



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA**  
**DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS**

**O ESPAÇO URBANO E O TRANSPORTE PÚBLICO: CONFLITOS E  
CONTRADIÇÕES NO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL**

**JOSÉ SANDRO DA SILVA FILHO**  
**JOÃO PESSOA, JUNHO DE 2018.**

**JOSÉ SANDRO DA SILVA FILHO**

**O ESPAÇO URBANO E O TRANSPORTE PÚBLICO: CONFLITOS E  
CONTRADIÇÕES NO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Coordenação do Curso de Geografia da Universidade Federal da Paraíba, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof.º Dr. Rafael Faleiros de Padua.

**JOÃO PESSOA, JUNHO DE 2018.**

**Catálogo na publicação**  
**Seção de Catalogação e Classificação**

S586e SILVA FILHO, Jose Sandro da.

O ESPAÇO URBANO E O TRANSPORTE PÚBLICO: CONFLITOS E  
CONTRADIÇÕES NO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL / Jose Sandro  
da Silva Filho. - João Pessoa, 2018.  
62 f. : il.

Orientação: Rafael Faleiros de PADUA.  
Monografia (Graduação) - UFPB/CCEN.

1. Transporte Público. 2. Espaço Urbano. 3. Loteamento  
Parque do Sol. 4. João Pessoa. 5. Cotidiano. I. PADUA,  
Rafael Faleiros de. II. Título.

UFPB/CCEN



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAIBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA  
COORDENAÇÃO DOS CURSOS DE GEOGRAFIA

Resolução N.04/2016/CCG/CCEN/UFPB

PARECER DO TCC

Tendo em vista que o aluno (a)

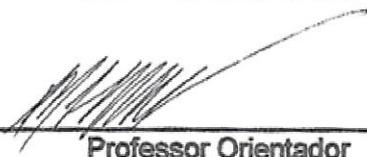
cumpriu ( ) não cumpriu os itens da avaliação do TCC previstos no artigo 25º da Resolução N. 04/2016/CCG/CCEN/UFPB somos de parecer  favorável ( )  
desfavorável à aprovação do TCC intitulado:

*O espaço urbano e o transporte público: conflitos e contradições no Detramente Parque do Sol*

Nota final obtida: 10,0

João Pessoa, 05 de junho de 2018.

BANCA EXAMINADORA:



Professor Orientador

Professor Co- Orientador (Caso exista)

  
Membro Interno Obrigatório (Professor vinculado ao Curso)

  
Membro Interno ou Externo

A Deus, digno de toda oblação, por ser o sustento durante as minhas batalhas, a meus pais e meu irmão, por serem uma rocha firme em minha vida, dedico.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela vida, por ser luz para o meu caminho. Agradeço especialmente aos meus pais José Sandro e Cláudia Oliveira, por me ensinarem o valor que o conhecimento possui, pelas batalhas que enfrentaram para que eu aqui chegasse, por ser à base da minha vida. Agradeço a José Samuel, meu irmão, pelo companheirismo e alegria de sempre. Aos meus avós paternos Manoel Belmiro (*in memoriam*) e Eulália Cristina (*in memoriam*), e maternos Rosil Lucas (*in memoriam*) e Maria Elias que proporcionaram aos meus pais os valores que a mim foram transmitidos. Agradeço a cada um dos meus primos, tios e tias, em especial à Jôcyara Oliveira e Raissa Oliveira, que sempre me deram forças para perseverar na vida acadêmica. Agradeço a Bruna Sobreira, com quem pude dividir minhas dificuldades e alegrias nessa jornada, e que me inspirou e inspira através do amor, além de Fernando Willams e Simone Sobreira, pela atenção e afeto, de forma que são verdadeiros pais para mim.

Agradeço à Prof<sup>ª</sup> Helen Fonseca, por ser grande incentivadora do meu afeto pela Geografia durante o ensino médio. No âmbito acadêmico agradeço ao Prof. Dr. Marcelo Moura, por ter sido incentivador das minhas primeiras atividades acadêmicas dentro da UFPB através do CLIMAGEO. Agradeço também ao meu orientador Prof. Dr. Rafael Pádua, pelo companheirismo, paciência e compreensão durante a construção desse trabalho. Externo minha gratidão aos que fizeram parte do Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência – PIBID, em especial ao grande amigo Prof. José Nóbrega Diniz, com quem pude viver experiências singulares e que sem dúvidas foram de suma importância em minha formação profissional.

Aos colegas da turma 2014.1 do curso de Geografia da UFPB, Matheus Oliveira, Vinícius Genuíno, Stephanie Medeiros, Matheus Araújo, Paulo Sérgio, Harisson Benicio, Laíse Silva, Analice Alves, Thiago Farias, Helder Oliveira, Diego Dantas, Jadiele Berto, Joannes Moura e Juliana Cândido pelo companheirismo e sinceridade desde os momentos iniciais dessa jornada até seu encerramento, meu muito obrigado. Agradeço também aos amigos de infância Everton Francisco e Nielson Fernandes, que sempre se fizeram presente em minha vida.

Por fim, agradeço a todos que não foram citados, mas que de alguma forma contribuíram prestimosamente para minha vida escolar e acadêmica.

## RESUMO

O transporte público é um serviço essencial no espaço urbano. No entanto, as necessidades dos passageiros transformaram-se em potenciais fontes de lucro, tendo em vista o modelo de concessão exercido nas grandes cidades. Este trabalho se classifica segundo sua finalidade como uma pesquisa aplicada, com abordagem quali-quantitativa. No que concerne seus objetivos, possui caráter exploratório, além de ser um estudo de caso de acordo com os procedimentos adotados. O presente estudo buscou analisar de que forma a reprodução do espaço urbano influencia o cotidiano das pessoas, bem como a forma em que os hábitos da população são influenciados pela prestação de serviços essenciais à vida na cidade, como o transporte público, resultando em uma relação de causa e efeito. Através de um estudo detalhado e da compreensão da reprodução do espaço urbano dentro do modo capitalista, é possível notar as disparidades entre as infraestruturas presentes na cidade em suas mais diversas localidades, o que inclui o fornecimento desigual de serviços de transporte público, privilegiando áreas centrais em detrimento de áreas periféricas. Para realização do presente trabalho foi necessária uma prévia revisão bibliográfica, bem como a realização de trabalhos de campo na área de estudo. O enfoque principal se deu no Loteamento Parque do Sol, localizado no bairro de Gramame, zona sul da cidade de João Pessoa, trazendo informações que vão desde sua fundação até os dias atuais, buscando compreender o cotidiano dos que ali habitam, bem como evidenciar as deficiências existentes em um dos principais serviços que existem na sociedade contemporânea. Como resultado notou-se a disparidade do fornecimento do serviço de transporte público existente na cidade de João Pessoa, bem como uma análise qualitativa do serviço oferecido aos moradores do Loteamento Parque do Sol, expondo suas deficiências estruturais existentes, além de identificar o real objetivo do serviço por quem o fornece: o lucro.

Palavras-chave: Transporte Público. Espaço Urbano. Loteamento Parque do Sol. João Pessoa. Cotidiano.

## **ABSTRACT**

Public transport is an essential service in the urban space. However, the needs of the passengers turned into potential sources of profit in view of the concession model exercised in large cities. This work ranks according to your purpose as a applied research, with quali-quantitative approach. With regard to its objectives, has exploratory character, besides being a case study in accordance with the procedures adopted. The present study sought to examine how the reproduction of urban space influences the daily lives of people, as well as the form in which the habits of the population are influenced by the provision of essential services to the city life, like public transportation, resulting in a relationship of cause and effect. Through a detailed study and understanding of the reproduction of urban space within the capitalist mode, it is possible to note the differences between the present infrastructures in the city in its most diverse locales, including the unequal provision of public transport services, favoring central areas in the expense of peripheral areas. For realization of this work was necessary prior literature review, as well as conducting field work in the study area. The main focus was in Blending Sun Park (Parque do Sol), located in the neighborhood of Gramame the southern part of the city of João Pessoa, bringing information ranging from your Foundation to the present day, seeking to understand the daily life of those who dwell there as well as highlighting the shortcomings existing in one of the main services that exist in contemporary society. As a result it was noted the disparity the provision of public transport in the city of João Pessoa, as well as a qualitative analysis of the service offered to residentes of Blending Sun Park (Parque do Sol) exposing its existing structural deficiencies, as well as identifying the real purpose of the service by the provider: profit.

