

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO CONTEXTO ACADÊMICO: ANÁLISE DOS ESTUDANTES DA UFMS, CAMPUS DE TRÊS LAGOAS- MS

Vitor Moreira Queiroz

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus II de Três Lagoas, MS, Brasil
E-mail: [vitormoreiraq@gmail.com](mailto:vitimoreiraq@gmail.com)

Rafaela Fabiana Ribeiro Delcol

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus II de Três Lagoas, MS, Brasil
E-mail: rafaela.delcol@ufms.br

Resumo

O presente trabalho tem por objetivo analisar a eficiência do transporte público coletivo oferecido em Três Lagoas-MS através da concessionária Viação Cidade das Águas, tendo como escopo de análise, a percepção dos acadêmicos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – campus de Três Lagoas (UFMS - CPTL). A metodologia do trabalho centrou-se, inicialmente, no referencial teórico sobre transporte público coletivo e posteriormente a realização de entrevistas com roteiros semiestruturados para geração de informações qualitativas de modo a privilegiar o ponto de vista dos sujeitos sociais pesquisados, buscando relacionar a percepção dos estudantes à prática de mobilidade urbana experienciada na cidade. Com a análise dos dados gerados pelas entrevistas, constatamos algumas lacunas na eficiência do transporte público coletivo ofertado, principalmente em relação ao tempo de espera, atrasos, e quantitativo de rotas dos ônibus, além da precariedade de informações disponibilizadas pela viação responsável, ferindo o direito à mobilidade urbana.

Palavras-chave: Transporte público coletivo; Eficiência; Percepção dos estudantes da UFMS.

URBAN MOBILITY IN THE ACADEMIC CONTEXT: ANALYSIS OF PUBLIC TRANSPORTATION IN TRÊS LAGOAS-MS

Abstract

This paper aims to analyze the efficiency of public transport offered in Três Lagoas-MS by the company Viação Cidade das Águas, having as its scope of analysis, the perception of academics from the Federal University of Mato Grosso do Sul - Três Lagoas campus (UFMS) - CPTL). The work methodology initially focused on the theoretical framework on the concept of mobility and later on interviews with semi-structured scripts to generate qualitative information in order to privilege the point of view of the researched social subjects, seeking to relate the perception of students to the practice of urban mobility experienced in the city. With the analysis of the data generated by the interviews, we found some gaps in the efficiency of the public transport offered, especially in relation to waiting time, delays, and number of bus routes, in addition to the precariousness of information provided by the responsible vehicle, hurting the right to urban mobility.

Keywords: Public transportation; Efficiency; Perception of UFMS students.

MOVILIDAD URBANA EN EL CONTEXTO ACADÉMICO: ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN TRÊS LAGOAS - MS.

Este trabajo tiene como objetivo analizar la eficiencia del transporte público ofrecido en Três Lagoas-MS por la empresa Viação Cidade das Águas, teniendo como ámbito de análisis, la percepción de académicos de la Universidad Federal de Mato Grosso do Sul - campus de Três Lagoas (UFMS - CPTL). La metodología de trabajo se centró inicialmente en el marco teórico sobre el concepto de movilidad y posteriormente en entrevistas con guiones semiestruturados para generar información

qualitativa con el fin de privilegiar el punto de vista de los sujetos sociales investigados, buscando relacionarse la percepción de los estudiantes con la práctica de la movilidad urbana vivida en la ciudad. Con el análisis de los datos generados por las entrevistas, encontramos algunas lagunas en la eficiencia del transporte público ofrecido, especialmente en relación al tiempo de espera, demoras y número de rutas de autobuses, además de la precariedad de la información proporcionada por la empresa responsable, lesionando el derecho a la movilidad urbana.

Palabras clave: Transporte público; Eficiencia; Percepción de los estudiantes de la UFMS.

Introdução

O município de Três Lagoas, situado na porção leste do estado de Mato Grosso do Sul, com aproximadamente 121.388 habitantes (IBGE, 2019) e terceiro maior do estado, apresenta dois campus da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), onde o campus II é responsável por abrigar as aulas presenciais de todos os cursos de graduação e de pós-graduação da universidade. O campus II localiza-se na Avenida Ranulpho Marques Leal/Distrito Industrial extremo nordeste da cidade, portanto, está localizado longe do centro da cidade, em uma área periférica.

Atualmente, a prefeitura de Três Lagoas atua na oferta de transporte público coletivo através da concessionária Viação Cidade das Águas responsável por todos os trâmites que envolvem o transporte público coletivo em si, isso, mediante contrapartida financeira do órgão municipal. A Viação Cidade das Águas responsável é pela disponibilização e percursos das rotas de ônibus, oferecendo 13 rotas ônibus com 110 pontos de paradas (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2019), nem a empresa e nem a prefeitura disponibilizam a frota circulante.

Assim, este trabalho¹ tem por objetivo analisar a eficiência do transporte público coletivo oferecido em Três Lagoas - MS pela empresa Viação Cidade das Águas por meio da percepção dos acadêmicos da UFMS. Optou-se pela análise do sistema de transporte público coletivo, por ônibus, por esta ser, a única modalidade de transporte disponibilizada aos acadêmicos da UFMA que perpassa um órgão público para a sua oferta na cidade.

Para alcançar tais objetivos, a metodologia do trabalho centrou-se na análise de referencial teórico a respeito do transporte público coletivo, pois, o ritmo de vida atual nas cidades é caracterizado pelo movimento, seja pela facilidade/possibilidade ou não de se movimentar pelo espaço. Foram realizadas também, através da plataforma Google Meet devido à pandemia da COVID-19, um total de três (3) entrevistas com roteiros semiestruturados para geração de informações qualitativas de modo a privilegiar o ponto de

¹ Esse trabalho é produto de uma monografia de graduação aprovada no ano de 2020 do curso de Geografia (Licenciatura) da UFMS – Campus II de Três Lagoas.

vista dos sujeitos sociais pesquisados². E por fim analisamos as entrevistas realizadas com três alunos da UFMS, dois estudantes do período integral no curso de Engenharia de Produção e outro estudante do período noturno no curso de Geografia (licenciatura).

O transporte público coletivo e a cidade de Três Lagoas/MS

A expansão territorial das cidades, com novos padrões de urbanização, e de uso do solo, principalmente residencial tem apresentado novas desigualdades socioespaciais (CARLOS, 2007) como também novas demandas urbanas. Diante disso, destacam-se a circulação e o transporte, visto que emergem como solução para os problemas de conexão entre os diferentes espaços da cidade, de tal modo a proporcionar, entre outras coisas, a mobilidade e acessibilidade urbana.

Ademais, de acordo com Ferraz e Torres (2004), as atividades laborais, industriais, comerciais, de prestação de serviços, de saúde e educacionais e culturais, ou seja, as ações que compreendem às cidades, somente são possíveis por meio do deslocamento de pessoas e produtos. Dessa forma, os serviços de transporte urbano por ônibus têm o intuito de aprimorar os deslocamentos dos cidadãos e as interconexões entre as áreas urbanas, sendo essencial para as cidades e fundamental para a locomoção perante as longas distâncias. Assim, o transporte público coletivo é tão importante para a qualidade de vida da população como os demais serviços básicos de infraestrutura urbana (OLIVEIRA, 2014).

O transporte é público e coletivo porque é utilizado por várias pessoas ao mesmo tempo, mediante ao pagamento de uma tarifa estabelecida pelo órgão responsável pertencente ao poder público do governo ou municipal da região. Para Vasconcellos (2005), o transporte público coletivo por ônibus está submetido a algum tipo de controle por parte do poder público, bem como ao código de trânsito vigente, uma vez que sua operação utiliza a estrutura viária urbana (OLIVEIRA, 2014, p.21). Sendo possível que a população possa ter acesso a mobilidade urbana a partir do transporte público.

Nesse contexto, Ferraz e Torres (2004), destacam que o serviço de transporte público coletivo é indispensável nas cidades porque desempenha papel social e econômico

² A pesquisa de monografia supracitada na nota 1, utilizou como recurso metodológico também, a aplicação de um questionário que foi disponibilizado pela plataforma digital Google Forms no período de julho a setembro de 2020, no qual foram obtidas 27 respostas. O questionário continha quinze perguntas, entre elas, quatorze perguntas com respostas estruturadas de 1 a 5, sendo um ruim e 5 bom; e uma questão aberta para possíveis sugestões.

