeiras, além de tudo seria um trabalho pra algumas pessoas, geração de renda né?” (G3(L), p.171)

Como se pode constatar, não se deve descuidar dos aspectos que afetam a qualidade de vida dos cidadãos por um sistema de trânsito e transporte mal organizado. O item 5.3 levanta algumas proposições sustentadas na opinião pública local, que procuram alterar os padrões de mobilidade no município de Boa Nova.

5. 3 ESTRATÉGIAS E CENÁRIOS

As estratégias e cenários surgiram à medida que a análise da pesquisa foi se desenvolvendo. As proposições levantadas decorrem da articulação entre as percepções da pesquisadora junto a análise dos grupos e servem como recomendações em prol de uma mobilidade sustentável, para o município de Boa Nova.

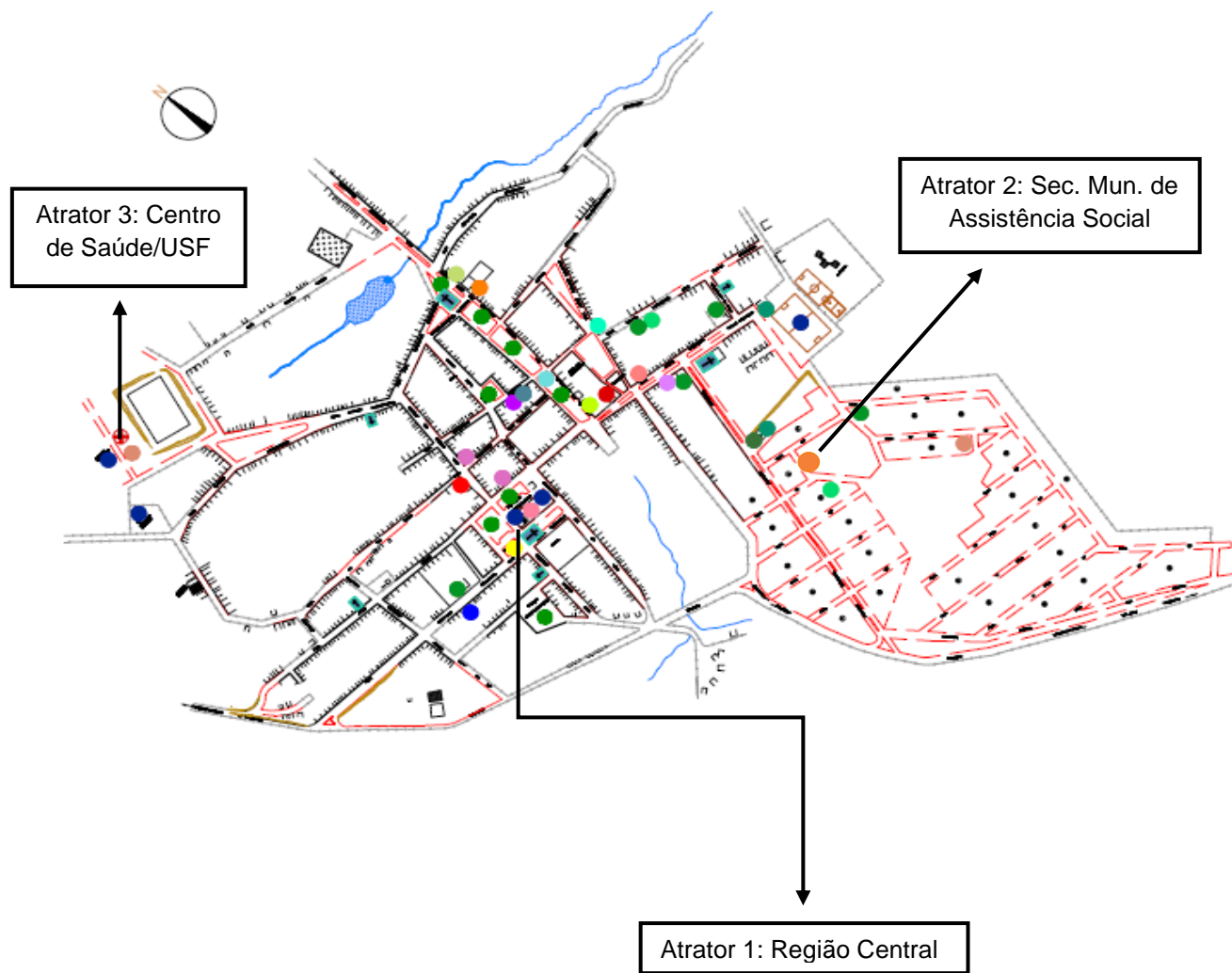
Pensando numa reestruturação do “sistema” de trânsito, observou-se que se faz necessária, de imediato, a criação de um programa de micro-acessibilidade, priorizando pedestres.

[...] a micro-acessibilidade, estuda a relação do pedestre com a facilidade de percorrer o caminho, observando os diferentes elementos que interferem de maneira positiva ou negativa no deslocamento (VASCONCELLOS, 1996 apud MORENO DELGADO, 2007).

Segundo Moreno Delgado *et al.* (2007), vários fatores interferem no acesso ao sistema de transporte feito a pé. Dentre estes se encontram:

- 1) a distância percorrida para iniciar e finalizar a viagem por transporte público;
- 2) a comodidade experimentada nesses percursos, refletida pelos seguintes aspectos: condições das calçadas (largura, revestimento e estado do mesmo), declividade do percurso, facilidade para cruzar as ruas existentes no trajeto, existência de iluminação pública e a segurança pessoal no trajeto. (FERRAZ & ESPINOZA TORRES, 2004 *apud* MORENO DELGADO, 2007).

Nota-se que em Boa Nova inexistem um acesso direto e facilitado aos pontos de atração da cidade, a partir dos fatores acima citados. Nesse sentido, com base nos principais atratores (Figura 12), segue uma proposta das estratégias de melhoria e seus respectivos cenários sugeridos para o município.



Escala:1:2500

Fonte: Prefeitura Municipal de Boa Nova, Plano Diretor Participativo, **EQUIPAMENTOS INSTITUCIONAIS**, set./2008.

Figura 12 - Mapa de Atratores

CENÁRIO 1. Reestruturação do Sistema de Trânsito e Transporte

Considerando que os maiores fluxos de pessoas e veículos se dirigem para o centro da cidade (Figura 13), incluindo os vindos da zona rural, e que um dos principais agravantes em relação a esta região são as irregularidades ao nível da infra-estrutura, foi necessário pensar estratégias para área. As estratégias (Quadro 2) foram relacionadas aos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - PNMUS, resultando em um cenário de reestruturação do sistema:

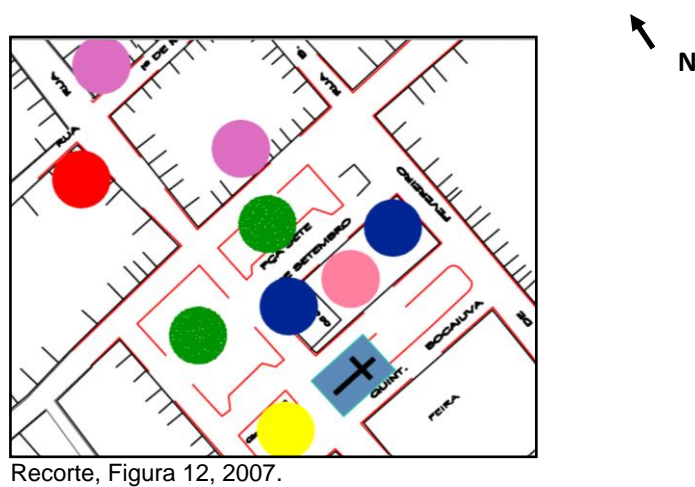


Figura 13 - Atrator 1 – Região Central

- PRAÇAS E JARDINS
- CÂMARA MUNICIPAL
- ESPAÇO DE LAZER
- CONCECIONÁRIAS
- SEC. SAÚDE
- NÚCLEO CORTE E COSTURA
- FEIRA
- ⊕ IGREJA

Diagnóstico	Estratégias	Princípios da PNMUS a serem atingidos
Inadequação da infra-estrutura: passeios estreitos, com declividades, ocupados por comércio ambulante etc.	Melhoria das condições das vias de circulação dos pedestres e portadores de necessidades especiais	<i>A mobilidade Urbana centrada no deslocamento das pessoas</i>
Inexistência de rampas e faixas de travessia		<i>Acessibilidade das pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade</i>
Inexistência de infra-estruturas para ciclistas	Criação de um sistema cicloviário ligando a região central aos espaços de lazer (cachoeiras)	<i>Desenvolvimento das cidades, por meio da mobilidade urbana sustentável</i>
Falta de sinalização	Fluidez e segurança nos deslocamentos	<i>A participação e controle social sobre a política de mobilidade</i>
Falta de informação (horários e valores de passagens de transporte coletivo)		<i>Direito ao acesso universal, seguro, equânime e democrático ao espaço urbano</i>
Falta de fiscalização e segurança		<i>Paz e educação para cidadania no trânsito como direito de todos</i>
A disputa dos espaços de circulação por automóveis, motos, caminhões, pessoas, animais, vem dificultando o trânsito na região	Organizar a circulação na área de modo a priorizar o modo a pé	<i>Políticas públicas de transporte e trânsito política nacional de mobilidade urbana sustentável, articuladas entre si e com a política de desenvolvimento urbano e a do meio ambiente</i>

Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Quadro 2 - PROPOSIÇÕES – Atrator 1

Em relação a estratégia “Melhoria das condições das vias de circulação dos pedestres e portadores de necessidades especiais”, as ações propostas devem considerar:

- a) A adequação da infra-estrutura dos espaços públicos de circulação garantindo acessibilidade a este público;

- b) A remoção do comércio ambulante, bem como entulhos, material de construção, veículos, destes espaços de circulação, pois a ocupação por estes obrigam as pessoas a transitarem pelas ruas, constituindo um fator de risco accidental.

Para a estratégia “Criação de um sistema cicloviário ligando a região central aos espaços de lazer (cachoeiras)” as ações sugeridas apresentam-se detalhadas a seguir:

- a) Mapeamento das rotas mais tranquilas e interessantes para criação de uma Ciclo rede;
- b) Incentivar o uso da bicicleta para o lazer nos finais de semana e feriados;
- c) Estabelecer normas claras para uso desses espaços afim de não degradá-los;

Em cidades de pequeno porte como Boa Nova, onde o trânsito é relativamente de baixa velocidade, além do perfil irregular do traçado urbano e da topografia um pouco acidentada, a construção de ciclovias seria desnecessária pelo seu alto custo de construção e manutenção.

A frase: "Sem ciclovia não há segurança para o ciclista", é um discurso comum que não raro acaba inviabilizando a implementação de melhorias mais simples, baratas e eficientes para a segurança e conforto do ciclista. (Escola de Bicicleta, 2009).

Em relação a estratégia “Fluidez e seguridade nos deslocamentos” faz-se necessário o desenvolvimento de ações simples, como por exemplo informações sobre horários de saída dos ônibus, o que tornaria o espaço de circulação mais lógico e acessível. Um outro aspecto não tão simples, mas indispensável para o alcance desta estratégia, trata-se da municipalização do trânsito a fim de, dentre outras questões, punir infrações no trânsito, tão corriqueiras no caso do município de Boa Nova. A seguir as proposições:

- a) A municipalização do trânsito para que a prefeitura passe a desempenhar as tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito;
- b) Manutenção da qualidade do sistema: máximo de segurança, eficiência e conforto nos acessos (proteção contra intempérie, ruído, ventilação, iluminação, qualidade do pavimento, etc.).

Observa-se que para a região central as estratégias precisam estar mais voltadas para a segurança do pedestre, que deve ser visto como prioridade,

principalmente quando se trata das pequenas cidades, onde o modo a pé ainda é o mais utilizado. Mas vale lembrar que as intervenções que são geralmente adotadas para minimizar os conflitos com os veículos, como por exemplo, as faixas de travessia, muitas vezes não são estímulos suficientes para que os motoristas dêem preferência aos pedestres. Isto pode torná-los ainda mais vulneráveis aos acidentes, pois são encorajados a usufruírem de uma segurança ilusória, que, na prática, só existe na presença de autoridades de trânsito ou de dispositivos eletrônicos de vigilância.

Em Boa Nova, como em muitas outras localidades, a estrutura viária normalmente atravessa o centro ao invés de contorná-lo. Com isso, a circulação de automóveis, motos, caminhões, pessoas e animais naturalmente orientam-se para a região central, que não possui infra-estrutura adequada, gerando competição pelo espaço. Além disso, os estacionamentos ocorrem de forma desordenada agravando o cenário de mobilidade. Para tanto, com base na estratégia “Organizar a circulação na área de modo a priorizar o modo a pé” é preciso estabelecer um controle mais rígido do tráfego na área, a fim de equilibrar a distribuição espacial dos diferentes modais, bem como:

- a) Pensar a médio e longo prazo na melhor forma de utilização do espaço dinâmico (deslocamentos) e estático (estacionamento);
- b) Formação de equipe para administrar e monitorar o trânsito na área.

CENÁRIO 1. Reestruturação do Sistema de Trânsito e de Transporte

Para os atratores 2 e 3 (Figuras 14 e 15), foram pensadas estratégias a fim de promover o sistema de transporte coletivo, serviço que se encontra em alto grau de deficiência. Os principais problemas centram-se nas ligações intra-municipais, as quais estão fortemente dependentes das poucas ligações inter-municipais e do transporte escolar, funcionando também como um transporte alternativo. As estratégias (Quadro 3) aparecem também como uma forma de reforçar as relações entre a sede e a zona rural de Boa Nova, facilitando o acesso destes aos serviços oferecidos na cidade.

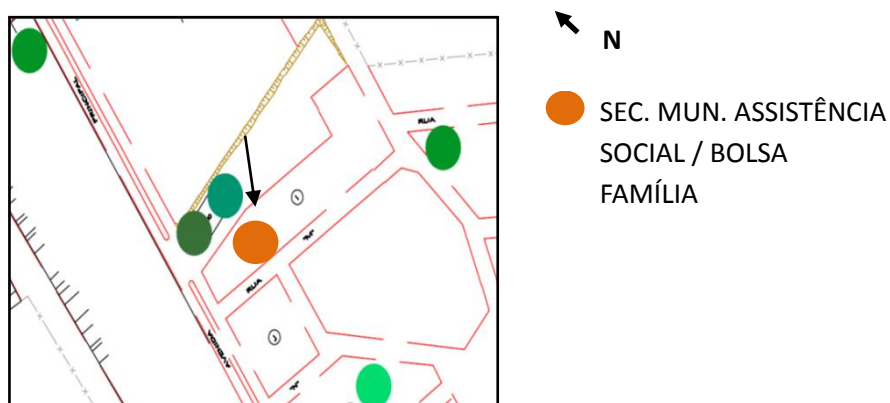


Figura 14 - Atrator 2 - Sec. Municipal de Assistência Social/Bolsa Família

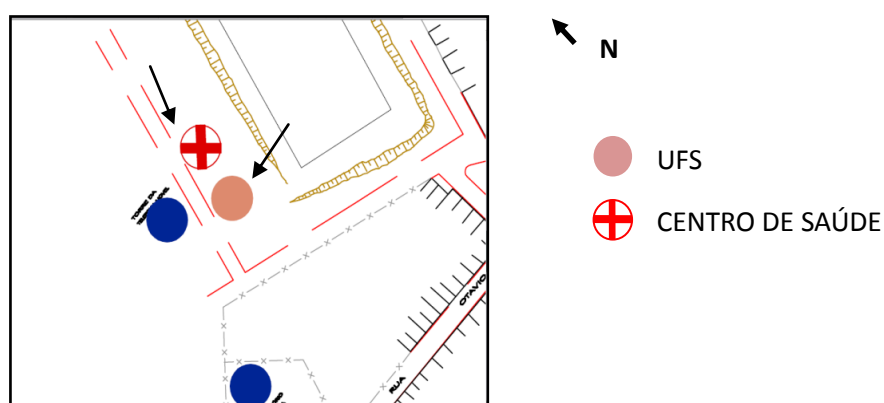


Figura 15 - Atrator 3 – Centro de Saúde/UFS

Diagnóstico	Estratégias	Princípios da PNMUS a serem atingidos
Ineficiência do sistema de transporte	Intervenção do Poder público na regularização do serviço de Transporte Coletivo	Universalização do acesso ao transporte público coletivo
Inexistência de uma conexão (através do transporte) entre os serviços oferecidos na cidade.	Ampliação das rotas de transporte, interligando a zona central aos principais equipamentos da cidade	Direito ao acesso universal, seguro, equânime e democrático ao espaço urbano
		Políticas públicas de transporte e trânsito e política nacional de mobilidade urbana sustentável, articuladas entre si e com a política de desenvolvimento urbano e a do meio ambiente

Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Quadro 3 - PROPOSIÇÕES – Atrator 2 / Atrator 3

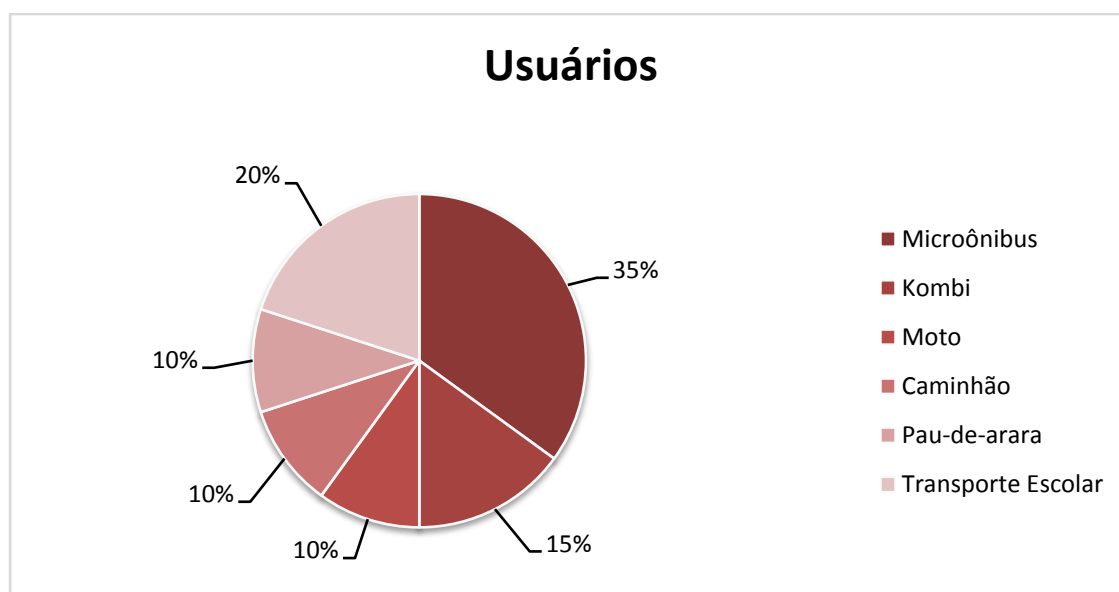
Para a estratégia “Intervenção do Poder Público na regularização do serviço de Transporte Coletivo”, pensou-se em mudanças a nível de uma estruturação na oferta do serviço. A partir da sua regulamentação, as condições de deslocamento dentro da cidade apresentarão um reflexo positivo, visto que seriam criados locais apropriados para embarque e desembarque de passageiros, o tabelamento das tarifas, além da movimentação do comércio. No entanto, o setor público ignora a importância da regulamentação dos alternativos.

É fundamental ampliar as linhas de ônibus, implantando um sistema de operação e gerenciamento que assegure a prioridade de circulação aos meios coletivos para que os serviços prestados tenham qualidade, regularidade e conforto.

Observa-se que as “associações” se auto-regulamentam, oferecendo o serviço com valores muito elevados, em dias e horários variáveis, substituindo o dever do estado na organização do transporte público. Além disso, o serviço não traz nenhuma segurança ao usuário, são veículos, dentre eles: Kombis, vans, e até os chamados “pau-de arara”, alguns com mais de 15 anos de uso. Para evitar essa insegurança ao usuário, o transporte alternativo deve ser regularizado e fiscalizado pelo poder público a fim de que não circulem veículos clandestinos e sem condições de trafegar.

Os usuários do serviço, sobretudo os de camada social mais baixa, encontram nessa espécie de transporte muitas desvantagens, principalmente no que se refere ao valor da passagem. Com isso, foi desenvolvido um instrumental (Apêndice E, p. 200) considerando a localidade de origem, o tipo de transporte e o valor gasto (ida e volta) pelo usuário para acessar a sede. Esses dados foram coletados pela equipe de cadastramento do Programa Bolsa Família²⁶ do município gerando gráficos com os tipos de transporte mais utilizados por localidade (Valentim, Penachinho e Entroncamento) e quadros com as disparidades dos valores cobrados aos usuários que se deslocam para a sede. Vale ressaltar que o transporte escolar foi utilizado como “carona” em todas as localidades.

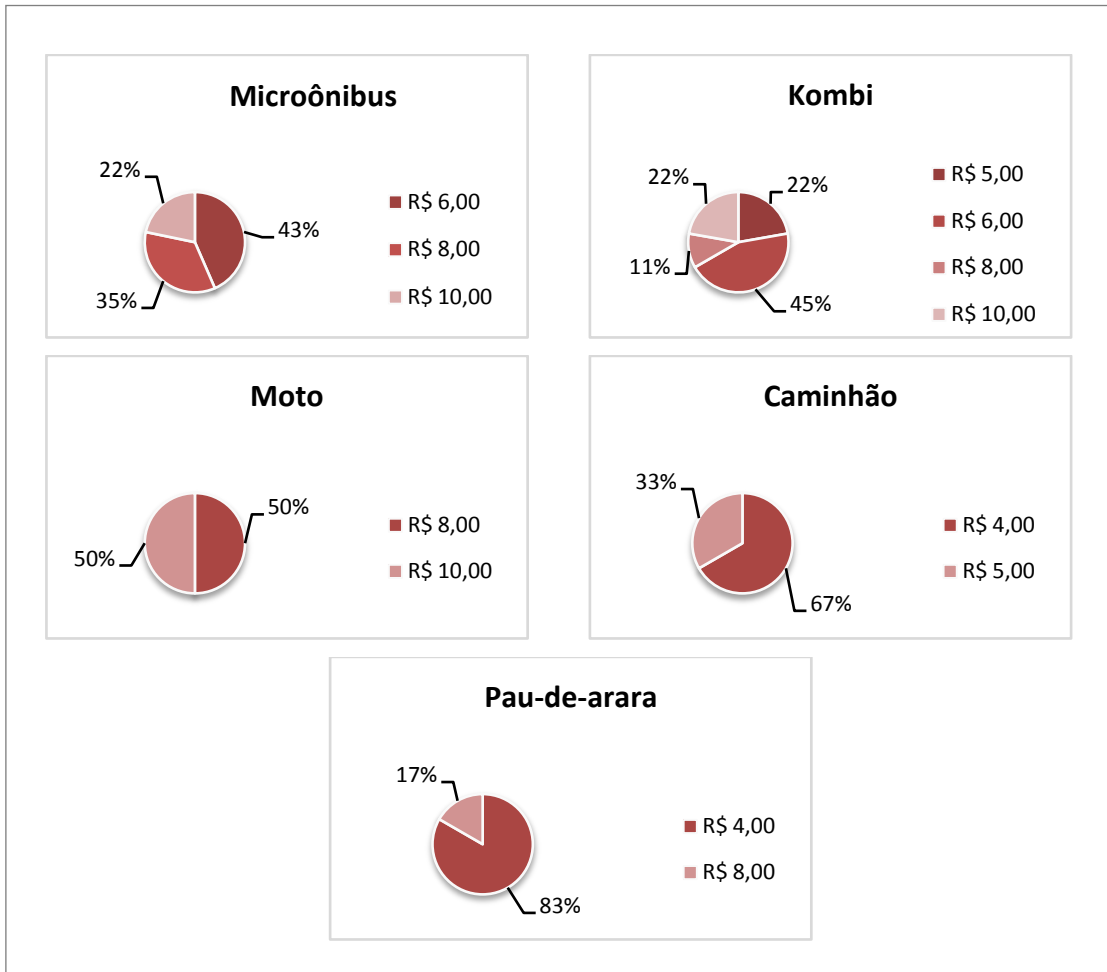
A pesquisa ocorreu entre os dias 05 e 23 de outubro de 2009, com 168 pessoas (1% da população). O Gráfico 2 traz o percentual dos usuários por tipo de transporte e o Quadro 4 o valor da tarifa cobrado por modo na localidade do Valentim onde foram entrevistadas 60 pessoas:



Fonte: Débora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Gráfico 2 - Usuários por Modo (percentual) – Valentim

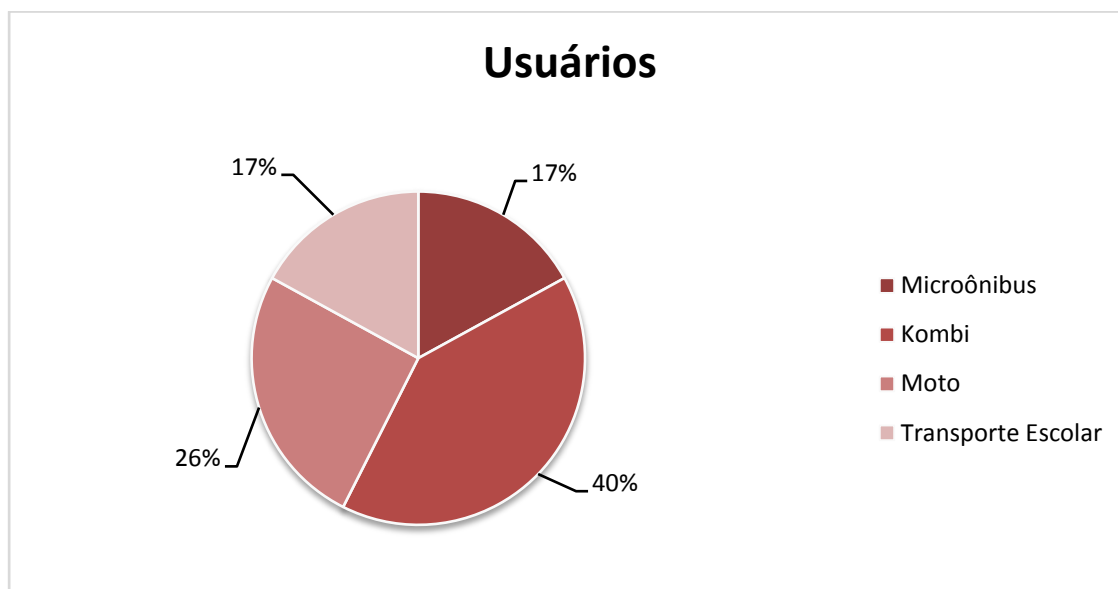
²⁶ Segundo o Relatório consolidado do Bolsa Família de 10/11/2009 em Boa Nova existem 2.853 beneficiários do Programa Bolsa Família. De acordo com informações do gestor do programa, cerca de 80% das famílias assistidas residem na zona rural e necessitam do precário sistema de transporte para receber o benefício (Sistema Cadastro Único, 2009).



Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

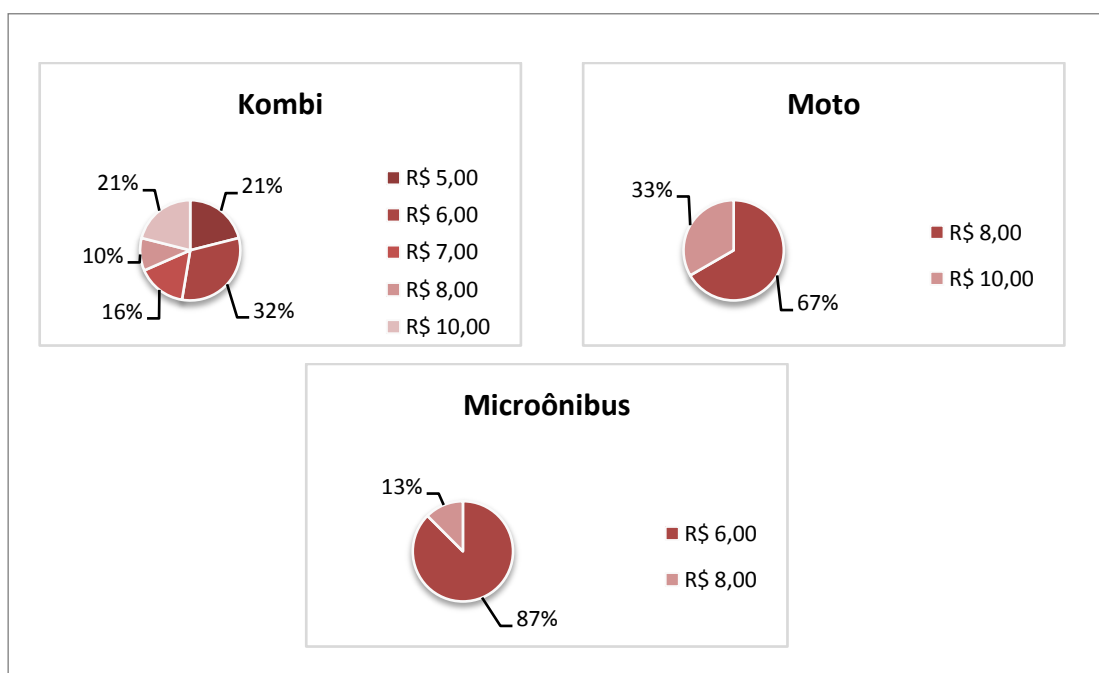
Quadro 4 - GRÁFICOS – Variação na Tarifa por Modo (percentual) – Valentim

O Gráfico 3 traz o percentual dos usuários por tipo de transporte e o Quadro 5 o valor da tarifa cobrada por modo na localidade do Entroncamento, onde foram entrevistadas 47 pessoas:



Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

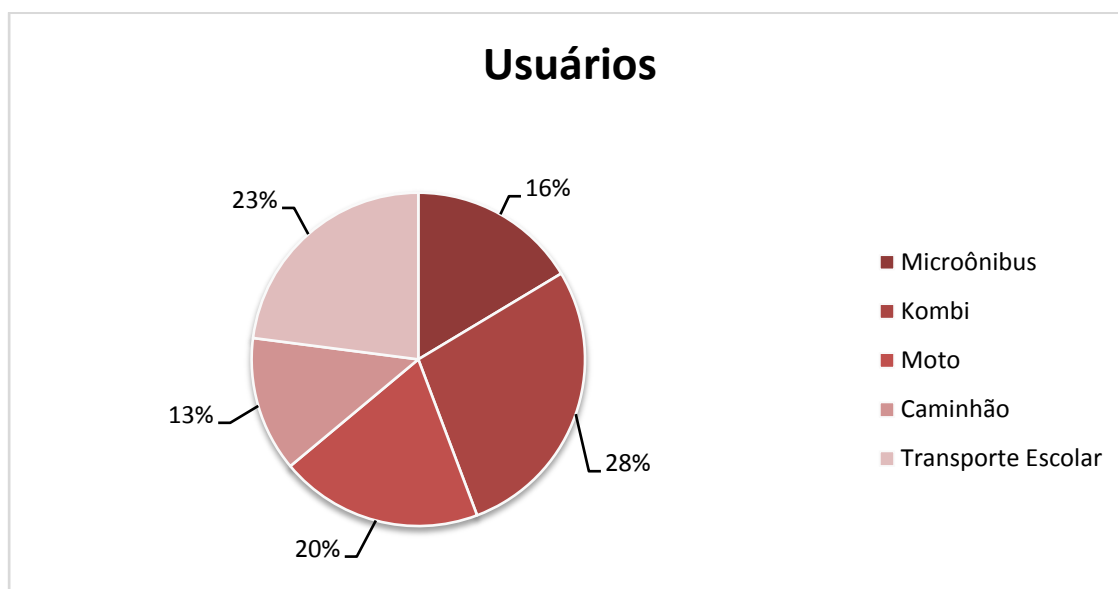
Gráfico 3 - Usuários por Modo (percentual) – Entroncamento



Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

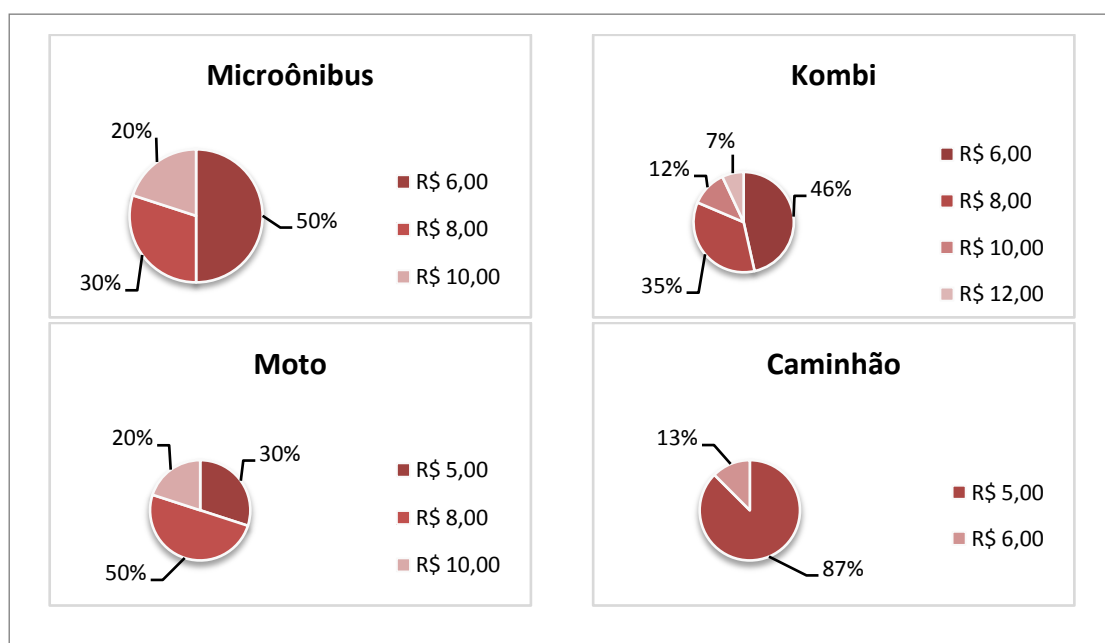
Quadro 5 - GRÁFICOS – Variação na Tarifa por Modo (percentual) – Entroncamento

O Gráfico 4 traz o percentual dos usuários por tipo de transporte e o Quadro 6 o valor da tarifa cobrado por modo na localidade do Penachinho, onde foram entrevistadas 61 pessoas:



Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Gráfico 4 - Usuários por Modo (percentual) – Penachinho



Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Quadro 6 - GRÁFICOS – Variação na Tarifa por Modo (percentual) – Penachinho

Observa-se que em todas as localidades pesquisadas há uma variação nos valores das tarifas. Esse fato tem atuado como fator de exclusão, pois com essas oscilações, as pessoas nem sempre estão preparadas para pagar o valor que venha a ser cobrado. Nota-se que esse é um problema que atinge principalmente as pequenas cidades, onde a dependência pelo transporte impede que haja reivindicações por parte dos usuários. Observa-se também que no Valentim o modo predominante foi o microônibus, 35% utilizaram esse modo, seguindo das caronas do transporte escolar com 20% dos usuários. No Entroncamento predominaram os usos da Kombi com 40% seguido da moto com 21% de utilização. No Penachinho os modos mais utilizados foram também a Kombi com 28% e em seguida a moto com 20%.