**Keywords:** Public Transport; Urban Space; Blending Sun Park (Parque do Sol); João Pessoa; Daily.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Comparativo do crescimento populacional do Bairro de Gramame.....	21
Gráfico 2 – Disparidade no número de viagens realizadas por dia.....	37
Gráfico 3 – Quantitativo da frota utilizada.....	38
Gráfico 4 – Valores da tarifa praticados em João Pessoa.....	40
Gráfico 5 – Número de viagens realizadas.....	43
Gráfico 6 – Número de passageiros atendidos.....	43

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Entrada do Loteamento Parque do Sol.....	22
Figura 2 – Avenida Principal do Loteamento Parque do Sol.....	22
Figura 3 – Foto aérea de 1998 com destaque para a área do loteamento.....	24
Figura 4 – Escola sendo construída no bairro.....	26
Figura 5 – Unidade de Saúde do Loteamento, em construção há 4 anos.....	26
Figura 6 – Veículo da empresa São Jorge com identificação do consórcio Navegantes.....	35
Figura 7 – Veículo 120 – Parque do Sol depredado .....	46

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização do Bairro Gramame em João Pessoa.....	20
Mapa 2 – Localização do Loteamento Parque do Sol no bairro de Gramame.....	23
Mapa 3 – Itinerário da Linha 120 – Parque do Sol.....	45
Mapa 4 - Itinerário da linha I008 – Valentina / Mangabeira.....	47
Mapa 5 – Itinerário da linha 7118 – Muçumagro.....	49

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPK	Índice de Passageiros por Quilômetro
MPPB	Ministério Público da Paraíba
PMJP	Prefeitura Municipal de João Pessoa
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade Urbana
SEMOB	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana
SEPLAN	Secretaria de Planejamento de João Pessoa
SETRANSP	Secretaria da Transparência Pública de João Pessoa
SINTUR-JP	Sindicato das Empresas de Transporte Coletivos Urbanos de João Pessoa
STPU	Sistema de Transporte Público Urbano
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TIP	Terminal de Integração de Passageiros
TIV	Terminal de Integração do Varadouro

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>2. JUSTIFICATIVA</b> .....	13
<b>3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	15
<b>4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	19
<b>5. O BAIRRO DE GRAMAME</b> .....	20
<b>5.1. O Loteamento Parque do Sol</b> .....	21
<b>6. A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO</b> .....	27
<b>6.1. Características Desiguais do Espaço Urbano</b> .....	27
<b>6.2. Características Desiguais do Loteamento Parque do Sol</b> .....	29
<b>7. O TRANSPORTE PÚBLICO</b> .....	30
<b>7.1. O Transporte Público: Funções e Contradições</b> .....	31
<b>7.2. A Quem Serve o Transporte Público?</b> .....	34
<b>7.3. A Tarifa</b> .....	38
<b>8. O TRANSPORTE PÚBLICO NO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL</b> .....	41
<b>8.1. Informações Gerais Sobre as Linhas</b> .....	42
<b>8.2. O 120 – Parque do Sol</b> .....	44
<b>8.3. O I008 – Valentina / Mangabeira</b> .....	46
<b>8.4. O 7118 – Muçumagro</b> .....	49
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	51
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	53
<b>ANEXOS</b> .....	56

## 1. INTRODUÇÃO

A cidade é e será sempre um dos locais que necessitam de atenção especial por parte da ciência, uma vez que, todas as relações existentes dentro desse espaço estão permeadas por diversos agentes. Dessa forma, a condução de sua urbanização bem como o fornecimento de serviços necessários a reprodução do espaço urbano são temas no qual o diálogo e o debate são necessários para que dessa forma a busca pela isonomia dos lugares seja um dos pontos principais da sociedade.

Na atualidade a reprodução do espaço é debatida incessantemente buscando a compreensão no que tange a formação do espaço. O transporte público apresenta-se como um agente auxilia nesse processo de reprodução, mas que também apresenta moldagem de acordo com a necessidade que a cidade apresenta, pelo menos em tese.

Muitos são os problemas enfrentados diariamente por quem necessita utilizar o serviço em suas atividades, o que coloca o tema em evidência em rodas de conversa, paradas de ônibus e dentro dos próprios coletivos. Essa situação não é diferente na cidade de João Pessoa como um todo, porém, existem localidades que possuem um agravo ainda maior no que tange a qualidade do serviço, como é o caso da área de estudo: o Loteamento Parque do Sol, no Bairro de Gramame.

O objetivo geral do trabalho consiste em entender de que forma o espaço urbano, no que tange o Loteamento Parque do Sol, tem sua reprodução influenciada pelo serviço de transporte público. Para tanto, os objetivos específicos traçados visam entender a quem o transporte público serve de fato, e de que forma o cotidiano dos habitantes do Loteamento Parque do Sol é influenciado pelo serviço, a partir da realidade existente, observando as situações as quais os usuários são submetidos ao utilizarem o serviço.

Sendo assim faz-se necessária a realização de uma discussão sobre o real papel que o serviço de transporte público desempenha na cidade, abordando principalmente questões como sua atuação na formação do espaço urbano, que vão desde as centralidades produzidas até a formação dos limites entre o urbano e o rural. Além disso serão observados relatos sobre a ineficiência do serviço, uma vez que as empresas que o fornecem buscam cada vez mais obter o domínio do mesmo para ampliar a reprodução do capital existente.

## 2. JUSTIFICATIVA

Pautado na cidade de João Pessoa, o estudo possui enfoque no Loteamento Parque do Sol, uma região recém-urbanizada da cidade, tendo em vista que a precariedade no sistema de transporte público da capital paraibana é ainda mais grave em locais que possuem urbanização “recente”, como é o caso do loteamento supracitado.

O serviço de transporte público coletivo é atualmente uma necessidade básica, que existe para atender a uma demanda que surge a partir da urbanização e das suas contradições. CARLOS (2008, p.135), afirma que “é na vida cotidiana, como um todo, que essas contradições se manifestam mais profundamente”. O cotidiano ao qual a autora se refere é o ato diário de realizar atividades como estudar e trabalhar, que estão presentes no entendimento comum da sociedade a qual integramos.

Dessa forma, a reprodução do espaço se dá de forma coordenada pelo modelo econômico determinante. O modo capitalista de produção do espaço urbano faz com que a cidade moderna seja compartimentada em diversos seguimentos bem definidos, de acordo com suas atividades, ou seja, a cidade é pensada de uma forma em que é subdividida em áreas residenciais, industriais, comerciais e áreas de lazer, fazendo com que o indivíduo que a ocupa, por consequência, venha a possuir a real necessidade de se deslocar através desses compartimentos, para assim poder cumprir com suas atividades no meio social, como trabalhar e estudar. Dessa forma, só se pode vivenciar a cidade de forma completa se for possível transitar pela mesma.

Sendo assim, o transporte público coletivo surge como instrumento que, ao menos em teoria, é responsável por viabilizar a locomoção dos indivíduos através das diversas localidades do espaço urbano, integrando as localidades existentes, bem como proporcionando bem estar social aos seus usuários.

CABRAL (2014, p.15) afirma que “o transporte é uma dimensão concreta e necessária da vida na cidade contemporânea, um meio sem o qual a dinâmica interna da cidade e a da própria vida urbana não existem”. Dessa forma, a privação ou negação desse serviço à sociedade proporciona aos habitantes das cidades graves consequências, comprometendo a dinâmica social entre os indivíduos, bem como suas relações econômicas.

Como de praxe, apenas uma parte da população possui veículos particulares que são utilizados nos seus deslocamentos diários. Cotidianamente a grande maioria utiliza o transporte coletivo para sua locomoção quando necessário. Segundo a SEMOB<sup>1</sup> (2017), em João Pessoa, o sistema de transporte coletivo transporta mensalmente cerca de 5,9 milhões de passageiros.

A necessidade de realização da pesquisa está diretamente relacionada com as experiências vivenciadas no cotidiano dos usuários do transporte público coletivo da cidade de João Pessoa, no qual são comuns relatos de situações que colocam em questão a qualidade do serviço oferecido em detrimento da cobrança que é realizada para o acesso ao serviço, bem como a forma em que as linhas de ônibus são distribuídas no espaço urbano, no qual a distribuição é justificada pela exploração do capital sobre o serviço, e não pela real necessidade de locomoção dos usuários.

Fatos como atrasos nos horários, ônibus que transportam quantidades de passageiros superiores a sua capacidade e condições precárias de higiene e manutenção dos veículos são relatados diariamente pelos usuários. Tais fatos são ainda mais recorrentes nos bairros periféricos, como é o caso do Loteamento Parque do Sol, onde a disponibilidade do serviço é, na maioria das vezes, incompatível com a quantidade e necessidade dos usuários.