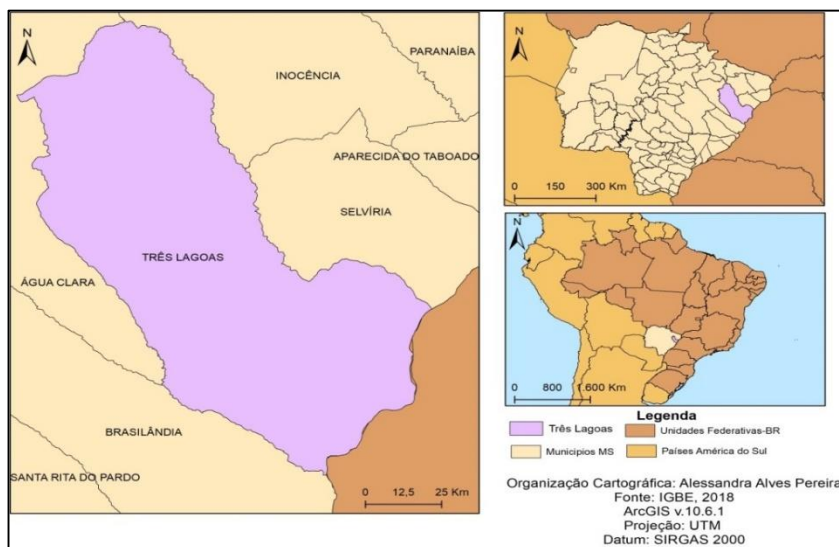
de grande importância. O transporte público coletivo, de modo geral, democratiza a mobilidade e a acessibilidade, pois,

facilita a locomoção de pessoas, minimiza a necessidade e os custos de construção de vias e estacionamentos, bem como reduz taxas de acidentes de trânsito, congestionamentos e níveis de poluição ambiental, de modo a promover melhores condições de vida nas cidades. (OLIVEIRA, 2014, p.21).

Porém, Santos (2005, p. 2) ressalta que o serviço de transporte público coletivo planejado e gestado de maneira eficiente “[...] otimiza o uso dos recursos públicos, possibilitando investimentos em setores de maior relevância social com uma ocupação mais racional e humana do solo urbano”. O transporte público coletivo é um modelo que promove a locomoção no espaço de forma mais acessível para a parte da sociedade que não tem condições de se locomover de outras maneiras. Para Ferraz e Torres (2004, p. 5), o transporte público coletivo é “imprescindível para a vitalidade econômica, a justiça social, a qualidade de vida e a eficiência das cidades modernas”, visto que a maioria das pessoas que utiliza desse modelo de locomoção é a classe trabalhadora, seja do comércio, indústria ou serviços, lazer e no caso deste trabalho, os estudantes universitários da UFMS campus de Três Lagoas/MS.

A cidade de Três Lagoas, situada a leste do estado de Mato Grosso do Sul (MS) é a terceira maior cidade do estado atrás apenas de Dourados e Campo Grande (capital do estado). A cidade detém localização geográfica importante visto que faz fronteira com o estado de São Paulo (SP) (Figura 1).

Figura 1. Mapa de Localização de Três Lagoas



Elaboração: Pereira (2018); Organização: organizado pelos autores

O município de Três Lagoas, historicamente, teve sua economia voltada à agropecuária, mais especificamente à pecuária de corte (MARIANO, et. al, 2021). A partir da década de 1960, Três Lagoas passou a acolher momentos históricos que dinamizaram sua estrutura espacial, tais como: a própria expansão da pecuária, avanço da fronteira agrícola, construção de ferrovias, construção de usinas hidrelétricas (GOMES, 1994) e mais recentemente, de 2000 em diante, o avanço da industrialização, com a chegada das papeleiras Votorantim Celulose Papel (VCP) e International Paper (IP) formando o complexo VCP-IP em 2006, concluindo a construção, concluindo a construção de suas filiais em 2009 (NEVES E SANTOS, 2018). E como consequência, no ano de 2021, a cidade recebe o slogan de “Capital nacional da celulose” (L.F. 14.142 de 19 de abril de 2021).

Tabela 1. Evolução Demográfica em Três Lagoas/MS

Anos	Número de Habitantes
1940	15.478
1950	18.803
1960	24.483
1970	55.343
1980	59.543
1991	68.126
2000	79.059
2010	101.971
2020*	123.281

Fonte: adaptado de Oliveira, 2006 e IBGE, 2020*. * Estimativa.

A partir da Tabela 1 é possível observar, alguns momentos de imigração populacional mais expressivo. O primeiro de 1960 para 1970, com acréscimo de mais de 24 mil pessoas, dobrando a população da cidade em apenas uma década. O segundo de 2000 para 2010 com aumento de mais de 20 mil habitantes. E na década seguinte mais um acréscimo de 20 mil pessoas em uma década. Assim, se pontuarmos o crescimento populacional mais recente (depois de 2000) houve um aumento de 47% em apenas 20 anos (IBGE, 2020).

De forma concomitante, a frota de automóveis também se expandiu com um aumento de 153% em apenas 10 anos, passando de 30,4mil em 2006 para 78,1mil veículos em 2016, maior do que a média de crescimento brasileira (115%) (JP NEWS, 2016). Tal acréscimo pode causar sobrecarga no trânsito onde não tenha planejamento urbano eficiente (DUARTE, 2011).

Brasil (2018) ainda ressalta que a cidade de Três Lagoas tem preferência pelo transporte individual, ainda que ocorra a prestação de transporte público coletivo na cidade, a população se utiliza tanto dos automóveis quanto de bicicletas³, esta última motivada, em parte, pelo relevo da cidade⁴. O transporte público coletivo é considerado insatisfatório pelos usuários, rotas insuficientes, que abrangem a cidade toda, geralmente com uma única rota, até a praça central, poucos horários, atrasos, ônibus com estruturas irregulares e a ausência de informação prestada pela empresa de concessão. (Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas, 2016).

O serviço de transporte público coletivo da cidade é realizado pela empresa Viação Cidade das Águas que disponibiliza 13 rotas ao total (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2019⁵). Brasil (2018) avalia que o serviço de transporte público coletivo é insuficiente com relação às demandas do município, pois o desenvolvimento industrial apresentado agregou um número considerável de migrantes no espaço de Três Lagoas. Ao contemplar a insuficiência do serviço promove-se então a aquisição de meios de transporte individuais (carros, motos, bicicletas) para realização de atividades rotineiras.

Reconhecendo-se o transporte público coletivo como ferramenta popular de aplicação do direito de mobilidade urbana que deve ter parâmetros de qualidade e eficiência estabelecidos pelo Art. 8º da Lei de Mobilidade Urbana (L.F. 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012), assim, a seção seguinte analisa as características do transporte público coletivo oferecido aos acadêmicos da UFMS de Três Lagoas.