A partir dessa breve análise, a principal ação para cumprimento da estratégia “Intervenção do Poder Público na regularização do serviço de Transporte Coletivo” centra-se na formulação de instrumentos contratuais e de regulação na relação entre o poder concedente e os operadores privados no intuito de haver um serviço ofertado de maneira segura, permanente e com regularidade nos horários e tarifas.

A estratégia “Ampliação das rotas de transporte, interligando a zona central aos principais equipamentos da cidade” surge com base na essencialidade do transporte público, tanto para a dinamização da economia, quanto para dar qualidade de vida, sobretudo às camadas mais carentes da população. Esses usuários necessitam que o poder público assuma minimamente o seu papel de responsável pela prestação do serviço de transporte. Para tanto, é preciso pensar conforme um dos sujeitos da pesquisa:

Tem que procurar fazer com que esses carros andassem mais por fora do centro, que tivesse uma rodoviária e naquela rodoviária tivesse moto taxista, por que não vai ter como evitar, se tivesse um taxi ou moto taxista, “... você que ir na prefeitura é um real, daqui até a prefeitura, da prefeitura até o banco é um real, você ia tá dando condições de trabalho a muitos, não a todos, mas você ia tá dando (G4(F), p.177).

- a) Ampliação das rotas e construção de pontos de paradas próximos aos atratores;
- b) Construção de um terminal rodoviário urbano;

CENÁRIO 2. Valorização dos não-motorizados

Este cenário, complementar ao anterior, visa valorizar dos modos de transporte não-motorizados através da promoção e organização de formas de divulgação e informação particularmente dirigidas à população. A proposta busca uma melhor humanização dos espaços, modificando a idéia de “supremacia” da moto, como observado em Boa Nova. O Quadro 7 define uma proposta a nível municipal:

Diagnóstico	Estratégias	Princípios da PNMUS a serem atingidos
Aumento da circulação dos modos motorizados, em especial as motocicletas	Campanha Educativa a favor dos não-motorizados	<i>Paz e educação para cidadania no trânsito como direito de todos</i>

Fonte: Debora Celes, Pesquisa de Mestrado, 2009.

Quadro 7 - Proposições Informativas

A estratégia proposta pretende, primeiramente, informar o usuário sobre os seus direitos e deveres, além das condições básicas para usufruir de maneira autônoma, eqüitativa e segura, o seu direito à cidade.

Além disso, a estratégia “Campanha Educativa a favor dos não-motorizados”, esta focada na idéia de valorização, do olhar voltado para novas experiências, enfim, uma mudança comportamental em busca de um futuro sustentável.

Dentre os aspectos que podem ser trabalhados estão:

- a) A criação de um Programa de Comunicação sobre trânsito e sua integração com o meio ambiente utilizando-se a rádio local;
- b) Distribuição de material específico (folders com informação sobre educação no trânsito) para pedestres, motociclistas, motoristas e ciclistas;
- c) Inserir no currículo escolar conceitos de mobilidade e cidadania, bem como torneios de ciclismo, para estimular o uso da bicicleta;
- d) Criação de um órgão público responsável pelas condições de circulação dos pedestres, ciclistas e demais usuários de transporte não-motorizados no município.

Ressalta-se que a opinião do público dos Grupos Focais, foi o principal responsável na formulação dos cenários, que neste trabalho, funcionam como

propostas de uma possível intervenção para o futuro, buscando a promoção da mobilidade de maneira sustentável.

6 CONCLUSÕES FINAIS

A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável indica a 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. Neste sentido, o estudo buscou definir sugestões para a concretização de uma mobilidade sustentável em Boa Nova, revelando ser este, um processo relativamente viável no que se refere às aspirações da comunidade e no que diz respeito à sua implementação, levando-se em conta a questão de escala.

Considerando os problemas relativos a mobilidade em Boa Nova, observa-se que estes são embrionários, ou seja, apresentam-se numa fase inicial quando comparados aos problemas enfrentados pelas grandes cidades.

Com isso, é muito provável que ações pontuadas sejam suficientes para solucioná-los. Entretanto, para que haja desenvolvimento e avanço no processo, é preciso contar com o que chamamos de “vontade política”.

Para o poder público, promover o uso igualitário do espaço na circulação urbana, priorizando os modos de transporte coletivo, a pé e de bicicleta, em relação ao veículo particular, tem sido tarefa “difícil”, principalmente nas cidades menores, visto que a maioria das iniciativas concentram-se nos grandes centros urbanos.

Constatou-se neste estudo, que a falta de planejamento e investimentos no setor (trânsito e transporte), tem trazido inúmeros prejuízos à população, como as dificuldades de acesso aos serviços de saúde, educação, lazer, comércio e outros, refletindo na qualidade de vida dos cidadãos. Além disso, pela necessidade de se deslocar e por contar com um serviço de transporte público insuficiente e irregular, os padrões de mobilidade em Boa Nova se apresentam pouco sustentáveis. Com base nos resultados dos gráficos do item 5.2 observou-se que nas regiões do Entroncamento e Penachinho a moto teve um grande percentual de utilização como meio de transporte, constatando-se que o número de motos vem aumentando, pelas facilidades de financiamento a longo prazo, e o controle de sua circulação necessita ser controlado no município.

Envolver a população em geral, incentivando a utilização dos modos coletivos e não motorizados, será viável a partir de uma nova visão do poder público sobre a

mobilidade urbana. Para tanto, o município deve, através de uma adequada assessoria técnica, intervir de maneira prioritária nessa área que vem influenciando no desenvolvimento de tantas outras. É preciso considerar a necessidade de um órgão gestor com a incumbência de formular e implementar uma nova visão de cidadania no trânsito com respeito aos usuários, além da oferta de um transporte coletivo eficiente e seguro. Por outro lado, é preciso haver organização da sociedade civil com o propósito de melhor entender o seu real papel diante das decisões políticas: a promoção da inclusão social, por meio da redução dos custos do transporte para beneficiar setores economicamente menos favorecidos, a gratuidade para os idosos são alguns dos direitos que precisam ser reconhecidos e cobrados por todos.

Para tanto, um planejamento cuidadoso e ações afirmativas devem ser realizadas. Entre tais ações destacam-se: a ampliação da acessibilidade, com a adequação dos espaços públicos e da frota do transporte público às pessoas com mobilidade reduzida, sejam idosos, crianças ou portadores de deficiência física; incluir o transporte e trânsito como elementos da questão ambiental, incorporando novas abordagens para orientar as intervenções no ambiente urbano. Em conjunto com essas ações, disseminar novos valores de civilidade e cidadania através da informação e formação de agentes multiplicadores como mídia em geral e todos os níveis da educação formal e não formal.

Uma solução seria a pressão da sociedade, e esta mobilização só ocorrerá efetivamente quando as pessoas compreenderem os problemas de saúde e mobilidade ocasionados, principalmente pelo aumento do número de automóveis e motocicletas num espaço urbano limitado.

Estas possuem a responsabilidade de organizar o trânsito e de elaborar dentro do Plano Diretor Urbano²⁷, caso possua, um sistema de transporte sustentável, conscientizando usuários e prestadores de serviços da necessidade de preservação do ambiente. Cabe ao município planejar desde as ruas até o sistema de sinalização, mantendo uma fiscalização eficiente e constante. Mas, assim como na maioria das pequenas cidades, Boa Nova ainda não possui uma organização neste sentido, onde os espaços das ruas são os espaços onde trafegam pessoas,

²⁷ No município de Boa Nova, campo empírico desta pesquisa, o Plano Diretor Urbano não foi ainda concluído e está em fase de elaboração, porém, encontra-se parado, sem data prevista para ser efetivado. Este deve ser elaborado com vistas a implementar ações afirmativas para a organização e controle do trânsito.

automóveis, ônibus, motos, bicicletas, carroças, animais, enfim, uma convivência que muitas vezes gera situações perigosas.

Por conseguinte, considerando que as sugestões para este trabalho surgiram a partir das experiências, atitudes e aspirações dos grupos focais perante a valorização de modos mais suaves de transporte, observou-se um caráter positivo para o objetivo da pesquisa, evidenciado através da consciência, mesmo que involuntária, da importância de se promover uma mobilidade sustentável. Essas sugestões aparecem com base nos problemas levantados através das vivências pessoais desses grupos, que representando diferentes localidades do município, puderam contribuir com recomendações pertinentes e relativas a cada região.

Constatou-se que o envolvimento desses “atores” foi essencial para o objetivo do trabalho, destacando-se as particularidades relativas a cada canto do município. Em relação a região do Valentim, foi constatado um grau de isolamento maior em relação às outras localidades. O fato explica-se pela dificuldade do trânsito pela estrada (BR-030) que liga o povoado à sede, as condições precárias e desfavoráveis do pavimento.

Com esse diagnóstico, os resultados poderão ser utilizados para apoiar na organização de sistemas de circulação e transporte, priorizando os modos não-motorizados e os coletivos, podendo servir também como um modelo aplicável a locais com escalas similares.

Vale ressaltar que atividades econômicas emergentes como o turismo vêm crescendo na região, e inevitavelmente irão atrair fluxos, cabendo uma intervenção oportuna no gerenciamento da sua mobilidade, para proporcionar o desenvolvimento do planejamento da mobilidade, proporcionando o desenvolvimento do turismo local de maneira sustentável, com a preservação dos ecossistemas para as gerações futuras.

À luz dessas considerações, pensar em mobilidade sustentável é antes pensar nos tipos de utilizadores e nos modos de transporte preferenciais para cada espaço, a fim de que a intervenção física siga e expresse de forma evidente essas prioridades.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Antônio R. de; BALASSIANO, Ronaldo; SANTOS, Márcio P. de S. Gerenciamento da mobilidade: princípios para a sua aplicação com base na Informação. **Revista do Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente**, Salvador, v. 02, n. 02, 2005, p. 15-20, 2005.

ANDRADE, J. B. **Aspectos da fiscalização na educação do trânsito**. Disponível em: <www.viaciclo.org.br/.../143-aspectos-da-fiscalizacao-na-educacao-do-transito-joao-batista-de-andrade>. Acesso em: 11 out. 2009.

ANTP. **CONTRA O MOTOTÁXI**. Informativo, jun. 2009. Disponível em: <http://portal1.antp.net/informativo/Lists/Art_Not/noticia.aspx?AspXPage=g%5FD53A9EC175074A68BCDA32ADBC469C82:%2540codigo%3Dinfo30060905>. Acesso em: 04 ago. 2009.

ANTP. **Custos da mobilidade**. 2003. Disponível em: <http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/csts_0409/rlt1.aspx>. Acesso em: 14 out. 2009.

ANTP. Transporte Humano – cidades com qualidade de vida. São Paulo, 1998. **Relatório sobre os custos da mobilidade das principais cidades brasileiras com população acima de 500 mil habitantes**. Disponível em: <http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/csts_0409/rlt1.aspx>. Acesso em 20 out.2009.

Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP). **Dados com base no Levantamento Sócio Econômico 2006 e 2007 – IBOPE**. Disponível em:<www.abep.org>. Acesso em: 13 out. 2009.

BALASSIANO, R M.; ROCHA, A.C.B.; FROTA, C.D.; TRIDAPALLI, J.P.; KUWAHARA, N.; PEIXOTO, T.F.A. **Gerenciamento da Mobilidade**: Experiências em Bogotá, Londres e Alternativas Pós-Modernas; Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, (PLURIS). 2º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano Regional Integrado Sustentável, 1, ISBN: Português, 2006. Disponível em: <http://dowbor.org/ar/08mobilidadeurbana.pdf>. Acesso em: 25 set. 2009.

BARBOZA, Karla. **Regulamentação do transporte público alternativo**. Experiência brasileira. 2002. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.

BASTOS SILVA, A.M.C; GALVÃO C. A. (2007_a). **Projecto de Mobilidade Sustentável para o Município de Santa Comba Dão**, Relatório de Diagnóstico, Edição FCTUC – Universidade Coimbra. Disponível em: <<https://webserv.dec.uc.pt/weboncampus/getFile.do?tipo=1&id=718>>. Acesso em: 27 set. 09.

BERGMAN, Lia; RABI, Nídia Inês Albessa de (Coord.). Ministério das Cidades. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: 2005.

BIANCO, Sérgio. **Bicicleta é apontada como opção para humanizar o trânsito**. Folha de S.Paulo, 18/11/2004. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/equilibrio/noticias/ult263u3823.shtml>>. Acesso em: 25 jul. 2009.

BirdLife/SAVE Brasil. **Sociedade para Conservação das aves do Brasil. Boa Nova/Serra da Ouricana, Bahia. São Paulo, SP, 2000**. Disponível em: <http://www.savebrasil.org.br/site/3e_boanova.asp>. Acesso em: 29 set. 2009.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**.

CASA VIA MAGIA. **Valentim – um passarinho me contou...** ALMANAQUE, 2007.

CAMPOS, V. B. G; RAMOS, RUI. A. R. **Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo**. Disponível em: <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/4871>>. Acesso em: 05 jul. 2008.

_____. **Proposta de índice de mobilidade sustentável para áreas urbanas**. Disponível em: <[http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/\(22\)INDICE.pdf](http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/(22)INDICE.pdf)>. Acesso em: 20 jul. 2008.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. **UMA VISÃO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL. Revista do Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente**. Semestral. Salvador: CETRAMA, v. 03, n. 01 p. 26-30, 2007, ISSN: 1806-3225.

CASTEÑON, Ugo Nogueira. **IV Seminário em Gestão Ambiental Urbana. A Bicicleta como veículo de Mobilidade Urbana Sustentável**. Artigo, 2008. Disponível em: <www.viannajr.edu.br/site/menu/publicacoes/.../Artigo1.pdf>. Acesso em: 2 out. 2009.

CERVERO, R. **The transit metropolis: a Global Inquiry**. Island Press, 1998.

CETESB. **Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental de São Paulo** <www.cetesb.sp.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2009.

CIDADES DO BRASIL. **Sistema Integrado**. Edição 37, 2002. Disponível em: <<http://www.cidadesdobrasil.com.br/cgicn/news.cgi?cl=099105100097100101098114&arecod=17&newcod=110>>. Acesso em: 22 set. 2009.

CORRÊA, Roberto. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <www.denatran.gov.br>. Acesso em: 05 nov. 2009.

DNER. Disponível em: <www.portalbrasil.net/brasil_transportes.htm>. Acesso em: 03 nov. 2009.

ESCOLA DE BICICLETA. **A bicicleta como modo de transporte**. 2009. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/transporte.html>>. Acesso em: 06 nov. 2009.

FARRET, R. SCHMIDT, B. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

FERREIRA, Eric. **Políticas Públicas de Gerência da Mobilidade**. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/cicloativismoER.html>>. Acesso em: 21 out. 2009.

FIGUEIREDO, Wellington C. de. **Modelos para avaliação de impacto ambiental em sistemas de transporte – o estado da arte**. *Revista do Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente*. Semestral. Salvador: CETRAMA, v. 02, n. 01 p. 26-30, 2007, ISSN: 1806-3225.

FOLHA. **Equilíbrio**. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/equilibrio/noticias/ult263u3823.shtml>>. Acesso em: 05 ago. 2009.

FNP. Disponível em: <www.fnp.org>. Acesso em: 25 jul. 2009.

FRANCO, M. de R. **Planejamento ambiental para a cidade sustentável**. FAPESP. São Paulo: Annablume, 2000. 129 p.

FRANCO, Maria Laura P. B. **Análise de conteúdo**. Brasília: Líber Livro, 2005.
_____. **Análise de conteúdo**. 2. ed. Brasília: Líber Livro, 2007.

FREITAS, Henrique M. R de; OLIVEIRA, Mirian. **Uma aplicação de grupo focal: Planejamento versus realização**, 1998.

GOMES, A. A. Apontamentos sobre a pesquisa em educação: usos e possibilidades do grupo focal. **EccoS – Revista Científica**, São Paulo, v. 7, n. 2, p. 275 – 290, jul./dez. 2005. Disponível em: <<http://www4.uninove.br/ojs/index.php/eccos/article/view/417/423>>. Acesso em: 20 jul. 2009.

GONDIM, Sônia Maria Guedes. **Grupos focais como técnica de investigação qualitativa**: desafios metodológicos. Universidade Federal da Bahia. 2001.

HERNANDEZ, Angel Alceda. **La Operacion de los Transportes**. Corporacion Mexicana de Impresión S.A., bajo supervision de la Secretaria de Transportes y Vialidad del Departamento del Distrito Federal. México, 1997.

INFORMATIVO ANTP. **Contra o Mototáxi**. Notícia publicada em 30 de junho de 2009. Disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/informativo/noticia>>. Acesso em: 05 jul. 09.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 2003**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/servidor_arquivos_est/>. Acesso em: 5 ago. 2009.

IPEA. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2009.

ITRANS. **Mobilidade e pobreza. Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.** Relatório Preliminar. Disponível em: <http://www.itrans.org.br/mobilidade_pobreza>. Acesso em: 15 set. 2003.

KOIZUMI, M. S. **Padrão das lesões nas vítimas de acidente de motocicleta.** Rev. Saúde Pública, São Paulo, v. 26, n. 5, p. 306-315, 1992.

KOWARICK, L. **Escritos urbanos.** São Paulo: Editora 34, 2000.

LUBISCO, Nídia M. L.; VIEIRA, Sônia C.; SANTANA, Isnaia V. **Manual de estilo acadêmico** - monografias, dissertações e teses. Salvador: EDUFBA, 2008. 146 p.

MACHADO, Vânia. Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Transporte alternativo é utilizado em 52% dos municípios brasileiros, aponta IBGE.** 2005. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2006/11/24/materia.2006-1124.7968422212/>> Acesso em: 20 jul. 2009.

MAMANI, Hernán Armando. **El rostro urbano de América Latina** - o rosto urbano da América Latina. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/rural1/rural1.htm>>. Acesso em: 10 jul. 09.

MENDES, J. F. G.; RIBEIRO, P.; SILVA, L.; FONTES, A. **Relatório de diagnóstico de A. de Valdevez.** Projecto de Mobilidade Sustentável. Lisboa: Agência Portuguesa do Ambiente. Disponível em: <<http://mobilidade.weblx.net>>. Acesso em: 17 jul. 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana.** Brasília, v. 1. 2006.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Mobilidade e desenvolvimento urbano.** Gestão integrada da mobilidade URBANA, Módulo 1, 2006.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito). **Municipalização do trânsito:** roteiro para implantação / Apresentação: Ministro da Justiça José Gregori. Brasília-DF: Denatran, 2000.

MORENO DELGADO, J. P. **Eficiência Energética e relações Rede - Território.** Cetrama (UFBA), Salvador, Bahia, Brasil, v. 02, n. 02, 2005.

MORENO DELGADO, J. P. **Mobilidade Urbana, Rede de Transporte e Segregação.** In: IX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes - ANPET, 1995, São Paulo. Anais do IX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes - ANPET. São Paulo: ANPET, 1995. v. 2.

MORENO DELGADO, J. P.; NASCIMENTO, K. A. S.; BAGGI, M. S. **Avaliação da Microacessibilidade e Mobilidade do pedestre e das pessoas com**

necessidades especiais num Terminal de Transporte Urbano. In: XIV CLATPU - Congresso Latinoamericano de Transporte Público Urbano, 2007, Rio de Janeiro. XIV CLATPU - **Congresso Latinoamericano de Transporte Público Urbano.** Rio de Janeiro : ANPET - COPPE / UFRJ, 2007.

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO - Implantação e Acompanhamento (Art. 5º da Res. nº. 296/08 do CONTRAN. Disponível em: <<http://www.cetran.sc.gov.br/municipal/municipaliza.pps>>. Acesso em: 06 nov. 2009.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Secretaria de Biodiversidade Florestas. **INFORMAÇÃO PARA CONSULTA PÚBLICA.** Refúgio de vida Silvestre e Parque Nacional de Boa Nova. 2006.

MEHDI, AMANI. **A EXPLOSÃO URBANA.** O CORREIO DA UNESCO ANO 20, Nº 3 MAR/1992.

NEIVA, IRES M. C. **Estudo do gerenciamento da mobilidade urbana na cidade de Salvador – área do comércio.** 2003. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

NYERGES, T. L. Geographical Information System Support for urban. In: HANSON, S. (Ed.). **Regional Transportation.** Analysis The Geography of Urban Transportation, The Guilford Press, New York. 1995.

OECD. Organization for Economic Co-operation and Development. Urban Travel and Sustainable Development, European Conference of Ministers of Transport Report. 1995.

OLIVEIRA, G.G. **O Ambiente urbano em pequenas cidades na era da globalização: um estudo de caso da cidade de Riacho de Santana – Bahia.** 2007. Monografia (Especialização em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – UESB, Itapetinga, BA.

OLIVEIRA, N. **Aprovadas as profissões de ‘Motoboy’ e Mototaxista.** Agência Senado, 2009. Disponível em: <<http://www.fatosenoticias.com/aprovado-a-atividade-de-mototaxi-e-motoboy/>>. Acesso em: 05 ago. 2009.

OLIVEIRA, E. B.; GAZINEU, R. T.; MARTINI, A. C. L. SOUZA, C. A. A. **Inventário de Boa Nova.** ALM – Consultoria e Projetos S/C LTDA. Salvador, 2000.

ONU. **Relatório Desafio Global.** 2002. Disponível em: www.onu-brasil.org.br/. Acesso em: 11 out. 2009.

PESQUISA RODOVIÁRIA 2007. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas/rodoviaria/2007/arquivos/pdf/ba.pdf>> Acesso em: 08 ago. 2009.

PEREIRA, C. M. C., ARAÚJO, A. M., BALASSIANO, R. **Integração de sistemas de transportes como estratégia de gerenciamento da mobilidade.** CONGRESSO

DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 15., 2002. **Anais...**, ANPET, Natal, v.2, p.313-325, 2002.

PEREIRA, N. S. F. **O processo de produção do espaço urbano: O caso de Boa Nova/BA**. 2008. 73f. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Vitória da Conquista.

REVISTA CETRAMA 07, páginas 4 a 7, 2007. **Mobilidade e Integração em Salvador - Uma Visão Crítica**. Prof. Dr. Wellington C. Figueiredo. Disponível em: <<http://www.cetrama.ufba.br/download/revista7.pdf>> Acesso em: 25 ago. 2009.

_____. páginas 34 a 42, 2007. **Planejamento Estratégico da Mobilidade Urbana**. Antônio Néilson Rodrigues da Silva. USP/São Carlos Disponível em: <<http://www.cetrama.ufba.br/download/revista7.pdf>> Acesso em: 25 ago. 2009.

REVISTA CETRAMA 09, páginas 23 a 30, 2009. **Manual do Usuário para o gerenciamento da Mobilidade**. Prof. Dr. Wellington C. Figueiredo & Elaine G. Passos. Disponível em: <<http://www.cetrama.ufba.br/download/revista9.pdf>> Acesso em: 26 ago. 2009.

RIBEIRO, P. **Estudo de vias urbanas: processo de seleção de indicadores ambientalmente sustentáveis**. 2005. 257 f. Dissertação (Mestrado) – Vias de Comunicação, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto.

RICHARDSON, R. J. **PESQUISA SOCIAL: Métodos e Técnicas**. 3ª Edição. Atlas. São Paulo. 1999.

ROCHA, Débora Cristiane Teixeira. **Gerenciamento da mobilidade em empreendimentos pólos geradores de viagens: Shopping Center em Salvador**. Salvador, 2007. Dissertação (Mestrado)

ROCHA, D. ; DEUSDARÁ, B. **Análise de Conteúdo e Análise do Discurso: aproximações e afastamentos na (re) construção de uma trajetória**. Alea. Estudos Neolatinos, v. 17, p. 305-322, 2005.

RUA VIVA. **Mobilidade Sustentável**. 2007. Disponível em: <<http://www.ruaviva.org.br/mobilidade/mobilidade.swf>> Acesso em: 27 jul. 2007.

SANTOS, Osny Bonfim. **Governança no transporte e tráfego em Salvador: 1994 a 1996**. 2005. Monografia (Curso de Bacharelado em Urbanismo) – UNEB. mimeo.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SEMOB. **POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**. Ministério das Cidades, Caderno 6, 2006.

SEMINÁRIO DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL: PERSPECTIVAS E DESAFIOS. 2006. Brasília, DF. Desenvolvimento

de infra-estrutura de transportes no Brasil: perspectivas e desafios. Brasília: TCU, 2007. 180 p.

SERRÃO, Margarida; BALEEIRO, Maria Clárisse. **Aprendendo a ser e a conviver**. 2. ed. São Paulo: FTD, 1999. p.110.

SILVA, Antônio N. R. da; COSTA, Marcela da S.; MACEDO, Márcia H. Do Planejamento de transportes ao planejamento da mobilidade. **Revista do Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente**, Salvador: CETRAMA, v. 02, n. 02, Encarte Especial, 2005. Semestral. ISSN: 1806-3225.

SILVA, Ruy Cezar e outros. **VALENTIM um passarinho me contou...**Natureza e Cultura em Almanaque. Instituto Casa Via Magia. Salvador, 2007.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Contexto, 1998.

SISTEMA CADASTRO ÚNICO. **BOA NOVA PREFEITURA**. 2009. Disponível em:<<http://bolsafamilia.datasus.gov.br>>. Acesso em: 10 de nov. 2009.

TOWNSEND, *et al.* **Fundamentos em ecologia**. 2 ed. São Paulo: Artmed, 2006.

TRIVINOS, Augusto N.S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**: 1. ed. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: FAPESP, 1996.

_____. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 30/31, 3º e 4º trimestres, 2008.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas annablume. São Paulo: Ed. 3, 2000. 282p.

VITAL, Flavia Maria de Paiva. Mobilidade sustentável e inclusiva. **CET**, Boletim Técnico, n. 40. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/mobilidade.php>>. Acesso em: 25 jul. 2009.

WEGENER, Michael. Accessibility and development impacts. **In: Transport and urban developmente**. London: E&FN Spon, p. 157-161,1995.

WIKIPEDIA. **Pequenas cidades**. Disponível em:<http://pt.wikipedia.org/wiki/Rede_urbana>. Acesso em: 05 ago. 2009a.

WIKIPEDIA. **Cidades**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Cidade_pequena>. Acesso em: 12 jul. 2009b.

WIKIPEDIA. **Transporte público**. Disponível em: <http://www.wikipedia.com.br>. Acesso em: 09 ago. 2009c.

APÊNDICES

APÊNDICE A

DESENVOLVIMENTO DOS GRUPOS FOCAIS

Convites distribuídos aos grupos - MODELO

Grupo 1

CONVITE

Gostaria de contar com a sua presença para um café e uma conversa sobre qualidade de vida em nosso município.

Data: 22/07/09, às 10:00h na IGREJA.
End: **ENTRONCAMENTO** de Boa Nova.