Portanto, tais fatos tornam necessária uma análise da qualidade do transporte público oferecido para que, por conseguinte, os principais sujeitos beneficiados pelo resultado do estudo sejam os usuários do transporte público coletivo da cidade de João Pessoa através da utilização dos resultados para fundamentação de argumentos no processo de reivindicação por melhorias no serviço oferecido, ou mesmo a cobrança de uma tarifa que seja condizente com a realidade do serviço oferecido aos passageiros.

---

<sup>1</sup> A SEMOB - Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa é uma autarquia especial vinculada ao gabinete do prefeito, tendo por finalidade básica executar as políticas de mobilidade urbana do Município de João Pessoa, sendo designada como o Órgão Gestor de Transporte e Executivo Municipal de Trânsito. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/>>. Acesso em: 08 de Maio de 2018.

### 3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O transporte público é um instrumento que confere ao cidadão o direito de ir e vir, garantido através da constituição. Sendo assim, no processo de construção da discussão acerca do tema, utilizam-se como base algumas ideias pré-existentes, para que se possa compreender de forma mais completa e objetiva a relevância de tal serviço perante a sociedade.

No enfoque da construção do espaço urbano existem contradições que são abordadas por SEABRA (2004), consideradas essenciais na compreensão do tema proposto pelo autor. As contradições às quais se refere a autora são construídas através da reprodução da urbanização capitalista, visto que, nesse modelo de sociedade a construção espacial está diretamente ligada ao poder aquisitivo do indivíduo, tornando o espaço urbano um objeto de compreensão das relações sociais de um determinado local.

CARLOS (2008, p.135) também sustenta o espaço urbano como contraditório, resultante da relação entre classes:

O espaço não se (re) produz sem conflitos e sem contradições inerentes a uma sociedade de classes. As práticas não se reduzem apenas à produção imediata, dentro da fábrica; é a vida cotidiana, como um todo, que essas contradições se manifestam mais profundamente; nas diferenciações entre os modos de morar, o tempo de locomoção, o acesso à infra-estrutura, ao lazer, à quantidade e tipos de produtos consumidos, etc.

Pode ser notada no espaço urbano a existência de separações, que são decorrentes do processo de valorização espacial. Tal processo ocorre também pela necessidade que o capital possui de gerar a identificação de uma determinada classe social com o lugar, ou seja, é uma forma de territorializar e delimitar a qual espaço pertence o indivíduo, de acordo com seu padrão econômico.

A cidade então se torna um objeto constantemente moldado e construído, tendo sua formação influenciada pela demanda de mão de obra dos diversos setores que nela existem, abandonando as características desenvolvidas ao longo de sua história, suas particularidades que tinham influência direta no modo de vida urbano, e passa a seguir

um modelo de formação que venha atender as demandas existentes num espaço capitalista (LEFEBVRE, 2001).

Dessa forma, os indivíduos que antes buscavam ocupar o centro devido à proximidade de seus ambientes de trabalho e aparelhos de lazer, passaram a ser “empurrados” pouco a pouco para localidades mais distantes, dando uma nova configuração à forma de vivenciar o cotidiano. Essa nova forma organizacional da cidade, é resultado da fragmentação do espaço urbano, definidos como residencial, industrial, comercial e áreas de lazer, o que, por conseguinte, gera a necessidade de novos serviços, dentre eles o transporte público.

Tal fenômeno de centralização das atividades ocasiona inúmeros problemas no que tange a locomoção dos indivíduos que ocupam espaços periféricos dentro da cidade, uma vez que, torna-se obrigatória a utilização de um meio de locomoção para realização de atividades na região central da cidade. Além disso, a centralização das atividades possui amparo na distribuição espacial das redes de transporte público, uma vez que geralmente o ponto em comum nos seus itinerários é exatamente no local onde se dá a centralidade, como é afirmado por CARDOSO (2007, p.34):

No Brasil, de modo geral, as dificuldades em alcançar oportunidades espacialmente distribuídas encontram esteio na excessiva concentração de atividades socioeconômicas nas áreas centrais de grandes cidades, sendo geralmente potencializadas por configurações radiocêntricas dos sistemas de transportes.

O transporte público surge de acordo com a necessidade de estreitar as relações entre os setores da cidade que possui organização espacial pautada na urbanização capitalista, para que, dessa forma, o indivíduo possa estar integrado a outro local. Esse serviço passa a ser responsável por estreitar as relações entre os espaços – Industrial, Comercial, Residencial e Áreas de Lazer - que existem dentro do espaço urbano (SILVEIRA E COCCO, 2013).

No entanto, apesar de ser um serviço primordial para a vida no cotidiano urbano, atualmente na cidade de João Pessoa assim como em grande parte do país, o serviço é oferecido pelo estado em formato de concessão, no qual uma empresa de capital privado fornece o serviço, porém explorando economicamente seus usuários, condicionando sua utilização ao pagamento de tarifas. Por conseguinte, o indivíduo incapaz de pagar para

utilizar o serviço é segregado de seu cotidiano, sendo impedido de utilizar o serviço para realizar suas atividades, o que resulta num constante questionamento em relação à legitimidade da cobrança de tarifas para a utilização do serviço (CABRAL, 2014).

Segundo CARDOSO (2007), a acessibilidade aos serviços de transporte tende a ser proporcional à renda do indivíduo que utiliza esse serviço devido à necessidade existente, porém almejando um dia o transporte individual. Essa ideia que é propagada devido ao histórico de políticas públicas ineficientes para o transporte coletivo, bem como o uso do espaço urbano em benefício da circulação do transporte individual.

Outros questionamentos surgem a partir do momento em que o serviço oferecido passa a abdicar da qualidade para que assim se possa obter maior lucro em seu processo de exploração do capital. Segundo BERTOZZI & LIMA JUNIOR (1998), o usuário é o principal instrumento para medição dos níveis de serviço oferecidos, uma vez que ao utilizar o transporte público o usuário busca encontrar um serviço com agilidade e conforto, visando justificar o valor pago para a utilização.

Na cidade de João Pessoa, em específico nos bairros da zona sul, podemos considerar esse modelo utópico, uma vez que, a realidade do transporte público é de superlotação dos ônibus, de forma que algumas linhas costumam estar quase constantemente superlotadas, bem como quase todas assim estão durante os chamados “horários de pico”. A atitude de transportar passageiros de forma precária ocasiona a insatisfação e aversão dos usuários ao serviço, como é relatado por CABRAL (2014, p.78):

Os próprios usuários comparam o transporte coletivo, nessa situação, acima relatada, com “sardinhas enlatadas”. A comparação além de demonstrar o desconforto mostra que os usuários são tratados como meras mercadorias. São tratados como números que se resumem em lucros para as empresas. Desconforto e sofrimento: esses são os sentimentos, as palavras, o pensamento quando utiliza-se de um ônibus lotado.

Associado aos problemas cotidianos do transporte está o papel das empresas que detêm a concessão, uma vez que em teoria, os serviços a serem prestados deveriam atender às demandas da população de forma isonômica, de forma que nenhuma

localidade viesse a possuir nenhum tipo de favorecimento ou atenção especial em relação ao transporte público local, o que não acontece na cidade de João Pessoa.

No modelo de concessão, a exploração econômica permite aos empresários fornecerem o serviço de transporte público de forma desigual, não atendendo as necessidades do cotidiano do sujeito urbano, mas sim favorecendo a lucratividade da empresa no fornecimento do serviço (CABRAL, 2014). Sendo assim, o transporte público deixa de possuir um caráter de integração social, no qual deveria possibilitar aos indivíduos o acesso indiscriminado a outros pontos da cidade, e passa a atuar como agente reprodutor do capital.

#### 4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a construção do presente trabalho, foi escolhida uma área de urbanização recente da cidade de João Pessoa, utilizando como parâmetro os relatos diários de usuários do sistema de transporte público do local como fato percussor para a realização da pesquisa. Este trabalho se classifica segundo sua finalidade como uma pesquisa aplicada, com abordagem quali-quantitativa, de caráter exploratório, além de se configurar como estudo de caso de acordo com os procedimentos adotados.

Dessa forma, primeiramente foi realizada prévia pesquisa bibliográfica concernente ao tema, na qual se buscou fomentar o debate sobre o direito à cidade, a formação e reprodução do espaço urbano e o panorama geral do serviço de transporte público, uma vez que tais temas são os principais pilares do trabalho realizado, possuindo enfoque central.

Além do levantamento bibliográfico previamente realizado, foi necessária a aquisição de dados no que tange o espaço urbano e o sistema de transporte público de João Pessoa. Tal aquisição foi realizada principalmente junto à Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa sob a demanda número 770248 e Secretaria de Planejamento de João Pessoa.

Através dos dados adquiridos foram construídos mapas e gráficos, como o mapa de localização da área de estudo, passageiros transportados, linhas que atendem ao bairro e afins, para que debate sobre o tema pudesse ser realizado de forma didática, bem como visando proporcionar melhor compreensão por parte do leitor.