Características do serviço de transporte público coletivo aos acadêmicos da UFMS

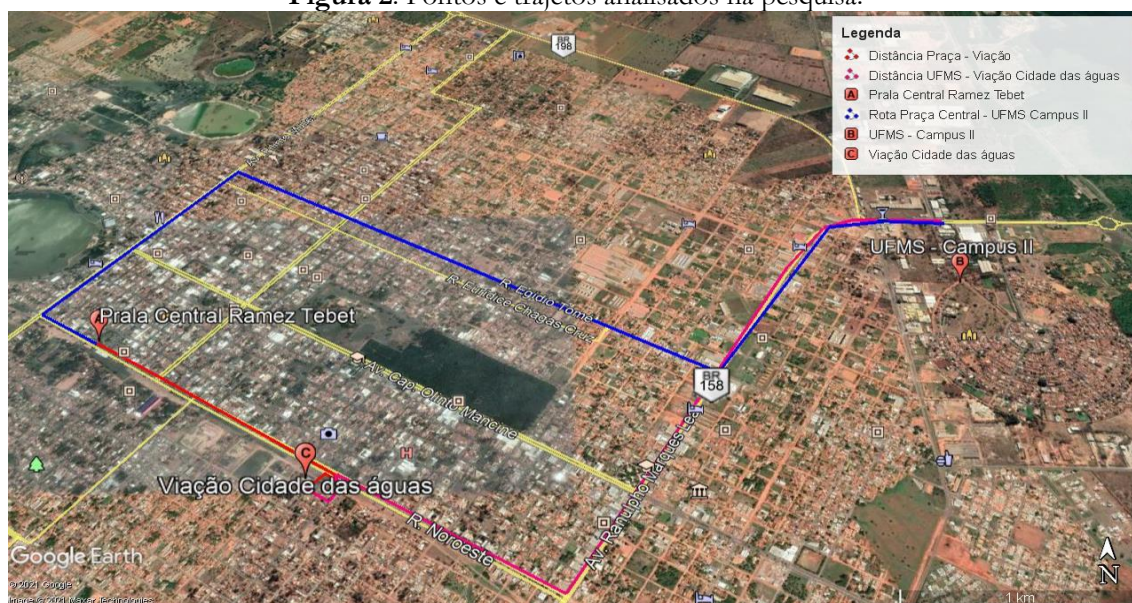
O Campus II da UFMS de Três Lagoas é responsável por abrigar as aulas dos cursos de graduação e pós-graduação presenciais, e está localizado na Avenida Ranulpho Marques Leal (BR-158), extremo nordeste da cidade, próximo à fronteira com o estado de São Paulo, porém, distante do centro da cidade.

³ Não foi possível encontrar um registro do montante de bicicletas em Três Lagoas, porém a reportagem a seguir evidencia seu destaque como meio de transporte na cidade, disponível em: <https://correiodoestado.com.br/cidades/com-100-anos-tres-lagoas-ja-foi-considerada-a-cidade-das-bicicletas/249637>. Acesso em: 14/10/2022.

⁴ Sua menor altitude é de 260 metros na barranca do Rio Paraná, e a maior é de 518 metros, na Serrinha do distrito de Garcias. No núcleo urbano, a altitude média é de 320 metros. No município, a altitude média varia entre 350 e 400 metros (Prefeitura Municipal de Três Lagoas, 2000).

⁵ A Viação Cidade das Águas deixou de operar na cidade em meados de 2020 em virtude da pandemia da COVID 19. O transporte público coletivo só foi restabelecido em dezembro de 2021 a partir de novo processo de concessão, sendo a empresa Raboni a responsável pela oferta do serviço.

Figura 2. Pontos e trajetos analisados na pesquisa.



Organização/elaboração: os autores; *Software Google Earth*.

Na Figura 2 estão destacados três pontos (ponto A: Praça Central, ponto B: UFMS – Campus II e ponto C: Sede da Viação Cidade das Águas). Na mesma figura demonstramos a rota do ônibus que sai da Praça Central (ponto A) até o Campus II (ponto B) este percurso apresenta 7,15km. Identifica-se também a distância entre a Viação Cidade das Águas e o Campus II da UFMS num total de 5,1km. E ainda a distância entre a Praça Central e a Viação Cidade das Águas (Rua Alfredo Castilho) totalizando 1,85 km, porém, a empresa não disponibiliza rotas até sua sede. E qual a importância em destacar a inexistência de uma rota que leve à sede da empresa? Ao longo deste trabalho responderemos esta questão evidenciando tal problemática.

A empresa fornece um ponto central de saída dos ônibus localizado na Praça Ramez Tebet. Estudantes que moram distantes do centro, por exemplo, nos bairros localizados à noroeste da cidade (mais próximos da UFMS que do centro da cidade) precisam se locomover, muitas vezes, com a utilização de outro ônibus até a praça central ou algum ponto de ônibus mais próximo a ela, assim, esses alunos acabam realizando um percurso, casa-UFMS, muito maior por ausência de uma rota que os contemple.

Neste sentido, é importante ressaltar a necessidade de um “tarifário justo”⁶ (SILVEIRA e COCCO, 2013) ao serviço prestado. Ainda assim, no ano de 2019, a Prefeitura

⁶ Uma tarifa justa de transporte público coletivo – a qual foi o mote das manifestações de junho e julho – é crucial para a realização da missão do serviço de transporte em uma sociedade desigual como a brasileira, que é garantir o acesso universal às oportunidades presentes na cidade, as quais contribuem para com o rompimento da reprodução intergeracional da pobreza mediante a oferta de empregos, aperfeiçoamento

Municipal de Três Lagoas anuncia um aumento na tarifa de 20% passando de R\$ 3,00 a R\$ 3,60 incluindo também ao passe estudantil que equivale à metade desse valor (R\$ 1,80) (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2019).

Assim, destacamos a relação entre o valor da tarifa e o acesso ao passe estudantil, que só pode adquirido na sede da empresa Viação Cidade das Águas, porém não há uma rota que se destine à sede da empresa. O passe estudantil funciona da seguinte forma; deve ser recarregado por uma quantia que seja proporcional a um volume de viagens, por exemplo: caso o aluno frequente a universidade por cinco dias utilizando o ônibus, então deverá ir à sede da empresa e recarregar o valor total dessas viagens (R\$ 18,00 ida e volta).

Contudo, é destacado pelos estudantes a necessidade em recarregar o passe com um valor suficiente para um mês ou até todo semestre, pois as recargas só podem ser feitas na sede da empresa. Neste sentido fica evidente alguns problemas, primeiro a dificuldade de acesso à viação, pois não há uma rota que passe pela empresa, seja saindo da UFMS ou da praça central, logo, a empresa responsável pelo transporte público coletivo é inacessível em seu próprio fornecimento.

Segundo refere-se à necessidade de recarregar o passe com passagens que equivalem ao mês, meses ou no semestre, gerando um custo bastante alto para o estudante ter acesso ao passe estudantil. Como forma de suprir tal necessidade, muitos estudantes substituem o uso do transporte público coletivo pelas bicicletas e também por caronas que são comuns entre os estudantes, há vários combinados informais de caronas entre os estudantes, assim os mesmos procuram formas para substituir o serviço.

Outro problema enfrentado pelos alunos é a precariedade na disponibilização de informações, pois os meios oferecidos pela empresa não sanam as dúvidas, o telefone disponível, não estava em funcionamento, no período de realização da pesquisa. A empresa ficou fechada desde o meio de 2019 até o final de 2020 devido à pandemia e não há um site com informações de acesso ao serviço, o que extingue qualquer tipo de relação entre usuário e prestador.

Todas essas informações destacadas previamente refletem um transporte público coletivo precário e ineficiente aos graduandos da UFMS, como à comunidade em geral.). Ao

profissional, acesso à educação, aquisição de cultura geral etc. Além disso, uma parcela da renda cada vez maior dedicada ao pagamento de transporte (tarifas reajustadas acima da inflação) penaliza a população de baixa renda, o que significa que uma parcela menor dos recursos desse seguimento social é disponibilizada na aquisição de mercadorias-produto que mobilizam o efeito multiplicador interno e a geração de emprego e renda. (SLVEIRA; COCCO, 2013, p. 44)

destacarmos esses problemas em algumas esferas do transporte público coletivo três-lagoense, decidimos identificar a percepção dos estudantes da UFMS como usuários do serviço, dado que eles são agentes que vivenciam tais problemas diariamente, buscando assim a compreensão e problematização de suas experiências.

O transporte público coletivo de Três Lagoas na percepção dos estudantes da UFMS.

Com o intuito de compreendermos melhor a percepção dos estudantes em relação ao transporte público coletivo de Três Lagoas, a entrevista realizada continha dez perguntas semiestruturadas e a possibilidade de sugestões finais. Realizamos três entrevistas com graduandos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), dois alunos do período integral do curso de Engenharia de Produção (Mariana e Olavo) e uma do período noturno do curso de Licenciatura em Geografia (Natalia)⁷. O objetivo de entrevistar alunos de períodos distintos foi o de compreender a eficiência do transporte público coletivo na totalidade, se as demandas e dificuldades seriam as mesmas encontradas durante o dia e a noite e também identificar possíveis particularidades em cada período de utilização do serviço.