Grata,
Débora Alves Celes
(77) 3433-2208/2309



APÊNDICE A

DESENVOLVIMENTO DOS GRUPOS FOCAIS

Relação dos convidados - MODELO

GRUPO ()

1. _____ Contato: _____

2. _____ Contato: _____

3. _____ Contato: _____

4. _____ Contato: _____

5. _____ Contato: _____

6. _____ Contato: _____

7. _____ Contato: _____

8. _____ Contato: _____

9. _____ Contato: _____

10. _____ Contato: _____

11. _____ Contato: _____

12. _____ Contato: _____

APÊNDICE A

DESENVOLVIMENTO DOS GRUPOS FOCAIS

Roteiro para Condução dos Grupos – MODELO

Uso do Pesquisador (*moderador*) / Facilitador

Nome do(s) facilitador (es):		
Data: / / 2009	Início: ____ h ____ min.	Término: ____ h ____ min.
Local:		
Roteiro		
<ul style="list-style-type: none"> • Introdução – <i>Estrutura da reunião</i> <p>* Agradecer a participação; * Duração da reunião (<i>não ultrapassar 2h</i>); * Sigilo das informações, bem como o anonimato dos participantes; <i>Metodologia:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitar concordância na utilização de gravadores de voz; 2. Propor aos participantes de só se pronunciarem quando o aparelho de gravação estiver de posse destes; 3. Colocar a importância de que todos falem, sem a necessidade de que haja um consenso, e que sejam espontâneos; 4. Explicar que a identificação por letras é para facilitar na transcrição da gravação; 5. Justificar a colocação do papel e lápis sobre a carteira: rascunhar para não esquecer as falas; 6. Solicitar a concordância de todos com a metodologia proposta; <p>* Apresentação dos participantes: utilizar técnica de integração de equipe (Nome e Qualidade).</p>		
<p>1. <i>Temática Geral – Falar sobre</i></p> <p>* A qualidade de vida em Boa Nova; * Os serviços públicos; * Exemplificar quais serviços teriam que ser melhor oferecidos;</p>		
<p>2. Os Transportes - Potencialidades e Vulnerabilidades - <i>Criticar</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte para compras; 2. Transporte para escola; 3. Transporte para lazer; 		
<p>4) O Sistema de Circulação e Transportes: Aspectos Positivos, Negativos e Experiências – <i>Analisar</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pedestres - <i>condições da circulação</i>; 2. Ciclistas - <i>viabilidade de maior utilização</i>; 3. Transporte Coletivo - <i>Este supre as necessidades dos usuários</i>; 4. Carros e Motos - <i>Por que cresce</i>; 		
<p>5) Alternativas para melhorar, dar qualidade ao sistema de transportes – <i>Sugerir</i>.</p> <p>* Transporte coletivo e não motorizado – estratégias para uma maior utilização. * Propostas para o futuro – Considerando que poderá haver expansão do Município – formas de minimizar os efeitos negativos do sistema de transportes.</p>		

APÊNDICE A

DESENVOLVIMENTO DOS GRUPOS FOCAIS

Levantamento Sócio-Econômico dos Participantes do Grupo – MODELO

Uso do Pesquisador/moderador

Data: / /2009	Local:	Quest. n°:
Grupo: () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7		

Uso do Participante

01 - Identificação:				
02 - Sexo: (01) Feminino (02) Masculino				
03 – Qual a sua faixa etária?				
(01) Entre 18 e 25 anos (02) Entre 26 e 35 anos (03) Entre 36 e 45 anos				
(04) Entre 46 a 55 anos (05) 56 ou mais				
04 - Qual o seu grau de Escolaridade?				
(01) Nenhuma escolaridade (06) Colegial incompleto				
(02) Primário incompleto (07) Colegial completo				
(03) Primário completo (08) Superior incompleto				
(04) Ginásial incompleto (09) Superior completo				
(05) Ginásio completo (10) Pós Graduação				
05 – Tem em sua casa:	Não tem	Tem		
		1	2	3
Televisão				
DVD				
Som				
Computador				
Maquina de Lavar				

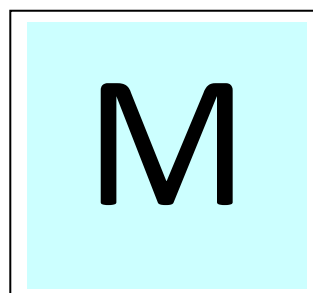
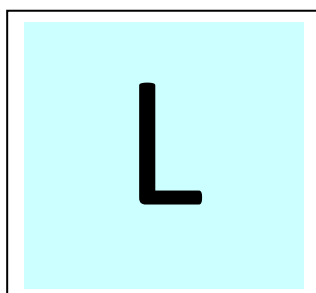
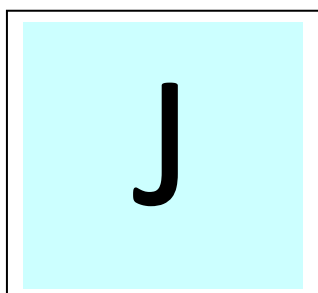
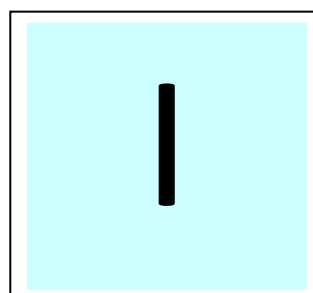
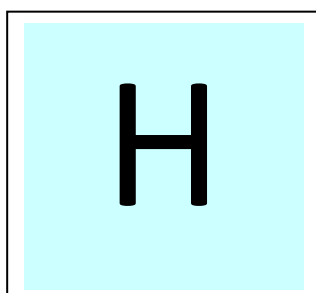
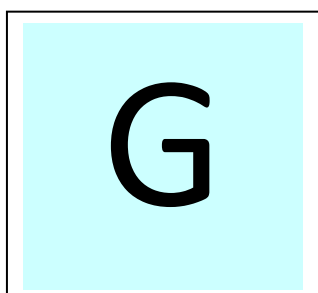
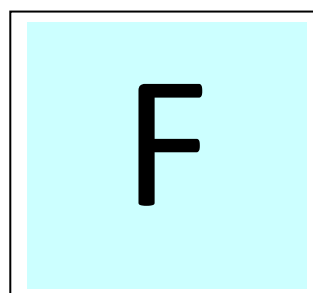
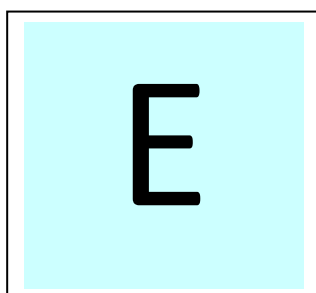
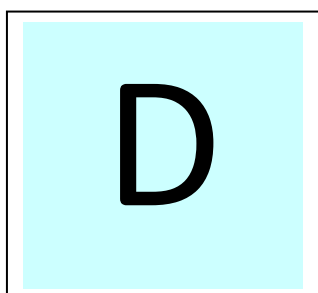
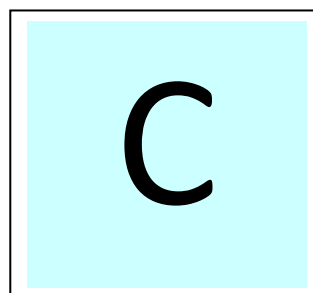
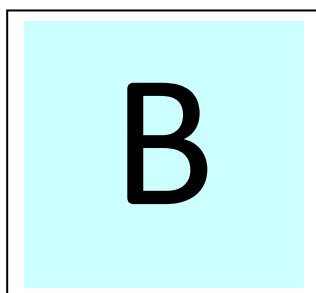
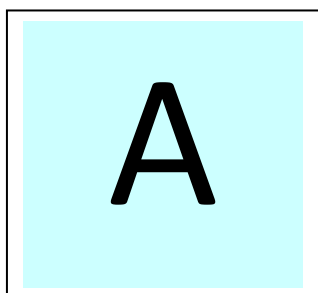
Geladeira					
Freezer					
Empregada Doméstica					
Carro					
Moto					
Bicicleta					
<p>06 – Qual(s) o(s) modo(s) de transporte que mais utiliza para deslocar-se no Município?</p> <p>(1) Ônibus (03) a pé (05) Bicicleta (2) Microônibus/VAN (04) Moto (06) Outros. Quais?</p>					
<p>08- Qual é o endereço de sua residência?</p> <p>End.: _____</p> <p>Ponto de referência: _____</p>					
<p>09 – Qual é a sua ocupação?</p>					
<p>10 – Qual é o endereço da sua principal ocupação?</p> <p>End.: _____ Ponto de referência: _____</p>					

Fonte: Questionário elaborado pela pesquisadora com base na pesquisa de ROCHA, 2007.

APÊNDICE A

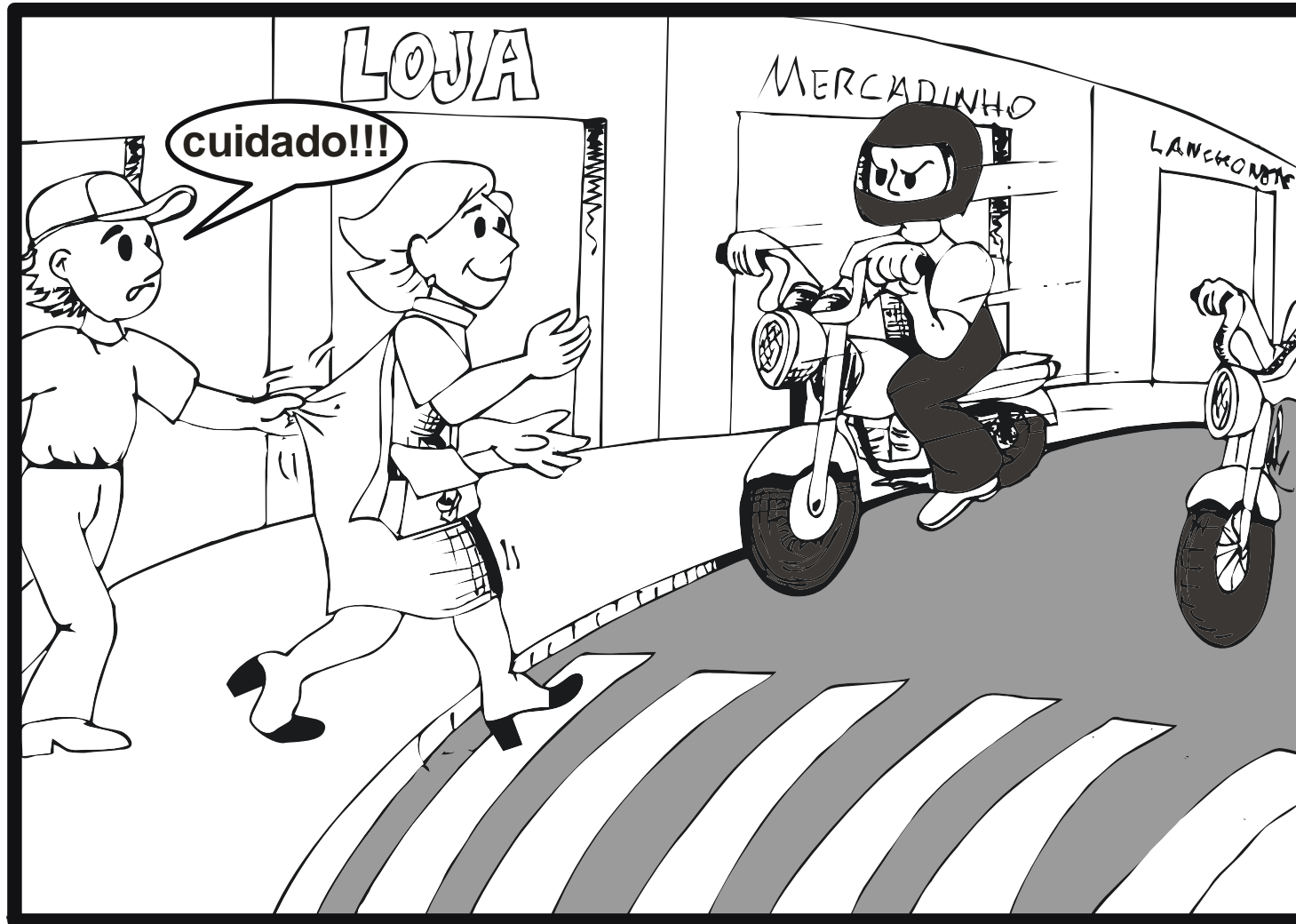
DESENVOLVIMENTO DOS GRUPOS FOCAIS

Cartões de Identificação dos Participantes – MODELO





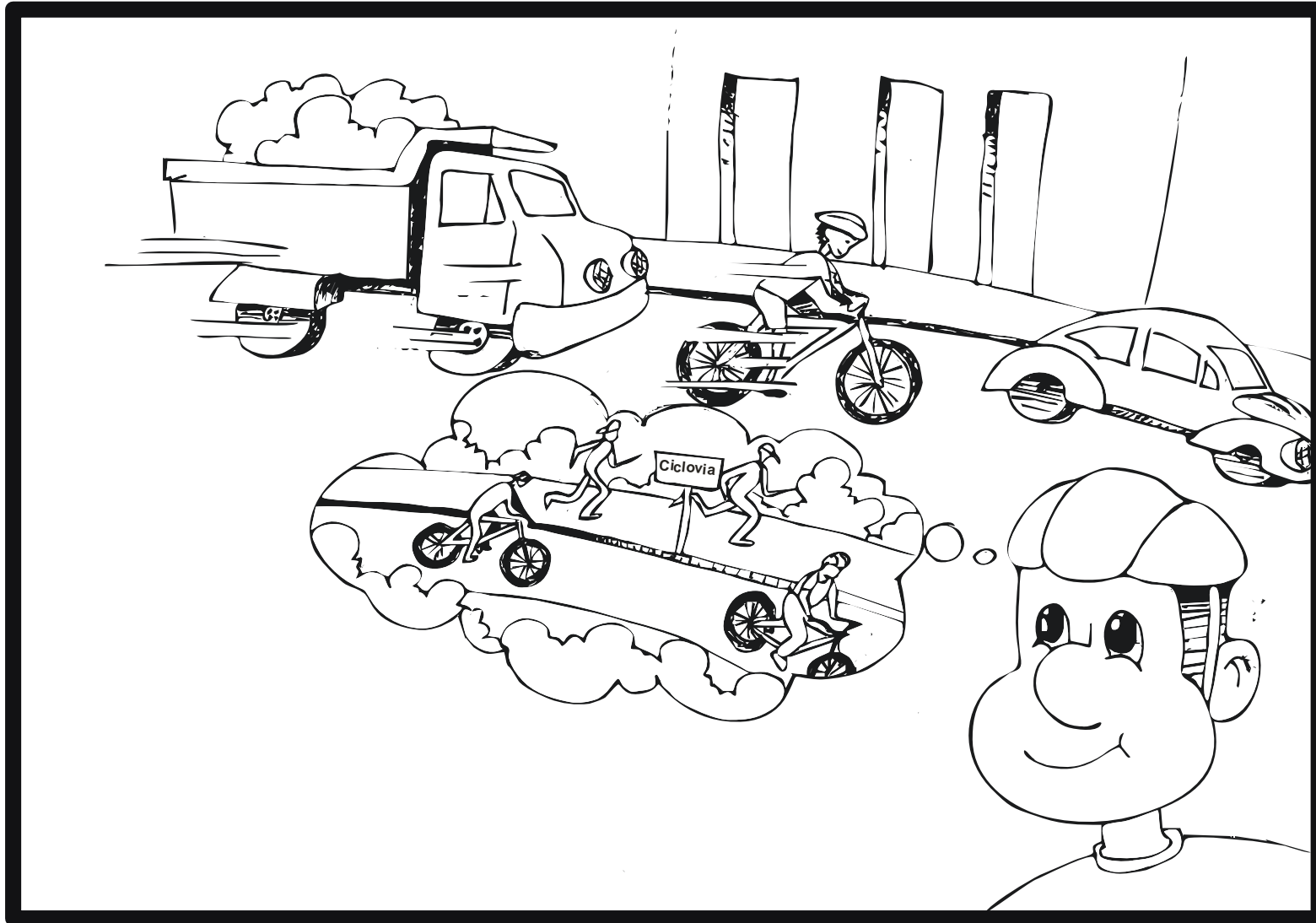
ESTRATEGIA DE COMUNICAÇÃO 1 – *Prioridade aos motorizados*



APÊNDICE B

ESTRATEGIA DE COMUNICAÇÃO 2 – *Impactos sócio-ambientais.*





ESTRATEGIA DE COMUNICAÇÃO 4 – *Os não motorizados*

APÊNDICE C

TRANSCRIÇÃO DOS GRUPOS FOCAIS

Em todos os grupos foi utilizada a mesma técnica para condução das reuniões, tanto em relação a sua estrutura, quanto à apresentação dos participantes. Inicialmente a moderadora, neste caso, representada pela própria pesquisadora, agradece a participação de todos, dando algumas informações importantes para uma boa condução dos trabalhos. A moderadora fala a respeito do limite de duração da reunião, em que esta não poderá ultrapassar duas horas e garante aos participantes o sigilo das informações relatadas ali, bem como o anonimato destes, assegurado pela identificação dos assentos através de letras. Em seguida, solicita a concordância dos participantes quanto à utilização de gravadores de voz, destacando a importância deste procedimento para o bom andamento do trabalho. Além disso, a moderadora explica que o papel e o lápis sob as carteiras, são para registrar algo que queira falar e evitar o esquecimento no momento da sua fala e pede concordância com a metodologia proposta. A fim de evitar a interrupção das falas com conversas paralelas, foi proposto aos grupos que o direito a fala só seria dado àquele que estivesse com o “aparelho de gravação nas mãos”. Todos concordaram com a proposta. A moderadora apresenta o facilitador (o responsável pela gravação e anotação das falas) aos grupos e para descontrair aplica uma técnica de integração - “Nome e Qualidade”. Vale ressaltar que a pesquisadora entende como desnecessária a transcrição desta introdução bem como das falas não cabíveis aos objetivos da pesquisa. Com isso, a transcrição se inicia, em todos os grupos, a partir do que é relevante para a temática proposta no trabalho, suprimindo alguns parágrafos. Na transcrição adotou-se a sigla (Mod.) para representar a fala da moderadora.

GRUPO 1 - Povoado do Entroncamento – Zona Rural

(Mod.) Bom gente, o tema geral da nossa reunião, desse trabalho, como a gente vai começar essa discussão é o seguinte: eu gostaria que vocês falassem sobre qualidade de vida em Boa Nova.

Boa Nova, o município como um todo, como é que vocês... como é que tá a qualidade da vida de vocês aqui em Boa Nova. Quem quiser se pronunciar agora pode falar, quem não quiser espera um pouco pra falar, mais quem quiser já falar alguma coisa da qualidade da sua vida, dos seus vizinhos, da comunidade já pode se manifestar que eu passo o aparelho pra vocês falarem.

No geral como é que tá a qualidade da vida de vocês? Vocês tão se sentindo bem na cidade, no município, no caso daqui ser um povoado, como é que vocês estão se sentindo?

(A) Nois tamo camiano pra melhor né.

(E) A gente já teve muita dificuldade de água, luz, água luz, e agora chegou já pra quase todo mundo ainda falta muita gente ainda, e o esgoto, o esgoto também ainda precisa melhorar bastante.

(Mod) Fala o que você quiser.

(E) O esgoto precisa melhorar o carro de saúde que a gente tem, mais eu não concordo de precisar pegar a pessoa aqui, levar em Boa Nova, ter autorização, voltar pelo outro médico, eu acho que num é certo, tem que sei lá, autorizar direto, levar direto pro hospital, porque ta perdendo tempo, quando vai em Boa Nova e volta, perde tempo, e sobre a luz também, que eu acho, pessoal do lado de lá fica um pouco esquecido, eles tão...

(Mod.) Só uma interrupção, o que é o pessoal do lado de lá?

(E) Pessoal do outro lado da pista, que sempre o pessoal desse lado aqui, da entrada tem mais facilidade, sei lá acho que é mais lembrado do que o pessoal do outro lado que, eles tem luz mais os poste são tudo escuro, não tem a luz no poste, e eles cobra muito isso, o lixo também agora que a gente conseguiu pra pegar do outro lado só pegava desse lado o outro lado não pegava, apesar que eu moro desse lado mais eu to cobrando (risos), xô ver mais o que, a o médico também, queria falar sobre o médico. O médico que a gente tem aqui não tem horário pra chegar, pra sair tem, quatro, cinco pessoas que atende já vai embora... *(fala suprimida)*.

(Mod.) Alguém mais quer falar alguma coisa? Sobre a qualidade de vida de vocês?

(C) *Fala suprimida.*

(Mod.) Alguém mais gente?

(C) *Fala suprimida.*

(Mod.) Mais deixa dizer uma coisa pra senhora dona letra C ó a gente precisa falar um pouco da qualidade da vida da gente, pra não envolver política, porque é um trabalho pra a gente falar dos serviços, como é que tão os serviços né, como é que a vida da senhora ta hoje, se a senhora acha que seu ambiente, onde a senhora mora é bom, a sua vida ta boa, se a senhora não reclama de nada, a gente evitar um pouco falar de política, entendeu? Até pra não ficar, não fugir do foco do trabalho, então quando se fala de qualidade, eu sei que essas coisas que a senhora ta falando tem um significado pra senhora, mais a gente tem que falar mais da vida da senhora, como é que a senhora ta se sentindo, né? Que a senhora é uma senhora idosa, a senhora acha que ta bem assistida, que o município ta lhe dando condição de viver bem?

(C) Só que eu tenho minha fazenda la em baixo minha fia mais num tem, nada feito de prefeitura não, nem uma estrada, a menina vai la pede um carro eles num dá, *(fala suprimida)* manda fazer uma ponte que meus fi mora la na roça num pode nem vim estudar, porque num pode trevessar o riberão, nunca fez essa ponte, nunca, mais dêsta que quatro ano evem, quatro ano evem,

(Mod.) Deixa eu dizer uma coisa pra senhora, seus filhos não tem como estudar porque não tem como passar?

(C) Mais agora quando eu morava lá, que agora nois já ta aqui...

(Mod.) Onde era o lugar? Ribeirão?

(C) É la na fazendo lagoinha, no município de Boa Nova

(Mod.) Então os menino não podia vim estudar?

(C) Num podia que o riberão num dava passagem menina... *(frase suprimida)*.

(Mod.) Alguém quer mais falar alguma coisa sobre qualidade de vida?

(D) Eu gosto muito do entroncamento de Boa Nova, vim aqui, adoro aqui, mudei praqui sem pensar que ia mudar praqui, ai vim praqui vai fazer três ano, eu gosto muito daqui, sai do pau-ferro por causa de dificuldade, meus filho foi tudo nascido e criado aqui, foi tudo pra São Paulo porque não tinha como viver aqui no município de Boa Nova, ai eu não tinha como viver no pau-ferro, a minha menina

caçula, ela tinha que estudar e ela não tinha transporte pra ir buscar ela lá, se fosse pra eu mandar ela de a pé pra la pra João Moreira, é uma dificuldade difícil pra ela ir, não tinha como ela ir, ai eu tentei, comprei um terreninho aqui muito caro, fiz uma casa e to morano aqui... *(fala suprimida)*.

(Mod.) Alguém mais quer falar alguma coisa? A gente tem que controlar um pouquinho o tempo.

(B) Eu aqui no entroncamento de Boa Nova, vivo feliz graças a deus, sou sozinha eu e meu esposo dentro de casa, graças a deus, nos estamos todos dois aposentado, nois tem do que nois viver né, mais gosto muito daqui só que uma coisa eu vou falar, ai nessa estrada, e nesse entroncamento, ta precisando duns quebra-mole, que os carro desce de muita velocidade, e muita criança navega ai nessa estrada ai fica trevessando, atão eu quero que ter os quebra-mole ai pros carro descer mais com pouca velocidade, por causa de tantas pessoas que passa ai e dos aluno, e da escola.

(Mod.) Vou perguntar uma coisa pra senhora aproveitando, a senhora já soube já teve algum acidente por aqui?

Sim!– todos respondem.

(B) Esse ano já teve três pessoas que morreram ai.

(Mod.) Eu vou entrar numa discussão agora que é justamente o que vocês já falaram um pouquinho antes, que é sobre os serviços públicos né, o que são os serviços públicos? É água, esgoto, lixo, quem mais sabe dizer alguma coisa? Que que é serviço publico? Limpeza, saúde é um serviço publico, educação é outro serviço publico... (todos sugerem).

Quais são desses serviços públicos, que a gente falou aqui, quais são os que teriam que ser melhor oferecidos, ou seja, que hoje não ta bom e que poderia melhorar, de todos esses que nós falamos, alguém vai pedir, vai pedir a fala, e vai dizer o quê que precisa melhorar, quais são eles? Quem quer falar? Quem começa?

(E) O transporte pra carregar uma pessoa doente, pra a gente fazer exame, óia ela ai que não deixa eu mentir, eu tive que fazer exame ne conquista, eu com ela tive que pagar sessenta reais, de transporte porque não tinha um carro pra pode me levar la em conquista, então né é uma dificuldade, eu não tenho capacimento de sair sozinha, eu tenho de sair com um acompanhante, eu acho que nois tem que ter um transporte, aqui pra nois precisar ate aquele motorista ali que tem um carro aqui, mais é só pra imergência, o rapaz nem mora aqui, mora no São João, ele vem aqui no ocorre do dia mais de noite ele vai pra lá..., vai comunicar como com ele lá, como que vai daqui ate chegar lá já morreu então eu acho que nois mais precisa, e o que nois mais precisa, é isso ai minha fia.

(Mod.) Mais alguma coisa?

(E) Eu acho que precisa melhorar os serviços, eu acho porque tem muita gente jovem que precisa trabalhar, eu principalmente já tenho um neto de quase dezoito anos, uma filha também que tem um filho, não tem um serviço, e nem só eu..., eu acho que precisa muita a melhorar.

(Mod.) Alguém mais quer falar alguma coisa dos serviços?

(H) Sobre o transporte da saúde, porque o transporte da saúde é assim, a pessoa ta doente, tem que trazer aqui no posto, do posto tem que ir ne Boa Nova pega uma autorização e passar no médico, de la se a pessoa não tiver como passa lá tem que levar pra outro lugar como aconteceu com um senhor, morreu, troxe aqui pro posto o homem tava sentindo probrema de coração, troxe pro posto do posto foi pra Boa Nova, era de levar logo pra que, pra Conquista ou Jequié, foi levar pra Boa Nova de la levou pra Poções, e o senhor morreu, eu so queria assim, que o carro se

ta doente, quer levar pra Conquista, leva logo pra Conquista, se quer levar pra Jequié levar pra outra cidade, se os parente que levar leve, quem num vai ne Boa Nova pegar autorização, que isso daí quem já ta morrendo, ta precisando logo de um socorro.

(Mod.) Agora deixa eu aproveitar que você ta falando, vou perguntar uma coisa, éééé, só o transporte pra saúde, ou o transporte em geral? O que Você acha?

(H) Não, só o transporte saúde porque escolar ta excelente né.

(Mod.) Por exemplo, éééé, se você precisar ir em Boa Nova, ééé na sede né, fazer alguma compra, como é que ta esse transporte, vocês tem transporte pra ir tem pra voltar? Transporte coletivo?

(A) Não, num tem, tem assim, no mei da semana, tem de manhã, pra ir pra Boa Nova e meio dia voltar, e agora só é o único transporte que tem.

(Mod.) Tem horário fixo?

Todos respondem (Tem não!)

(Mod.) E o transporte pra compras, por exemplo, vocês precisam comprar, vocês vão comprar em Boa Nova, ou vai comprar em outro lugar?

(J) Faço minhas compras em Poções, porque eu acho que la tem mais facilidade, tem mais opção de transporte.

(B) A maioria das pessoas sai daqui pra fazer a compra em Poções, porque você vai daqui tem, ó quantas Kombis que vai pra poções, da pra você ir pra Poções, e la se você perder as Kombi, você sobe pra rodoviária tem ônibus toda hora pra a gente voltar, e se a gente ir pra Boa Nova? A gente sempre atrasa no mei da feira né, compra uma coisa aqui outra ali, e ai agora como que a gente vai voltar pra casa? Só tem ônibus três horas da tarde, e se perder esse daí a gente fica lá, não tem como voltar, é isso acho que o problema é esse.

(Mod.) Ta mais vou perguntar uma coisa, esse transporte é bom é de qualidade?

(B) É esse pirueiros que anda ai, pra la pra Boa Nova...

Todos Falam... Os carros num são bom não!

(Mod.) Gente, o transporte pra escola? O escolar?

(J) Eu só acho uma coisa, isso ai eu quero falar e quero mesmo, a maioria da dos alunos, que por exemplo assim jovem que nem eu, porque eu ainda tenho vinte anos, eu tive minha filha com dezesseis, ai agora eu to teno que trabalhar, que eu tenho uma filha, que eu tenho uma casa, e eu tenho que cuidar da minha filha, ai eu trabalho no período da manhã, a tarde eu tenho que ir pra casa fazer alguma coisa, era muito bom se a gente pudesse ter um transporte pra a gente poder estudar a noite, porque eu mesmo eu to quereno retornar os meus estudos e não posso, vários e vários outros jovens da comunidade onde eu moro, ta querendo retornar aos estudos e não pode, porque? Porque não tem essa oportunidade, se a gente morasse em Boa Nova, a gente trabalhava de manhã ou trabalhava a tarde depois ia pra escola, mais aqui a gente quer, só que a gente não pode ir pra escola, porque não tem um transporte pra levar a gente pra lá, pra Boa Nova, ou pra Penachinho ou pra qualquer outro lugar que seja, ou que trouxessem professores que ensinam, é, ensinam primeiro, o segundo ano, pra ensinar, é pra ensinar o segundo grau pra a gente, é isso eu acho que a gente tentou, ainda esse ano, mais não conseguiu não, não sei se foi os mês que a gente usou que não foi os mais corretos, ...,

(Mod.) E o transporte pra lazer né, pra vocês irem passear? Pra o lazer?

Todos comentam: Não existe!

(Mod.) Bom agora vocês vão me dizer os pontos positivos, negativos, e as experiências de vocês em relação as condição de vocês de circular como pedestre

né, andando por aqui pelo entroncamento, quais são as condições de vocês, o que vocês vêem por esses caminhos, como é que são essas vias, como é que tá a situação?

(J) Aqui no entroncamento, eu acho que é o único lugar da comunidade que tem... na beira da pista, que tem ali indicano, que á pedestres atravessano né, então porque que no São João não tem? Porque no departamento onde tem varias crianças, várias crianças têm ali no departamento, não tem uma placa indicando que tem crianças pra atravessar, e tem moradores, entendeu, eu acho que isso ai falta pra a gente, tem varias crianças que vão, vai pra escola, ai atravessa pro lado de la, pra esperar o ônibus da escola, vem da escola ai atravessa pro lado de cá, mãe sobe e desce com menino nas costa, e não tem uma placa indicano que tem pedestres ali sabe, pra reduzir, o caminhoneiro poder reduzir a velocidade, eu acho que isso ai falta pra a gente, só aqui no entroncamento que tem.

(Mod.) Alguém quer falar?

(D) Eu faço caminhada minha fia daqui pra João Moreira,... porque carro pra todo lado e, encostamento não existe não, é dentro do mato direto, e é com muito cuidado porque, tem motorista que desvia um pouco né, e outros quer carregar a pessoa mesmo de qualquer jeito, ai é péssima.

(Mod.) Então a senhora acha que não tem um espaço apropriado pra fazer sua caminhada?

(D) Nada, nadica, não não não, num tem, e nois é obrigado a fazer caminhada porque a minha vizinha é doente tem pobrema, eu acompanho ela direto fazendo caminhada, assim que eu cheguei aqui logo nos começo a fazer caminhada e continuo, e é maior perigo na estrada, maior perigo porque é perigoso, porque não tem acostamento de maneira nenhuma, a jurema em cima da estrada, difícil difícil.

(Mod.) Alguém quer falar mais, sobre a condição de circulação de pedestre? Vocês agora vão falar de vocês como pedestres ou de alguma experiência que vocês tiveram com alguém da família, ou com alguém próximo, algum amigo, alguma coisa que mostre pra vocês alguma dificuldade ou alguma facilidade.

(J) Ele vem vender o material la em cima ali ne china, é um lugarzinho onde eles vende as gamela, ai pra eles vim de la do departamento praqui pro entroncamento, eles vem pela pista, ai eles evem de bicicleta, como o acostamento agora ta quase no mesmo nível da pista, a carreta evinha cortando o carrin, ai quando chego ali em frente, eles ia bater, ai o quê que eles fez, ele tava andando pelo acostamento de bicicleta pra ir levar, ele joga a carreta pro acostamento, ai ele caiu la dentro do buraco, la em baixo, porque ele mesmo se jogou, porque se ele não tivesse se jogado, tinha passado por cima dele, porque, porque num tem um local apropriado pra pedestre, tem que ir junto com as carreta.