Houve ainda a realização de trabalhos de campo na localidade (Loteamento Parque do Sol), que se mostraram de suma importância para a construção do estudo, nos quais foram realizadas entrevistas de caráter aberto com os residentes da localidade, visando adquirir informações sobre a história e formação do espaço urbano do loteamento, além de recolher informações sobre a prestação de serviço realizada pelas empresas fornecedoras do transporte público no local, de forma que os moradores puderam externar demandas necessárias do referido serviço.

Vale salientar que as demandas se estenderam também a outras questões infraestruturantes, como o fornecimento de saúde e educação à população do bairro, as quais foram abordadas de forma sucinta no presente trabalho.

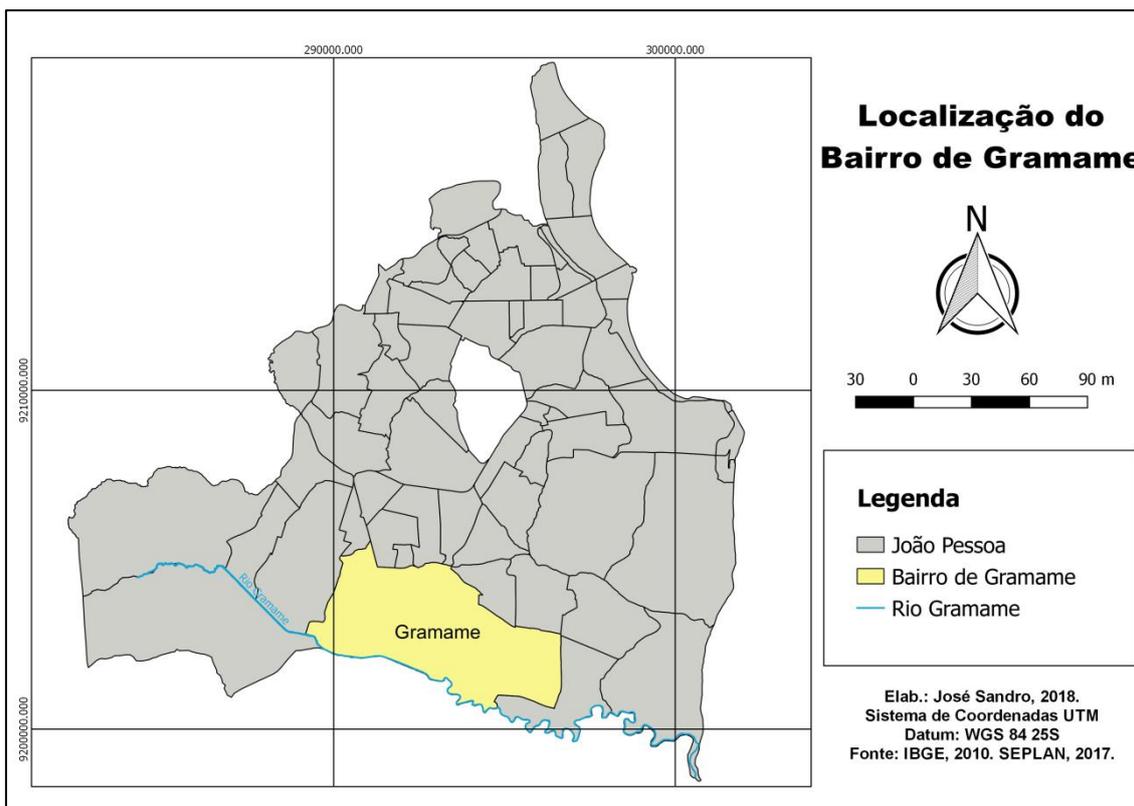
## 5. O BAIRRO DE GRAMAME

O bairro de Gramame é uma dos bairros que pertencem ao município de João Pessoa. Está localizado na divisa com o município do Conde, e anteriormente era local de funcionamento de uma fazenda, que pertencia à família Falcone, conhecida como Fazenda Ponta de Gramame (LIMA, 2014).

Atualmente o bairro de Gramame limita-se à norte com os bairros Costa e Silva, Cuiá, Funcionários, Ernesto Geisel, Grotão, João Paulo II, Planalto da Boa Esperança e Valentina de Figueiredo. Ao sul limita-se com o município do Conde, cujo limite é o Rio Gramame. A leste limita-se com o bairro Muçumagro e a oeste limita-se com o bairro Distrito Industrial e Mussuré (Mapa 1).

Ainda segundo LIMA (2014), no local também funcionou um engenho até meados da década de 1960.

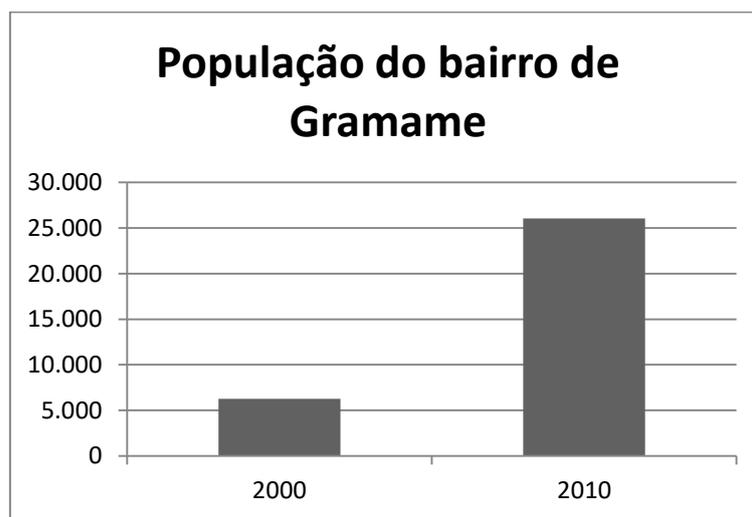
MAPA 1 – LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO GRAMAME EM JOÃO PESSOA



Fonte: José Sandro, 2018.

É o bairro que apresenta maior crescimento populacional na última década na cidade de João Pessoa, o que pode ser comprovado através do Gráfico 1, que apresenta os dados dos censos do IBGE (2000; 2010). Tal crescimento populacional se dá devido à expansão do seu processo de urbanização, que se acentuou, sobretudo entre o final dos anos 1990 e a última década.

GRÁFICO 1 – COMPARATIVO DO CRESCIMENTO POPULACIONAL NO BAIRRO GRAMAME



Fonte: IBGE, 2000; 2010.

Segundo LIMA (2014), o bairro de Gramame apresenta a maior extensão territorial dentre os bairros da cidade de João Pessoa, com 19,52 km<sup>2</sup>, sendo esse subdividido em loteamentos e conjuntos habitacionais em seu processo de urbanização.

A priori, a área oeste do bairro passou a ser urbanizada, sobretudo nas áreas mais próximas a rodovia BR-101. Só posteriormente, a partir do ano de 1998, começaram a surgir loteamentos na área que compreende a parte leste do bairro, mais próximas ao Valentina de Figueiredo, dentre esses o Loteamento Parque do Sol.

### **5.1.O Loteamento Parque do Sol**

O Loteamento Parque do Sol está situado no Bairro de Gramame, na zona sul da cidade de João Pessoa, Estado da Paraíba. O Loteamento é de Urbanização recente (Figuras 1 e 2), e apresenta algumas deficiências no que tange a infraestrutura básica de um bairro, como ausência de saneamento básico em grande parte das ruas e fornecimento inadequado do serviço de transporte público. Devido a isso, para fins de interesse imobiliário, o loteamento é algumas vezes propositalmente divulgado como

pertencente ao bairro do Valentina de Figueiredo, que possui uma melhor infraestrutura. As áreas, porém, são limítrofes, apesar de apresentarem seus processos de urbanização em diferentes momentos da história da cidade.

FIGURA 1 – ENTRADA DO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL



Fonte: José Sandro, 2018.