Inicialmente foi perguntado “*Há quanto tempo você utiliza o transporte público coletivo municipal de Três Lagoas para ir à UFMS?*”⁸, para podermos observar a experiência dos usuários quanto à utilização do serviço.

Eu utilizo desde o primeiro ano, então três anos já. (Mariana, 20 anos)

Desde que eu entrei, desde o primeiro semestre. (Olavo, 20 anos)

Desde o segundo semestre de 2017, desde o 2º semestre do curso. (Natalia, 23 anos)

Os três alunos manifestaram uma experiência considerável no uso do transporte público coletivo, com tempo médio de utilização de 3 anos, tempo suficiente para avaliar a eficiência do serviço oferecido.

⁷ Os nomes dos alunos foram alterados para preservar a identidade dos entrevistados.

⁸ A transcrição das entrevistas segue a exata maneira como os entrevistados expressaram sua opinião, sem nenhuma alteração dos autores, podendo, portanto, ocorrer em vocabulário diverso da norma culta.

Em seguida, perguntamos: “Além de ir à UFMS, você utiliza o transporte público para outra atividade?”, isso com o objetivo de relacionar o uso do serviço para além da atividade educativa.

É, quando eu vou fazer alguma outra atividade eu costumo sempre pegar carona porque os horários dos ônibus nem sempre é o horário que tá marcado é o horário que ele realmente aparece lá então eu só uso as vezes tipo se eu preciso ir ao centro da cidade, que eu sei que ele facilita que ele já cai direto na praça né facilita a localidade, mais só assim se eu preciso ir na faculdade ou no centro da cidade. (Mariana, 20 anos)

Quando precisa ir no centro as vezes, quando não arranjo carona aí eu já fui de ônibus algumas vezes. (Olavo, 20 anos)

Eu usava para ir no centro às vezes, no centro da cidade. (Natalia, 23 anos)

Os entrevistados responderam que utilizaram/utilizam o transporte público coletivo para ir ao centro da cidade, lugar privilegiado de bens e serviços. Assim, é notável a importância da escolha da Praça Ramez Tebet como ponto central de partida/destino dos ônibus. Entretanto, identificamos na fala de Mariana alguns problemas na sua experiência com o transporte público coletivo, pois ela afirma pegar carona para outras atividades, uma vez que os horários definidos dos ônibus não coincidem com o horário que o mesmo deve passar pelos pontos, atestando displicência no compromisso com horários e conseqüentemente com o passageiro, uma vez que ele possa se atrasar ou mesmo perder algum compromisso em virtude da ausência de pontualidade dos horários estabelecidos. Olavo também expressa a prioridade no uso da carona, pois a carona proporciona maior comodidade, rapidez e pontualidade para se chegar ao destino.

Perguntamos também “O que acham do ponto central de partida dos ônibus para a UFMS ser a praça central?”

Sobre isso, os entrevistados responderam:

[...] eu não tenho queixa em relação a isso, porque no caminho eu só preciso pegar um, eu não tenho que pegar várias rotas e tudo mais, eu tenho algumas amigas que tem queixa em relação a isso, porque as vezes precisa pegar três ou dois ônibus por conta da rota do caminho mas isso pra mim é indiferente, porque não preciso pegar mais rotas, o tempo também não aumenta em questão, isso eu não tenho problema não. (Mariana, 20 anos)

É mais tranquilo porque passa na esquina da minha casa, pra eu pegar o ônibus é na esquina de casa, então isso daí não interfere tanto. (Olavo, 20 anos)

Olha é um ponto bom porque grande parte da cidade, pelo menos dali depois do cemitério, do outro lado da cidade tem um acesso fácil por ali, por exemplo quem mora no Paranapungá, aqueles bairros mais distantes do centro é bem complicado, pois eles tem que fazer uma viagem gigantesca para lá pra fazer outra viagem, sendo que poderia ter tipo um acesso direto pra faculdade já que eles estão mais próximos da faculdade,

elas tem que ir pro centro depois voltar pra quase perto onde estava, mas pra mim é tranquilo, pra mim eu acho até mais fácil porque da pra você fazer outras coisas também dependendo. (Natalia, 23 anos).

Para Olavo e Mariana o ponto central é indiferente já que ambos não pegam o ônibus lá e sim no trajeto quando o ônibus já saiu da praça central, no entanto, Mariana alega que algumas amigas se queixam desse ponto por ter que pegarem mais de um ônibus para chegar à UFMS. Em contrapartida, Natalia afirma ser um ponto *bom*, porque muitas pessoas que *moram depois do cemitério* têm um acesso mais fácil, ou seja, o ponto consegue atender a populações de bairros distantes do sentido para UFMS.

Contudo, ela destaca também que os estudantes que moram em bairros localizados próximos à UFMS mas que não são atendidos pela única rota que à universidade têm a necessidade pegar ônibus para a Praça Ramez Tebet (sentido totalmente contrário), e de lá pegar o ônibus que parte para a UFMS, ou seja, existe a necessidade de se *voltar* no trajeto para ter acesso ao ônibus que vai para a universidade. Neste sentido, a aluna sugere uma outra linha que atenda a esses bairros mais próximos à UFMS, entretanto, não faz sugestão de novas linhas para atender àqueles estudantes que residem nos bairros *depois do cemitério*, há uma distância bem maior da UFMS e necessitando da utilização de dois ônibus para se chegar à universidade.

O ponto da praça central é, de fato, um lugar acessível à maioria da população, bem como para parte dos estudantes que durante o dia trabalham no centro e em suas adjacências. Segundo Ribeiro (2008) um planejamento eficiente empenha-se em colocar zonas comerciais próximas aos locais com meios de transporte de maiores quantidades, como por exemplo, ônibus. Assim, embora a praça central esteja localizada no centro comercial de Três Lagoas, esta ainda é distante da UFMS campus II, o que tem potencializado o uso de bicicletas e caronas pelos alunos. Outra complicação relacionada ao ponto central é destacada, ali não há ponto de recarga do passe escolar, e a Viação Cidade das Águas, lugar onde se recarrega o passe, é mais afastado do centro, neste caso, a distância dificulta a mobilidade dos alunos até o local de recarga.

Sobre a aquisição do passe e conseqüente lugar de recarga do mesmo, os alunos afirmam que:

[Então, você fez o processo de ir lá na viação? O que você acha desse processo de aquisição da carteirinha?]

Eu acho que ele devia ser de uma forma um pouco mais prática, eu acho que a gente podia pegar as documentações diretamente no site ou é aquele que libera né, porque quando a gente vai fazer o passe mesmo, primeiro a gente tem que ir até o lugar que

disponibiliza esse documento, depois disso a gente vai na UFMS e leva lá pede autorização deles, se eu não me engano, eu acho que é isso mesmo porque faz muito tempo que eu fiz e aí depois esse documento leva de novo pra lá, então acho que se esse documento fosse disponibilizado de uma forma virtual ia perder esse passeio a mais sabe? E o lugar lá é muito longe e eles não fazem uma rota que deixem a gente nesse local, então toda vez que eu preciso recarregar o passe ou alguma coisa dentro desse sentido, eu sempre pego um uber ou peço pra alguém me levar de carona até o lugar sabe? Porque esse é um outro ponto que eu acho que podia melhorar lá dentro não sei. (Mariana, 20 anos)

[Você tem a carteirinha/passe? Se sim, o que você acha de realizar o processo de recarga?]

Eu acho muito ruim, eu acho que eles tinham que começar a colocar pra fazer pelo computador porque é duro tipo não passa nenhum ônibus lá perto, você tem que ir a pé, aí tipo eu tinha que andar não sei quantos quilômetros pra eu ir lá, as vezes igual a primeira vez só pra eu pegar o papel pra assinar, aí acho bem ruim você não poder pegar pelo computador nem nada. (Olavo, 20 anos)

[O que você pensa sobre o processo de recarga do passe?]