(Mod.) Eu ia entrar justamente nesse assunto agora, alguém tem mais alguma coisa pra falar sobre pedestre? Gente já ta acabando não vai demorar muito não.

(E) Eu acho que sim, porque nós mesmo que mora aqui, aqui dentro do da comunidade, eu acho que precisa né por que na hora que esse motorista que vem de la de Boa Nova que eles desce, eles num ta olhando quem ta na frente, se é uma pessoa, se é uma galinha, se é um cachorro, o quê que é, então a gente espera ... e ai num pode né porque no intrevalo que solta as crianças, precisa de você ver comé que é, as criança fica do lado de lá e do lado de cá, como sexta-feira mesmo tinha uma mulher de Boa Nova, ela viu as criança sentada tudo ali na guia ela falou que quando chegasse la ela ia na secretaria porque que a diretora num ta vendo isso, veio um carro da moda que o carro veio, esse menino só fez pular do outro lado,

tudo menino de menor, tudo criança pequena, ... o carro vim de la, da moda que vim, matar quatro ô cinco ô seis crianças, que ta no intrevalo da escola.

(Mod.) Vocês tem mais alguma coisa pra falar sobre o pedestre que a gente vai entrar em outro modo de transporte agora.

(Mod.) Vamos falar agora então dos ciclistas, gente que anda de bicicleta né, o que vocês acham de... das pessoas andarem mais de bicicleta nessa região, vocês acham que tem condição pra isso? Ou que é perigoso, ou que num tem jeito mesmo, não da pra ser, que os ciclistas eles ficam muito assim, expostos né, eu queria que vocês falassem um pouco disso, se tem alguma experiência na família, que já viu algum caso, se acha que tem condição.

(J) Eu me rebentei toda, eu fiquei num sei quantos, quase um mês sem poder nem me mexer do lugar, eu fracturei a perna, o braço, de bicicleta, mais porque é o único meio de transporte que encontrei, entendeu? Foi o único meio de transporte que encontrei, a minha condição só deu pra esse meio de transporte, eu sou presidente da associação, eu tinha um problema da associação pra resolver na outra associação de São João, ai eu fui pro São João, de bicicleta, ai quando eu ia desceno a descida, a bicicleta caiu a corrente, e essa pista tava afiadinha, ai a bicicleta caiu a corrente e eu não conseguir controlar, ai deci, me arrastano no encostamento, quando chegou la em baixo eu cai, ai quando eu me levantei procurei as pernas pra ver onde ta, eu não sentia mais as perna, ai fiquei horas, horas estendida no encostamento, sem consegui me levantar, ate que passou um, ate que passou um carreteiro, ai ele parou, era um senhor e mais o filho dele, ai ele parou me pegou, pegou minha bicicleta coloco em cima da carreta, me pego e me levo ate São João, quando chego la no São João, ai entra a parte de novo da saúde né, chego no São João não tinha como eu volta, ai Ramiro que era um motorista de uma Kombi, veio me trazer ..., e minha mãe pagou setenta reais pra me leva em Poções, que eu tava toda ralada, ate hoje eu tenho as marca em mim, pra mim leva em Poções, ai ele foi me levo, e la eles me deixo é claro né, ai eu fiquei horas e horas na clinica, ai quando eu vim, vim toda engessada de la, mais se minha mãe não tivesse o setenta reais pra paga Ramiro pra me levar, eu tinha ficado lá.

(Mod.) Alguém tem uma coisa pra falar de bicicleta mais? Sobre bicicleta.

(D) Eu tinha um primo marido de minha prima, ele tava andando de bicireta, ai na estrada ai, o carro pego ele, um carrin pequeno, pego ele jogo, ele foi pro cima do carro ate que o braço dela arranco, e caiu dentro do carro junto com o motorista, e o carro jogou ele retirado um cem metro de distancia né, e ele sem vida, e ele morreu, e a família ficou e a criança de menor, pequeno, morreu trabalhano, morreu ele tava trabalhano, é lutando pra sobreviver, e antão ele morreu por causa de acidente de bicireta.

(Mod.) Alguém tem mais alguma experiência, uma coisa pra contar?

(A) O meu irmão também, ele foi acidentado aqui na pista, é pro falta de encostamento também, que a carreta tava encostado ele saiu pelo fundo da carreta e outro carro, outra carreta tava vindo ele não viu, pegou ele aqui nesse retorno aqui mesmo, foi morte fatal também na hora, então acho que tem que é evitar andar de bicicleta, que vai de pé por dentro dos mato, mais evitar mais porque ta fora de serio, tem encostamento nenhum, depois que eles fizeram essa segunda faixa, ficou pior ainda porque o acostamento virou pista, essa subida aqui mesmo o encostamento é pista, a saída daqui pra Jequié já sai direto no encostamento que é pista, então não tem nem onde cê andar, nem em cima dos mato, e sobre as placa que eles falaram, tem lugares que você nem ver placa porque o capim toma conta das placa, cê nem vê então o certo é, quebra-mola mesmo, urgente porque essa decida aqui tem, tem

carro que eles fica desse lado, mais os outro já fica do lado de lá, ai os aluno já desce correno, atravessa a pista de uma vez, num ta nem ai se vem carro ou se não, e ai que corre o perigo. Esses carro que desce de Boa Nova desce com muita violência, a gente tem essa travessa da pista aqui que é uma decida e uma subida, então os carreteiros pra eles não perderam a subida, eles descem a mil também, tanto faz como a de Poções ou de Jequié é voltando, ele pega uma banguela e ai pronto, então a gente precisa urgente, eles falaram de uma passarela, mais era um sonho tão alto assim, uns quebra mola por enquanto já resolvia bastante.

(Mod.) O que é transporte coletivo hoje pra Boa Nova, são essas Kombis, essas peruas... Vocês acham que essas Kombis, essas peruas, elas suprem a necessidade de vocês? Pode falar o que quiser alguma experiência, o que vocês acham que o transporte coletivo tem hoje, e o que precisa melhorar.

(J) Eu acho que tem hoje, bom, quando a gente precisa ir em Boa Nova um dia de manhã né, e vim até onze e meia, mais nem sempre aquilo que a gente tem pra resolver, termina de setes horas ate onze e meia, então devia ter o que, aquele transporte coletivo de manhã, e tivesse pelo menos que viesse assim, duas horas da tarde, e outro quatro, tava bom demais, e nos sábados e nos domingos também tinha que ter transporte pra ir em Boa Nova, porque a gente só vai a resolver alguma coisa? O no dia que a gente quer ir lá em Boa Nova passar dia de domingo, não podemos ir também.

(E) Eu acho assim, se aqui dentro do Entroncamento tiver um carro pra hora que a gente ir pra Boa Nova, que a gente somos aposentados, tem aquele carro pra levar a gente, esperar pra a gente fazer as compras que tem de fazer, ate da aquela hora da gente sair, eu acho muito bom, porque tem o carro do marido dela aqui, mais é assim, ele trabalha, o carro dele é do trabalho, então se ele leva nós la, ele não pode ficar esperando nós lá, porque ele tem de carregar os aluno, tem de entregar os alunos, então esse carro dele é mais pro trabalho dele as vezes uma hora, que sobra uma hora pra ele ir lá, mais ele tem que ir correno.

Todos concordam.

(E) Então a gente quer um carro que tenha aquela assistência de levar a gente, de esperar a gente sair de la de dentro, terminar a gente fazer as compra da gente, e ai seja aquela hora, e isso aqui num tem, você pega um aqui e cobra ate mais de um valor, que é o certo que eles cobra aqui, dois e cinqüenta la pra Boa Nova, tem horas que você tem que pagar três reais, porque se ele esperar mais Você tem que pagar, então se tem aquele carro certo dos aposentado, levar, esperar pelos aposentado é bom demais.

(D) O ônibus da escola vai lotado demais, e as pessoas deixa de viajar no transporte que tem pra viajar, e pega o ônibus da escola assim, que sai pisano nos pé dos aluno, e os aluno é pisado, e quando tem carro ai cedo que pode ir no carro, entra no ônibus, da escola, e o ônibus sai lotado, sem precisão, porque se tem carro pra ir, isso é muito fora de si, é pra aproveitar o ônibus da escola é isso, eu já vi ate aposentado ir, que uma pouca vergonha, agora se a pessoa não tem dinheiro, a gente da desconto né, é porque um coitado num tem mesmo, porque ele vai, porque ele é obrigado ir, mais muitos tem e vai porque não tem vergonha.

(J) Pode ver minha compra eu só faço ne Poções, eu vo em Boa Nova, tiro meu dinheiro, e vou fazer minha compra ne Poções porque, ali passa a minha compra, o carro trás, vem levar na porta...

(Mod.) Se não conseguir aquele horário tem outro horário?

(J) Tem, tem outro horário, ne Boa Nova eu fiz uma compra uma vez e perdi o ônibus, tive que ficar la, eu falei, mais nunca eu faço compra em Boa Nova (risos).

(C) Ai era um senhor, ele já tinha o que, acho que ele tinha uns oitenta e poucos ano, ai tava ele e a filha dele, porque eu fica esperando o ônibus pra ir trabalhar, ai ele tava no mesmo ponto que eu tava ai na horas que o ônibus paro, eu entrei, a ficou a filha dele atrás e ele no meio, ai na hora que ele seguro, naquela alça do ônibus pra subir na escada, o motorista rasto, ai a filha dele dizendo, solta, solta pai, ai ele solto, ai eu olhei e falei assim ele vai entrar, ai ele torno para o ônibus de novo, ele entro, na hora que ele subiu nas escada ele rasto, ai o velhinho caiu la na frente, e não só é ele não, ate os alunos mesmo, se você assim, ô moço da pra tu parar aqui pra mim hoje, porque no meu caso mesmo, eu tenho que descer, ele passa em frente a porta da minha casa, o ônibus da escola, e eu tenho que descer la na frente, ai eu dou uma volta por causa da cerca, pra ele subir la na casa da babá da minha filha pra ele pegar pra ir pra casa, porque como então ele disse, ele não ia fazer duas parada, porque eu não era aluna, eu só tava trabalhando na prefeitura, num era aluna, ai eu tinha que descer aonde os aluno tava, tem que ir todo dia la pra onde os aluno ta. E se você não saber reivindicar seus direitos, você não saber correr atrase muito pior ainda, e se a gente se calar ainda, gente vai ficar pior do que já ta, porque não se cala e já ta assim, imagina se calasse.

(J) Uma vez eu fiquei tão satisfeita, que o rapaz veio trazer água pra mim, que eu peguei uma dúzia de ovos e dei, falei: ó meu filho, eu vo te dar porque eu fiquei muito agradecida, fiquei muito agradecida por ter trazido minha água.

Todos discutem.

(Mod.) Vocês acham que ta crescendo o numero de carros e de motos no município.

Todos falam que sim.

(Mod.) Porque vocês acham que crescem?

(A) A moto eu acho que, ta aumentando mais, porque alem de ser mais barata que o carro, o pessoal acha que..., é mais rápido pra fazer essas viagensinhas de perto, além de ser muito perigosa, mais eu acho que é isso, por ser mais barato e as condições de ta comprando que facilitou muito.

(J) Quem usa a maioria de motos é os jovens, os jovens mesmo, todos os jovens que saio daqui pra trabalhar ne conquista, que mora lá, foi trabalhar pra comprar moto, agora parou de trabalhar, se todo mundo recebesse o dinheiro, todo mundo comprava moto, ai enche a cara e fica pedindo..., fica de cima pra baixo com a moto, tudo bêbado.

(E) Eu acho que o perigo de moto é por isso, porque aqui mesmo cansa de passar três pessoas, mãe filho..., três pessoas sem capacete, varias vezes vem ai passear, aquilo é um perigo, uma mãe, um filho e outra filha na moto, sabendo que isso é o que, o caminho da morte, eu acho muito perigoso, porque quem quer quiser ver moto fica aqui né, passa dois três ai, todo mundo sem capacete, perigo, perigo, eu acho que o perigo ta ai.

(Mod.) Eu preciso que vocês agora façam algumas sugestões, que ai, vocês dizem: ah eu acho que devia ser assim, tal coisa, sugestões de que: pra o transporte coletivo, então a gente tem que falar um pouco sobre o transporte coletivo e também do não motorizado, o que é o não motorizado? Minhas pernas, pedestres e bicicleta né, então se a gente tem condição de usar as pernas da gente e usar uma bicicleta que é um transporte mais barato, e que não atinge tanto o meio ambiente, vocês concordam? E o transporte coletivo que é um transporte que vai levar um bom numero de pessoas, que a gente tem que pagar, mais é relativamente barato, então qual é a proposta, qual é a sugestão que a gente tem, pra o transporte coletivo, e pra os transporte não motorizados que somos nos, pedestres e ciclistas, queria que

vocês falassem dessas sugestões, o que vocês queriam que melhorasse, como vocês queriam que as coisas fossem em relação aos transporte coletivo e aos não motorizados, sugestões, como é que vocês enxergam que isso ia ser bom pra vocês, que mudança vocês queriam, o que vocês queriam que mudasse pra poder dar qualidade a esse transporte?

(A) Eu vou sugerir o que a gente já falou antes, a limpeza na pista, pra que tenha o encostamento para os não motorizados, que é a gente, as pernas, e as bicicletas, então a gente quer uma limpeza na pista, uma limpeza boa, que seja um encostamento pro pedestre, e os carros tem que ser mais fiscalizado, pra ter melhoria de carros bom na pista, porque tem muitos carro irregular, caindo os pedaços por ai, que tão fazendo essas viagens, carregano umas pessoas dentro, que não tem condição nenhuma.

(C) Minha conversa é a mesma daqui dela, que é preciso limpar a pista, pra poder todo mundo passar de pé, e que eu tenho a roça lá, e tem que ir de pé, meus menino mesmo, vai de bicicleta, eu fico com o coração minha fia, destamanho ó... ô meu fi, vai beirando o mato, mode carro, é maior medo que eu tem uma vez quase pega meu neto ai nessa rodagem.

(J) O que a gente ta mais precisano é um local apropriado por pedestre, seja pedestre ou ciclista, porque não tem como, se a gente tivesse condições de comprar um carro, tudo bem, a gente ia, mais a gente não tem, o único meio que a gente tem de transporte é a bicicleta é, eu cai, eu sou testemunha, e eu ando de bicicleta ate hoje, porque eu tenho necessidade de andar de bicicleta, é isso que eu falava, um local apropriado para o pedestre andar, beirando o encostamento, e principalmente o que a gente pede e os quebra mola, que a gente tem muitas crianças, são dezenas de crianças correno precisa, sinalização indicando que tem pedestre naquele lugar e um quebra mola, pelo menos um quebra mola, pra reduzir a velocidade dos carro, essa risco de vida, e isso que a gente pista ta morreno gente, igual passarinho, morre aqui, morre perto do São João, e ninguém faz nada, ta parecendo que não é seres humanos que tão morrendo, ta parecendo que é uma cobra que o carro passou em cima ali e ficou la na pista mesmo.

(D) Falou que a BR cento e dezesseis, que era a BR, num era estrada de ninguém ta levando, mais se, trevessa quem precisa, se não precisasse não trevessava, os cachorro livra mais do que as pessoa, botou as pessoas de cachorro né, a pessoa num olha, mais olha porque da um... e a pessoa entra na pista e o carro pega de qualquer maneira, então tem que ter um quebra mola de qualquer maneira, num tem como outra coisa, sinalização não existe, porque criança, ele ta olhando sinalização de nada né, então o carro, e não é só criança não, é que tem morrido vários, adulto, pessoas ai nessa pista, nesse Entroncamento.

(J) Eu preocupo muito também, porque eu moro aqui, vai fazer três ano que eu moro aqui, mais meu marido trabalha e todo dia cinco horas da manhã ele tem que atravessar, todo dia cinco horas, tem que vim de la pra cá, quando ta demorando dele chegar eu já fico preocupada, porque ele viaja muito na pista, eu to de olho, e a pressão vai começando a subir, só sossego quando vê que ele chegou em casa, tem uma cunhada que mora do lado de lá também doente, ela vem pra cá, a gente fica preocupado, de repente acontece alguma coisa, como dia de domingo mesmo, tinha uma menina minha mesmo, que ela tava em São Paulo, ela chegou ai, veio me ver, se de repente desse um problema e ela caísse na pista, é um problema como dizia, é que pudesse fazer alguma proteção de pedestre né.

(Mod.) Ô gente, vamos imaginar se essa região aqui de vocês crescer muito e não for pensando um sistema de transporte, como é que as coisas vão crescer junto,

não é difícil? Então, o quer que a gente pensa pro futuro né, já que a gente pensa que hoje o Entroncamento ta bem maior que uns anos atrás, e que daqui uns anos pra frente pode está bem maior, bem mais pessoas morando... Qual é a expectativa que a gente tem pro futuro, qual é a proposta que a gente tem pro futuro, qual é a forma que a gente tem de minimizar esses efeitos né, que são negativos pro transporte, o que a gente tem que fazer, enquanto cidadão, enquanto morador daqui, de pensar em nossos filhos, nossos netos, vão passar pelas mesmas dificuldades? O quer que a gente pode fazer, qual a proposta que a gente tem?

(A) Eu acho que tem que ter um ponto final aqui, de chegada e saída de ônibus com horários, igual nas cidade grandes, que tem horário de chegar, de sair, e o pessoal já fica ali esperando, porque já sabe os horários certo de chegar e sair, e praticamente vai ter serviço, não só pro povo daqui, mais pro povo daqui desloca pra fora, então é isso que a gente vai pensar pro futuro, pensar positivo de que vai ter esse final, tipo uma agência de mini rodoviária sei lá, alguma coisa assim, pra ter esse final, um ponto final de chegadas e saídas de ônibus com horários, não só de manha mais a tarde, a noite, sei lá.

(Mod.) E uma coisa que eu percebi que essa reunião, eu queria só que vocês confirmassem pra mim, eu percebi que vocês, deixam de consumir em Boa Nova né, que faz parte do nosso município, na nossa sede, o comercio, de alimentar o comercio daqui, e sai daqui pra comprar nos municípios vizinhos, ou seja, a gente ta deixando de deixar nosso dinheiro aqui dentro, pra levar lá pra fora, por causa de que?

Todos respondem: Transporte.

(Mod.) Então gente só pra esclarecer pra vocês, o meu trabalho é sobre transporte né, a gente chegou nessa discussão muito naturalmente, muito espontaneamente, muito obrigado a vocês pela participação, eu preciso esclarecer, eu to tratando de mobilidade sustentável, ou seja, a gente pensar num transporte coletivo bom e num transporte não motorizado priorizando pedestre e ciclistas né, que a gente tem um município por enquanto com as distancias curtas, então da pra gente caminhar, tem coisa que da pra a gente fazer caminhando, tem coisa que da pra a gente fazer de bicicleta, e tem que a gente tem que fazer só pegando o transporte coletivo, mais pra isso a gente precisa ter qualidade no sistema de transporte né, e isso a gente não consegue enxergar aqui, então eu precisava ouvir vocês, pra que vocês me confirmassem o que eu já imaginava, e foi muito bom essa discussão, porque eu colhi aqui informações novas, coisas que eu não sabia, e isso mostra que numa cidade pequena, a gente tem problema que tem na cidade grande né, e as vezes mais serio do que na cidade grande, porque os investimentos vem muito pras grandes cidades, e as pequenas? E a gente aqui? Então assim, esse é o meu estudo, foco do meu trabalho é transporte, e eu acho que vocês hoje conseguiram ver que quase tudo ta relacionado a transporte, a gente ta com problema de saúde, a gente precisa dele, pra estudar, a gente precisa dele.

(D) Meu menino quebrou a perna, eu já paguei cem reais pra levar meu filho pra Jequié, cheguei la, paguei pra poder internar ele, foi um dia, um feriado, cheguei la tive que pagar pra internar ele, se não internasse minha fia, era perigoso ate morrer, porque pegou uma infecção na perna, e não tinha jeito, já sofri demais nesse município de Boa Nova, nem sei te falar o que já sofri, botamos uma sacola na cabeça, uma na mão, to com o quadril aqui arrebentado de tanto carregar, porque no sábado o ônibus não passava levava a gente no pau ferro, e na semana minha fia, a gente precisava ir ne Poções fazer a compra, comprar qualquer coisa, chegar la tinha que botar na cabeça e levar, por isso que eu sai do pau ferro, por causa da

dificuldade, porque devia ta la ate hoje, tava não, porque la é difícil demais, la nem estrada tem.

GRUPO 2 – Bairro Novo – Sede

(Mod.) Como é que a gente enxerga hoje a nossa qualidade de vida, levando em conta, o município como um todo, não só da sede né? Como é que a gente vê hoje, como é que ta a qualidade de vida. Vocês vão falar sobre, de uma maneira geral né, então eu gostaria de escutar o que vocês tem pra falar, sobre a qualidade de vida em Boa Nova. Já ta aberto já pra quem quiser se pronunciar, lembrando que é importante que todos falem mais não é obrigatório, vamos lá: Qualidade de vida em Boa Nova.

(J) Hoje eu vejo a qualidade de vida no nosso município, e eu estou em Boa Nova a seis anos, e eu sempre digo que quando eu cheguei aqui em dois mil e três (2003) era completamente diferente do que hoje a gente ta vivendo, em muitos aspectos, com relação a questão saúde, questão educação, questão segurança, então tudo era diferente do que a gente encontra hoje no nosso município, e hoje eu vejo a qualidade de vida no nosso município, se for classificar os níveis sociais, hoje eu a vejo com uma qualidade média, se a gente for avaliar uma pela outra, uma qualidade de vida media. O município, pelo tamanho, não oferece a qualidade de serviço necessário que as pessoas precisam, muitas vezes com relação à própria saúde, que é um dos serviços mais procurados no nosso município, com relação à educação, a gente vê a questão de lazer também, a questão cultural, e tem melhorado? Tem! Mas a gente percebe que ainda há uma necessidade muito grande.

(A) *(fala suprimida)*

(H) *(fala suprimida)* ...Boa Nova precisa de atendimento médico, o pessoal da zona rural, todo mundo, todo dia, muitas pessoas necessitam daquele atendimento.

(I) *(fala suprimida)* ...O jovem ele, como já foi citado aqui, ele não tem opções de lazer, opções pra poder ta ocupando a mente e não ta procurando outros meios, de drogas essas coisas, e ainda vem esse peso da educação, que tem essa falha, então complica um pouco.

(C) Eu acho que o município também fica muito carente na área de esporte, porque esporte tira muita gente, principalmente os jovens, as crianças, tiram elas das ruas, tiram elas da droga, e vejo que Boa Nova por ter essa carência de esporte, eles acabam se envolvendo em coisas ilícitas, e assim eu vejo que deveria se investir mais na questão de esporte, que é um fator principal, principalmente que vai já pra saúde, que vai pra educação, vai ta com a cabeça boa, não vai ficar pensando coisa errada.

(G) Eu já acho que Boa Nova já teve coisas melhores, eu fui de um tempo que já teve teatro, fila harmônica, casa de cultura... *(fala suprimida)*.

(J) *(fala suprimida)* ...No meu ponto de vista acho que a gente deveria lutar em busca de se levar a esses gestores, buscarem uma capacitação para eles, pra ajudar na gestão de cada um deles, pra melhorar a qualidade de vida no nosso município.

(L) *(fala suprimida)* ...as pessoas da zona rural as vezes vem aqui procurar um médico e ainda é discriminado por ser da zona rural, uma pessoa que talvez seja boba, então as vezes é maltratada, não recebe assim um atendimento que seja justo

com todos, então essa política também, eu percebi em penachinho, esse tipo de política vingativa, que não melhora as condições de vida, devia ser uma política que realmente ficasse pra trás, então eu queria dizer isso, que pudesse, se unir esses vereadores e debater isso pra que não houvesse mais isso.

(B) *(fala suprimida)* ...Boa Nova precisa, porque, o comércio não é um comércio assim tão forte e não tem a capacidade de empregar muitas pessoas, a prefeitura por outro lado, emprega muita gente, só que fica muita gente também desempregada e necessitando, muitos acabam tendo que abandonar o município, e isso interfere claro, diretamente na qualidade de vida.

(H) *(fala suprimida)*

(I) *(fala suprimida)* ...a qualidade de vida diminui quando ele sai da zona rural pra poder trabalhar de pedreiro no grande centro, eu acho um desperdício, e que eu também já trabalhei um pouco na área de agricultura, e eu vejo assim, aqui em Boa Nova, em Manoel Vitorino, essas pequenas cidades aqui, ciclo vizinhas, não ta tendo um incentivo da pessoa produzir na terra, tem muita gente que tem terra hoje e não produz, da pra viver... *(fala suprimida)*.

(Mod.) Eu queria alguns exemplos, que continuassem a falar sobre quais serviços teriam que ser melhor oferecidos no município, quais são os serviços de hoje, que são considerados essenciais, que não estão com uma qualidade tão boa e que poderiam ser melhor oferecidos? Eu queria pedir também, em seqüência, quando vocês forem colocando, uma critica a esses serviços. Recapitulando: Vão falar sobre os que deveriam ser melhor oferecido e fazer uma critica a esses serviços, na verdade é uma continuação do que vocês já vem colocando aqui. Alguém quer começar?

(G) Eu acho que a saúde. Eu acho que a saúde aqui é difícil, eu não acho que melhorou ta difícil, porque as vezes falam: leva a pessoa, tem que levar, é obrigação levar, mais tem muita gente reclamando ainda dos mal tratos, tem que ter educação pra tratar as pessoas porque isso é importante *(fala suprimida)*...

(J) *(fala suprimida)*.

(Mod.) Reforçando o que a gente precisa saber, quais são os serviços gerais, que são, que precisam ser melhor oferecidos, eu vou ate assim, dar algumas indicações de serviços, digamos: saneamento, envolvendo abastecimento de água, esgotamento sanitário e lixo. A educação é um serviço, saúde é outro serviço, assistência social é outro serviço, transporte é outro serviço, então só pra poder afunilar um pouco mais a discussão. Alguém quer se pronunciar mais?

(I) *(fala suprimida)* Uma coisa que acontece muito e que não é segredo pra ninguém, o atendimento, o atendimento ao publico né, não é todo lugar que você chega aqui na secretaria, numa recepção, não é todo mundo que atende bem a gente sabe disso, e não ta preparado pra atender as pessoas, então é algo que esse setor deveria pensar mais, trabalhar as pessoas, melhorar a auto-estima desses funcionários.

(H) *(fala suprimida)* ...é esgoto que passa dentro da casa de um, que passa na casa de outro, na porta, é assim, o pessoal não sabe direito que iniciativa tomar, quem recorrer, fica um pouco a desejar.

(G) Deixa eu completar um parte aqui do saneamento. Que Boa Nova, ela tem uma mania, ela começa e não termina... *(fala suprimida)*.

(A) *(fala suprimida)* ...quando a gente falar de Boa Nova tem que falar de Boa Nova em geral, é falar Boa Nova – sede, Boa Nova - Valentim, Boa Nova - Penachinho, Boa Nova - Entroncamento, Boa Nova - Boa Vista, Boa Nova tudo. E com essa oportunidade de trabalhar no entroncamento, eu tenho percebido, ali no

entroncamento é uma zona né, de muita movimentação, e a questão do transporte, aparece de forma, não sei, é muito complicado, as pessoas ficam assim muito atentas, meu deus que horas vai passar um carro, que horas num sei o que, pra você ir pra um região tem um único horário que, um único transporte passa, e se você perder aquela já era, se você conseguiu uma carona, aleluia, pelo contrario, isso eu to falando porque pensando em Boa Nova de forma geral, as localidades, mobilidades de um canto pra outro ainda é muito complicado aqui, e alem dessa questão do transporte, como eu já disse, a questão da cultura, não vou falar mais nada, se tem um serviço que ainda esta la essas coisas (risos) os demais realmente teve uma certa melhora.

(Mod.) Eu gostaria de ouvir mais a respeito dos transportes no geral.

(A) É então já pensando nisso, então a gente pode descartar as coisas básicas da discussão, talvez compreendam essa questão que eu levantei a cerca dos transportes, que parece...uma associação, mais não sei como é que ela funciona, o pessoal fica muito assim, ansioso, porque quer fazer um serviço rápido porque o carro vai sair não sei que horas, e todo mundo se reúne, vixe o carro de fulano sai não sei que horas, e isso, ate mesmo, a mobilidade daqui pra outras cidades como Jequié, é um terror, porque só existe um carro num sei que horas, um de manhã, outro de tarde e se você perder já era, fica sem viajar, e voltando aos outros temas, a questão da assistência melhor aqui na zona, aqui na sede, do que nas regiões e as demais localidades.

(Mod.) Gostaria de um enfoque maior aqui na questão dos transportes né, por exemplo, eu queria que vocês fizessem também uma critica, levando-se em conta as potencialidades e as vulnerabilidades desses transportes. Como é oferecido o transporte pra compras, por exemplo? Eu aproveito e já coloco os dois outros itens que é o transporte para a escola e o transporte pra o lazer. Então vamos pensar, criticar um pouco isso, como é que se dar, qual é a potencialidade que a gente tem, qual é a vulnerabilidade, a facilidade, a dificuldade do transporte pra compras né, desde abastecimento de casa, de roupa, de tudo que a gente precisa comprar, ate o transporte escolar e o transporte para o lazer.

(I) Sobre essa questão do transporte que (A) citou algo que iria melhorar bastante é a conclusão dessa obra da BR, da estrada do Valentim, daqui que vai ate Ipiaú né isso, é BR? BR zero quinze, zero trinta? A conclusão dessa obra, isso melhoraria bastante, e melhoraria a qualidade de vida das pessoas, facilitaria o acesso a outras cidades, com certeza, as empresas se interessariam em colocar mais carros pra poder ta passando em frente as cidades, então a construção dessa obra seria de grande importância pra melhoria da cidade.

(J) (A) tocou num ponto muito importante, em relação a questão transporte intermunicipal, e nosso município hoje ele é carente, um município em que as pessoas tem uma dificuldade grande de se deslocar né, devido a alguns serviços que não são prestados no nosso município, e hoje nos só temos dois horários de transporte interestaduais, que eu acredito que o gestor ele poderia ta intervindo nisso ai, a procura de mais serviços pra oferecer pra comunidade com relação a questão transporte, você pediu pra a gente falar com relação a questão de estrutura desse transporte, qualidade desse transporte, hoje a gente percebe que...

(Mod.) Pegando essa deixa dos transportes, eu gostaria que falassem das dificuldades também dentro do município.

(J) Dentro do município, é isso que eu ia ta comentando, porque hoje nos temos transporte no nosso próprio município, que conduz as pessoas dos distritos ate a sede, mais a gente percebe que alguns desses transporte não tem qualidade,

não oferecem segurança pra as pessoas, pros usuários desse transporte... e ai teria que existir uma fiscalização em cima disso ai né, porque não adianta ter transporte, mais tem que ter um transporte de qualidade. Imagina você pegar um transporte ali, você saber que aquele banco não ta oferecendo um conforto pra você ir, ou a questão da super lotação como a gente percebe ai, a questão dos estudantes, eles vem em pé, andam meia hora, uma hora em pé, no transporte numa estrada que a gente sabe que não é boa, que não oferece condições, normalmente ele já vai chegar estressado na escola, então automaticamente isso acaba afetando na qualidade de vida dessas pessoas. E uma outra coisa que eu queria comentar é, com relação a poluição sonora, a gente ainda ta falando de qualidade de vida né, e isso afeta, isso tem afetado, eu digo que eu tenho sofrido diretamente, eu moro ali no centro ali, apesar da lei ter sido do projeto de lei, ter sido né, colocado lá não sei se foi mais eu sei que não tem adiantado muito, a gente tem sofrido, pessoas, eu fico, não penso só em mim mais eu penso nas pessoas idosas que moram principalmente no centro da cidade, as pessoas não respeitam. Ontem eu vi um cidadão sendo abordado pela policia militar, justamente por causa dessa questão né, e ai a gente precisa bater em cima dessa tecla, a justiça entrar mesmo pra poder inibir, pra poder coibir essas ações, e as pessoas se frustram, trabalha o dia todo e a noite querem dormir, não conseguem, não conseguem por causa do som, é a noite toda, eu inclusive tem um na área ali da feira livre, tem um bar que é a semana toda e o final de semana todo, praticamente a noite toda, então eu acho que precisa haver uma ação né, contra essas pessoas, até de conscientização e de punição se for o caso, pra que eles tenham consciência do que eles tão fazendo, pessoas sofrem por causa disso.