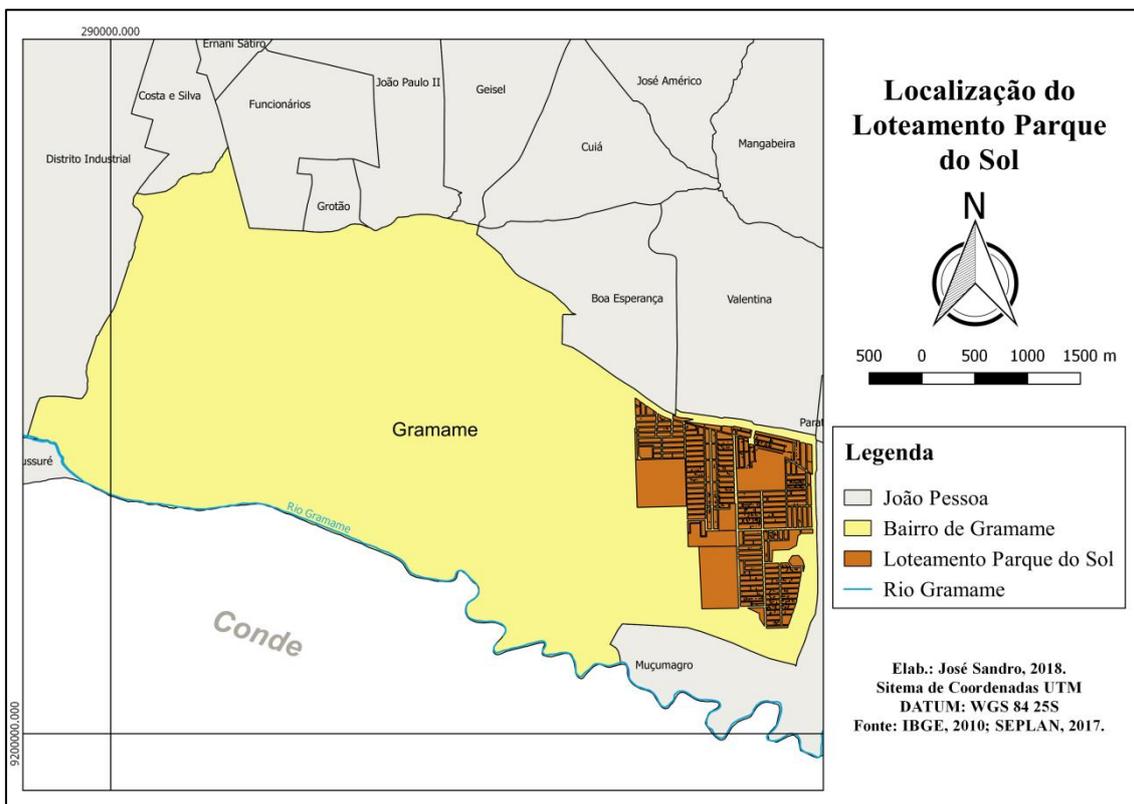
FIGURA 2 – AVENIDA PRINCIPAL DO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL



Fonte: José Sandro, 2018.

O Loteamento Parque do Sol (Mapa 2) possui como limites a leste os bairros Muçumagro e Paratibe, à norte os bairros Valentina de Figueiredo e Planalto da Boa Esperança. Já a oeste faz divisa com o Loteamento Novo Milênio, que também pertence ao bairro de Gramame, e ao sul tem como limite o bairro Muçumagro.

MAPA 2 – LOCALIZAÇÃO DO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL



Fonte: José Sandro, 2018.

Devido ao recente processo de urbanização do Loteamento, que foi realizado por uma empresa privada, existe uma ausência de informações no que tange os registros de sua fundação e formação, o que dificulta precisar o exato momento em que foi fundado.

A PMJP possui em seu cadastro de imagens fotogramétricas uma aerofotografia (Figura 3) que data de Junho de 1998, no qual podemos verificar a existência do processo de arruamento no local, o que nos possibilita compreender o momento aproximado no qual o loteamento começou a ser fundado.

FIGURA 3 – FOTO AÉREA DE 1998 COM DESTAQUE PARA A ÁREA DO LOTEAMENTO NA ÉPOCA.



Fonte: PMJP, 2018. Adaptado pelo autor.

Em busca de informações, foram realizadas entrevistas com alguns moradores antigos do loteamento, o que possibilitou ao autor conhecer um pouco mais da formação do loteamento.

Uma das entrevistas foi realizada com o senhor A, que revelou ter adquirido o seu lote junto a uma construtora no ano de 1999. Segundo ele a terra anteriormente pertencia a um senhor, que foi o responsável por loteá-la e comercializá-la.

Anteriormente residente do bairro de Mandacarú, também na cidade de João Pessoa, revelou o valor do lote por ele adquirido na época, além de afirmar que tal valor foi parcelado junto à construtora em 50 meses.

Vim pra cá por indicação da minha cunhada. Eu morava em Mandacarú. Comprei na época por 6.450 reais, aí dava 200 reais de

entrada e o restante eu parcelei em 50 meses. Comprei ao corretor mais antigo daqui. Ainda hoje ele trabalha vendendo terreno por aqui.

Dessa forma, o senhor A continuou a falar sobre a infraestrutura do loteamento, citando diversas deficiências consideradas por ele um descaso com a população local, como o sistema de esgotamento sanitário e a qualidade do transporte público no local.

Esgoto aqui só na parte que tem calçamento. Todas essas ruas aqui não tem esgoto e os prefeitos nunca fizeram nada. Outra coisa que incomoda a gente são os ônibus. A gente tem três linhas que fazem aqui o bairro, mas demora demais e vive quebrando. Minha sobrinha já esperou quase duas horas por um ônibus aqui.

A senhora B, também presente na entrevista, apontou que não existe no bairro um equipamento para a prática do lazer, e que apesar dos quase 20 anos de existência, o local ainda não possui uma escola pública (Figura 4) em pleno funcionamento, mas que já está em construção.

A gente não tem uma praça aqui no Parque do Sol. O antigo dono deixou um terreno aqui, mas nunca construíram. Meu divertimento aqui é a Igreja, vindo pra missa e participando das coisas. E escola também não tem, viu? Tão [*sic*] construindo, mas ainda não tá pronta.

Outro problema citado pelos moradores é referente a saúde pública no loteamento. Existe no local a construção da unidade de saúde (Figura 5) do bairro, porém, segundo os mesmos, a unidade está sendo construída há 4 anos.

FIGURA 4 – ESCOLA ESTÁ SENDO CONSTRUÍDA NO LOTEAMENTO



Fonte: José Sandro, 2018.

FIGURA 5 – UNIDADE DE SAÚDE DO LOTEAMENTO, EM CONSTRUÇÃO HÁ 4 ANOS.



Fonte: José Sandro, 2018.

## **6. A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

O presente capítulo busca discutir acerca das necessidades que são ocasionadas pela reprodução desigual do espaço urbano, uma vez que, através da lógica de produção capitalista que tem se perpetuado na sociedade ao longo dos anos, a cidade é compartimentada, possuindo locais bem definidos para realização de cada uma das atividades do sujeito que a habita.

Dessa forma, a existência dessas áreas fragmentadas gera um ônus ao cotidiano dos habitantes da cidade, e torna necessária a implantação de serviços que integrem esses diferentes espaços existentes, como é o caso do serviço de transporte público coletivo.

### **6.1. Características Desiguais do Espaço Urbano**

O transporte público é uma demanda existente no espaço urbano, uma vez que as pessoas necessitam transitar pela cidade para que possam realizar suas atividades diárias, como trabalhar, estudar, ou mesmo para realizar algum tipo de atividade de lazer. Ou seja, o transporte público não pode ser compreendido sem que antes se possa entender como funciona o processo de urbanização de um determinado local.

A demanda por esse serviço se dá, sobretudo devido à lógica capitalista de reprodução do espaço urbano que é discutida por SEABRA (2004), na qual a construção espacial do urbano está intrinsecamente ligada ao poder executivo dos indivíduos que o ocupa.

Sendo assim, podemos constatar que a proposital compartimentação da cidade em áreas residenciais, industriais, e áreas de lazer, faz com que seus habitantes tenham que transitar entre esses compartimentos para realização dessas atividades.

Dessa forma, o espaço é reproduzido de forma desigual, gerando uma divisão real entre as classes, o que é um elemento resultante da reprodução do espaço urbano na sociedade capitalista, como afirma CARLOS (2008, p.135):

O espaço não se (re) produz sem conflitos e sem contradições inerentes a uma sociedade de classes. As práticas não se reduzem apenas à produção imediata, dentro da fábrica; é a vida cotidiana, como um todo, que essas contradições se manifestam mais

profundamente; nas diferenciações entre os modos de morar, o tempo de locomoção, o acesso à infra-estrutura, ao lazer, à quantidade e tipos de produtos consumidos, etc.

O urbano passou a ser influenciado pelas relações da divisão social do trabalho, uma vez que, dentro do espaço urbano podemos vislumbrar uma divisão real das habitações e dos habitantes da cidade de acordo com seu poder econômico, de forma que a cidade possui compartimentos que atendem aos indivíduos de acordo com sua renda, áreas nas quais os mais ricos comumente ocupam condomínios horizontais fechados, ou prédios de enorme estrutura, e os mais pobres passam a ocupar as áreas mais “populares” da cidade, que geralmente são constituídas por conjuntos habitacionais ou zonas periféricas existentes.