Eu acho que é um pouco ruim, porque eles têm um limite por mês de recarregar esse passe, eu acho que não pode passar de 52 passes e tem gente que faz faculdade integral e precisa usar mais de 4 passes por dia aí complica, sabe? Porque quem precisa ir e ficar indo e voltando, acho que é 52 passes não tenho certeza. Aí você não pode ultrapassar disso por mês. Por dia você usa 2, no caso que eu faço noturno, aí quem faz integral, tem que ir e voltar pra casa aí muitas vezes o pessoal que pega ônibus prefere ficar na faculdade do que ficar gastando esse monte de passe. (Natalia, 23 anos).

Inicialmente, Mariana mostra-se descontente em relação ao processo burocrático na aquisição do passe, ir até a Viação Cidade das Águas, voltar à UFMS e retornar para a Viação, como também manifesta insatisfação no deslocamento até a Viação para realizar as recargas, único local de recarga do passe escolar. O problema destacado é que não há uma rota para se chegar ao local, utilizando carona ou Uber (transporte por aplicativo)⁹ para ir até lá. Isso demonstra uma enorme contradição, uma vez que a empresa responsável pelo transporte público coletivo é tão inacessível que alguns estudantes precisam utilizar outro meio de transporte para chegar lá e garantir seu direito ao passe escolar.

Tal situação se agrava quando Mariana relata a necessidade de ir duas vezes à viação, uma para pegar a ficha de preenchimento e depois, a partir do seu preenchimento e assinatura dos responsáveis deste setor pela UFMS para entrega desses mesmos documentos. Destaca também que a internet seria uma ferramenta de auxílio indispensável nesse contexto promovendo maior agilidade/praticidade na aquisição e recarga do passe.

⁹ A cidade de Três tem três transportes por aplicativos Udikar, Zeus Car, ambos de alcance local e o Uber que chegou a cidade apenas em 2021.

Segundo Cruz (2013) a informação é essencial para garantir a qualidade do transporte público coletivo. Nesse sentido, Olavo também sugere o auxílio da internet tanto para aquisição do passe escolar quanto para a sua recarga, demonstrando mais uma fragilidade dessa concessão, pois não há uma rota que leve os estudantes até a viação, a situação é tão embaraçosa que o aluno conta que já foi caminhando até o local.

A partir da resposta dos alunos Olavo e Mariana, identificamos outro problema significativo: a ausência de informações e utilização do uso da internet na disponibilidade desses serviços, pois, facilitaria a aquisição da carteira estudantil sem a imposição de se deslocar até o local, bem como auxiliaria na recarga do passe e uso do passe. Todavia, a ausência de um ponto de ônibus nas proximidades da viação demonstra uma despreocupação por parte da empresa em relação a esta parcela de usuários em específico.

O Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT) e o Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNUR, 2015) reforçam que uma linha de transporte público coletivo, para garantir o acesso à cidade, deve ser integrada, e no caso de Três Lagoas, parte dessa integração deveria ser ao local de recarga do passe, ou o mais perto possível, pois, como já apontado na Figura 2 a viação Cidade das Águas é localizada a uma distância considerável da praça central (1,85km) e bem afastada da UFMS (5,1km) além de não estar integrada a uma linha destinada ao local. Assim, a necessidade de uma rota próxima à viação é evidente, atendê-la significa respeitar os direitos dos sujeitos sociais, o direito de mobilidade urbana da população e o direito de pagar a metade da tarifa¹⁰ no uso do transporte público coletivo. Entende-se que o papel municipal é aprimorar o serviço para garantir e estimular o uso do transporte público coletivo.

¹⁰ Lei Federal de 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

Figura 3. Viação Cidade das águas



Fonte: Acervo do autor, fotografia tirada em 18 de novembro de 2020.

Durante a realização da pesquisa encontramos alguns entraves para aquisição de informações com a empresa Viação cidade das águas, em primeiro momento tentamos entrar em contato pelo telefone e não fomos atendidos, em seguida realizamos uma visita, nesta data (18/11/20) e a sede encontrava-se fechada. A aluna Natalia ainda explana sobre a dificuldade de encontrar o local (Figura 3) e a “rota” alternativa para recarga:

[Como você ia ao local para recarga do passe?]

Olha, lá é bem complicado também porque as vezes que eu fui, tem só uma atendente, é um lugar muito escondido, no meio do nada se você não parar e não tiver informação que é ali, você nunca vai descobrir porque não tem nada avisando só é uma garagem grandona com um monte de ônibus e o lugar é bem escondido mesmo é só uma gradezinha que você fala com a atendente e ela faz ali seu cadastro na hora mas é bem escondido numa ruazinha, tipo uma viela. (Natalia, 23 anos).

Bom, pra gente recarregar, não, toda vez que a gente precisa recarregar, eu acho que não tem a linha do ônibus pra gente parar lá, só se você pedir pro motorista te levar lá pra garagem porque geralmente todos os ônibus quando acabam o expediente deles, vão pra garagem. Aí se você quiser recarregar, você tem que pedir pro motorista te deixar lá na garagem junto com ele, mas depois você não pode pegar um ônibus de lá para ir a outro lugar. Aí você fica sem acesso, entendeu? Você pode descer lá mas você não pode pegar um ônibus ali. (Natalia, 23 anos).

Apoiado nisto, verificamos a percepção dos alunos em relação a estrutura do transporte público coletivo, destacando sobre as características dos ônibus e dos pontos de ônibus.

[Nesse tempo que você utiliza o transporte público coletivo como você avalia a estrutura dos ônibus? E dos pontos de ônibus?]

Olha, as estruturas, pra mim, os pontos né, primeiramente falando sobre eles é pra mim é ótimo é porque entrega diretamente tipo na porta da faculdade e na esquina de casa já é o meu ponto sabe? Que eu pego pra já ir primeiro assim, então isso pra mim é tranquilo, agora em relação a estrutura eu não tenho nenhuma queixa assim, eu acho que pra cadeirante às vezes é um pouco difícil sabe? Eu já vi que as vezes alguns ficam um pouco constrangidos, porque nem sempre tá funcionando perfeitamente eles, às vezes, eu sinto isso né? Eles não gostam de “atrapalhar” a rotina dos outros, então as vezes eu acho que eles ficam meio desconfortáveis porque demora um monte pra conseguir abaixar a cadeira, as vezes tem que ir lá pegar uma ferramenta pra arrumar na hora, eu acho que isso é um ponto que poderia ser melhorado e mais o que eu acho que é o pior assim é a questão dos horários sabe? Eles não aparecem no horário que tá planejado dentro do folderzinho deles, é já teve vez que eu fiquei esperando uma hora porque eu falei “ah não é possível, eu esperei tanto tempo, eu vou esperar mais um pouquinho” aí fiquei uma hora lá sentada e ele não apareceu naquele horário, sabe? Eu acho que isso que é o mais chato assim dos ônibus de TL. Aí é que antes de eu ir fazer faculdade fora, eu não tinha usado ônibus na minha cidade, então eu não tenho um parâmetro pra comparar, eu não sei se os outros tem cinto de segurança, mas eu acredito que tipo isso é algo super necessário que deveria ter sim. Agora sobre janela, ventilação, assim aí eu não tenho nenhuma queixa não eu acho que a quantidade dos números de assentos também acho bom é tem bastante número de assentos também pra quem é idoso, gestante e tudo mais, acho que isso é o mais importante. (Mariana, 20 anos)

É mediano eu diria assim, tipo no estado de São Paulo pelo menos que eu estou mais acostumado igual Rio Preto que eu morava lá perto antes era trezentas vezes melhor, do ponto de ônibus tanto do ônibus também, mas também já fui em ônibus piores em outras cidades também. Então seria mediano. (Olavo, 20 anos)

De 0 a 10, 2 porque é muito ruim tanto os pontos de ônibus que agora no final de 2019, acho que meio de 2019, que construíram aquelas bases pra não tomar chuva, mas antigamente não tinha nada, só tinha aquele pontinho que era tipo um postezinho e não dá pra ver direito onde tem um, tem lugares que nem tem que o pessoal já destruiu e dentro do ônibus também a mesma coisa a estrutura dele é bem precária. (Natalia, 23 anos).