(G) Eu vou defender de novo a zona rural, que é o penachinho, que eu trabalhei três anos ali e vi como aquele povo sofre com transporte, porque eu sei que o ônibus só pega o estudante, mais se sabe, aquele povo ganha, não tem condição nenhum, porque aqueles meninos vem, estuda, forma, fica tudo formado, mais também não tem emprego pra eles. Pra começar eles tinha o direito de da emprego, porque tem ônibus pra lá e pra cá, tem como ajudar o pessoal de lá, muito jovem indo embora porque não tem emprego, ta certo, isso já é outro caso, mais eu acho assim, que o transporte é importante, porque eles não tem assim, a renda deles só é a fome zero, só é a fome zero, eles só vem aqui pra buscar a fome zero e as vezes fazer exame, mais as vezes eles pedem, eu já vi não deixar eles entrar, não entra pessoas idosas pessoas assim, que aquilo meu coração partia de falar não pode, precisa pegar uma carona, porque eles não tem condições de pagar “perua”, mais as vezes a gente tira ali aquele dinheiro, não pode tirar, mais tem que pagar pra vim buscar essa fome zero, então eu acho assim, eles também são da cidade, como aqui a prefeitura ele paga ônibus pra quem faz faculdade né verdade, paga todo mundo que faz faculdade, e tem dois três ônibus, o pessoal do penachinho é de Boa Nova também, Valentim é de Boa Nova também, outra coisa que eles reclamar que o povo compra em Poções, porque a própria cidade poderia oferecer carros pra trazer o povo pra comprar aqui, eles devia começar a ajudar o povo a trazer a renda pra cidade, eles levam pra fora porque eles não ajuda aqui, tem vereador que da o seu próprio carro pra levar eles pra lá, eles tomam até antipatia da cidade, porque já falaram pra mim... *(fala suprimida)*. Transporte coletivo gratuito pra cidade é o que eu acho e o que eu acabei de falar, e eu não acho que tinha que pagar não, como tem carro pra todo mundo, tinha que ter um transporte pra trazer eles pra cidade, eu acho isso importante, eu acho que não é nada... *(fala suprimida)*.

(C) Sobre a questão de transporte, lazer, eu vejo assim que em Boa Nova num todo, tem muitos pontos turísticos que assim, falta esperar, por exemplo, nos temos varias cachoeiras né, e assim eu acho que o município por ser pequeno, não sei a questão da prefeitura, se pode ta investindo, mais assim, no meu ponto de vista eu acho assim que deveria ter transportes pra poder ta levando as pessoas num é, fizesse um programa pra agendamento, se organiza-se, pra poder fica levando essas pessoas pra ta conhecendo esses pontos turísticos de Boa Nova, que assim, por sinal eu fui numa cachoeira, que assim, quando eu vi meu deus do céu, existe esse paraíso aqui em Boa Nova (riso), então assim, eu falo meu deus e escondida assim atrás de uma serra, mais é Boa Nova, então assim, eu vejo que falta muito assim, essa questão das pessoas assim, ta investindo nessa questão de transporte e lazer, faz falta pro boa-novense num todo né.

(A) Sobre a questão de educação, então bora falar do ensino superior e depois fala do médio fundamental. Ensino superior assim tem transporte que leva, não é totalmente gratuito, a gente paga um valor simbólico né, mais existe transporte né verdade, e sei la, atende aos nosso horários, a gente vai no horário certo, chega no horário certo, volta sem muita correria, pelo contrario, por exemplo no ensino fundamental, tem uma pro jovem lá do coletivo que tava falando, que o irmão dela precisa sair a seis horas da manhã, a distância não é tão grande assim, chega muito cedo na escola, que a aula vai começar só sete e trinta, porque o motorista tem que vim pra Boa Nova pra ganhar algum dinheiro de alguma forma, ou seja, ele foi contratado, alugado não sei, quer fazer o transporte de educação, mais tem que fazer com muita pressa pra conseguir outra coisa, isso é, num sei, num sei o que as pessoas né...Lazer em Boa Nova. Se a gente pensar em lazer, lazer mesmo, alem do que (C) falou sobre essa questão né, dos relevos naturais, alem de não existir transporte, se você quiser fazer alguma coisa, tem que ir pra fora, e como já foi dito, o transporte intermunicipal ainda é muito precário, você tem poucas opções de horário, e falasse muito na possibilidade de ecoturismo, como terá ecoturismo sem transporte gente (risos), como é que você vai, conhecer as regiões, a pé num da né, precisa de transporte, a idéia que colocou é muito valida sobre um transporte coletivo assim gratuito, se fosse um valor simbólico também, num sei, e se a gente fazer projeções pro futuro né, a gente pode imaginar o Penachinho como um bairro, e precisa desse transporte pra locomoção sim, as pessoas, se nos pessoas fica isoladas num canto, num pode se mover porque pra chegar ate a sede eu não sei quanto tempo, e acabam indo pra outras localidades mais perto onde passa transporte o tempo todo. Muito bem, mais duas coisas, o transporte, agora uma coisa que percebe-se aqui na sede, a questão do transporte aqui na sede. A sede não é tão grande certo, talvez tem maior dificuldade quem mora nas zonas periféricas, que vem pro centro fazer alguma coisa, mesmo assim, nas zonas periféricas já ta surgindo né, sei la, supermercados, num sei o que, pelo menos o básico, então porque não optar por talvez bicicletas ao invés de carros e motocicletas? Já que as distancias não são tão grandes, já que a questão da poluição ta ai, tem a poluição do meio ambiente então não adotar outras praticas mais sustentáveis né gente, e outra questão também dos idosos, eu não sei se alguém conhece algum cadeirante aqui em Boa Nova? Um cadeirante pra andar por Boa Nova é muito difícil, porque as pedras ficam tun tun tun tun... ou então vai pelo passeio que não é favorável, é grande, um sobe, um desce, um é meio assim, um num sei o que, então tem que pensar na mobilidade não só de nos pessoas normais, mais também algumas pessoas com algum tipo de necessidade de, que não vão ficar em casa né, entocado lá, sem fazer nada.

(J) Complementando a questão do transporte coletivo, hoje nos sabemos que a própria constituição federal nos dá esse direito né, de você se locomover gratuitamente, mas infelizmente a questão da distribuição de renda, a gente sabe que a desigualdade é muito grande, então por isso hoje se buscam esses serviços terceirizados de empresas de transporte coletivo, que cobram uma taxa pra locomover a população de um lado pro outro, e eu concordo com (A) quando ele ...a questão do transporte coletivo, de não totalmente gratuito, mais que se cobre uma taxa, um valor simbólico, até mesmo pra ajudar na manutenção dos transportes, pagamento de funcionários, mais que haja com uma certa frequência, e eu acredito que se fizesse isso ia acabar com aquela questão de outros transportes que só trazem a pessoa se pagar o que eles querem, né como foi colocado aqui, o ônibus é meu, vou levar quem eu quero, se eu não quiser levar, não vou levar você, de Penachinho, de Valentim, e isso é muito importante. Então que houvesse os transportes coletivos nos distritos e sede, fazendo esse trajeto e também pensar na questão da, aí sim, da gratuidade das pessoas idosas, facilitam pra que eles tenham acesso a esses transportes, sabe que o número de pessoas que tem acesso a esses transportes não é pequeno, e as vezes ele não tem dinheiro, e tomam emprestado pra poder vim tirar um dinheiro no banco e as vezes não tem aquele dinheiro, e aí fica dependendo de tomar dinheiro emprestado de outros pra voltar, e isso a gente sabe que é um sofrimento, constrangimento até né, pra essas pessoas né, então se pensar nessa questão da gratuidade, se tirar as carteiras né, o passe livre do idoso, que vai ajudar também com certeza na qualidade.

(H) (J) falou a respeito da poluição sonora né, acho que isso incluiu, os carros também, que o pessoal ligam o som alto. Uma coisa que eu tenho observado bastante também aqui em Boa Nova é a questão da velocidade, se a gente for olhar aqui todo lugar aqui tá tendo criança por perto, tem uma escola ali, tá tendo uma arte terapia ali, e Boa Nova, você não precisa tá correndo pra chegar num hospital, tá correndo pra chegar numa farmácia, sempre ando observando, essa área ali da sede do pro jovem é área que praticamente mais passa crianças, o pessoal é um absurdo na velocidade, e tá no dia de pegar uma criança ou um idoso, isso tá um absurdo, tá erradíssimo essa questão aí, um grupinho de criança vim abraçando, brincando ali, um carro vai e esbarra em cima, essa curva aí nem se fala, o povo já entra com tudo, e nossas crianças como ficam né, idosos, porque um de nós aqui pode ser forte pra sair da frente do carro, e o idoso? e uma criança? esta bem carente aqui.

(Mod.) Aqui tem meio que uma cultura de andar pela rua mesmo, e isso é uma coisa tão incorporada, que é preciso que o município faça mudanças pra acompanhar esse crescimento, o que vocês acham que deve ser feito?

(G) Pois é gente, é o seguinte: porque antes tinha ali na frente da escola, na frente do CRAS ali também, aí colocou duas madeiras, então carro ali não passava de oito horas até cinco horas da tarde, enquanto os meninos brincava, só podia brincar naquele lugar ali, então carro nem moto, só do outro lado, e foi tirado, então era bom, eu gostei, eu achei legal aquilo, só que em Boa Nova um coloca o outro tira e aí acabou né.

(L) Eu quero falar sobre a fiscalização né, como (J) tava colocando, o transporte que a gente percebe assim, de sexta-feira e sábado, os carros das zonas rurais cheios de sacos de farinha, eu vejo peruas, que vão pra Boa Vista lotada, e esses pesos não são controlados, será que vai precisar acontecer um acidente né, nessa rodovia pra depois tomar essa providência, carros com sacos de farinha lotados, peso, acho que passa do limite do peso do carro, então a gente vê esses

carros nessas rodovia ai, e pessoas misturada também né, misturados com sacos de farinha, compra,.... Caixas de alface, caixas de tomate, bebidas, são tudo misturados dentro do micro ônibus, e as pessoas como é que, se acontece um acidente, lotado de caixas, sacos de farinha, e a gente vê as peruas ate em cima amarrado e pegam rodovias, Boa Vista, então eu acho que o município.... pertence ao município daqui, mais só que vão pra Poções, mais eu acho que esses pontos devia ter um fiscal pra autorizar a entrada de Penachinho, entrada la do jabuti, Boa Vista, então deve haver uma fiscalização antes que aconteça um acidente, eu observo isso daí... sextas-feiras e sábados, o carro vem com limite esgotado, e é por isso que os passageiro hoje vem.... de gente, é aqueles dias mais que eles fazem compras, é sexta, sábado.

(C) Sobre a questão do transporte, eu gostaria de falar também sobre os feirantes do município né, que eu acho que é uma falta de respeito, quem é da zona rural que vem pra feira, eles vêm em cima de um carro aberto né, um carro que não tem segurança nenhuma, cheio de feiras, de crianças, bêbados, então assim, eu acho que deveria ter fiscalização da prefeitura em relação a isso, porque se a pessoa tem que levar suas coisas pra vender, então assim, que leve sua coisas, e providenciasse um ônibus, ou outro tipo de veiculo, é a falta de opção de transporte, acho que é uma falta de respeito isso, não só caçamba e caminhão..... é muito assim sabe, precária mesmo a situação, é certo a prefeitura da, mais poxa, como é que da um carro pra poder levar pessoas, feira, bêbados, crianças em cima e ai, se acontecer algum acidente como é que vai ficar, então assim, cabe também a população se organizar pra poder ta vendo essa questão ai, é uma questão muito seria isso ai.

(I) Questão de quebra molas né, se falaram em quebra molas, hoje existe uma lei de proibição de construção de quebra molas, não se pode mais construir quebra molas, principalmente em vias publicas, e se o prefeito for fazer isto, qualquer gestor for fazer isto, ele vai estar procurando, ele vai ta fazendo algo que ta batendo de encontro a lei. Então não é o correto, outra coisa que foi frisada aqui também foi a questão de se fechar rua, é proibido ta fechando rua, ainda que seja uma área de acesso a escolas, a gente sabe que não pode ta acontecendo isto, é muito importante a construção de faixas de pedestres, a gente precisa pensar grande, pensar já na melhoria da qualidade de vida, a gente vai ta sempre debatendo essa questão da qualidade de vida nesse sentido com relação ao transporte, porque Boa Nova ela tem crescido, é o que eu falei, seis anos atrás não era como hoje, tinha muito menos transportes como nos temos hoje, e a gente percebe que Boa Nova tem crescido e vai continuar crescendo, e a gente precisa pensar nessa questão de, das vias, tanto se pensar em via pra pedestres, mais falam assim: Boa Nova deste tamanho? Mais eu preciso pensar, as pessoas precisam sair do meio da rua, os carros param para as pessoas andarem pelo meio da rua, e devia ser ao contrario, pedestre parar pra o carro passar, e sabe que o pedestre ele tem prioridade, mais ele tem que saber onde ele esta andando, ele precisa andar no lugar dele, na via de pedestres ali, e não há uma conscientização disso ai, não há uma organização, e a gente precisa pensar nisso ai e quando se fala em fechar a rua, nos temos guardas municipais e que pode ta sendo usados né, principalmente nesses horários de pico, que são os horários de saídas e de entrada nas escolas, eles poderiam ta trabalhando nessa questão, de fiscalização, de orientação dos motoristas, principalmente nesse horário de pico nas escolas e isso vai depender de quem, vai depender do gestor, vai depender da sociedade levar propostas numa audiência publica pra que também de repente, ele também não tenha pensado nisso, e não tem pensando nisso e a audiência publica vai servir pra

isso, então cobrar audiências públicas, a comunidade em peso, pra tá levando suas propostas. Então eu acredito que precisa haver uma mobilização, uma conscientização muito grande da nossa sociedade, em sentido de cobrança, pra melhoria da qualidade no nosso transporte aqui no nosso município, tanto coletivo intra municipal como intermunicipal também.

(H) É uma coisa interessante também a gente observar que nesses lugares grandes né, em trânsito, tem placa indicando as escolas, essas coisas e tal, seria bom se aqui em Boa Nova tivesse também porque nem sempre esses motoristas imprudentes estão respeitando os guardas, por exemplo, eu vi ontem aqui na minha própria rua, o guarda viu uma certa coisa errada que o motorista passou fazendo, entregou pra polícia, a polícia chegou, aí o cara: a eu vou parar com isso. Daqui a pouco começo a pirraçar o guarda, não existe aquele respeito, talvez se fosse colocado umas placas eles iriam se conscientizando mais, e uma coisa que (C) citou foi a respeito do carro da feira. *(fala suprimida)*

(D) Em relação ao transporte aqui, só completando o que (H) falou, seria certo que eles colocassem um carro pra carga, no caso um ônibus entendeu? Aumentar-se mais, no caso, tem um ônibus, eles colocariam uma vasculhante no caso pra carregar carga, e também tem uma coisa que, como no Valentim eu noto bastante, essa questão de velocidade acontece lá também, e a falta de transporte, hoje só tinha um carro pra você vim, num carro dos estudantes você não pode vim, eles não dão carona entendeu, e não aceitam também se for pagar, já tem a falta de transporte e ainda não aceitam pagar, num trazem como carona e não tem transporte, hoje tinha um só pra trazer praticamente todo mundo, vem super lotado, a estrada todo mundo sabe que é ruim, e aí, e também a questão dos condutores menores, muitas pessoas de menores desabilitada.... pelas ruas entendeu, então se tem a preparação do motorista, toda aquela questão de todo o processo pra você ter habilitação, aí você já tá preparado, tem muitos motoristas tão preparados, mais o condutor de menor que não tem habilitação, não tem aquela coisa, ele trafega de qualquer jeito, do jeito que ele acha que é certo, do jeito que ele aprendeu, então na maioria das vezes acontece isso, tá vindo e ele não pensa que tem uma escola, que tem criança que passa entendeu, aí isso acontece, deveria ter uma fiscalização nesse sentido também, de menor de forma alguma no volante.

(C) Não só de menor, dar uma continuidade aqui. Não só de menor mas assim, pessoas que não são habilitadas tá entendendo? Por que ela não tem formação nenhuma, sobre a legislação, sobre as placas tá entendendo? Então assim, tem todo um processo pra que a pessoa possa dirigir, então vai aí uma pessoa que não é habilitada, passa de frente a uma escola, não sabe que tem que reduzir e prestar atenção, tá entendendo, aí não, passa voando, igual um desorientado, aí sai uma criança da escola que tem que para, que prestar atenção.

(B) Só pra tá pegando o gancho aqui de, com relação a velocidade entendeu, não sei se isso é responsabilidade do município, mais ali no Entroncamento, eu acho que já se faz necessário uma passarela, alguma coisa ali naquela BR, porque acontece né, alguns acidentes que são fatais e tudo, e acaba chocando a população, e isso é necessário, e voltando aqui pro lazer rapidinho, com relação a, as vezes o município tem a possibilidade de ter representantes no esporte, alguma coisa assim, e a gente encontra dificuldade em conseguir o transporte pra levar a gente, e tem que desembolsar, e tem que pagar, eu acho que devia ter um incentivo pra isso aí.

(I) Aqui é rapidinho, sobre a ... da questão que tinha o bloqueio na rua, pra os alunos passarem ali, e (J) citou que não pode fechar a rua, essa parte (J) é legal,

porque é uma via onde trafega estudantes, e eles podiam fechar no horário que os estudantes vão indo, ou saindo da escola, então nessas vias pode-se fazer isso, só pra não morrer essa idéia aqui. Mais isso é legal e tem que ser feito mesmo, só pra não morrer essa idéia, se vocês puderem incentivar e a gente poder fazer algum movimento pra colocar isso lá de novo podemos fazer.

(A) Só pra falar mais sobre esse assunto, eu não sei se vocês se lembram a situação da escola só quando tinham os cavaletes lembra de como era? Pois é, um dos motivos de ter tirado até onde eu sei, foi porque, agora o espaço pra lazer pra crianças tá bem melhor, as crianças antes brincavam do lado de fora ali no horário de pico, recreio, coisa e tal, agora não, elas ficam lá dentro mesmo porque a quadra tá legal, o espaço pra lazer tá bem legal naquela escola. Só pensando também nas projeções, pensar também em, é, em ciclovias né gente, ciclovias, coisinhas para bicicletas né, já que estamos projetando a questão pra faixa de pedestre, sinalização, também ciclovias, por que já é incentivado hoje não só Boa Nova, mais o mundo todo bombardeado com a mídia aí, compre carro, compre moto, não sei o que, então compra uma bicicleta gente (risos).

(C) Só dando uma continuidade aqui. É só informar as pessoas né, que a gente tem uma rádio aqui no município, e assim, eu acho que deveria ter assim, uns tópicos deles lá da rádio né, falando sobre a questão do trânsito né, sobre a questão, respeita o pedestre, quando passar perto da escola diminua a velocidade, porque assim, a gente sabe que Boa Nova é um município pequeno, então assim não tem como tá vindo semáforo né...

(G) Hoje eu vi uma reportagem na Índia né, que tá assim, as crianças tudo de bicicleta, aquela alegria né, e os pais adorando né, porque economiza, saúde né, meio ambiente, tudo, só que Boa Nova é ótimo, acho legal, mais por ter citado tanto o perigo aqui das motos, carro, carreira, é um horror, pra a gente incentivar muito a bicicleta, tem que ter mesmo, guardas na rua, organização, eu mesmo pra falar a verdade, eu não tenho coragem de deixar minha filha andar de bicicleta aqui na nessa terra, eu não tenho, as motos são muitas, correm demais, então a gente tem medo né, mais assim tudo isso uma educação né, as placas, então pra isso tem que ter, eu acho né, uma preparação.

(Mod.) Afunilando ainda mais a discussão, eu queria falar sobre o sistema de circulação de transporte, uma análise né, desse sistema, puxando pra os aspectos positivos, negativos e algumas experiências de vocês, em relação à condição de circulação de um pedestre, também a viabilidade da maior utilização de bicicletas né, coisas que a gente já vem até aqui discutindo. Em seguida a gente pode analisar se o transporte coletivo, este supre as necessidades dos usuários, e porque tem crescido o número de carros e principalmente de motos em nosso município. Repetindo: é o sistema de circulação de transporte, fazer uma análise, vendo os aspectos positivos, negativos e experiências em relação a pedestres né, as condições de circulação deste, ao ciclista, se existe essa maior viabilidade de utilização da bicicleta, o transporte coletivo, se este supre as necessidades dos usuários, e as motos e carros, porque esses têm crescido?

(J) Eu tô discutindo aqui muito a questão do ciclismo né, da ciclovia, onde foi colocado por (A), e a gente sabe que a bicicleta, ela não só ajuda na questão da locomoção, mais também na questão de saúde, mais a gente precisa pensar que o nosso município, principalmente na nossa sede tem muito veículo, nem todo mundo tem condição de andar de bicicleta principalmente na nossa sede, a gente sabe que tem bairro, como o bairro novo aqui, uma boa parte dele, uma parte acidentada, o bairro, o alto do cruzeiro, uma boa parte acidentada, ali no centro um pouco

também, isso não impede de, que se incentive, e que invista nessa questão da bicicleta, com certeza é muito importante, e a gente vai trabalhar com prevenção, vai na questão das saúde, poluição né, evitar tudo isso, mais a gente precisa pensar nisso, será que investir na questão da bicicleta, será a solução? E em relação a, circulação de pedestres isso é muito importante, aqui em Boa Nova, a gente tem observado que tudo é questão de educação, volto a falar, Boa Nova ta crescendo, e a gente tem observado que, você as vezes tem que andar no meio da rua, isso por conta de pessoas que estacionam os carros em cima da calçada, estacionam motos, animais, quando a gente ta aqui não pode citar hoje, pegando só em dias de feira, e olha ao redor das ruas aqui, você vê demais, é na praças, ali do lado do Banco do Brasil, é cavalos amarrados, outros tipos de animais, e a gente sabe que isso é proibido né, onde se circula pessoas ele não pode ta fazendo isso ai, ...uma questão que vai entrar numa outra secretaria né, que vai fiscalizar isso ai, que seja fiscalização de vigilância sanitária, e por conta disso acredito também que acaba influenciando as pessoas andarem no meio da rua, então hoje a gente percebe que as calçadas, elas são completamente, quase todas anormais, umas tem degraus altos pras pessoas passarem, outras são esburacadas né, e talvez isso leve as pessoas a caminharem no meio da rua né, já se falando de circulação, as pessoas portadoras de deficiências, necessidades especiais, agora que ta se começando, aqui em Boa Nova não tinha, as pessoas não tinham acesso aos locais públicos, aos locais privados, elas não tem rampas de acesso pra entrar nos locais, então a gente precisa pensar nisso ai. Eu acredito que a dificuldade é muito grande de locomoção dessas pessoas, principalmente em dias chuvosos, eu vi um testemunho de uma pessoa, saiu da casa dela três e meia da manha virando as quatro horas, com o filho doente né, e só conseguiu chegar em Boa Nova as dez horas da manhã, não tinha transporte, a pessoa e marido carregando esse filho, ate chegar na estrada e ai aguarda o transporte pra chegar em Boa Nova, então a gente percebe o grau de dificuldade imensa de locomoção dessas pessoas. O terceiro ponto foi em relação de motos e transportes. Eu não sei se vocês já observaram, mais no nosso município a gente tem um numero muito grande de transportes com placas de São Paulo, eu falo com o pessoal que eu tenho um medo imenso, vocês chegam em um município pequeno, transportes com carros de placas de capitais, principalmente longe, porque muitas vezes são carros ilegais, eu tenho medo, não me vendam carro de São Paulo pra mim comprar não, que eu não compro!!! Isso tem facilitado a compra, muitas vezes são carros roubados, tanto com relação a moto e com relação ao carro... existe uma falta de fiscalização, com relação a isso ai e só são mais apreendidos porque as pessoas descobrem, então isso tem feito crescer, o numero de motos e o numero de carros no nosso município, a gente percebe que a facilidade de se adquirir um transporte desse, irregular, é muito fácil.

(G) Essa pista indo pro rio é um horror, se você não sair da frente os carro mata aquelas crianças e o povo tudo ali, e num sai mesmo da pista, enquanto Boa Nova, essa rua mesmo do colégio que eu tava comentando, aquela ali do CRAS, mais ele tem um jardim também, que vamos dizer, que dificulta os pedestres, que a altura de jardim é aquele ali pra uma pessoa, senhora subir, num tem como, ai vem um caminhão acabando com tudo e você não tem pra onde correr, aquele jardim ali pode ser bonito? Pode, mais ele é desproporcional, e ate talvez uma criança pequenininha não sobe, é difícil, tem uma ladeira que corre daquele jeito, eu mesmo, falar a verdade, eu tenho medo, eu morro de medo.

(C) É engraçado porque, eu to tirando a habilitação, ai eu na auto escola aqui, ai eu rodando com o carro né, ai meu instrutor: olha, você tem que sempre andar na

sua mão, que é o lado direito né, ai, só que ai eu to andando aqui na minha mão certinho, mais tem tantos passeios que eu vejo, principalmente nos locais assim do centro, to falando aqui da sede, eu vejo que da pra passar, e meu instrutor: reduz a velocidade ai e buzina, pode buzinar, porque pedestre tem que andar na calçada, não no meio da rua! Então assim, eu falo assim porque as pessoas daqui não tem muita informação, e assim, eu continuo batendo na tecla, eu acho que é essa história, tem que ser mais informada, ta entendendo? talvez elas não sabem que, eu aqui com o carro andando na rua, como é que a rua foi feita pro carro, moto andar, a pessoa ta no meio da rua? e isso assim no centro, que tem passeios que da pra andar, como o jardim que é baixo, porque assim, tem jardim que é alto, mais tem os passeios das calçadas das casas da pra pessoa se locomover tranqüilo, eu vejo que falta assim, falta um pouco da informações das pessoas também.

(B) Eu também fiz auto-escola, não concluir o restante, só que antes disso, eu fazia como a maioria faz andava na rua também, ai eu senti dificuldade, e percebi quando eu fui pra um carro que eu conduzi a dificuldade que é, principalmente num sábado mesmo, as pessoas nas ruas, e com relação a BR que pessoas acabam passando pela pista mesmo, porque não tem acostamento, falta acostamento, não tem como passar, é complicado, é difícil, e com relação com esse grande numero de motocicletas, tem bastante né, que são ilegais, pessoas que fala que são alienadas, fica algumas que são legais, aumentou o numero, devido a necessidade.

(Mod.) Você acha que o numero aumentou por causa da facilidade de acesso e por causa da dificuldade de transporte.

(B) Na realidade sim, aumentou devido a necessidade de se transportar, e por outro lado a facilidade de se adquirir por ser também ilegal.

(I) Sobre a circulação dos pedestre, tem algo que já ta mais que corriqueiro das pessoas aqui. Pode-se fazer uma construção, coloca areia nos passeios, mas muitas vezes eles podiam tirar e colocar no fundo, tem a possibilidade, mais não! a construção dura setenta dias, noventa dias e a areia ta ali sem precisão, isso é algo que acontece muito aqui.

(H) É muito comum aqui na praça, sempre quando ta com alguma construção, eles coloca tijolo, bloco, e a pessoa não tem saída, tem que ficar na rua mesmo, capaz de alguém chegar e atropelar.

(G) Outra coisa aqui rapidinho, que Boa Nova tem, donos de mercado, donos de comercio aqui, eles tem que entender que a rua não é deles, Boa Nova ta demais, eu falo porque, aquela rua minha mesmo, é um horror, não passa carro, porque para motos, para no meio da rua, e eles não tiram, e se pedir ai é que não tira mesmo, então você tem que ver ate como você fala, com jeito pra ver se agrada, pra mandar tirar. Então se tem suas motos, tem que ter o lugarzinho deles quando eles chegar, vai la, e guarda, gente eu já vi coisas absurdas ali, eu acho assim que tem que ter uma educação muito com jeito, pra mudar também.

(A) Da mesma forma que Boa Nova acompanha o resto do mundo, recebendo né, as questões da mídia, pra comprar carro, pra comprar moto, no mais, também ta ligado nas questões ambientais, e mais do que nunca, nos últimos anos Boa Nova tem discutidos vários temas, tema pra desfile, veio o biólogo que apresentou o nosso Município pra nos mesmos, e já que se fala tanto em ecoturismo, aproveitar o que a gente tem, uma forma, não só, além de ajudar o transito aqui em Boa Nova, a utilização de bicicletas, mais também essa questão ambiental né, e a gente sabe que, poluição afeta muito o ambiente a e nós, então acredito no incentivo a compra de bicicletas e além do mais né, tem toda questão de saúde, pessoas que....

(G) Eu digo assim, porque não levanta assim essa questão, incentivar os alunos nas escolas a irem de bicicleta, eles também podem incentivar o povo, os jovens, tipo os jovens do CRAS, porque não tiramos um dia pra a gente fazer um passeio ne algum lugar, e que todo mundo fosse de bicicleta, eu acho legal né.

(A) E sobre isso que (G) falou, lembrei agora só uma idéias que a gente pode copiar coisas interessantes de outros lugares né, eu me lembro de uma reportagem que eu vi a um tempo atrás que eu achei muito massa. As universidades, geralmente alguns alunos né, ou enfim, usa transporte, quando não usa transporte coletivo, vai com carro, com a moto, enfim, e elas tavam meio que premiando os alunos que iam de bicicleta, então tinha no pátio, aquela quantidade imensa de lugar, não sei o nome daquele lugar de guarda bicicleta, e uma quantidade absurda de bicicletas estacionadas, é lógico, tinham uma segurança para os estudantes, mais caiu muito o numero de veículos, circulando, então a gente pode, uma forma incentivar isso sei lá, além desses eventos que divulgam a importância, de alguma maneira, sei lá, premiar....

(H) E essa questão ai das motos alienadas, acho que o policiamento deveria ser um pouco mais severo, já que o certo é andar de capacete, já que Boa Nova tem policia militar e civil, trabalhasse em cima disso ai, cobrasse né...

(C) Porque Boa Nova não ter guarda de transito? Quem é que vai tomar conta? É a policia militar? É como eu falo, procure a policia militar, passe o carro pra ele, ele vai tomar providencias, se ele não tomar providencia, procura a pessoa superior a ele, e denuncia, porque se a gente mesmo não questionar, não

(G) O problema daqui é o que uns usa capacete e outros não, e eles cobram de uns, e não cobram de outros, existe isso, e isso você sabe que tira a autoridade.

(Mod.) Vou entrar no ultimo assunto. Eu queria pedir pra vocês, alternativas, pra melhorar, dar qualidade ao nosso sistema de transporte, em relação ao transporte coletivo e não motorizado. No caso do Transporte coletivo em Boa Nova existem os alternativos né? e os não motorizados que são os pedestres e os ciclistas... acho que vocês notaram qual o foco do meu trabalho, só que a gente chegou naturalmente a discutir, eu preciso que vocês, com base na nossa discussão, sugiram o que vocês acham interessante, em relação ao transporte coletivo e não motorizado, propostas pro futuro né, formas de minimizar, os efeitos negativos do sistema de transporte. Neste momento esta circulando algumas alternativas de comunicação para o grupo.