Ainda abordando a forma na qual o espaço é reproduzido, CARLOS (2007) julga o entendimento do espaço urbano como sendo reproduzido de forma desigual, porém combinada, com espaços homogêneos, mas ao mesmo tempo com claras divisões existentes:

Assim a produção do espaço deve ser entendida sob uma dupla perspectiva, ao mesmo tempo em que se processa um movimento que constitui o processo de mundialização da sociedade urbana produzindo, como decorrência, um processo de homogeneização do espaço, produz-se e acentua-se o processo de fragmentação tanto do espaço quanto do indivíduo. Este processo se manifesta no plano do vivido, no lugar onde se desenrola a vida humana (CARLOS, 2007, p.37).

CORRÊA (1995) apresenta as diferenças entre os espaços ocupados pelos habitantes da cidade como resultado da reprodução da propriedade privada da terra, abordando, sobretudo o funcionamento do espaço urbano “privilegiado” ou pertencente aos mais ricos, uma vez que na produção do espaço urbano os proprietários fundiários e os promotores imobiliários<sup>2</sup> são os principais agentes, atuando de forma conjunta, visando determinar e explorar o valor referente a cada local.

---

<sup>2</sup> Entende-se um conjunto de agentes que realizam parcialmente ou totalmente, as seguintes operações: incorporação; financiamento; estudo técnico; construção ou produção física do imóvel; comercialização e transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro agora acrescido de lucro (Corrêa, 1995, p.3).

Como sustentação para a hipótese de que o espaço é reproduzido propositalmente de forma desigual, SEABRA (2004, p.185) aponta que “a urbanização capitalista é também um processo de acumulação (homens, produtos e coisas), sendo esse processo capaz de hierarquizar os espaços da cidade, o que ocasiona a segregação dos espaços segundo sua importância econômica”.

Entretanto, os proprietários fundiários urbanos buscam se aproveitar da renda da terra, e não do seu uso, uma vez que o interesse desses agentes está ligado ao valor comercial e ao *status* que a terra proporciona ao seu proprietário. Já nas áreas periféricas da cidade, o uso da terra possui maior importância, uma vez que a reprodução do espaço urbano na sociedade capitalista faz com que a população que detém menor poder econômico seja deslocada para longe das áreas centrais, sendo obrigada a ocupar locais que sejam compatíveis com sua renda, o que na maioria das vezes ocasiona a ocupação de espaços como vertentes e margens de rios.

## **6.2.Características Desiguais do Loteamento Parque do Sol**

Diante do que foi anteriormente discutido, o Loteamento Parque do Sol apresenta um conjunto de características que nos possibilita realizar uma análise resumida das características locais no que tange a reprodução do espaço urbano. Dessa forma, podemos afirmar que a área é de urbanização com fim residencial, uma vez que a maior parte de suas ocupações se dá em forma de moradias e não apresenta grandes empresas ou indústrias.

O loteamento está localizado em uma zona periférica da cidade (em sua extremidade sul) dentro do bairro de Gramame, possuindo urbanização recente se comparada ao processo de urbanização de outros bairros circunvizinhos.

Vale salientar que o loteamento encontra-se distante aproximadamente 16 km da área que compreende o centro da cidade de João Pessoa, e segundo os registros da SEPLAN, não possui escolas, sejam elas estaduais ou municipais, bem como também não possui faculdades ou universidades o que evidencia a necessidade dos seus habitantes de se locomoverem dentro da cidade para que assim possam realizar suas atividades, como trabalhar e estudar. Porém, vale salientar que nas áreas vizinhas, como no bairro do Valentina de Figueiredo, Muçumagro e no Loteamento Novo Milênio

existem escolas estaduais e municipais, que conseqüentemente atendem à população do Loteamento Parque do Sol.

Como afirma CARLOS (2007, p.37), “O espaço fragmenta-se, divide-se, em inúmeras parcelas compradas e vendidas aos pedaços, pois o acesso ao solo urbano dá-se através da mediação do mercado”. Seguindo características da reprodução capitalista do espaço urbano, no bairro de Gramame foram contabilizados 8.173 domicílios particulares permanentes, dos quais no censo, apenas 6.943 encontravam-se ocupados (IBGE, 2010). Existem ainda lotes não construídos, que certamente compõem reserva de valor aos seus proprietários, sendo de suma importância para o mercado imobiliário da cidade de João Pessoa.

## **7. O TRANSPORTE PÚBLICO**

Na atualidade é impossível compreender o cotidiano das grandes cidades sem buscar informações acerca de seu sistema de transporte público. Essa modalidade de transporte é responsável por atender boa parte da população, sendo a única alternativa viável economicamente para conduzir grande parte da população a seus compromissos diários, ou ao lazer.

Essa realidade se dá devido à reprodução desigual e fragmentada do espaço urbano, que é um dos principais elementos urbanos responsáveis pela necessidade do fornecimento do transporte público nas cidades.

No entanto, o capital se apropriou de um serviço essencial e passou a explorá-lo, visando o lucro e gerando contradições no que tange a real função desse serviço. Isso ocorre a partir da utilização do modelo de concessão no fornecimento do serviço.

Dessa forma, os serviços de transportes passaram a ser agentes morfológicos do espaço urbano, uma vez que as áreas em que atuam passam a possuir uma maior importância no espaço devido a movimentação de pessoas, o que favorece o fluxo de mercadorias e mercado consumidor, bem como a gênese de novas centralidades, a valorização imobiliária, entre outras conseqüências.

### **7.1.O Transporte Público: Funções e Contradições**

Assim como o fornecimento de água potável, energia elétrica e saneamento básico, o transporte público é também um serviço essencial para a vida, uma vez que proporciona a locomoção. Sua necessidade está presente no cotidiano das pessoas, uma vez que o formato com que o espaço urbano se reproduz, de forma compartimentada, obriga aos cidadãos<sup>3</sup> a utilizar esse serviço para se locomover pelos diversos compartimentos da cidade.

Em teoria, o transporte público funciona de forma a facilitar a vivência cotidiana dos indivíduos na cidade, possuindo acesso facilitado economicamente, visto que seu público alvo é em maioria a parcela da população que não possui um veículo de transporte particular, sendo necessária a utilização desse serviço. Ele é utilizado na maioria das vezes diariamente para trabalhar e estudar, além de com menor frequência, para se locomover até uma área de lazer. Através desse entendimento, podemos afirmar que o papel principal do transporte público coletivo, em sua essência, é propiciar ao usuário a vivência de tudo que o espaço urbano pode proporcionar.

Observando a lógica capitalista de reprodução do espaço urbano, podemos destacar que o transporte público não é um instrumento social utilizado para beneficiar a população, uma vez que o usuário utiliza-se desse serviço para poder submeter sua força de trabalho à exploração do detentor do meio de produção ao qual serve. Ou seja, os proprietários de empresas também se beneficiam desse serviço de forma indireta, uma vez que seus funcionários utilizam este meio de locomoção para poderem chegar ao trabalho.

Além dos sujeitos supracitados, há também o papel dos transportes públicos em propiciar ao usuário o acesso aos locais de venda de mercadorias, levando indiretamente lucros a terceiros (lojistas). Dessa forma, o capital se beneficia dos transportes públicos através do acesso que eles propiciam ao mercado consumidor, originando lucros, mesmo que indiretamente. Buscando esclarecer os sujeitos que se beneficiam desse serviço na sociedade, SANTOS (2003, p. 01), afirma:

Em geral, todos os segmentos da sociedade são beneficiados pela existência do transporte público: os trabalhadores, porque podem

---

<sup>3</sup> Aquele que é natural ou habitante de cidade. DICIONÁRIO AURÉLIO, (2010).

atingir o local de trabalho; os empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade; e o conjunto da sociedade, porque, através do transporte coletivo, pode usufruir todos os bens e serviços que a vida urbana oferece.

Em paralelo, CABRAL (2014, p.88) também destaca que o serviço de transporte público possui em sua gênese influência do capital, que visa o aproveitamento do mesmo para sua mão de obra:

A necessidade de ampliar serviços que antigamente eram apenas resolvidos de forma particular e para uma minoria, não é resultante *a priori* de uma política de Estado que decide aumentar os serviços para atender as demandas populares, mas fruto da dinâmica do capitalismo que construiu as cidades para atender aos trabalhadores e, conseqüentemente, a classe dominante.

O transporte público compete diretamente com o transporte particular, que usa de seus artifícios para convencer ao usuário do transporte público sobre a melhor qualidade e melhor desempenho desse tipo de transporte na locomoção diária. O conforto e agilidade que são utilizados como propaganda para o transporte particular, faz com que as pessoas vislumbrem a obtenção de um carro, para que assim, possam abandonar a utilização do transporte público coletivo nas suas atividades.