Primordialmente, Mariana informa ter uma experiência positiva com a questão de infraestrutura em geral, e sobre os pontos de ônibus alega atender suas necessidades. Contudo, destaca a dificuldade no atendimento de pessoas com necessidades especiais, no caso, os cadeirantes. A aluna afirma não ter parâmetros de comparações, pois só utilizou transporte público coletivo em Três Lagoas, mas alega que os ônibus oferecem estrutura interna satisfatória, principalmente nos assentos, não comenta sobre os demais aspectos como portas e janelas.

Contudo, independentemente de parâmetro, as estruturas devem atender aos usuários com qualidade (CRUZ, 2013). E a aluna queixa-se novamente dos horários onde afirma que já ficou mais de uma hora esperando pelo ônibus. Esta situação merece destaque, pois envolve os compromissos dos alunos, o horário das aulas e outras atividades em geral.

O atraso dos ônibus pode ser exemplificado pelas extensas rotas que poderiam ser realizadas por mais ônibus.

Agora, Olavo comenta já ter utilizado o transporte público coletivo em outra cidade, José do Rio Preto-SP, levando-o a ter mais parâmetros de comparação. Segundo Olavo, tal cidade oferece infraestrutura muito melhor do que de Três Lagoas, tanto dos pontos de ônibus e qualidade dos veículos. Embora, relate também já ter utilizado o serviço em outras cidades piores, mas sem apontar nenhuma em específico. Assim, no início e ao final da sua fala, ele caracteriza o transporte público coletivo de Três Lagoas como mediano.

A estudante Natalia apresenta uma visão distinta dos demais, ela alega que os pontos são péssimos, visto que não possuíam cobertura e eventualmente tomavam chuva na espera pelo ônibus. Analisando as informações dos entrevistados ressalta-se o estado mediano/insatisfatório de algumas estruturas internas do ônibus, Cruz (2013) afirma que isso se deve, geralmente, às irregularidades ou atrasos nas revisões e manutenções dos ônibus que são deveres da empresa para garantir a qualidade do serviço de transporte público coletivo à população, e para assegurar a eficiência, os ônibus precisam estar em condições adequadas de uso. Entretanto,

A utilização desenfreada do automóvel acabou modificando a distribuição modal do transporte urbano, levando a deterioração dos transportes públicos. Em função desta deterioração dos transportes públicos quem mais sofreu e sofre são as camadas inferiores da sociedade urbana que estão subordinadas a meios de locomoção frequentemente precários e pelos quais devem pagar uma parcela cada vez maior dos seus ganhos (SANTOS, 2005, p.78).

Em relação as estruturas externas, as queixas sobre os pontos são muito pertinentes, sobretudo porque, Três Lagoas é uma cidade com temperaturas muito elevadas¹¹. Então não ter uma cobertura no ponto é extremamente desconfortável pelo calor que ocorre em boa parte do ano. Entretanto, nem todos os pontos, atualmente estão sem cobertura, há alguns pela cidade que contém uma estrutura satisfatória (Figura 4)

¹¹ De acordo com o meteorologista da Uniderp, Natálio Abrãao, a cidade de Três Lagoas ficou no topo do ranking das 20 cidades mais quentes do Brasil, na tarde de ontem, 1. No município foram registradas temperatura máxima de 41,3°C e sensação térmica de 49°C. Disponível em: <https://www.enfoquems.com.br/tres-lagoas-esta-no-topo-do-ranking-das-cidades-mais-quentes-do-brasil-com-49-c/#:~:text=De%20acordo%20com%20o%20meteorologista,e%20sensa%C3%A7%C3%A3o%20t%C3%A9rmica%20de%2049%C2%BAC>. Acesso em: 31 ago. 2021.

Figura 4. Ponto de ônibus com cobertura localizado na R. Egídio Thomé frente a Clínica da Criança.



Fonte: Acervo do autor, fotografia tirada em 18 de novembro de 2020.

Outro ponto importante percebido pelos estudantes refere-se à análise da estrutura oferecida pelo transporte público coletivo e sua relação com o preço da tarifa paga por eles. A respeito disso, os estudantes destacaram a frequência do aumento dela:

[Você acredita que o preço da tarifa seja suficiente ao serviço oferecido pelo transporte público coletivo?]

Ai eu acho que sim, não acho que é um preço caro considerando o preço da gasolina também que aumentou nos últimos tempos, eu acho que é viável sim. Sim, teve mas eu não lembro certinho quanto foi, não vou saber te responder. (Mariana, 20 anos)

Eu acho que até ficou um pouquinho mais caro agora mas tipo acho que não está nada de exorbitante, nem muito barato. Já foi, uma vez, se não me engano era três reais e foi pra três e oitenta. (Olavo, 20 anos)

Não, eu acho que é muito caro, tanto é que subiu o preço, sempre estava subindo os preços e não tem qualidade nenhuma, tinha dia que eles tinham que abrir a porta do meio pra entrar passageiros porque não cabia mais lá dentro [...]. Teve, aumentava várias vezes, as vezes aumentou, acho que duas vezes no ano, quando eu comecei a ir, se não me engano era um e vinte em 2017, aí acho que tava quase dois reais a passagem agora. É, aí o valor total, acho que é três e oitenta, aí quem não tem acesso a esse passe paga quase dez reais por dia pra um serviço que não existe serviço ali. (Natalia, 23 anos).

Por um lado, Mariana e Olavo alegam que o preço da tarifa é aceitável, porém a Natalia declara ser um preço alto para um transporte com pouca qualidade, em seu ponto de vista. Vasconcellos et.al (2011) afirmam que o preço da tarifa é de responsabilidade e controle

do poder municipal. Sendo assim, o poder municipal deve participar ativamente do processo de decisão dos preços atribuídos às tarifas, seja seu aumento, ou não. Vasconcellos et. al (2011, p. 28) ressaltam que:

Nos sistemas sem subsídios, como ocorre em praticamente todas as cidades brasileiras, pode-se conceituar a tarifa de equilíbrio como o valor cobrado dos usuários pagantes pelo serviço prestado, que assegura uma arrecadação igual ao custo total do sistema em determinado período de tempo. Dessa forma, aumento de custo de qualquer componente de produção do transporte assim como qualquer queda na demanda pagante ou IPK (produtividade) produzem o mesmo efeito: aumento da tarifa. Esses dois fatores juntos vêm ocorrendo no Brasil nos últimos anos. (VASCONCELLOS, et. al, 2011, p. 28).

Relacionando as respostas dos alunos com Vasconcellos, et. al (2011) questiona-se se o preço da tarifa interfere na preferência, de muitos alunos, na utilização das bicicletas e de caronas pelos estudantes para se locomover até a UFMS e com isso o número de usuários do transporte público coletivo vai diminuindo, incluindo os próprios estudantes. E isso pode acarretar num ciclo vicioso, diminui o quantitativo de passageiros, a empresa se vê “obrigada” a aumentar o preço da tarifa para manutenção dos custos.

Outro ponto levantado pela aluna Natalia também a precariedade de planejamento da empresa nos horários de pico da faculdade devido à lotação. Devido a série de dificuldade apontadas pelos alunos, pouco a pouco os estudantes vão trocando o transporte público coletivo por outro meio de locomoção, sendo que deveria ser ao contrário. O que poderia ser solucionado, em parte, por estratégias econômicas da empresa com o intuito de aumentar o número de passageiros e economizar nos custos.

O transporte público coletivo é um instrumento de mobilidade urbana, e se o número de passageiros tende a diminuir, o discurso para que não ocorra manutenção e melhorias no oferecimento do serviço, pode se tornar um mote para a precariedade e ineficiência, afugentando ainda mais os estudantes que continuaram a optar por bicicletas ou caronas, aqueles que têm essa possibilidade, e aos que não tem, continuam a utilizar o transporte cada vez mais precarizado. Mariana, por exemplo, foi, pouco a pouco, trocando o ônibus pela carona:

[Você disse que ao longo dos anos você diminuiu a utilização do transporte público coletivo. Então gostaria de saber se essa diminuição está relacionada a conhecer mais gente para diminuir o uso do transporte público coletivo?]