(A) Políticas publicas, que incentivam os transportes não motorizados, como a bicicleta (risos) a gente pode também trabalhar na construção de espaços públicos pra... não só de bicicleta, tem também patins, skate, tem ate uma galera ai que ainda tem, que tenta andar aqui na sede de skate, mais num tem assim, lugares muito legais né, e falar também da questão dos idosos na utilidade de idosos dentro do município, porque eles não vão ficar entocados dentro de casa, porque a rua não tem condições pra se transitar, sobre tudo os cadeirantes né, que não só idosos, que também crianças cadeirantes e tudo mais.

(I) Sobre a questão de transporte coletivo, quando se pensa em melhorias pro município, pensa em tudo a fazer, e todo mundo espera de prefeitura, e espera gratuito, então essa questão de transporte coletivo, eu acho que deveria se criar alternativa auto-sustentáveis.

(J) Eu concordo com o (I), quando ele fala dessa grande necessidade, que nos temos que melhorar a questão do transporte coletivos, auto-sustentável, e acabar também com a questão de que a prefeitura, ela precisa arcar com tudo, e nos sabemos que hoje nos temos pessoas aqui em Boa Nova, no nosso município, de

condições financeiras, adequadas pra se iniciar uma empresa de transportes coletivo aqui no nosso município, e como vai ser cobrado por aquele valor que a gente falou né, a gente precisa levar isso adiante, levar propostas né, volto a avisar sempre a questão da audiência pública, que essas pessoas comecem a pensar, e falar da questão de oferecer esse transporte e oferecer um transporte de qualidade, e não basta só incentivar as pessoas a andarem de bicicleta, visando daquelas questões que (A) falou, saúde, ambiente né, mais precisando ainda conscientizá-los a questão do equipamento, eles precisam usar proteção, pra evitar essa questão de acidentes né, de algum tipo de acidente, nos acidente que vierem acontecer, então a necessidade, não só, e se incentivar a fazer isso, a andar de bicicleta, e construir as ciclovias, a gente sabe que é necessário pra que as pessoas não andem no meio da rua e preparadas pra esse tipo de transporte.

GRUPO 3 – Centro - Sede

(Mod.) Preciso que vocês falem sobre a qualidade de vida em nosso município, de maneira abrangente. Vocês podem ficar livres para falar o que tiver vontade, o que vier a cabeça sobre qualidade de vida.

(F) Qualidade de vida... ao meu ver, isso tem muito, aqui em Boa Nova, tem muito haver com aspectos voltados para a segurança, né... pelo menos é o que as pessoas de fora pensam. Tem uma visão positiva dagente. É uma cidade calma, pacata e isso é uma boa qualidade de vida, para as pessoas aqui.

(H) É, eu concordo com ele... a qualidade de vida das pessoas aqui esta bem atrelada a segurança, a cidade é calma, e a convivência social é muito boa. A gente dorme ate de porta aberta se quiser (risos). E isso reflete na qualidade de vida. As pessoas têm uma política de boa vizinhança, isso é bom também, mas o que não é bom, nesse ponto de vista é o acesso ao lazer, isso é demais! Esse a gente não tem de jeito nenhum!

(I) Eu já imagino, já penso o seguinte: as escolas por exemplo podiam fazer coisas pra ser mais integradas. Existe uma distância muito grande entre as escolas. Cada uma cuida do seu espaço e não há essa integração. Eu mesmo já propus uma gincana intermunicipal, mas ninguém acata isso. É uma falta de espírito de integração enorme, muito grande! Os jovens, principalmente, sentem falta demais de uma coisa dessas. Uma novidade... é só sala de aula. Isso reflete na qualidade de vida deles e do estudo como um todo. Eu penso assim.

(L) Eu já acho que a saúde é básica. Se as pessoas não forem bem cuidadas, a saúde básica né... pelo tamanho do nosso município, nós não contamos com saúde de media e alta complexidade, a saúde básica precisa de muita melhora. Se o paciente precisa de uma ambulância é um “Deus Nos Acuda”, simplesmente o paciente tem que contar com a sorte. Isso é inaceitável. Sem saúde não existe qualidade de vida. Então, eu penso que saúde e também serviços burocráticos, tipo: tirar um alvará, uma licença, algo que dependa da prefeitura, torna-se difícil pra muita gente. O acesso ao serviço público no geral é difícil.

(A) Eu já me preocupo com os esgotos, com tanta construção surgindo, tem que haver um planejamento pra isso. A estrutura da nossa cidade é outra gente! E as coisas precisam acompanhar esse ritmo. A cidade cresce, mas junto com ela tem que crescer também a oferta dos serviços e principalmente, abrager a todos. Esse

pessoal da zona rural, coitados, são muito desassistidos. Tem gente que vive eu nem sei como! *(fala suprimida)*

(D) Qualidade de vida, eu acho, que como temos uma diversidade tão grande de recursos naturais, a gente devia aproveitar mais isso... O município podia criar um parque ecológico, uma coisa voltada para a educação ambiental, envolver as escolas, fazer esse povo conviver mais com seus espaços, que estes são tão, ééé, bonitos, e o pior é que a maioria do povo da cidade não conhece e só vê em fotos. Se isso for explorado as pessoas vão conseguir ter uma qualidade de vida melhor, aliás uma opção de lazer que vai levar a uma boa qualidade de vida das pessoas.

(Mod) Alguma colocação a mais? Então eu gostaria agora que vocês falassem um pouco dos serviços públicos que deveriam ser melhor oferecidos, exemplificar esses serviços, falar os que vocês acham, queria uma explanação geral a esses serviços... já houveram algumas colocações sobre serviços, mas eu gostaria de aprofundar um pouco isso.

(H) Eu acho que a saúde deve ser chamada a atenção mais uma vez. Os pacientes precisam se deslocar pra Jequié, Conquista, Poções, e o que a gente fica sabendo é que motoristas sem nenhum preparo, carregam essas pessoas e estas ficam muito que nas mãos deles. Eles passam em buracos, as vezes nem precisa de tanta velocidade, mas eles usam, velocidade demais. É um problema sério. Eu acho que a saúde precisa de uma reciclagem urgente, principalmente em relação aos seus recursos humanos.

(D) Eu queria voltar a falar de lazer. É uma coisa que movimenta a cidade. Você vê, dia de domingo Boa Nova ta morta. A gente não vê nada nem ninguém. Eu acho que lazer e cultura são essenciais, os jovens precisam disso. A gente tem campo pra isso. Eu acho importante essa questão: o lazer, seja através de esporte, cultura, abre a mente dos jovens, livram esses meninos das ruas, melhoram seu rendimento na escola, sua vida e sua qualidade de vida melhoram, assim como a dos seus pais, da família. Por exemplo, os bosques energéticos que prometeram vir pra aqui... eu acho maravilhoso... criar um espaço de lazer desses.

(Mod) E como as pessoas chegariam lá?

(D) Como assim?

(Mod) Elas iam acessar a isso de que maneira?

(D) Tinha que ver carros, não sei!

(Mod) Eu gostaria de pegar esse “gancho” e pedir que vocês me falassem um pouco dos transportes. Esse também é um serviço, né verdade? Então eu preciso ouvir um pouco sobre eles. Gostaria de já dar uma classificação para que falem um pouco de cada, ou de algum desses, caso não queiram falar de todos. Eu gostaria de ouvir a opinião de vocês em relação ao transporte para comprar, transporte para escola e transporte para o lazer, suas potencialidades e suas vulnerabilidades.

(H) Transporte pra lazer não existe! Se você quiser ir visitar as cachoeiras, ou vai de carro próprio, ou vai fretar um ou vai com um amigo. Não tem jeito. A gente não tem opção. Já o transporte pra compras, esse falando de que assim? Compras, todas as compras?

Mod: Isso, abastecimento, vestuário, qualquer tipo de compras.

(H) Ok. Eu acho difícil também, a gente que mora no centro, nem tanto, mas as pessoas da zona rural, quase 80% do município, fica sem ter como vim comprar. Lá na loja mesmo, quando entra alguém da roça, a gente vê a apreensão por que o carro ta voltando logo.. deve ser por que eles querem fazer mais viagens, não sei! Mas a gente perde muito nesse sentido. Eles mal vem no banco tirar o dinheiro e já tem que voltar, as vezes os carros chegam seis da manha e tem que sair antes de 8

horas, o comercio nem abriu ainda. A gente que é comerciante perde muito com isso.

Mod: Alguém mais quer fazer alguma colocação?

(A) Eu que trabalho com o público vejo a dificuldade do povo da zona rural quando vem resolver as coisas deles, pra receber benefício. Tem uns que alugam, fretam os carros pra poder vir resolver as coisas. Não tem transporte de la pra cá. Eles fretam o carro fiado e depois pagam. Agora que mudou o endereço do Bolsa Família, a situação ainda é pior. Antes quando era no centro, o povo conseguia resolver os problemas de cartão com mais tranqüilidade, agora ta uma dificuldade grande. Os carros só querem parar no centro, eles têm que subir essa ladeira toda, então preferem alugar carros. Ai eu fico imaginando: O benefício já é tão pouquinho pra eles terem que alugar carro ainda por causa que não tem transporte?

(I) Eu fico preocupada com o transporte escolar... isso já é velho: o transporte precisa ter qualidade, mas os carros estão superlotados de menino, é um transtorno essa situação. Eu acho que deveria ter uma vigilância maior nesse sentido. Os transportes estão em péssimo estado. Fora o problema que é as localidades que as crianças tem que caminhar horas pra chegar no ponto do ônibus da escola. Essa criança tem condições de acompanhar bem os estudos? E se não achar a merenda aquele dia na escola? Ela agüenta?

(L) A meu ver, em relação a transporte pra compras, tem que haver regulamentação da prefeitura. As pessoas, principalmente dos povoados, tem, precisam ter opções pra sair e poder comprar aqui na cidade. Mas isso é difícil. Uma outra coisa é a necessidade que muitas pessoas que se tratam fora, que fazem hemodiálise, eu acho que o poder publico devia fornecer um transporte. Mas o que a gente vê é esse pessoal alugando carro pra fazer o tratamento fora, pagando absurdos, né? Me parece que virou um mercado, essa coisa de aluguel de carros.

(Mod) Alguém mais quer falar alguma coisa a respeito de transporte para compras, para escola e para lazer?

(I) Pode continuar.

(Mod) Então vamos entrar numa discussão mais específica: Eu gostaria que vocês analisassem o sistema de circulação e transportes. Queria uma análise sobre as condições de circulação dos pedestres, e se existe viabilidade de maior utilização de bicicletas em nosso município. Vocês podem colocar os aspectos positivos, negativos e alguma experiência, ok?

(A) Eu acho que os pedestres aqui são muito ousados! (risos) Só andam pela rua, os carros tem que parar pro povo passar... é um tumulto as vezes. Eu já cansei de ver motorista falar: “carro mata sapo”, e o povo nem se toca.

(Mod) Você acha que eles deviam andar nas calçadas, né isso? Como são as condições dessas calçadas?

(A) É.... tem isso né? As vezes as calçadas tem o material de construir uma casa inteira... eu já cansei de ver areia durante meses em calçadas, entulho de construção. Isso atrapalha realmente a vida dos pedestres.

(L) Deixa eu defender um pouco os pedestres!!! Eu observo a dificuldade dos idosos pra subir nos passeios, eles são muito altos, eu acho que a cidade não oferece acessibilidade alguma pra os idosos. Uma pessoa que tem deficiência física, por exemplo, esta condenada a ficar em casa e não sair de jeito nenhum.

(H) Eu já acho que a gente, o que deveria ser trabalhado nas escolas uma disciplina sobre educação para o trânsito. As crianças devem crescer ouvindo falar disso, de como proceder nas ruas, saber reivindicar seus direitos. Uma sociedade que não é conhecedora vive estagnada. A gente precisa formar cidadãos!

(F) eu quero falar da bicicleta. Eu tenho bicicleta em casa, eu uso, acho tranquilo me deslocar na cidade com ela, mas eu adoraria se tivesse um espaço só para os ciclistas, por que tem momentos que a gente fica preocupado em andar na rua de bicicleta. Carro e moto não respeita ninguém aqui... Entram nas curvas com tudo e quem tiver andando ou de bicicleta que se segure. Ou seja, não tendo quem controle isso, as coisas ficam assim, sem segurança nenhuma pra quem opta por um transporte assim.

(Mod) Alguém mais? Algum comentário?... Então continuando, vamos falar um pouco sobre o transporte coletivo né? Este supre a nossa necessidade como usuários? E carros e motos, vamos tentar analisar por que estão crescendo? Quero uma análise destes dois modos ok?

(I) Motos têm demais... acho que é fiscalização, falta de fiscalização. Tem entrado muita moto com placa de São Paulo aqui em Boa Nova. Muita moto alienada, sem documentação e isso é encarado como algo natural. Ou seja, eles compram veículos roubados, com um preço lá embaixo e o numero de motos só vem crescendo. Crescendo tanto que recentemente ocorreu um fato, o impossível aconteceu: duas motos se chocaram aqui na estrada do entroncamento, um acidente seriíssimo. Sobre as motos eu acho que deve haver fiscalização!

(A) eu já quero falar do transporte coletivo: eu já ouvi casos que me deixaram sem acreditar. Algumas pessoas da zona rural, pessoas que vem resolver coisas de cartão do bolsa família, já me falaram: Minha filha, eu conheço uma senhora que vem em boa nova todo o mês tirar dinheiro de uns aposentados de lá da região, ela tem uma moto, e pra isso ela fica com uma parte do dinheiro. Ou seja, os idosos preferem se submeter a isso, deixar parte do seu salário com alguém que na verdade aplica um golpe... mas se eles tivessem acesso a transporte, quem sabe eles mesmos não viriam? E eu não duvido que existe mais gente vivendo disso.

(Mod) E essas pessoas já fizeram alguma denúncia disso?

(A) Eu perguntei a respeito, mas os próprios aposentados se negam a falar do assunto. Me parece que é a única opção deles. Coitados, já são tão frágeis!

(Mod) Alguma colocação a mais? Vou pedir a vocês algumas sugestões. Vamos imaginar o nosso município no futuro com um transporte de qualidade. Vamos considerar que Boa Nova vá crescer, que as distâncias aumentarão, que temos que cuidar das nossas belezas naturais, preservar nosso ambiente.... que alternativas podemos sugerir para melhorar, dar qualidade ao sistema de transporte? Vamos pontuar dois modos que são sustentáveis, vamos falar do transporte coletivo e dos não-motorizados (pedestres e ciclistas). Estão circulando algumas estratégias de comunicação para observação do grupo ok? Vamos lá?

(F) eu acho que precisa haver regulamentação, como já dito antes. A associação como esta não é eficiente. Outra coisa importante é incentivar, através de premiações nas escolas, ou em qualquer área, premiações com bicicletas... incentivar através de meios de comunicação, o uso da bicicletas e mais algumas noções de transito, pra tentar ir educando as pessoas, enfim, buscar meios de mudar essa realidade.

(L) Eu acho que, me veio aqui na mente essa idéia agora, voltando a questão do lazer... eu acho interessante a gente resgatar um pouco do uso dos animais, fazer tipo um turismo rural.. passeios de charrete até as cachoeiras, além de tudo seria um trabalho pra algumas pessoas, geração de renda né?

(I) Acho que as ciclovias seriam legais pra incentivar o uso de bicicletas. Acho interessante e além de tudo, é ecologicamente correto.

GRUPO 4 – Casinhas Populares – Sede

(Mod.) – Eu queria gente, que vocês falassem um pouquinho da qualidade de vida de vocês aqui em Boa Nova, no nosso município. Como é que ta a qualidade da vida da gente no município? É um a coisa bem geral, bem ampla: Como é que ta minha vida hoje? Como é que as coisas estão chegando pra mim? Eu to tendo qualidade, minha vida ta tendo qualidade, o que tem que melhorar?

(L) – A qualidade de vida, não só a nossa aqui do bairro, mas em Boa Nova, a gente vê que na maioria das vezes há necessidades de melhorias né, porque não temos lazer, as atividades culturais tão poucas, e não abrangem toda a comunidade, a própria situação das famílias por falta de emprego, por falta de geração de renda, não permite que a qualidade de vida interna, ou seja, dentro de sua casa seja de uma situação boa. *(fala suprimida)*

(C) *(fala suprimida)* ...como (L) falou assim, fome, muitas necessidade assim por coisa de material assim; e eu não acho que ta muito, eu acho que a qualidade de vida ne Boa Nova não ta das pior, mais também num ta tão boa, e é isso que eu tenho pra falar.

(E) *(fala suprimida)* ...as ruas sem calçar, muita gente passando necessidade, precisa melhorar mais isso né, olhar mais pro povo que ta precisando né.

(F) *(fala suprimida)*

(G) *(fala suprimida)* ...a gente não pode só esperar que venha, a gente também tem que fazer a nossa parte, não fechar os olhos pro nosso próximo.

(Mod.) Eu queria dizer pra vocês, pra vocês falarem um pouco dos serviços públicos né, exemplificar quais são os serviços, que hoje não tão muito bons e que podiam melhorar, que podia ser melhor oferecidos pra gente, que é cidadão, é morador de Boa Nova. Vamos dar exemplo do que não esta bom, por que a gente acha que não esta bom e o que podia melhorar. Ai a gente pode dar alguns exemplos, se vocês não conseguirem lembrar de algum... mas vou deixar vocês se lembrarem dos serviços públicos que não estão tão bons, e que podiam melhorar.

(L) *(fala suprimida)* ...não é responsabilidade só dos secretários municipais, ou coordenadores, ou profissionais dessas áreas, mais a responsabilidade primordial é de todos nos, que nos somos cidadão, e nos temos obrigação de levar as informações a esses setores, e buscar o apoio deles pra solucionar, se não conseguir solucionar, apenas amenizar essa deficiência que existe dentro do nosso município, então essa área social precisa realmente ser mais abrangida, precisa ser mais ampliada.

(F) *(fala suprimida)* ...cadê a promotoria? e desde os doze de setembro, prestes a fazer um ano, e nada fez, nossas crianças, nossos adolescentes, nossos filhos, nossos sobrinhos, a população de Boa Nova ta jogada ao léu, porque esta um total caos, fórum, essas coisas aqui em Boa Nova não ta funcionando.

(E) *(fala suprimida)* ...quando a gente precisa ligar pra alguém, em uso de uma emergência, a gente não encontra nem um orelhão bom.

(L) *(fala suprimida)* ...na maioria das vezes a gente tem pessoas que em alguns casos, não tem nem registro de nascimento, há uma deficiência também nessa questão de documentação. E um outro serviço que também é muito importante no nosso município, e a gente sente uma necessidade imensa, é o transporte, o transporte na nossa cidade é precaríssimo, os ônibus são mínimos, a gente precisa se deslocar pra conquista, tem o ônibus oito e meia da manhã, e outro duas e meia

da tarde, ainda bem que existem transporte alternativos que não são tantos, mais a gente entende que há uma grande necessidade pra que a gente possa, se deslocar de Boa Nova para outros municípios, e lembrando também na região de Dario Meira né, porque é ainda mais difícil. Se não fosse pelo transporte alternativo que não garantem um mínimo de segurança pra os usuários né, então a necessidade de melhorias no transporte também é uma urgência no nosso município.

(C) *(fala suprimida)* ...o Conselho Tutelar eu acho que precisava de ter uma melhora da mais atenção pra aqui pras casa popular.

(Mod.) Deixa eu fazer uma complementação aqui para a questão dos transportes né, eu queria que vocês colocassem, fizessem mais ou menos uma critica de como é que ta esse transporte, por exemplo se a gente precisar fazer compras né dentro do nosso próprio município, ou então alguma pessoas próxima que mora nos povoados. Como é que a gente tem essa visão do transporte pra escola? Como é que tem sido? Quem tem filho, quem não tem, o que observa? E do transporte pro lazer né pra a gente poder dentro do nosso municipio se deslocar pra conhecer alguma coisa que seja interessante, eu queria que vocês colocassem como é que vocês vêem isso, como é que ta o acesso a esse serviço: o transporte, em relação a lazer em relação a compras e em relação à escola né. Alguém que começar falando? Pode falar de qualquer um dos três.... você vai colocar o que você acha que tem que é negativo, e o que você acha que é positivo em relação a esses transportes.

(F) É... falando de lazer em relação de sair de Boa Nova hoje tem um shopping em Conquista que eu acho que é o mais próximo de nossa cidade eu creio que é o mais próximo você tem que sair daqui de Boa Nova oito e quarenta e cinco da manhã você vai chegar ne conquista dez horas... onze e meia o ônibus que vem de lá pra a gente retornar é duas e quinze da tarde então se você tiver que sair daqui pra ir em conquista que é menos de cento e quarenta quilometro creio você num pode ir no shopping visitar. Você num pode sair daqui e ir ne Poções; você vai tem que sair num carro... num transporte alternativo por que as linhas que são legalizadas não atende, o alternativo não é legalizado que é precário isso eu até entendo que as pessoas donas desses transporte ta ganhando seu dinheiro realmente, mais eu acho que corre risco no meio da estrada, acontece um acidente e ai? cadê a vida de fulano, de sicrano? quem vai se responsabilizar? Ninguém. É precário lazer pra sair de boa nova pra curti lazer só quem pode mesmo pagar uma excussão, quem pode locar um carro, porque em relação aos transporte que a gente tem disponível que são quase nada, num tem lazer, num tem. Se você tiver que fazer um exame... eu perdi um exame muito sério era num lugar muito preciso mesmo e eu precisava ta oito e meia da manhã em conquista, não tinha carro pra isso, por que a secretaria de transporte não tinha disponibilidade de um carro pra levar... eu teria que ter saído daqui cinco horas da manhã, não consegui sair, cheguei lá nove e quarenta não fui atendido, perdi o exame, por que? falta de transporte, por que aqui tem que melhorar muito essa questão.

(L) É... em relação aos transportes escolares é... tem melhorado é uma melhora até considerável, mais a gente ainda percebe que no nosso município existe muito transporte irregular levando crianças na escola muitas vezes em cima de C dez ou outros carros, combis que tem capacidade para nove dez pessoas, carregando quinze dezesseis até vinte pessoas... ônibus que não tem a mínima é... o mínimo de garantia de segurança, não tem cinto de segurança né, não tem cadeiras apropriadas pros meninos sentarem, não existe segurança na verdade, pneus careca, carros sem manutenção. Então existe uma grande deficiência ainda né apesar de ter melhorado, por que já foi pior *(fala suprimida)*. A questão do lazer é

uma questão muito delicada, por que na verdade nós não temos lazer no município e o lazer que temos são cachoeiras que ficam um pouco distantes da cidade não temos carro pra cá e não temos um carro pra locar na verdade sem contar que esses lugares é de acesso perigoso né. A cachoeira que nós temos que era a mais frequentada está contaminada por fezes de porcos e ta é... sem poder ser usada pelas pessoas sem poder ser aproveitada, ta poluída e que causa até doenças né... como já hove vitimas na região de Valentim em função dessa cachoeira né, e existe uma necessidade grande né de se criar outros meios de transporte seja através de empresas o que sejam até terceirizados por que a comunidade de Boa Nova ela ta parada ela ta isolada, as crianças não tem lazer, o jovem não tem lazer, o adulto não tem lazer os idosos né o que tem de lazer hoje pros idosos é mínimo, por que existe um grupo de idosos que tem alguns encontros que ainda, que consegue fazer alguma coisa né, ai o agravo também dessas questões a falta de lazer, da falta de cultura, dessa precariedade que acaba também contribuindo pra levar nossos adolescentes as nossas crianças né pro caminho mais fácil, que é o caminho da droga, é o caminho da bebida né, é o furto é o roubo (*fala suprimida*).

(E) É, eu queria falar também do transporte na zona rural, que a dificuldade deles é muito grande para vim aqui no nosso município fazer as compras. Então a necessidade de vim até poções ao contrario de Boa nova que o lucro poderia ficar todo aqui então a falta de transporte é muito grande da Zona Rural para os municípios vizinhos que eles acabam dando lucro em outras cidades mais próximas.

(C) Muito difícil por que é jovem pilotando moto é jovem dirigindo carro passando de qualquer jeito não respeita quebra mola não respeita fila não respeita nada.

(E) Da parte dos pedestres eu acho que devia colocar mais quebra mola na rua, ali no colégio mesmo Florêncio Argolo é muito perigoso, por que as crianças saem de qualquer jeito da escola e vem menino de bicicleta num oia né se tem criança, nem nada, adolescentes de menor pilotando moto sem capacete. Então devia ter mais, assim sabe, mais segurança maior, a gente que é mãe mermo né, matricula nossas crianças nesse colégio né então deveria ter mais segurança nessa parte ai

(F) (*fala suprimida*) E no sentido do centro é péssimo! você tem que andar dentro de Boa Nova como quem anda nas grandes metrópoles, você tem que parar na calçada olhar pra cima e pra baixo, porquê quando você menos espera ta encima de você. Eu acredito que tinha que ter melhoras, sinalização... Num tem pista, num tem asfalto... bote placa! Multe! da multas, inventa uma multa, a prefeitura pode abrir um decreto, eu vejo ai garotos de nove anos pilotando F – 4.000 (quatro mil), pilotando. Eu fico assim horrorizada, moto vem assim a milhão por hora que eu mesmo... Deus me livra, sai assim rasgando tudo e num tem respeito a ninguém... capacete tem que ter e usar. Capacete só quando é o meu filho, quando é o filho do pobre, mais quando é o filho do rico não! Por que eu vejo ai é... dois, três numa moto e ninguém faz nada. Ta um total descaso com os pedestres de Boa Nova nesse sentido, creio que a câmara municipal junto com a delegacia, junto os órgão competentes, sei lá, pode fazer alguma coisa pra, pra proibir essas pessoas, pra intimidar por que ta realmente um caos... tirar aqueles ônibus da praça tem espaço dentro da feira, tem espaço pra colocar aqueles ônibus, colocar lá até a hora de sair, tem o campo de futebol... Na hora dos ônibus, sai, vem na praça pegar seus alunos, vem pra praça pegar seus passageiros, as pessoas que vem da zona rural. Por que aquilo complica por demais a vida de quem anda aqui dentro de Boa Nova.

(G) Eu concordo com a idéia da letra **E** a respeito de fazer o quebra mola por que eles passam em total velocidade e não respeitam crianças, adultos, animais, tanto que um outro dia aconteceu né, de um carro da policia atropelar o cachorro que tava

deitado ao lado da guia e ficou por isso mesmo né. Se fazem com cachorro, imagine se pega uma pessoa que ta indo distraída? Por que a gente sabe que acontece né? Então não tão pensando nas conseqüências.

(L) *(fala suprimida)* Então é horrível a situação de transito em Boa Nova né? É caótico o transporte em todas as esquinas de ruas, não existe sinalização, não existe faixa de pedestres, não existe segurança na porta das escolas. Então o risco realmente acontece sem contar que tem animais que ficam soltos pela cidade né que foi colocado aviso na voz da cidade, mas ficou só no aviso. Temos cachorro, temos cavalo, temos jegue, temos burros, tem um monte de animal solto ai e que infelizmente só vem a complicar a vida dos pedestres.

(Mod.) Eu vou falar agora sobre um outro modo de transporte, a bicicleta. As pessoas que utilizam bicicleta, os ciclistas né, como é que ta essa situação dos ciclistas, vocês acham que existe viabilidade, condição da maior utilização das bicicletas? Tomando-se a bicicleta como um meio de transporte barato que é acessível, que as pessoas tem mais condições de comprar. Então a gente que mora numa cidade que é pequena, vocês acham que tem condições de andar mais de bicicleta?

(E) – Eu mesmo a pouco tempo tive que comprar uma bicicleta por que é o melhor modo financeiro de transporte de cada um né? é um meio de transporte que achei assim né exemplar, então depende da situação financeira de cada um né? Então eu acho ótimo agora, tem que andar com cuidado viu? pra não cair, não atropelar ninguém né, respeitar as pessoas que tão passando na rua.

(L) – Eu também sou usuário de bicicleta né, adotei esse transporte ai tem mais ou menos dois meses devido a caminhada que eu faço no município, e vejo assim, é uma alternativa alem de ser bom pra saúde da umas pedaladas né ajuda também a gente a ta mantendo a forma (risos). Mais existe a dificuldade por que nós não temos um espaço determinado para transito de bicicleta, não temos né uma ciclovia né, temos ladeiras claro! Mais isso não afeta por que na maioria das vezes essas bicicletas também tem macha, ficam mais leves e eu acredito assim que se as pessoas buscarem alternativas pra ta se deslocando de suas casas até o trabalho até outros lugares com um meio de transporte que não vai poluir tanto, o meio ambiente, com certeza, ele tende a ir se recuperando de forma mais rápida e significativa né, por que é o que a gente precisa realmente.

(Mod.) – Gente e passando para o outro tópico aqui é o transporte coletivo né... Vocês acham que esse ta respondendo a necessidade da gente como usuário né de transporte coletivo no município?

(F) – Transporte coletivo em Boa Nova ta deficiente realmente o que ta precisando aqui é de mais ônibus, van principalmente que seja legalizado, que as estradas da gente estão em péssimas condições, a gente tem dois... duas alternativas aqui ou arruma a estrada ou arruma o transporte. Então a gente não precisa arrumar só um não, a gente precisa arrumar um pouquinho de cada já que não dá pra fazer tudo, arruma um pouquinho de cada, arrume a estrada e bote mais carros ou ônibus ou vans na linha. A gente tem ônibus de manhã legalizado, de manhã e a tarde, já no finalzinho da tarde a gente precisava ter ônibus, bem cedo, na metade da manhã, na metade da tarde e no começo da noite. Por que ida e volta a gente só tem duas linhas de manhã e uma que volta a tarde a gente precisa de duas pra ir no primeiro horário e duas pra vim no segundo horário e arrumar as estrada porque ta fei. E legalizar mototáxi. E mototaxi aqui a gente precisa, se tivesse algum órgão interessado em colocar não precisava colocar como em Jequié, que a gente fica até

meio confuso sem saber quem é o mototaxista e quem é o ladrão. Mais colocasse ali, colocasse uma associação de mototaxista (*fala suprimida*).

(E) – Seu Alcenor, pela manhã, qualquer hora que quiser ir e voltar acha carro, mas passou de meio dia ou volta três horas, ou fica lá, ou fica lá pra o outro dia. Por que encontra mais carro de Poções até entroncamento, qualquer hora acha carro, mas de entroncamento pra aqui fica até cinco horas ai é difícil e mesmo assim só tem transporte do estudante e muitas vezes eles nega pra trazer tanto de Valentim pra aqui quanto de entroncamento pra aqui.

(Mod.) – Pra finalizar eu quero que vocês, eu gostaria que agora todo mundo falasse, todas as letras vão ter que falar, não tem jeito! (risos), senão a gente não sai daqui! (risos) Eu queria que todo mundo falasse aqui com base nessa nossa discussão. Eu acho que vocês já entenderam onde que eu queria chegar, o meu trabalho é sobre transporte, na verdade o tema do meu trabalho é mobilidade sustentável em pequenas cidades. Vamos tentar usar meios de transporte mais sustentáveis... Aliás, não vou mais falar, quero que vocês falem agora quais são as alternativas que vocês têm, agora, pra melhorar, pra dar qualidade ao sistema de transporte que a gente tem. Então eu queria assim, algumas sugestões sobre os transportes coletivos e não motorizados. Quais são os não motorizados? Somos nós pedestres e ciclistas né? Perna tem motor? Bicicleta tem motor? (risos) Então são os não-motorizados. Essa e as outras estratégias eu quero que vocês comentem: vamos lá, o que percebem dessa aqui?