Esse tipo de comportamento do sujeito urbano surge a partir do momento em que o serviço de transporte público prestado passa a ser inadequado, estando incapacitado para atender a demanda da sociedade, proporcionando aos passageiros uma experiência incômoda ao utilizá-lo.

A realidade atual do transporte público na maioria das grandes cidades é a mesma: ônibus lotados, atrasos nos horários e itinerários que não atendem as demandas da população. Mas então, se os transportes não buscam atender às demandas sociais, a quem servem então? A resposta pode ser encontrada a partir de uma análise de como é regido o transporte público nas cidades. Em boa parte delas, o sistema de concessão é utilizado, no qual empresas privadas de transporte adquirem o direito de explorar economicamente um serviço que é de fato essencial para a reprodução do sujeito no espaço urbano.

Conforme defendido por Santos (2003), o transporte público é um elemento que possui como objetivo principal angariar usuários, ou seja, sua responsabilidade se dá não só com seus usuários frequentes, mas também com seus potenciais usuários, que até então utilizam do sistema de transporte particular. Dessa forma, os planejadores dos sistemas de transportes públicos deveriam buscar a melhoria do serviço, o que seria diretamente responsável pela melhoria da mobilidade urbana, bem como traria benefícios ao meio ambiente com a não utilização de veículos individuais em detrimento do transporte público coletivo.

Porém, o ato de concessionar o serviço de transporte público faz com que a empresa responsável venha a agir com práticas individualistas do capital, buscando o principal elemento para reprodução do capital: o lucro. Para isso, é necessário o corte de gastos que seriam essenciais à qualidade do serviço prestado, o que por vezes ocasiona desconforto ao usuário.

A precarização do serviço oferecido ainda traz como consequência a aversão do usuário em potencial à utilização do serviço, maior utilização de meios individuais de transporte, e, por conseguinte aumento do número de veículos nas ruas. Esses enfim gerariam os congestionamentos tornando o tráfego lento e menos confiável, prejudicando não só o usuário do transporte individual, mas também os usuários de transportes coletivos.

A ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) (1997), afirma ainda que nessa situação é gerada uma menor demanda de usuários, o que é economicamente desfavorável para as empresas que fornecem o serviço, pois ocasiona o aumento do preço, o que também gera ônus ao usuário, que paga mais caro por um serviço com a mesma qualidade.

Segundo Vasconcellos (1999), as cidades foram adaptadas e organizadas para atender às necessidades da classe média, que possui um consumo acima do normal para camadas mais populares da sociedade. Ou seja, numa sociedade consumista, serviços que eram oferecidos de forma socializada, passam a ser individuais, como por exemplo, a questão do meio transporte utilizado pela sociedade.

A prática de utilizar o ônibus para locomoção esbarra na ideia de dividir o mesmo espaço com outras pessoas, sendo dessa forma um serviço “menos confortável”.

Sendo assim, o sujeito para o qual a cidade foi projetada não utiliza de um dos serviços essenciais à reprodução do espaço urbano.

### **7.2.A Quem Serve o Transporte Público?**

Como anteriormente relatado, a sociedade demanda um serviço de transporte público de qualidade, com conforto e agilidade, o que é algo utópico na cidade de João Pessoa se observado o serviço oferecido atualmente.

A sociedade capitalista passou a buscar espaços que pudessem ser alvo da exploração econômica de forma viável, e, em algumas situações utilizando-se da conivência do poder público, os empresários efetivaram o processo de exploração de serviços essenciais, como é o caso dos transportes públicos. Dessa forma, o serviço passou a ser fornecido à população através de concessões que o poder público realiza às empresas do ramo.

Na cidade de João Pessoa a prefeitura municipal passou a concessionar o serviço de transporte público às empresas no formato de “consórcios empresariais”, ou seja, ao invés de negociar a concessão diretamente com a empresa prestadora do serviço, a PMJP passou a negociar com grupos de empresas, que se unem para que possam adquirir o direito de prestar os serviços em uma determinada área.

Para a negociação nessa modalidade, a cidade passou por levantamento estatístico sobre o serviço já prestado, a partir do qual foram determinadas as zonas de interesse das empresas.

A cidade foi dividida em: Áreas consolidadas, que por sua vez são as áreas mais centrais, onde há grande adensamento populacional, e, por consequência grande demanda de passageiros pelo serviço, além de serem áreas onde estão localizadas as principais avenidas da cidade; e Áreas em Expansão, na qual estão inclusas as localidades marginais da malha urbana do município de João Pessoa, com processo de urbanização ainda sendo desencadeado, e consequentemente um menor adensamento populacional, dentre elas o Loteamento Parque do Sol.

As chamadas “Áreas em Expansão” são atendidas por um consórcio denominado “Nossa Senhora dos Navegantes” ou somente “Navegantes” (Figura 6), que agrega as empresas Mandacaruense, Marcos da Silva, Santa Maria e São Jorge, sendo a última, a principal responsável pelo fornecimento do serviço de transporte público no Loteamento

Parque do Sol. Mas por qual motivo as empresas mapeariam a cidade em duas áreas distintas se o fornecimento do serviço deveria ser feito de forma isonômica?

FIGURA 6 – VEÍCULO DA EMPRESA SÃO JORGE COM IDENTIFICAÇÃO DO CONSÓRCIO NAVEGANTES.



Fonte: Kristofer Oliveira, 2017.

A resposta para o questionamento pode ser construída através de algumas informações e dados. A primeira delas é formato utilizado para o cálculo da tarifa aplicada à utilização do transporte público, que foi produzido pela então EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, inclui um dado conhecido como IPK – Índice de Passageiros Por Quilômetro, no qual se tem a média da quantidade de passageiros que demandam o serviço em um determinado local. Dessa forma, quanto maior a quantidade de passageiros em um local, mais tarifas para utilização serão pagas, consequentemente gerando maior lucratividade para quem fornece o serviço. De acordo com FERIANCIC S., FERIANCIC G. e VERRONI (2003; *apud.* CABRAL 2014, p.77):

O índice IPK, utilizado na planilha de transporte coletivo, é calculado a partir da ideia de que, quanto maior este índice, mais

lucrativo é a linha de ônibus. Portanto, quanto menor o índice, menor será sua lucratividade.

O IPEA<sup>4</sup> (2013) discute em uma nota técnica o modelo de tarifação do STPU (Sistema de Transporte Público Urbano) no Brasil, afirmando que o IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) é importante também para a amortização dos custos de fornecimento do serviço, dividindo-os entre os passageiros.

Esse modelo de cálculo é baseado na fórmula de custo médio, no qual o custo quilométrico do sistema é dividido pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) que, em última análise, significa que os custos de produção do transporte são repartidos entre os usuários pagantes [...] (IPEA, 2013, p.7).

Partindo da informação anterior, podemos entender que, para as empresas é de grande vantagem oferecer o serviço a áreas que possuem grande demanda de passageiros, o que no caso de João Pessoa pode ser observado através das chamadas “Áreas Consolidadas”.

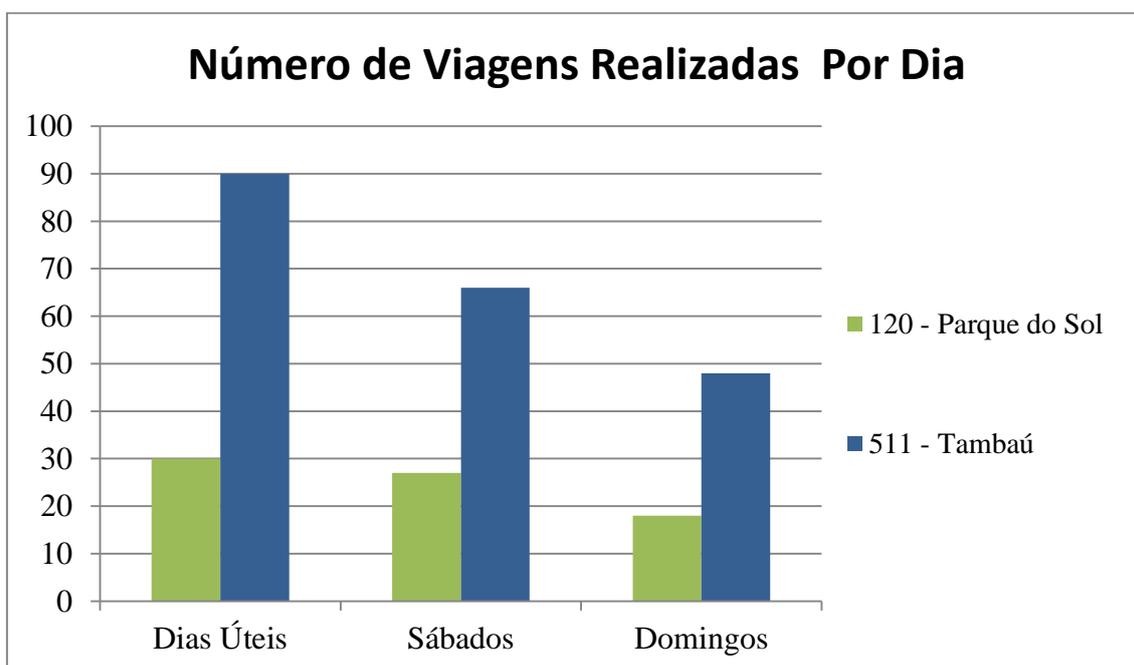
Dessa forma, as “Áreas em expansão” passam ao segundo plano, uma vez que, para que o transporte seja fornecido sem a perda da lucratividade das empresas, são necessários cortes que envolvem a qualidade do serviço prestado, o que por consequência afeta a relação dos usuários com o serviço.