Sim, com certeza, tipo eu acho que uma é consequência da outra, mas assim que eu via que uma pessoa tinha horário similar do meu e tudo mais, se eu tivesse a opção em escolher entre os dois, o transporte público ou a carona, eu sempre escolhia a carona por conta da questão dos horários né? Que com a carona eu posso acordar um pouco mais

tarde e eu tenho certeza que eu vou chegar no horário que eu preciso. (Mariana, 20 anos)

Podemos refletir sobre isso ao examinar a resposta da aluna, na qual a incerteza em relação aos horários em que o ônibus de fato vai passar no ponto e o receio do atraso para o início da aula faz com que ela dê preferência ao uso das caronas para ir à UFMS do que utilizar o transporte público coletivo. Assim, muitos alunos aderem às caronas para não chegar atrasado e nem ter a possibilidade de perder provas ou outras atividades. Na UFMS, a maioria dos professores é tolerante com os horários de início das aulas, por já estarem cientes dos atrasos do transporte público coletivo, entretanto, os horários dos ônibus deveriam se adequar aos horários do início das aulas nas universidades, sem atrasos e não o oposto. Está aí uma característica que demonstra precariedade e um descompromisso da empresa com o usuário do transporte público coletivo.

Dentre os problemas levantados, os estudantes ainda relataram algumas situações atípicas durante o trajeto:

[Durante esse tempo que você utiliza o transporte público coletivo já ocorreram situações atípicas durante o trajeto?]

Ai, só uma vez que eu me senti, às vezes, um pouco desconfortável assim, não sei sem vem ao caso, é que tinha um cara que estava um pouco meio bêbado, sabe? E ele queria sentar próximo da região aonde eu estava, aí eu tentei assim falar com o motorista, mas não deu tempo, mas não deu tempo e eu não sabia “aí será que eu faço alguma coisa? Ou eu saio daqui?” É até uma mulher falou assim “Se você puder fica um pouco mais longe, não sei se você já tinha tido uma situação com esse cara assim” mas eu também não sei como eles poderiam prevenir algo nesse sentido sabe? Porque não dá pra você fiscalizar e escolher quem entra lá dentro porque é um transporte público né? (Mariana, 20 anos)

Já, aconteceu de ter acidente no ônibus,[...] não cumprir a rota, porque eles tem uma rota, que eles tem que fazer, aí como eles tem pressa, ou as vezes sai atrasado do ponto que eles tem que sair, eles fazem o caminho que eles querem, porque eles conhecem as pessoas né, porque geralmente, esse horário que eu vou que é cinco ou seis horas, são só os estudantes mas as vezes tem pessoas que pegam nos outros bairros pra ir pra fazer outra coisa e eles não fazem a rota deles, já aconteceram acidentes, eles não param as vezes quando você dá sinal, já aconteceu de o ônibus estar cheio e fingir que não vê a pessoa e não parar, isso. (Natalia, 23 anos)

Um problema frisado pelos alunos refere-se às mudanças nas rotas durante o trajeto, podendo causar problemas às viagens dos passageiros. O não cumprimento das rotas pré-estabelecidas prejudicam pessoas que aguardam nos pontos de ônibus. Contudo é dever da empresa fiscalizar essas eventuais mudanças, ademais os alunos relataram que não conseguem se comunicar com algum encarregado para fazer reclamações. Sem outro

colaborador no ônibus e sem um sistema de informações/reclamações entre passageiro e prestador possivelmente poderão ocorrer outros desvios de rotas.

O planejamento das rotas também impacta no número de passageiros durante o trajeto e isso afeta o conforto do passageiro, porque um ônibus cheio denota que há necessidade por mais rotas e ônibus. A aluna queixa-se também que devido à lotação dos ônibus, os motoristas não param para embarque de novos passageiros. A soma dessas circunstâncias destaca a evidente ineficiência do serviço prestado pela empresa.

Após os acontecimentos e apontamentos levantados pelos alunos questionamos de modo mais geral sobre a eficiência do transporte público coletivo:

[Com base nesses três anos que você utiliza o transporte público como você avaliaria a eficiência do serviço?]

“Aí, olha se eu tivesse que colocar uma nota de 0 a 10 é eu falaria 6 por conta desse negócio do horário, sabe? Porque eu acho muito complicado, eu não ligo tipo da questão da estrutura e tudo mais, demorar mais tempo pra fazer o caminho só que eu acho que tipo, o horário tem que ser cumprido, sabe? Porque a gente se planeja, eu odeio chegar atrasada em aula sabe? Eu gosto de pegar sempre aquele meu lugarzinho que eu sou baixinha não tem gente na minha frente, então eu acho que a questão do horário tipo não tem condição sabe?” (Mariana, 20 anos)

“De 0 a 10, um 7, no caso seria bom.” (Olavo, 20 anos)

“De 0 a 10 eu daria 3, primeiro porque os horários são bem restritos na questão da faculdade, não são todos os horários que vão pra faculdade, é também tem um ônibus só específico durante o dia que você pode ir pra faculdade, que é o Vila Piloto, aí se você quer ir pra faculdade durante o dia é bem complicado porque não tem todos os horários e as vezes você precisa chegar lá em certo horário e ao invés de eles deixarem os alunos primeiro na faculdade, que seria o certo, eles dão a volta no bairro inteirinho e os alunos são a última prioridade deles, também a falta de rotas e dos horários como eu falei, tem poucos horários, não tem muitos pontos de ônibus, não tem comunicação com o supervisores deles caso você queira reclamar de alguma coisa, a gente não consegue porque as vezes nem atende as pessoas e fica por conta do motorista a decisão, se ele gosta da pessoa ele trata bem, se ele não gosta ele também não deixa entrar, como já teve casos e casos, as pessoas esqueceram o passe né e ele deixava entrar e outras ele cobrava a tarifa, aí vai por pessoa, por afinidade.” (Natalia, 23 anos)

Fica evidente que há muitos pontos que merecem atenção e devem ser melhorados no transporte público coletivo oferecido pela Viação Cidade das Águas. Dentre os pontos levantados, destaca-se a impontualidade dos ônibus e atrasos constante nos horários.

Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (LEI Nº 12.687, DE 3 DE JANEIRO DE 2012) essas informações devem ser acessíveis a todos os usuários do transporte público coletivo. Lóra (2018) salienta que a utilização do transporte público coletivo é motivada pela configuração apresentada no serviço, assim, se há descontinuidades

na prestação do serviço ele é frequentemente trocado, quando existe tal possibilidade, pelo transporte individual. Tal afirmação foi identificada nas entrevistas, entretanto, promovendo o uso das bicicletas ou das caronas. Então, cada vez mais o transporte público coletivo é deixado de lado gerando aumentos nas tarifas e o não investimento para melhoria das estruturas a um transporte de qualidade.

Por fim, foi perguntado se eles teriam algumas sugestões de melhoria para o transporte público coletivo três lagoense:

[Você tem alguma sugestão pra melhoria do serviço?]

“Eu acho que assim, em horários de pico que a galera tá mais saindo da faculdade né, na segunda, na terceira, a última aula da tarde, principalmente a última, acho que poderia oferecer transportes maiores porque eles tem dois tipos de tamanbo, né pra transporte e já tave vez que não coube todo mundo que precisava lá dentro aí a pessoa ficou lá sentado esperando chegar o seguinte e as vezes demora cerca de quarenta minutos, uma hora, então acho isso uma questão importante, em horários de pico usar transporte que aloque uma quantidade maior de pessoas.” (Mariana, 20 anos)

“Melhorar o ônibus em si né, igual teve uns dias tipo que eles atrasavam uns 15 minutos quase todo dia no mesmo horário aí tipo eu já me preparava pra esse horário, melhorar a pontualidade, acho que é só isso.” (Olavo, 20 anos)

“A melhoria seria uma linha fixa da faculdade com os horários mais alternativos e mais ônibus né porque como um dos problemas também é que esses ônibus iam lotados todos dias e são só dois ônibus pra atender a UFMS, IFMS e AEMS e assim quando subia o pessoal do IF lotava os dois ônibus e ficava impossível de andar, tinha dia que não tinha espaço pra ninguém e duas dessas sugestões seria aumentar o número de ônibus, eu acho que uns três daria conta e também alterar os horários né pra não precisar ficar passando de bairro em bairro pra ir na faculdade ter uma linha própria pra faculdade, tipo um ônibus universitário.” (Natalia, 23 anos).