(L) Ai você tem uma pessoa tentando atravessar a faixa e vem um motoqueiro de cá maio com a cara fechada... deve tá se achando na razão não da o espaço pra pessoa, então o outro vem e puxa “cuidado”!!!! né, porque? porque ela tava se achando no direito de passar, ela tá na faixa dela de pedestres.

(Mod.) Então gente é preciso o povo ter mais o que?

(L) Eu acho que educação, que precisa a gente colocar isso na cabeça, quando a gente for pra casa aproveita pra conversar com os nossos filhos da importância de entender como se lida no trânsito. Eu por exemplo, se eu for atravessar uma rua e eu ver que estou no meu direito e um carro quiser passar eu grito com o motorista do carro, por que eu como pedestre eu tenho direitos no trânsito, eu tenho prioridade no trânsito. Então você viu o motoqueiro, ele se sente tão na razão que ainda fecha a cara por que a mulher ia passar, no lugar que é dela passar né?

(Mod.) E essa terceira aqui. Alguém vai comentar?

(F) aqui já é um aspecto bom, aqui você tem uma eficiência do sistema de transporte, você tem aqui um ponto de coletivo, todo bonitinho, onde as pessoas se senta aqui embaixo, na sombra, aqui as vans, e aqui: “essa van vai demorar pra sair?” a mulher pergunta. Por que muitas vezes a gente também tá esperando a van encher pra ela sair não é verdade gente? Tem hora que a gente num tem ela de jeito nenhum mais tem hora que a gente tem um compromisso e tem que ficar. As vezes não tem hora pra sair, o motorista vira pra você e diz: não, a gente tem que esperar encher, isso aqui eu não posso tomar prejuízo. Mas quando o sistema é legalizado tem horário pra sair. Ele tem que sair naquele horário, a van tá cheia ou vazia né? Então aqui a moça pergunta: “essa van vai demorar pra sair?” Ai o motorista responde com a carinha alegre satisfeito educado: “não agora seguimos um horário independente da lotação”, ele não vai mais esperar lotar, agora tem horário... então a importância de legalizar um serviço desse é essa!

(Mod.) E a quarta estratégia? Alguém vai explicar ela?

(L) Aqui é um menino que tá pensando muito, acho que ele tá imaginando de se ou não sai.... esse menino ciclista ele pensa em sair de casa mais quando ele imagina

que a rua vai ta cheia de carro, do jeito que ta aqui, cheia de caminhão ele pensa no perigo que ele pode correr andando de bicicleta, ai vem na cabeça dele que ia ser bom ele ter um espaço pra ele, era ótimo, bom se ele tivesse uma ciclovia um passeiozinho pra pedestre, sem aquele tanto de empecilho, livre, por que não adianta a gente ter passeio se os passeios tão ocupados por tanta coisa, é material de construção é carro estacionado é moto... é tanta coisa que bota em cima do passeio que a gente é obrigado a andar pela rua né? então a gente vê o pensamento dele imaginando como seria bom se ele tivesse um espaço pra ele andar de bicicleta, os não motorizados né.

(Mod.) Então eu coloquei aqui esses desenhos pra vocês visualizarem no fundo, tudo que a gente acabou de falar aqui né? A gente enxerga aqui nesses desenhos o que a gente discutiu e pra finalizar eu queria mais sugestões gente, alternativas pra dar qualidade ao sistema de transporte. Alguém quer falar?

(F) Pra melhorar nossa qualidade de vida, a nossa qualidade de transporte, creio que eliminar carros e motos é impossível... agora a gente pode ta sugerindo, é buscando é... ciclovia por que tem espaço. Quando tiver esse carro no centro como nos grandes centros, Boa Nova não é muito grande, então tentar de alguma forma fazer ciclovias, principalmente próximo e dentro do centro de Boa Nova e procurar fazer com que esses transportes que vem de fora ou que saem daqui tivessem um lugar determinado pra eles pararem pra eles... que não seja o centro em si! Procurasse fazer assim... uma rodoviária? não, por que Boa Nova não acomoda uma rodoviária, por que não? Gente, dentro de Boa Nova durante quinze, vinte dias chegam, entram e saem de Boa Nova por dia no horario de pico aqui, das seis da manhã ao meio dia, uma hora da tarde, você pode contar trinta, vinte, trinta, carros que vem trazer e levar pessoas, então que tivesse um lugar apropriado pra esses carros e desembarcar essas pessoas. Desembarcava essas pessoas que tirasse do centro que a gente não ta tendo mais o centro, a gente ta tendo um conflito. Você ta vendo aquela multidão de gente, chegou parece um bocado de formiga assim, daqui a pouco some tudo... foi-se embora, acabou, acabou, nosso visual, chega pessoas de fora vê aquele tumulto diz: nossa que desorganização! carro parado na contra mão é carro querendo passar um por cima do outro. Tem que procurar fazer com que esses carros andassem mais por fora do centro, que tivesse uma rodoviária e naquela rodoviária tivesse moto taxista, por que não vai ter como evitar, se tivesse um taxi ou moto taxista, “ah é um real” daqui até lá no centro... você que ir na prefeitura é um real, daqui até a prefeitura, da prefeitura até o banco é um real, você ia ta dando condições de trabalho a muitos, não a todos, mas você ia ta dando... a gente ia ter uma melhor qualidade de vida, a gente ia poder andar mais na praça sem ta toda hora uma pessoa licença, e te atropelando, eu acho que essa é minha idéia.

(G) Assim, falta um espaço pra que eles, os motoristas, saíssem tirassem seus carros em frente a farmácia, em frente ao bazar, por que de certa forma cria um certo tumulto e outra coisa, as pessoas donas de lojas de comercio eles tão colocando seus materiais nos lugares impróprios, a gente não pode passar encima de onde a gente deve passar, tem que ta passando pela rua... ai eles não respeitam a nossa vez, quer passar por cima da gente é reclamando: “olha pra frente” “ta cego” né então eu acho que tem que ser mudado esse transito louco.

(L) Muitas cidades, hoje, já ta sendo proposto né, criar rampas né, construir rampas de acesso para as pessoas deficientes, liberar realmente as calçadas, pois as calçadas realmente já não nos pertencem mais, elas estão tomadas, sem contar que tem vários declives nessas calçadas né, são calçadas escadas, já não são calçadas

retas e planas né, são calçadas cheias de escadarias na verdade. Você sai de uma, pula o degrau e passa para a outra, e a questão de ter um espaço pra realmente trafegar bicicleta não é? tem que ter um local, como nos dias de feira a gente percebe que os animais tão todos ao redor ali da feira, tem pessoas que amarram animais em arvore, não tem um lugar específico pros animais, ter um lugar específico para esse estacionamento, desse transporte que traz o pessoal da feira. Então eu acho que o ponto principal é reordenar o uso desses espaços, por que existem muitos espaços que não estão sendo usados da maneira correta... colocar os transportes no seu devido espaço.

GRUPO 5 - Povoado do Valentim – Zona Rural

(Mod.) Eu queria que vocês falassem sobre o que vier a cabeça, o que vocês acham interessante falar sobre a qualidade de vida em Boa Nova. No município como um todo, no geral... Quando vocês receberam o convite, acho que vocês observaram que a gente chamava pra um café e pra a gente discutir sobre qualidade de vida em Boa Nova, não foi isso? Então. Essa é a temática geral e eu gostaria de ouvir vocês falarem um pouco a respeito da qualidade de vida em Boa Nova o quê que vocês acham? Como é que ta a qualidade de vida aqui? É muito amplo né, é muito abrangente, mas é assim que a gente deve começar e indo chegando nos outros assuntos de uma maneira espontânea e natural, faz parte da técnica entendeu? Preciso que vocês falem mesmo o que vier a cabeça.

(M) Eu acho assim com relação à poluição e o verde, a qualidade de vida é boa, mas se a gente for falar de lazer fica a desejar. E lazer é qualidade de vida, saúde também é qualidade de vida e também está a desejar.

(G) Eu acho que a qualidade em Boa Nova não ta só baseada na saúde, no lazer e na cultura. Faltam outros meios como emprego, que é um foco aqui importantíssimo; nós não estamos tendo esse, por que o que nós tínhamos o prefeito tomou... argumento de política, envolveu política no meio e não criou outros meios de emprego para o nosso município... Esse é um foco que eu e outros que moram aqui em Valentim. Eu tenho essa dependência de emprego como vários amigos meus estão indo embora daqui de Valentim por causa de emprego... por que o município não tem emprego pra fornecer pros nossos jovens e isso nós temos que buscar lá fora por que nós não estamos encontrando aqui, é o que eu acho.

(L) Eu concordo também com relação a (M) e (G). Em relação a questão do lazer que nós não temos essa disponibilidade e também a questão do emprego né, por que, aqui, os jovens daqui terminam seus estudos e não podem ficar aqui, tem que sair daqui pra buscar uma vida melhor em outro lugar né, uma qualidade de vida melhor também em outro lugar.

(M) E nós podemos juntar as duas coisas, por que varias opções de lazer gera emprego, tem muitas opções de lazer que pode ta fazendo... que pode ser uma fonte de geração de emprego de trabalho e renda e tudo mais. O que poderia segurar mais as pessoas daqui de Boa Nova e de Valentim.

(E) *(fala suprimida)*

(N) *(fala suprimida)* ...não ter uma profissão, não ter uma profissão adequada, uma capacitação adequada, ou as vezes, quando você tem você não tem como investir...

é como eu posso até citar o meu próprio caso né, hoje tenho nível superior e seria a mesma coisa se tivesse um nível fundamental! Por que simplesmente não tenho um... não to tendo um retorno.

(F) *(fala suprimida)* ...a nossa qualidade de vida, a qualidade de vida do município vai caminhando, mais ta longe ,longe ainda de ser boa.

(Mod.) Gente, afunilando um pouco mais o assunto, eu gostaria de saber dos serviços públicos né, serviços essenciais... Eu queria pedir que vocês me dessem exemplos né, o por que... Quais os serviços que vocês acham que deviam ser melhor oferecidos no município? E por que. Quais são suas deficiências, uma critica geral a esses serviços né... eu sei que vocês já fizeram nesse primeiro momento meio que uma relação, uma correlação entre alguns serviços e a qualidade de vida. Mas agora vamos fazer uma coisa mais especifica né, qual é o serviço que você... que vocês acham que poderia ser melhor, que pode ta prejudicando, ta afetando a qualidade de vida das pessoas né, ta trazendo prejuízo, uma critica.

(F) Geração de emprego é fundamental. *(fala suprimida)*

(B) Bem, assim, eu gostaria de pontuar uma questão em voga que eu acho que é uma ansiedade de todos nós, que é a questão de um balcão de informações. A gente percebe que a gente tem nossos direitos ai escritos né, pensando na questão dos direitos e deveres contemplado pela constituição federal, mas quando você vem pro exercício da pratica não acontece, você tem a questão hoje né, de direitos assim básicos, quando se trata do estatuto da criança e do adolescente, a questão do estatuto do idoso, a questão do direito da mulher através da lei Maria da penha, mas a gente percebe que esse balcão de informações... *(fala suprimida)*

(M) *(fala suprimida)* ...eu acredito que o balcão de informações com certeza iria ajudar muito, eu concordo.

(Mod.) Alguém mais? Algum comentário? Eu gostaria de ouvir falar mais dos serviços. Por exemplo: Saneamento, Iluminação, Transporte.... Estamos bem servidos por esses? Quem quer começar?

(B) Eu diria que do medíocre né, ao precário... Em que sentido né, você tem o medíocre que é o termo entre o mal e o suficiente. Pensando na questão e quando você fala saneamento seria o todo? Também da captação de água que a gente recebe ou saneamento básico do ponto de vista dos esgotos?

(Mod.) Sim, pode falar o que quiser.

(B) *(fala suprimida)*

(N) *(fala suprimida)* ...eu acho que o quesito segurança ta a desejar.

(L) Voltando a questão de segurança, também na questão que eu gostaria de colocar... também é a questão de crianças hoje dirigindo carros, isso me deixa preocupada! Por que essas crianças descem numa velocidade que eu fico com o coração na mão! *(fala suprimida)* eu vivo desesperada com isso, quando um carro passa durante a noite eu fico com medo é o tempo todo preocupada com essa situação.

(F) *(fala suprimida)* Nossas crianças vivem ai pra cima e pra baixo, jovem não tem perspectiva, não tem muita vontade, por que os campos aqui são muito restritos né,

ai eu penso: que ação social? que educação? Todo mundo deveria se envolver e projetar menos e ter mais ação.

(M) *(fala suprimida)* Tem gente que sai do segundo grau sem ler e sem escrever direito, principalmente sem ler por que o ensino brasileiro é muito com cópia então sabe escrever, mas não sabe ler.

(C) *(fala suprimida)* ...então pra mim hoje a base que precisa melhorar é a educação. Conscientizar, levar mesmo o conhecimento de verdade à juventude, principalmente a juventude, pensar na base, alfabetização, tem que começar da raiz pra quando chegar, termos jovens com mais coragem de gritar por seus direitos.

(D) *(fala suprimida)*

(N) *(fala suprimida)* ...aqui do lado tinha um lixão aqui do lado, aqui ó, ainda se encontra as vezes um lixinho ai, mais diminuiu muito, diminuiu bastante mais só a questão da pessoa falar que era a cultura né, inexplicável né.

(F) *(fala suprimida)* ...mas se educar fosse fácil graças a Deus a gente nem estaria reclamando da educação né, então veja bem, vamos ver nessa questão de sanar esse problema que eu penso no aterro sanitário.

(B) *(fala suprimida)* Ai eu volto e voltamos pensando com todos vocês: educação realmente, esse alicerce da educação, com censo crítico politizado, ta faltando!!! Tenho saudade do tempo de OSPB que era organização social política brasileira nas escolas, que não ensinavam tudo, mas pelo menos dava uma noção de criticidade pra a gente.

(C) *(fala suprimida)*

(F) *(fala suprimida)* Se não envolver a política a comunidade aqui é capaz de fazer qualquer projeto, andar desde que não venha a política partidária.

(Mod.) Eu vou entrar num outro tema aqui que são os transportes né... Eu gostaria de escutar o que vocês acham de potencial e de vulnerável em relação ao transporte. Seja ele pra compras, seja ele, o transporte escolar, até o transporte pra um lazer né? Como é...como é que vocês hoje enxergam os transportes no município? É um serviço que ta sendo bem oferecido? Quais são as potencialidades, quais são as vulnerabilidades? Eu gostaria de escutar um pouco a respeito destes transportes.

(M) A gente não enxerga, não tem!!! (risos). Não tem, é difícil entrar em Boa Nova, sair de Boa Nova, entrar em Valentim, sair de Valentim... sair de Boa Nova a Valentim é difícil! Tudo, a gente não tem, a gente não enxerga, a gente não vê, não existe!

(F) Fez três anos agora em junho, só pra fechar, concordando o que você fala, em junho fez três anos que veio um pessoal, uns turistas né, a convite nosso, vem passar o São João com a gente aqui em casa, antes do passarinho, e vieram uma família com oito pessoas de Vitória da Conquista e outra de Jequié com seis pessoas. Vocês acreditam que esse pessoal passou aqui isolado cinco dias sem poder ir embora? Cinco dias sem poder ir embora... até hoje tem trauma do Valentim.

(B) Bem, existe os horários pontuados né, eu acho que a gente aprende a decorar ai né, cidade sol e o zero oitocentos né, e outros né, mas esses tem os horários,

passou dos horários, pra retornar só Deus sabe.... mas tem uma questão que me preocupa que é desde a parte do sertão né, ali a mata de cipó no eixo ali da sede Boa Nova, e aqui Distrito Valentim, que é a forma em que as pessoas estão sendo transportadas. A gente percebe que até recentemente tem alguns carros que já tomou até umas providências, colocado uns acentos né, mas a gente percebe que a comunidade... as pessoas ficam encima da parte da carroceria, risco de acidente, poxa e as pessoas se sentem como se fossem super heróis, a verdade é essa! Ai né me da aquela angustia e vontade de ir lá falar, poxa se eu ir lá falar é arriscado até brigar comigo e tal, mas ai falta um poder de ação que ai passa por uma ação coletiva, que inclusive já registrei até essas questões que é uma conversa com o motorista, uma observação, ele é contratado, somos nós que estamos pagando, o povo também ali ta pagando. Por que não ter uma comunidade mais segura? Outra observação é uma questão de uma campanha que a gente ta começando ai em relação à questão do capacete né, que a campanha seria “quem não usa capacete não tem nada na cabeça, a vida tem limites”, a gente tem uma preocupação até no sentido aqui dentro, meio que uma vista grossa né, que você depende de um seguimento, de um código de trânsito. *(fala suprimida)* ...Não adianta passar maquinas, só passar maquina, é preciso jogar o cascalho sim! A gente percebe que a situação das estradas, nossa, é assustador! Você tem uma região bonita, querendo ou não a Zona Rural também é Boa Nova, é Boa Nova, mas não é tratada desse sentido, as pessoas ficam totalmente isoladas, então também tem essa preocupação da gente... Você tem um comércio, por exemplo, eu faço um trabalho de campo e agora to mais inserido até no processo, varias pessoas que tem lá seu produto... que ficam na estrada, lá perdidos, sem poder trazer aqui pra feira... quer dizer, ele poderia ter uma vantagem de negociar bem o produto dele, vender pra quem vem de fora, mas como é que vende? Pensar que o dinheiro que ele pega, ele pode gastar no supermercado que vai gastar numa loja etc. e tal, não vai poder fazer isso por que não tem estrada esse é um fato.

(M) Eu só vou completar o que ele falou sobre assento e sobre transporte de horário fixo. Me lembra em uma das minhas idas pra poções saindo de Boa Nova e ai a topic lotada lógico! Não tem transporte, horário fixo não... tem que se adequar ai... foi socando, socando, socando e o ultimo rapaz sentou assim e ficou só a metade sentado a outra metade do lado de fora e ele se apoiando com a mão na topic, ele disse assim: poxa ta ruim aqui eu sentado só a metade! ai eu falei: aproveita e paga meia! (risos) Ai como se não bastasse, parou de novo e ai entra mais gente, fica em pé, ai o outro chegou lá no fundo: ele não vai pagar ele ta em pé eu falei: com certeza.

(N) Eu acho que nosso maior problema com transporte é nossas estradas né. Por que se tivesse estrada, eu não falo nem o que liga ai a zona rural, mas pelo menos essa BR aqui tivesse uma infra estrutura né, não precisa nem um asfalto não, mais uma manutenção periódica, se melhoraria muito né, é tanto que eu sempre brinquei assim... que eu passei quatro anos indo pra ipiaú, que agora quando eu terminasse se passasse asfalto na estrada eu ia lá quebrar tudo, por que eu já passei cada situação nessa estrada que só Deus viu?!!! É tanto que já chegamos assim a passar

semanas sem ir ou então coincidir, eu lembro que um período eu tinha um professor carrasco e era toda quarta feira e toda quarta feira chovia e não podia passar e ai ele não acreditava, ele dizia: inventa outra desculpa por quê essa do carro não passar, não ta mais colando... Então eu acho que o nosso maior problema, eu acho que no dia que resolverem da uma estruturada nessa estrada, isso aqui acho que melhora até em termos de rendimento econômico né, se passasse um asfalto aqui eu acho que melhoraria assim noventa por cento.

(J) Bom, eu acho que ia até render educação, por que os alunos saem daqui pra Boa Nova e quando chegam lá já ta todo mundo cansado, com sono e não consegue estudar direito. Então isso pra mim né, eu acho que seria essencial arrumar essa estrada, eu também estudo fora e acontece comigo eu chego lá cansada.

(N) Ta em questão também os transportes alternativos... a pessoa não vai comprar uma Kombi nova, toda equipadinha pra colocar numa estrada dessa. Pra ir pra Boa Nova todos os dias pra arrebentar. Então você vê que os transportes que carregam passageiros pra Boa Nova né, são precários, pra Dário Meira pior ainda, que no período do meu estagio eu nunca peguei uma cabine, tinha que ir de pau de arara, tinha que levar uma roupa extra pra não fazer o estagio toda suja né, isso ai ainda piora ainda né a situação. Então isso ai também não compensa, ninguém vai querer comprar um carro novo pra estragar todo né, nos buracos.

(B) To pensando em comprar um cavalo, não, é só, só uma opinião só, os primeiros carros épicos da historia foram os cavalos né.

(N) Até andar de bicicleta é difícil, eu comprei uma bicicleta pra pedalar só fui um dia, por que os buracos me machucaram toda, você não vai nem andar de bicicleta nessa estrada nossa viu? vai ter que ser de cavalo mesmo viu.

(D) Há duas semanas atrás os alunos ficaram sem ir pra aula a noite por causa da estrada... que o ônibus não podia passar, ai o motorista teve que ligar e justificar a falta dos alunos, avisando que era por causa da estrada. foi dois ou três dias, ai eles ficavam esperado a cidade sol pra vê se vinha ai quando passava eles falavam assim: então nós vamos! Então tudo isso a gente se preocupa... os nossos filhos se passar a hora de chegar a gente já fica preocupado, pensa até que aconteceu alguma coisa, então tudo isso é preocupação, nem só pra mim que sou mãe, mas pra todas as mães pais aqui de Valentim.

(F) E não só educação, mas na saúde também, a gente tava com a unidade de saúde superlotada um dia desses né, cliente pro dentista, cliente pra imunização e atendimento laboratorial né, preventivos e tava lotada... e ai já dez e pouco, os médicos não puderam passar, o carro baixo a estrada não permitiu que viesse... ai retornou e esse povo doente foi pra casa e a dificuldade continua. Transporte pra lazer é o pior de todos. Por que em toda leitura que a gente faz, toda leitura ninguém fala em lazer, por que nós estamos tão acostumados sem ele que a gente as vezes acha que nem precisa né, e na verdade você vê que muita coisa ruim acontece por falta de lazer né, e lá no boteco, é o boteco né, só a televisão.

(B) Só considerando quando se trata da zona rural a ausência de um carro traçado né, conhecido com quatro por quatro, da necessidade que tem principalmente

quando acontece acidentes com cobra, quando acontece a dor do parto né, aqueles acidentes não esperados... o homem do campo ele vive a mercê de varia situações, muitas vezes a gente ta fazendo umas trilhas ai só que a gente tem um certo preparo e também um risco né, achando que não vai acontecer nada com a gente, mas a gente entende a partir do momento que acontece um acidente na zona rural que seja por picada de cobra e se tiver chovendo, corre risco da mulher morrer, falecer lá como já aconteceu... e a mãe da zona rural, ela é tudo na família, tudo! A maioria dos pais, eles estão fora trabalhando né, senhoras que seguram mesmo a onda dentro das suas casas, então eu acho que é preciso que o setor de saúde reveja isso, ter carros traçados né, quatro por quatro, pra poder realmente da qualidade de vida a essas pessoas na Zona Rural.

(F) *(fala suprimida)* Não sei quem se lembra de um rapaz que foi morto a facadas ai nessa região do são domingo e ai nesse dia eu não consegui dormir de imaginar que o rapaz poderia ter sobrevivido se tivesse um transporte que lhe trouxesse na hora pra evitar hemorragia. Então o que aconteceu estrada ruim, não tinha carro de ninguém lá, nem de um vizinho pra tomar emprestado pra trazer aqui, veio um rapaz a cavalo encontrou outro de moto, enquanto isso o rapaz tava perdendo sangue né, perdendo sangue... e ele veio, encontrou o de moto, o de moto veio mais rápido aqui pra solicitar um carro, eu aqui em pânico, em pânico ô meu Deus um minuto é precioso pra esse rapaz !!! resultado, que quando foi lá buscar que o cara chegou aqui, o sangue já tinha perdido todo e morreu... tudo isso por conta de estrada ruim e a falta de um transporte lá perto onde ta esse povo pra poder atender com mais urgência. Por que eles ligam pra aqui pra a gente ir pra lá, ligam pra aqui... isso lá na associação, por que nos outros lugares a acessibilidade é bem pior e a gente precisa levar um transporte pra perto desse povo, de preferência como disse (B) traçado.

(J) Bom, eu que to lá todos os dias né, posso falar mais ainda do que vocês por que é triste pra a gente que ta lá todos os dias que vai trabalhar... eu fiquei duas semanas sem ir trabalhar por que não tive condições de sair daqui, numa estrada dessa, todas as vezes que chove o pessoal que tem que fazer sua feira, que tem que vim pra cá pra feira do Valentim, não faz, não tem como, não tem condições de sair da associação. É difícil, é muito triste a situação com certeza, e assim, eu fico com dó dos alunos por causa disso... que ficar duas semanas sem ir na escola é triste.

(N) Só pra fechar, com um exemplo próprio. É que no período de chuva né, meu pai usa um caminhão pra roça, vai plantar feijão no São Domingo e Piabanha... o caminhão ficou na estrada e choveu, um mês sem poder tirar o caminhão e tinha uma areia encima né, quando ele conseguiu tirar o caminhão já tava nascendo brotando já encima do caminhão... então se demora um pouquinho mais ia brotar flor encima.

(Mod.) Ô gente eu queria agora uma análise sobre o sistema de circulação e transportes né, no geral. Integrando também aspectos positivos, negativos e alguma experiência que vocês tiveram ou observaram de alguém em relação aos pedestres. Quais são as condições de circulação dos pedestres, eu vou falar de todos os itens.

E gostaria que vocês me falassem dos pedestres, dos ciclistas né, se existe uma viabilidade de maior utilização das bicicletas, o transporte coletivo, se este supri as necessidades dos usuários, e carros e motos né, que tem crescido a sua utilização, moto principalmente, é visível né. Então eu gostaria que vocês fizessem uma análise desse sistema de circulação e transportes levando em conta pedestres, ciclistas transportes coletivos, carros e motos. Vamos tentar falar um pouco de cada.

(B) Bom, a questão de transporte, e ai pensando no município como um todo é uma coisa assustadora e que muitas vezes a gente só se preocupa quando acontece um acidente, pra falar ou pra se lamentar. Dependendo do nosso nível de relação com o acidentado né, ou a gente prescrever mais um dado né, de acidentes, que vem acontecendo, eu diria, que em nosso município e região, a gente vem observando assim, que se o carro é maior é mais possante, com certeza ele vai passar por cima de mim que estou com um carro pequeno, ou se eu to de moto, ou se eu to de bicicleta, não há nenhum respeito... meu irmão ta lá fazendo um levantamento no corpo de bombeiros de Jequié e ele me deu um dado assim que me assustou, eu que acompanho, assim, paralelamente, que depois do dado que ele me deu, eu parei de viajar mais pela cento e dezesseis, colocando a estrada como uma roleta russa, você sabe o que é o termo roleta russa né? *(fala suprimida)* A sinalização da cidade, melhorar os redutores de velocidade, o popular quebra mola né, e educação, se a gente não consegue trabalhar mais a cabeça do jovens, geração perdida entre aspas, os adultos ou os mais velhos, que a gente se trabalhe, e trabalhe com essas crianças da primeira serie ai sim, a gente vai ter uma mudança de atitude naquela discussão, do plano diretor lembra? que nós captamos uma idéia e foi captada aqui da praça, com luquinha, a gente tava fazendo uma arborização aqui na praça, depois a própria prefeitura suspendeu a mesma e ai ficou umas dunas de terra e luquinha e uma turma de bicicleta curtia a onda deles ali, e ai...porque não olha? a criança não é assistida, o adulto não deixa a criança ser assistida pelo direito da criança, esqueceu que ela já foi criança ela, não tem espaço de montar a bike dela... ai falou: ô **(B)** por que não fazer uma ciclovia? Lembra que a gente debateu, conquistamos isso né, essa idéia de termos uma ciclovia, uma construída em Boa Nova e outra aqui, justamente pra isso, pra contemplar o ciclista... agora dentro da cidade que tem a questão do estrangulamento é questão de você utilizar o que a gente comentou recentemente: um código de postura, se não houver o código de postura pra o legislativo fazer a parte dele o executivo fazer a parte dele cabe a cada cidadão realmente... a gente vai ficar ai assistindo os acidentes que acontecem e se lamentando, ou até chorando né, pelo fato da ausência de atitudes né, nesse sentido, e ai pensando como um todo, eu acho que a responsabilidade é de todos nós.

(L) foi uma questão que **(A)** já falou, de crianças ta com veículos guiando veículos.

(M) E outra coisa... que os pedestres estão na rua, os motoristas que tem que desviar dos pedestres, aqui é assim, aqui os pedestres estão todos circulando e o motorista tem que desviar... as pessoas não andam pela calçada, eles não andam, na maioria das vezes tem calçada, não apropriada né, certinha, mas tem, mas assim

os motoristas desviam dos pedestres e ai não o pedestre que da licença pro motorista passar.

(L) Só pra assim registrar o que você falou né, ha dois anos e meio mais ou menos que eu cheguei aqui em Boa Nova eu andava pela calçada e eu não entendia por que que as pessoas andavam pelo meio da rua... e eu criticava, eu nunca vi isso em minha vida! Não, coisa de cidade interior, o povo invés de andar na calçada, anda no meio da rua. *(fala suprimida)* É carro estacionado encima do passeio, negocio de areia de construção encima do passeio, passeio rompido, lixo, varias coisas, lixo, carro, areia, cimento, tijolo, coisa assim, de tudo encima do passeio, então eu tinha que... subia, descia, desviava, subia, descia, desviava, subia descia, desviava, eu carrego uma pastinha leve pra não dizer ao contrario, subia, descia, desviava... cansei, hoje ando no meio da rua mesmo.

(E) Eu acho que deveria ser feito né, envolver a educação, por que assim, deveria ter uma disciplina né, referente a questão do transito, por que pra a gente trabalhar com esse assunto né, fica assim, cada professor, cada disciplina trabalhando, mais não enfatizando nesse assunto... então deveria, assim ter uma disciplina baseada nessa questão de transito né, então acho que o governo prefere cuidar dos acidentados né, do que colocar uma disciplina, prevenir essa do transito né.

(G) Essa questão de segurança né, andar na rua e tal... eu me lembrei da questão dos idosos né? por que foi só citada a questão de crianças e esquecemos os idosos né, por que minha avó mesmo tem o costume de ir pra missa todo sábado, tem outras senhoras também que fala as vezes da preocupação de ir né, por que final de semana, sábado e domingo mesmo o pessoal enche a cara bebe nos bar ai quando sai, sai desgovernado, assim correndo e elas acabam né, com medo as vezes, senhoras surdas né, que não ouvem a buzina de um carro ou uma moto né, então elas sofrem um pouco com isso, por que tem medo até de sair de suas casas a noite né com medo de ser atropelada.

(F) *(fala suprimida)* ...a gente viu a mão de Deus por que um carro desceu, um caminhão desgovernado daqui dessa ladeira abaixo, um monte de gente do jeito que tava e ninguém morreu eu falei assim: ó foi Deus mesmo que colocou a mão aqui. Então, a falta dessa consciência, a falta dessa organização, de sinalização, diria até questão cultural mesmo, de misturar carro com gente e animal e sair sem esse respeito ao outro, então ninguém aqui tem espaço, é salve-se quem puder! é a vez do carro, quem passou primeiro é que vai... se o carro ta primeiro, o pedestre sai da frente, o motorista consciente deixa o pedestre passar... agora outros não deixam, vai é pra cima e você que se vire... então é uma questão muito séria que a gente precisa ver essa questão desse fluxo tanto dos pedestres quanto dos ciclistas. Motorizados também. Então precisa com urgência dessa reorganização e também com relação aos idosos, muito bem lembrado, já tivemos acidente, pessoas atropeladas por animais. Seu Hugo ali né, me desculpa que eu falei o nome, saiu... assim, um idoso que foi atropelado indo pra igreja, um animal atropelou, um outro dia aqui, ainda na frente aqui, tivemos um acidente envolvendo uma moto duas motos e um cavalo, foi uma cena horrível... que eu presenciei o momento do acidente, três jovens caídos de um lado, o animal morto do outro e a moto do outro

lado. Ai vem toda essa questão que a gente tem, a falta da sinalização o salve-se quem puder, nessa hora não deu pra salvar ninguém né, o animal não pensou e foi pra cima, a moto veio pra cima, as pessoas envolvidas, quer dizer, foi um acidente muito serio... *(fala suprimida)*.

(N) Eu acho que nossa feira aqui do domingo em Valentim ela é uma copia fiel do modelo indiano urbano. Por que eu acho assim, tudo bem descer ali, os carros que vão descarregar mercadoria, tem muitos até que descarregam, saem eu mesmo muitas vezes que eu vinha trazer mercadoria pra mainha aqui de manhã já é um sufoco de manhã pra poder você conseguir passar com um carro, mais tudo bem! Muitos passam, descarregam, saem, vão estacionar lá no bairro novo, beleza! só que durante o dia você vê moto toda hora descendo ai, desce cavalo, desce jegue, desce gente, desce caminhão, e vira um furdunço... eu mesmo não confio em ficar atravessando a todo momento não, por que eu já sou distraída, você nunca sabe de onde que vem... por que ta no meio da feira mercadoria de um lado, mercadoria do outro, moto passando pra cima e pra baixo... aqui já aconteceu até de esbarrarem em alguma barraca, quebrar mercadorias tal, tal, por essa falta de educação, acho que deveria ser queixado, eu acho que deveria partir daí do fiscal, se é que existe, um fiscal pra isso, uma fiscalização maior né, uma ordem colocar uma ordem mesmo, por aqui não passa carro e pronto! e acabou só a partir de tal horário pra ver se consegue organizar um pouquinho mais... e também a questão de pessoas alcoolizadas no volante né, tem assim especifico duas criaturas aqui em Valentim que é perigo constante, quando estão alcoolizados, inclusive uma essa semana inclusive essa semana eu ia morrendo atropelada, ali por pouco, é... eu não sei nem se eu ia morrer né... mais eu ia sendo atropelada, mas eu falei a minha amiga ia embora no outro dia, eu falei você tem que fazer alguma coisa de útil antes de ir embora, me salvar, e o cara no outro dia ainda foi falar que eu atravesssei na frente do carro, eu falei então o senhor tava muito bêbado mesmo por que eu tava andando do lado da rua e o senhor deixou seu lado pra vim pra cima de mim... ele se assustou, mais do que eu, que depois ele foi desviar o carro quase entra na casa, não entrou por que o passeio alto ai ele não entrou, ainda ficou os riscos e tem um outro ai que é campeão de acidentes né, é um perigo constante, e crianças também né, essa semana mesmo eu presenciei um menino que aprendeu a pilotar moto faz poucos dias, o menino passou na minha rua assim não parou pra passar no quebra mola, saltou, ainda deu aquela levantadinha básica de quem é fera mesmo... levantou assim pra pular.

(Mod.) Gente vocês observaram ai as estratégias de comunicação? Acho que já ta num ponto da reunião que da pra eu esclarecer um pouco a sobre a reunião... o meu trabalho é sobre mobilidade sustentável em pequenas cidades e eu uso o caso de Boa Nova neste estudo. Agora, no final eu peço pra a gente fechar a reunião, eu peço a vocês alternativas pra melhorar, da qualidade ao sistema de transporte... Como vocês enxergam num futuro o transporte coletivo e o não motorizado né, que é o pedestre e o ciclista... precisamos citar estratégias pra uma maior utilização né, isso é o que a gente pensa pro futuro né, o quê que a gente sugere pra dá qualidade ao sistema de transporte? Considerando também que pode haver uma expansão do

município né? o natural é isso! Você vê a cada dia uma casinha nova, em um lugar, em outro, então as distâncias não estão mais tão curtas assim né? Então se a gente for pesar no futuro, que o município ta com essa tendência de crescimento, a gente vai precisar sim, reestruturar o sistema de transporte... Então, quem quer dar sugestões. Vamos lá?

(C) Como meu ponto de vista, na educação é a base de tudo, acho que já deveria criar na escola uma matéria sobre trânsito, que falasse principalmente sobre o trânsito já começando simplesmente na alfabetização, já começando incentivando as crianças e conscientizando as crianças.

(N) O que tem acontecido muito aqui em nosso povoado é o fato de que não temos uma fiscalização né, de transito, então é um meio de transporte barato, principalmente por não ter essa fiscalização, pode ser alienado e pela questão de economia. Então hoje tem muita gente da Zona Rural substituindo cavalo por uma moto né, por essa questão da facilidade, o acesso, ele acaba tornando é, facilitando a vida dessas pessoas, a situação do pessoal que trabalha na educação na Zona Rural, há uma grande necessidade de uma moto né, a questão do valor do gasto com econômico, com a gasolina, com um carro seria um gasto maior. E também o deslocam ento de moto fica bem mais fácil, mais rápido, o acesso é mais fácil, então eu acho que na nossa realidade é pra ambos, pra questão de locomoção, quanto a questão de trabalho, que muitas pessoas utilizam nesse papel como a questão, por exemplo, aqui tem pessoas que transportam leite né, com as motocicletas, mercado também, tipo fretes curtos, fretes pequenos né, e também tem mercados já, tem com moto, tem tipo transporte de bujão também, com a moto, pra facilitar, então a facilidade da moto chegando em prol até da Zona Rural né.

(F) Pra ter moto circulando, carros e pedestres e cavalos é preciso que a acessibilidade dele esteja boa né, e o problema maior é as estradas. Então seja pra as grandes vias ou os pequenos acessos, a questão é uma só, acessibilidade. É difícil... ai eu sugiro que uma manutenção periódica ou semestral por que é a base se melhorar, se deveria ter também, como é que se diz? um local, um acesso também aos cadeirantes né, por que, que prova disso é minha avó, ela perdeu os movimentos da perna, não anda e ai a gente conseguiu uma cadeira de rodas pra ela e ela não pode sair de dentro de casa pra outro lugar né, só através de um carro né, então assim, fica difícil por que a gente também não pode empurrar ela no meio da rua, por que machuca por causa do paralelos né, dos paralelepípedos, ai machuca ela né, então por isso é necessário também ter um acesso, e é direito também né. *(fala suprimida)* ...Séres ai precisa ta trazendo nem com a cadeira de rodas a gente pode trazer, como é que a gente sai empurrando essa cadeira de rodas de lá pra cá... ai a gente traz a cadeira de rodas, bota numa galinhotinha e a cadeira de rodas vem na mão por causa do acesso né, que não tem a estrada, você vê o caminho como é, esses paralelepípedo altos e baixos os buracos e tal... é bem mais difícil, então você vê a necessidade de ta né pensando também nos direito desses portadores de necessidades especiais né.

(B) *(fala suprimida)* ...então que não seja qualquer coisa, né eu acho que se existe o recurso né, e uma questão de direitos, leis tem que ser colocados realmente pra acontecer.

GRUPO 6 – *Povoado do Penachinho - Zona Rural*

(Mod.) Bom dia turma! Como esta a qualidade de vida do boanovense? Como é que ta a qualidade da vida da gente? Eu queria uma fala bem espontânea... minha vida ta tendo qualidade, o que tem que melhorar? Vamos imaginar isso?

(B) A gente não tem é lazer nenhum... não tem também muita forma de ser atendido por um problema de saúde, sei lá... e muita pobreza, principalmente pra nós... a gente vê gente sem condições nenhuma...

(D) E é quase o ano todo seco, que não tem muito o que colher... ai pronto!..ai o povo fica meio abandonado... a gente sente muita pena, e isso traz problema pra vida do povo. A situação da minha casa não é das pior, mas tem muita gente com dificuldade, que não tem condição de sair daqui... as vezes quer ate ir pra São Paulo, mas não tem dinheiro pra viajar.. por isso eu acho que a qualidade de vida ne Boa Nova não ta boa, é isso...

(A) Eu acho que a gente tem é que se virar... eu mesmo faço unha nas casa e é um trabalho né? mais eu vejo muita coisa errada... é como se nois fosse de outra cidade, que a gente não fosse de Boa Nova, tem uma dificuldade de chegar as coisa aqui... tem muita gente precisando, e ninguém faz nada, é saúde, e dificuldade que a gente tem de pegar ônibus, tem que andar mais de uma hora, fica cansado pra estudar, pra ajudar em casa, pra tudo... é uma luta isso! Véi, eu num tenho qualidade de vida não, ao contrário, minha vida é difícil demais, mas a gente tem que acostumar fazer o que? (risos).

(I) Eu acho que tem que melhorar!!! é muita gente sem condições, mas precisa é de ação, de brigar pelos direitos delas, de querer uma vida melhor, de ter oportunidade gente! A gente tem que correr atrás pra melhorar a qualidade de nossas vidas ne...

(Mod.) Alguém mais? Seria importante todos falarem um pouco gente... Ok! Eu gostaria agora de ouvir de vocês alguns exemplos de serviços públicos que poderiam ser melhor oferecidos, ou seja, exemplificar quais são os serviços, que hoje não tão muito bons e que podiam melhorar ok? Vamos lá?

(G) Eu acho que tem que ter respeito pelas pessoas ne? A gente merece ter uma ambulância pra quando precisar ser atendido, então pra que medico se não pode levar um doente ate ele? Que coisa doida ne? Então pronto! Tem essa coisa de lixo ne... tem casa que o carro não passa e isso vai ter um problema serio, é doença que causa, é tanto descuidado com o povo, eu acho assim. O nosso povo aqui ta é muito esquecido.

(F) A gente não tem esgoto na rua, já ate acostumou com o cheiro ruim... outra coisa que eu acho é quando chega o fim de semana, é muito chato!!! Não tem nada, nada pra fazer... a gente nem pode ir em Boa Nova pra ver se acha alguma coisa, por que não tem ônibus, os carro são tudo dia de semana, dos estudante e mesmo assim tudo cheio e ai já viu, não tem como mesmo... n isso é muito ruin, por que nem parece que a gente é de Boa Nova como ela falou... **(B)** Uma outra coisa é guarda, aqui precisa, de noite o povo nem sai na rua com medo, morar aqui no penachinho ta bem perigoso mesmo!

(Mod.) Alguém mais? Bom, eu gostaria de saber sobre transporte. Como ta?

(A) Oxe, aqui não tem não. Só o da escola.

(C) Minha mãe falou la em casa: gente, esse povo pensa que nós são bicho? Ela tá revoltada, mas da revolta mesmo... ela fala: A gente precisa sair de casa e num tem um transporte pra nós pegar. As vezes quer ir em Boa Nova resolver coisa de cartão e num tem carro, é uma dificuldade.

(E) Mãe também reclama disso... as vezes o povo aqui até aluga até moto pra levar um no médico, é assim.

(D) Olha gente, essa vida de quem vive na zona rural é complicada demais... eu já falei com minha mãe pra a gente morar em Boa Nova, mas se ela for vender a casa aqui não compra nem o terreno lá, é tudo muito caro, tanto que talvez a gente vá morar em Poções, lá tem escola boa tem tudo.... tem uma vida melhor né?

(Mod.) Gente, eu queria uma crítica de como é que tá esse transporte em relação a compras, por exemplo se a gente precisar fazer compras, como faz?. E o transporte pra escola? Como é que tem sido? E do transporte pro lazer né dentro do nosso município? Se vocês conhecem algo que seja interessante aqui em Boa Nova em relação a lazer? Pode falar de qualquer um dos três... o que você acha que tem de negativo e o que você acha que é positivo em relação a esses transportes.

(G) Lazer não tem... num tem transporte é pra nada... eu e minha mãe quando quer comprar roupa a gente vai com o ônibus dos estudante até a pista e de lá pega o carro pra Poções pra comprar, por que em Boa Nova se a gente for não tem como voltar, aí não dá né? Por isso vai pra Poções. É bem assim... e o carro dos estudante eu vou te falar viu!!! Minhas costela tá tudo quebrada, tá tanto batucado.... o carro ruim mais a estrada ruim da nisso. A gente chega na escola tudo cheio de poeira da estrada, é bem assim...

(L) Eu acho que o transporte né ruim não sabe? O da escola... mas o problema é a carona que tem que dá... as vezes dá até pena do povo em pé, de gente idosa que tem que ir pra Boa Nova, eu mesma dou o meu lugar pra sentar, mas já tem outros que não dá e os velho vai tudo em pé. Tinha que ter ônibus pra o povo, sem ser dos estudante... De lazer que tu falou num foi? Pois num tem nada não... diz o povo que tem muita cachoeira bonita, mas aqui no Penachinho eu num conheço ninguém que já foi nelas, eu mesmo num conheço... e pra comprar, mãe vai pra Poções no ônibus que passa aqui pra lá e pra voltar de tarde também tem.

(B) Eu acho que o povo na zona rural num tem é vez mesmo... é muito problema... se precisa comprar tem que sair daqui, por que tem uma quitandinha aqui outra ali, mas a gente veste, calça, precisa sair pra comprar... A gente precisa de apoio da prefeitura pra conhecer os lugares, a escola podia fazer uma atividade assim... eu penso que tem que ter vontade pra as coisa se realizar.

(C) Muito difícil por que é jovem pilotando moto é jovem dirigindo carro passando de qualquer jeito não respeita quebra mola não respeita fila não respeita nada.

(Mod.) Alguma colocação a mais?

(Mod.) Gente, vamos comentar a respeito de outra coisa: Eu quero ouvir agora aspectos positivos, negativos ou se vocês tem alguma experiência ou boa ou ruim, sobre as condições do pedestre, como está as condições de circulação dos pedestres?

(E) Aqui no penachinho num tem muito perigo não... tem assim, é muita moto que tem agora... e aí fica meio perigoso pra quem anda por aí.

(A) Tem uns menino que anda tudo desesperado pela estrada, pode pegar uma criança e aí.... tem muita moto por aí mesmo... e passa tudo no desespero... se não tiver um jeito isso vai é aumentar, já pensou! Uma galerinha que se acha o dono do mundo roda por aí tudo sem limite nenhum...

(C) Eu penso assim também... o pior é que aqui parece uma cidade já né? Mas não tem coisa de cidade... tipo assim; aqui tem carro, tem moto, mas não tem um quebra mola, não tem quase calçamento nenhum, é uma roça com cara de cidade nesse jeito ai de transporte.

(H) Eu acho que tem jeito pra isso, se a prefeitura fiscalizar mais as coisa... a gente tem que pedir um apoio melhor, por que assim não da...um acidente aconteceu um tempo atrás aqui, acho que o povo aqui sabe, uma menina, surda não viu a zuada da moto e foi atropelada... a mãe dela queria matar o homem da moto, foi bem assim, mas ficou por isso mesmo, não tem um jeito de fazer punição né? Então é isso! Ah! Já teve batida de cavalo com moto também, já...

(Mod.) Eu vou falar agora sobre um outro modo de transporte, a bicicleta. As pessoas que utilizam bicicleta, os ciclistas né, como é que ta essa situação de quem anda de bicicleta? Vocês acham que tem condições, aqui oferece condições de andar mais de bicicleta? Se deslocar mais de bicicleta? Lembrando que pode ser colocado os aspectos positivos, negativos, ou alguma experiência que vocês tenham vivido ou alguém que vocês conhecem viveu.

(E) la em casa tem bicicleta, meu pai vai trabalhar na roça com ela... mas as estrada são estreitinha... ele reclama é disso, por que passa carro grande e num tem espaço pra ele andar...

(B) Eu uso bike, mas tem dificuldade por causa da estrada, passa carro toda hora, a gente fica na beirinha... é mei perigoso!

(A) Teve um caso la perto de casa de um homem... ele ia pra roça de bicicleta, é la na roça de se seu Arlindo, ali perto da terra vermelha, mas ai ficou todo arrebetado da queda... foi desviar de um caminhão de lixo na estradazinha e ai se arrebetou todo, é vizinho nosso la... e ele não quis mais andar de bicicleta tempo nenhum mais...

(E) Uma coisa positiva que eu vejo é a distância das coisas... é tudo muito perto gente, então dava pra todo mundo andar de bicicleta, mas aqui fica perigoso como falei, por que as estradas não são próprias pra andar, corre muito risco nas estradas... por isso que não da! Mas se tivesse um apoio ai, sei lá, ficava tudo mais fácil pra a gente, mas não tem... ai ta o lado negativo da coisa, a gente fica sem ter como andar de bicicleta, por que aqui nem tem rua, é uns caminho que podia passar uma maquina pra arrumar, mas fica assim esquecido.

(Mod.) Algum outro comentário? Então passando para o próximo tópico, vamos falar do transporte coletivo ok? Vocês acham que o que tem esta atendendo as nossa necessidades? Não vamos esquecer que trata-se de aspectos positivos, negativos e alguma experiência...

(F) Aqui precisa é de tudo (risos)!!! Num era nem ônibus, mas umas topic era bom, já ajudava um monte! Precisa de mais van, né nem ônibus, uma van já ajuda bem, mas com hora certa, tal... se precisar ir em Boa Nova um sábado na feira, tem que ir num carro aberto, tão cheio que ave Maria... é uma caçamba e já vai lotada. Ninguém pode ir nesse não... por que falar a verdade: ir de moto né com qualquer um não, esse estrada né boa pra isso, escorrega muito, fica ruim.

(C) É por que é assim eu acho, tem uma van 4:30h da manhã pros idoso... e depois só tem pra Poções... mas a gente quer ir em Boa Nova pra fazer qualquer coisa e não da por que não tem carro...isso se for sábado e domingo né, que não tem dos estudante. Eu vou até falar um caso, a galera aqui toda sabe já... (risos). Tem uma menina la de Boa Nova que eu fico... (Todos, risos) ...é assim, num da pra ver outra hora que não a hora da escola (risos)... ai a gente mata umas aula pra aproveitar o tempo e ai vem problema na escola, vixe, é assim véi.

(Mod.) E os carros e as motos? Aliás, alguém ainda quer falar do transporte coletivo?

(A) Falar o que se num tem (risos).

(Mod.) Então vamo falar de carro e moto ok? Vocês acham que tem aumentado o número de carros e motos gente? Se acham que sim, por que tem crescido? Qual a opinião de vocês? Quero ver se vai ter gente que vai sair daqui sem falar nada (risos).

(H) tem é moto, moto tem muito, mas carro tem poquinho... é saber se tem crescido né?

(Mod.) Exatamente.

(H) Tem sim! Eu acho que é por que ficou baratinha uma moto hoje... aqui tem mais moto do que gente (risos). As vezes passa junto dagente e levanta um poeirão... é uma falta de respeito com a gente, é demais esse povo daqui, parece que são os dono do mundo... quem ta andando que... ói!

(A) Esse povo num tem é educação, não sabe que quem ta passando merece respeito, parece que por que tem uma moto são os dono do mundo mesmo... Mãe tem uma raiva por causa da roupa dela no quintal, sobe aquele poeirão e suja tudo... La vai mãe denovo lavar as roupa...

(C) Eu que ta aumentando por que as vezes o povo compra bem mais barato, sem documento nem nada, pra rodar aqui dentro mesmo, nas roça... compra do preço de uma bicicleta as vezes...

(E) também acho! Mas pai num compra... continua com a bicicletinha dele la e eu dou apoio a ele.. faz exercício, eu acho bonito de ver... meu pai tem 56 anos e sai todo dia de bicicleta... é um exemplo pra quem tem preguiça ele.

(Mod.) Alguém mais quer comentar? Então, antes de finalizar eu queria mostrar umas figuras pra vocês observarem e a partir daí falarem sobre é.... na verdade eu quero ouvir, sugestões, alternativas de vocês, sobre uma maior utilização do transporte alternativo e não motorizado né? Que são os pedestres, os ciclistas, enfim... eu quero que vocês falem o que acham interessante se fazer pra melhorar. Sugestões gente! Quem quiser comentar as figuras também, fazer comparações, sintam-se à vontade.

(G) essas figuras ta mostrando a realidade né gente? No ponto de ônibus o carro com hora certinha, não precisa esperar encher pra sair...é uma facilidade maior e é assim que tem que ser as coisa... a gente precisa cobrar isso dos político, é o papel deles fazer isso, se pensa que a gente é besta, nós num é não.

(E) Eu acho que quem caminha nas ruas precisa de mais respeito desses que anda de moto, que se acha os dono de tudo... o pedestre, que nem nessa figura da moça querer atravessar... o pedestre fica parecendo que ta incomodando eles, que eles tem raiva de quem quer passar... eu mesmo sinto isso... la em Boa Nova é assim... pois eu passo mesmo e num to nem ai pra as cara feia não, mas eu acho que deve ter uma forma de como é? Cobrar, é... não... punição de quem faz isso com os pedestre, eu acho que só aprende assim, ou pagando multa, qualquer coisa pra punir...

(A) eu volto com a questão da educação pra... sei lá, acho que nem adianta mais educar quem já passou pela escola, quem já estudou... seria importante ensinar as crianças nas escolas sobre transporte, pra educar mesmo.

(C) pra quem anda de bicicleta é difícil também por que tem que ter um cascalho nos caminho, nas ruas ai pra ter mais segurança de andar... é uma idéia né, uma sugestão... o certo era uma estrada só pra quem quisesse andar de bicicleta, ate

Boa Nova né (risos), ai dava pra ir sábado e domingo e ate ir na cachoeira.. ai dava bom!

(Mod.) Mais alguma sugestão? Vamos falar gente! Então eu mostrei esses desenhos pra vocês enxergarem melhor aqui nesses desenhos tudo o que a gente falou ate agora, vocês tem algo mais a falar disso? já ta acabando...Então vamos imaginar coisas boas pro futuro gente? Vamo imaginar que a região cresça né, e ai? O que precisa mudar com esse crescimento?

(A) A educação do povo, como eu falei antes, eu acho que isso muda tudo.

(G) Tem uma coisa importante que é bom dizer, que tem haver também, que é sobre a dificuldade de quem anda de cadeira de roda... num pode sair pra nada... tem que pensar em criar umas rampas, tem que ter um passeio, uma praça, pra pelo menos eles sair de casa uma horinha e tomar um sol... aqui também faz parte de Boa Nova.

(C) Precisa olhar mais por aqui por essa região... aqui querendo ou não ta crescendo e os político tem que ver que ta crescendo e trazer as coisas pra aqui.

(E) Eu penso em um povoado que pode crescer e mesmo que as coisas fiquem mais longe umas das outras a gente possa andar de bicicleta, caminhar, com segurança né? Isso eu acho importante... porque crescer por crescer não importa, importa ter qualidade nesse crescimento daqui ou de qualquer lugar.

(C) Falou bonito! É isso ai!

APÊNDICE D

ENTREVISTA II

Entrevista à Secretaria Municipal de Transportes.

Entrevistador: **Débora Alves Celes**

Entrevistado: **Silvio Xavier (Coordenador do Transporte Escolar)**

Data: 20/07/09

DEBORA: Bom dia! Eu estou fazendo um Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana da UFBA, minha linha de pesquisa é Transporte e Meio Ambiente e estou aqui pra, se possível, coletar algumas informações, fazer uma entrevista com a pessoa responsável pelo transporte escolar. Eu gostaria de poder entrevistá-lo. Você poderia me falar um pouco sobre o Transporte Escolar em Boa Nova? Você permite que a nossa conversa seja gravada?

S. XAVIER: Sim. Com certeza!

DEBORA: Então vão começar.

DEBORA: O transporte escolar dispõe de quantos veículos atualmente?

S. XAVIER: 80 veículos, que carregam alunos, especificamente são 80.

DEBORA: Quais os dias de funcionamento deste transporte?

S. XAVIER: Funciona de segunda sábado por causa do boaventura (Colégio Estadual), que ta funcionando dia de sábado.

DEBORA: É permitido pegar carona no transporte escolar?

S. XAVIER: Sim, é possível. Desde que o aluno venha sentado... e também é proibido a cobrança de passagem.

DEBORA: Os motorista possuem alguma capacitação?

S. XAVIER: Sim, tudo, tem... tem carteira...

DEBORA: E quanto aos ônibus? Todos estão regularizados para transportar alunos?

S. XAVIER: Sim.

DEBORA: Todos?

S. XAVIER: Bem. Tem uns que estão com os documentos atrasados, mas já foi cobrado isso já.

DEBORA: E as estradas por onde percorrem esses transportes. Qual o estado dessas estradas?

S. XAVIER: De um lado.. o lado de cá do Valentim é pessimo! Tem dias que os carros não passam... já aconteceu de quando chover, ficar uma semana sem passar.

DEBORA: Isso afeta o rendimento dos alunos, na sua opinião?

S. XAVIER: Afeta, afeta sim. Ficam sem estudo né?

DEBORA: Esse problema das estradas traz dificuldades em termos de manutenção dos carros?

S. XAVIER: Sim, tanto que tem que fazer manutenção duas vezes ao ano, em tempo de recesso escolar, no mês de junho e de dezembro... o problema né nem as

estradas... é a impossibilidade de se fazer manutenção nas estradas, a máquina que quebra e a chuva que prejudica.

DEBORA: Os motoristas do transporte escolar foram preparados, tiveram algum tipo de treinamento para transportar esses alunos?

S. XAVIER: Não.... não... não...esse treinamento específico pra transporte escolar, não tem. É solicitado pra eles: não correr e ter habilitação. Então eles são habilitados.

DEBORA: Um treinamento seria importante para esses motoristas?

S. XAVIER: Claro, claro, sim.... Todo treinamento é bem vindo, é válido.

DEBORA: E a qualidade dos veículos do transporte escolar?

S. XAVIER: Nós podemos considerar até... ,tendo em vista as estradas, satisfatório. O quê que falta? Se obedecesse a legislação,colocaria neles cintos de segurança, que eles não tem! Basicamente falta isso, cinto de segurança... principalmente conscientizar o aluno a usar o cinto (risos), que é mais difícil ainda!!!! É difícil... você entra num ônibus que faz linha, tem lá: “cinto de segurança obrigatório”, dois por cento usa, o resto não usa! Entendeu? Por que ninguém espera que vai acontecer um acidente. Então é basicamente só faria isso mesmo, só um treinamento pra motoristas, pra transportar esse tipo de passageiro e o cinto, o uso do cinto. E claro também, conscientizar o aluno da obrigação de usar.

DEBORA: O transporte escolar atende uma grande demanda de pessoas da zona rural. Isso já casou algum desconforto para os alunos, para os motoristas? Existem queixas?

S. XAVIER: É, atende mesmo... mas é um número suficiente de carona, não traz carga em excesso não, não enche demais não.

DEBORA: Existe algum mapa com os itinerários, os horários do Transporte Escolar?

S. XAVIER: Não, não. Eu só tenho o nome do titular da linha e o número de viagens que ele faz por dia.

DEBORA: Quantos veículos são alugados e quantos são próprios da prefeitura?

S. XAVIER: Da prefeitura não tem nenhum. Todos são alugados pela cooperativa... a TRANSCOPS foi quem ganhou a licitação e aluga esses carros, mas a prefeitura fica responsável pela manutenção. Por que é obrigado se fazer licitação.

DEBORA: O que acha do município desvencilhar o transporte coletivo (caronas) do transporte escolar através da implantação de um sistema de transporte coletivo?

S. XAVIER: É inviável. Se criar um transporte pra o usuário é inviável, por que são muitas linhas! E cada linha tem um transporte! Teria que ter Valentim – Boa Nova; Boa Nova – Valentim; Boa Nova – Gigante; Gigante – Boa Nova; Boa Nova - Penachinho, Penachinho – Boa Nova e assim vai... Santa Luzia e etc.

DEBORA: Mas você enxerga uma demanda?

S. XAVIER: Existe a demanda, mas não com a obrigatoriedade da prefeitura... isso no meu ponto de vista. Eu acho que basta uma associação sendo fiscalizada pela prefeitura, só isso! Pra ver se ta tendo abuso, no caso de cobrança... só isso! Os horários, isso ai sim, isso ta faltando! Por que o transporte escolar, você tem que vim com ele e voltar com ele. Pela manhã tem, mas a tarde quase não tem, então fica sem transporte.

DEBORA: Ok. Muito obrigada pela entrevista!

APÊNDICE D

ENTREVISTA I

Entrevista à ATA (*Associação de Transportes Alternativos de Boa Nova*).

Entrevistador: **Débora Alves Celes**

Entrevistado: **Representante dos “perueiros” da Associação de Transportes Alternativos (ATA) de Boa Nova.**

Data da Entrevista: **06/07/09**

DEBORA: Sou aluna do Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana da UFBA e gostaria de poder entrevistá-lo como representante da ATA em Boa Nova – Ba. Você poderia me falar um pouco sobre o serviço prestado por esta associação no município? O senhor permite que seja gravada a nossa conversa? Posso escrever sobre ela no meu trabalho?

J. R.: Sim. Com certeza!

DEBORA: Qual o nome da Associação? Há quanto tempo ela existe?

J.R.: ATA – Associação de Transportes Alternativos. Ela existe há 3 anos mais ou menos.

DEBORA: A ATA é registrada como Associação?

JOSE: Ainda não.

DEBORA: Quantos veículos pertencem a Associação? De que tipo são estes? Quantidades....

J.R.: Tem 15 carros. São microônibus, topic, peruas... tudo misturado ai, num sei direito quanto tem de cada.

DEBORA: Quais os dias de funcionamento dos transportes?

J.R.: é... de segunda a sábado... tem uns que não trabalham sábado... tens uns dois que a religião não permite (risos!). Mas a gente faz quase todo dia.

DEBORA: Então não são todos os dias?

J.R.: tem dia que... as vezes nem todo mundo pode ir todo dia, ai é assim... pior é se não tivesse né?(risos)

DEBORA: Logo no sábado? Sábado é o dia da Feira na cidade. O que o senhor acha disso?

J.R.: Eu acho que, mas a prefeitura já dá uns carro pro povo vim pra cá... ai eu acho que não tem tanta precisão não, de tanto carro não.

DEBORA: Existe um horário fixo de saída e de chegada dos carros?

J.R.: Na hora de sair a gente espera o carro encher um pouquinho, senão não vale a pena né?O povo reclama um bocado, mas é o jeito né?

DEBORA: Quais são as linhas feitas por esses carros? (Posteriormente serão elaborados cartograma das rotas)

J.R.: Eu vou passar pra você depois... Mais num tem assim, um mapa, uma coisa muito arrumada não viu? Mais explicando a senhora entende.

DEBORA: Qual o valor da passagem?

J.R.: Custa R\$ 3,00, mais varia muito... se a pessoa for mais pra mais perto é um preço, se for pra mais longe já é outro preço... a gente freta o carro também, faz tudo!

DEBORA: Existe o interesse por parte da Associação que esta seja regularizada junto à prefeitura?

J.R.: (...) A gente não só tem interesse, como precisa muito... os carros quase não tem condições de trabalhar, estão muito velhos, a gente precisa de mais ajuda da prefeitura, boa vontade a gente tem.

DEBORA: Os motoristas tiveram algum treinamento para fazer esse tipo de transporte?

J.R.: (risos) uns nem tem documento ainda... Nem o carro, nem o dono.

DEBORA: E a segurança dos carros? Já aconteceu algum acidente?

J.R.: Já sim. Numa curva no entroncamento uma senhora caiu por que a porta abriu sozinha, mas não teve nada grave graças a Deus! Os carros estão meio velhos, os bancos folgados, ai fica meio perigoso. Outro menino já caiu do carro também... foi a mesma coisa da senhora que caiu. Agora a gente bota alguém pra segurar a porta... Tem um menino que segura sempre.

DEBORA: Obrigada pela entrevista!