Os alunos sugeriram aumentar o quantitativo de ônibus circulantes com rotas menos extensas o que geraria menos atrasos. Foi sugerido também uma rota específica para à UFMS para atender as demandas dos estudantes e, assim, melhorar a eficiência do transporte público coletivo.

Feltran (2012) reforça que o artigo 22 da Lei de Mobilidade Urbana (L.F 12.587/2012) atribui aos órgãos públicos à coordenação e gestão de um planejamento eficiente do serviço de transporte público coletivo no espaço urbano, como a fiscalização do desempenho do serviço, a disposição de horários universais, política tarifária acessível e excelência nas estruturas materiais e imateriais.

Nestas circunstâncias o planejamento para melhorar a eficiência é direito dos alunos, garantir a qualidade e eficiência é dever do estado, na responsabilidade de fiscalizar a empresa que presta o serviço. Garantir a universalização do direito de mobilidade urbana

está incluído nos deveres do poder municipal de Três Lagoas. A eficiência do transporte público coletivo aos acadêmicos da UFMS deve ser relembrada e aprimorada.

Considerações finais

O transporte público coletivo abrange a possibilidade de locomoção das pessoas na cidade em função das diversas atividades nela desenvolvidas, é, portanto, uma ferramenta fundamental para a concretização desse direito, promovendo um dos componentes referentes à qualidade de vida de seus habitantes e o acesso aos serviços e aos espaços da cidade.

A partir dos resultados obtidos com as entrevistas realizadas, a cidade de Três Lagoas ainda falha com os estudantes da UFMS, e existe a necessidade de mais rotas tanto para sede da empresa quanto para estudantes que vivem em bairros distantes do centro ou da rota única que leva à UFMS. Os alunos entrevistados relataram suas experiências na utilização com o serviço e apontaram em diversos momentos a precariedade e ineficiência do serviço, promovendo um descontentamento com o uso do transporte público coletivo.

Destacam-se os seguintes fatores: longos atrasos dos horários dos ônibus, restrição a quantidade de horários, burocracia na aquisição do passe escolar e dificuldade de acesso ao processo de recarga do mesmo, uma vez que só pode ser recarregado na própria Viação Cidade das Águas e também a desinformação quase que totalitária sobre qualquer elemento vinculado à prestação do serviço, incitando na frequente substituição do ônibus pelo transporte individual, carro e bicicletas e ainda a busca pelo sistema de caronas.

Além das carências apontadas, os estudantes sugeriram algumas propostas para melhoramento do serviço. A aluna Natalia (23 anos) propôs a criação de uma rota para atendimento aos universitários viabilizando progresso na operação do serviço através da exclusividade, deste modo, minimizaria trajetos extensos àqueles alunos que moram em bairros próximos à UFMS. A criação de uma rota aponta bom planejamento e possivelmente atenderia os alunos com maior eficiência nos horários, com ampliações e pontualidade mais frequente.

Outras sugestões foram relacionadas ao uso de tecnologias de informação, pois a viabilização de um site específico da empresa, disponibilizando as informações sobre as rotas, horários, tarifas, pontos de ônibus, aquisição do passe, pontos de recarga do passe, seria um indicativo na busca por melhorias na qualidade no transporte público coletivo. Essa

ferramenta promoveria maior facilidade na aquisição das informações e seria um mediador para reclamações e melhorias para o serviço.

A reflexão desenvolvida neste trabalho enfatiza a necessidade de se olhar mais de perto e de pensar sobre o transporte público coletivo e, assim, buscar medidas que impulsionem a eficiência na oferta desse serviço público Três Lagoas-MS, voltadas à melhoria, ampliação e qualidade na prestação do serviço de transporte público coletivo, objetivando-se o acesso e a democratização do mesmo no espaço urbano.

Referências bibliográficas

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J.M.; JESUS, M. S.; SÁ, N.R.; SANTOS, P. A. C.; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia e Sociedade (Impresso)**, Aracaju, v. 23, n.3, p. 574-582, 2011.

BRASIL, A. S. **Dinâmica territorial, mobilidade e fluidez do trânsito de Três Lagoas-MS**. 2018. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas - MS, 2018.

BRASIL. LEI nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Ministério das Cidades. **Plano Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012.

BRASIL. LEI nº 14.142, de 19 de abril de 2021. **Confere à cidade de Três Lagoas, no Estado de Mato Grosso do Sul, o título de Capital Nacional da Celulose**. Brasília, 2021.

BRASIL. **Código de Trânsito brasileiro**. 1997.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CRUZ, D. A. M. O. Problemas do transporte público coletivo em Presidente Prudente/SP. UEM. **Revista Percursos – NEMO**, Maringá, v. 5, n. 1, p. 179- 196, 2013.

DUARTE, R. M. **A importância da gestão municipal de trânsito**. Campo Grande: CETRAN, 2011.

ENFOQUE MS. **Três Lagoas está no topo do ranking das cidades mais quentes do Brasil com 49°C.** Disponível em: <<https://www.enfoquems.com.br/tres-lagoas-esta-no-topo-do-ranking-das-cidades-mais-quentes-do-brasil-com-49-c/#:~:text=De%20acordo%20com%20o%20meteorologista,e%20sensa%C3%A7%C3%A3o%20t%C3%A9rmica%20de%2049%C2%BAC>> Acesso em: 31 ago. 2021.

FELTRAN, F. R. **O sistema nacional de mobilidade urbana: do direito de acessar a cidade.** 2017. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Direito). PUC. São Paulo. 2017.

FERRAZ, A. P; TORRES, I. G. E. Transporte público urbano. São Carlos, Ed. RiMa, 2004.

GOMES, T. N. **A dimensão espacial do processo de reestruturação da indústria no Mato Grosso do Sul de 2000 a 2014.** Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas, 2016.

IBGE. **Censo demográfico de Três Lagoas de 2019.**

JP NEWS. **Frota de Veículos de Três Lagoas tem índice maior que média nacional.** Disponível em:<<https://www.jpnews.com.br/tres-lagoas/frota-de-veiculos-de-tres-lagoas-tem-indice-maior-que-media-nacional/90273/>> Acesso em: 13 mai. 2021.

LÓRA, R. M. **Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano: o direito à cidade na Grande Vitória.** São Paulo: USP, 2018.

MARIANO, A. J. F, et al. Notas sobre o processo de formação do estado de Mato Grosso do Sul: políticas de créditos, modernização da agricultura e concentração fundiária. UFMT. **Revista Georaguaiá** – Barra do Garças, v.11, n.1, p. 175-190, jun-2021.

MDT; FNUR. **Mobilidade e inclusão social: Novas conquistas.** 2015

NEVES, J. C; SANTOS, T. A. A Produção capitalista do espaço em Três Lagoas (MS): Ideologias e representações. UNESP. **Revista Pegada**, Presidente Prudente – SP, vol. 19, n.3, p. 255-278, 2018.

OLIVEIRA, P. **As relações entre as indústrias de Três Lagoas no contexto de territorialidade: um estudo com perspectivas de desenvolvimento local.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2006.

OLIVEIRA, C. F. P. de. **A geografia do transporte público de passageiros por ônibus em Palmas - TO: uma avaliação da acessibilidade em Palmas-Sul.** / Dissertação (Mestrado), Universidade Federal de Tocantins: UFT, 2014.

RIBEIRO. C. J. **Mobilidade urbana:** Transporte público coletivo e classe trabalhadora. Pelotas: UCPEL, 2008.

SANTOS, B. J. R. do. A qualidade no serviço de transporte público urbano. 2005. Disponível em: <https://docplayer.com.br/9508130-A-qualidade-no-servico-de-transporte-publico-urbano.html>. Acesso em: 19/10/2021.

TRÊS LAGOAS. **Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas.** Três Lagoas, 2016.

VASCONCELLOS. E. A; et. al. Transporte e mobilidade urbana. **CEPAL**, IPEA. LC/BRS/R.268, 2011

Submetido em setembro de 2021
Aceito em novembro de 2022