Para que haja uma compensação a perda de lucratividade das empresas ao fornecer o STPU a uma área marginal do espaço urbano, atitudes como a redução do número de veículos da frota, redução do número de viagens a serem realizadas e aumento do tempo de utilização de um mesmo veículo são comuns, o que ocasiona aos usuários transtornos como, por exemplo, a irregularidade e aumento do tempo de espera por um ônibus. No que tange a redução do número de viagens, podemos verificar através do Gráfico 2 o comparativo entre uma linha pertencente a uma área marginal da cidade (Área em Expansão) e uma linha que atua dentro da chamada Área Consolidada.

---

<sup>4</sup> Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Fundação pública federal vinculada ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Suas atividades de pesquisa fornecem suporte técnico e institucional às ações governamentais para a formulação e reformulação de políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1226&Itemid=68](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=1226&Itemid=68)>. Acesso em 08 de Maio de 2018.

GRÁFICO 2 – DISPARIDADE NO NÚMERO DE VIAGENS REALIZADAS POR DIA



Fonte: SEMOB, 2018.

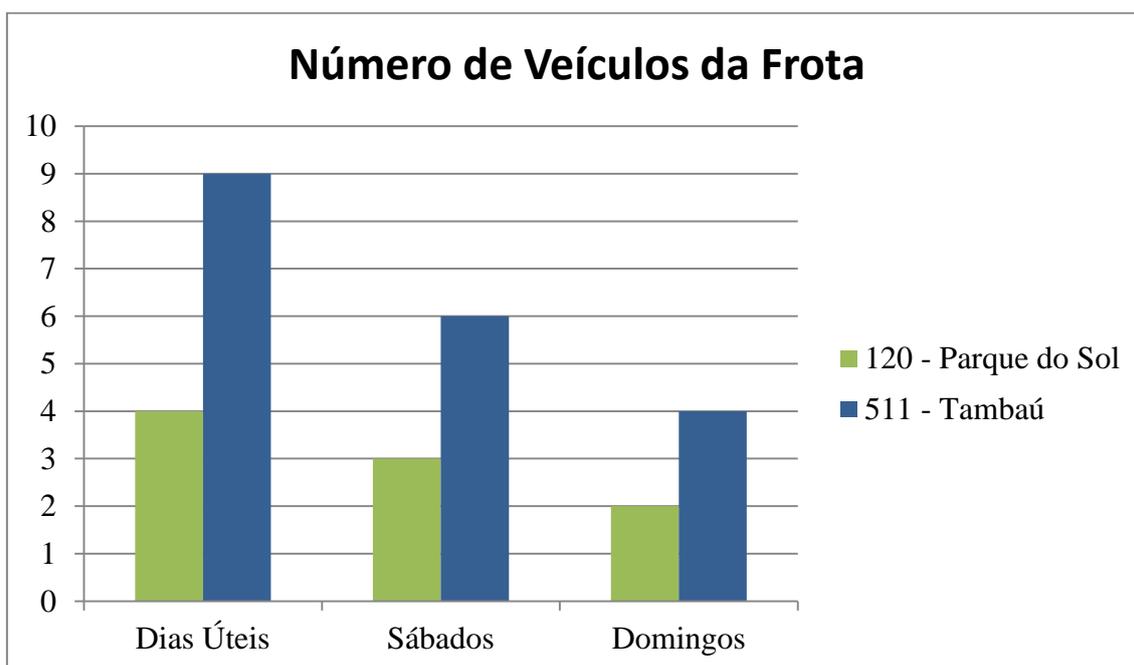
Através do gráfico podemos de fato comprovar a disparidade entre a quantidade de viagens realizadas por linhas que estão presentes em áreas marginais e áreas centrais, o que torna-se realidade devido a demanda pelo lucro gerada pelas empresas.

A mesma realidade pode ser constatada se realizarmos um comparativo (Gráfico 3) entre o número de veículos utilizados para o fornecimento do serviço, nas mesmas linhas durante os dias úteis, sábados e domingos.

Vale salientar que a comparação é realizada entre uma área periférica, que possui maior quantidade de habitantes, porém menor interesse imobiliário e menor demanda pelo STPU, e uma área central, que possui menor população e maior fornecimento do serviço.

Em resumo, a área que em teoria possui maior demanda do serviço recebe em menor quantidade por proporcionar menor lucro, e a área mais rentável passa a receber um maior número de viagens, multiplicando assim os ganhos.

GRÁFICO 3 – QUANTITATIVO DA FROTA UTILIZADA.



Fonte: SEMOB, 2018.

CABRAL (2014, p.64) reafirma o que é explanado pelo gráfico sobre a realidade do fornecimento do STPU em João Pessoa:

Desta forma, dependendo do percurso do itinerário do ônibus, diferenças no tempo de espera do usuário do transporte coletivo existirão. A quantidade de ônibus circulando nos bairros dependerá do quanto é ou não lucrativa determinadas linhas de ônibus para os empresários.

A situação descrita chega a ocorrer mesmo em áreas consolidadas, visto que os atrasos dos ônibus também ocorrem devido à ausência de mobilidade urbana adequada e grande quantidade de veículos particulares transitando na cidade. Porém, vale destacar que ao menos em teoria o transporte público de passageiros deve atender com excelência e comodidade a população, sem distinções relativas a localidades ou lucro a ser gerado pelas empresas, o que de fato não ocorre na cidade de João Pessoa.

### 7.3.A Tarifa

O serviço de transporte público, no geral, tem por objetivo a ligação de áreas distintas da cidade para que o usuário possa transitar entre as mesmas. Porém, para que a “saúde financeira” desse serviço se mantenha de forma estável, é permitida a

utilização do mesmo mediante o pagamento de tarifa, o que por vezes é questionado e debatido pelos reais afetados com o sistema de serviço: os usuários. CABRAL (2014, p.75) afirma que “Discutir sobre o preço da tarifa no transporte coletivo e os impactos do preço da passagem na população usuária do transporte é discutir sobre o acesso à cidade, aos equipamentos urbanos que nela existem”.

A PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana é no Brasil, o instrumento responsável por conferir ao cidadão a mobilidade e acessibilidade aos ambientes da cidade, determinando como, quando, e com que qualidade deve ser fornecida o serviço referente ao transporte público e particular de passageiros. A PNMU foi efetivada através da Lei Nº 12.587/12, de 03 de Janeiro de 2012 e nela encontram-se regimentos referentes ao transporte público de passageiros, no que tange o formato do serviço. O seu artigo 4º, inciso sexto, traz a definição de transporte público coletivo:

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público (BRASIL, 2012).

Portanto, apesar de buscar a universalização do acesso ao transporte público, o próprio regimento confere ao provedor do serviço a cobrança de uma tarifa individualizada, o que pode tornar o serviço inacessível ao público que por qualquer motivo não disponha da tarifa.

Na cidade de João Pessoa, em conformidade com a PNMU, existe a cobrança da tarifa para acesso ao serviço de transporte público de passageiros, no qual atualmente, o valor estabelecido é de R\$ 3,55. Cotidianamente a tarifa é alvo de críticas uma vez que alguns consideram a mesma abusiva, pela incompatibilidade entre a qualidade do serviço e o valor pago para sua utilização.

Para respaldo dos empresários da SINTUR-JP (Sindicato das Empresas de Transportes Coletivos Urbanos de João Pessoa), que comandam os consórcios responsáveis pelo transporte público da cidade, segundo a SEMOB, existe no contrato de concessão que data de 2011, uma cláusula referente a cobranças e ajustes de tarifa no serviço na cidade, dando total liberdade aos empresários para que possam pleitear o reajuste do valor cobrado. A cláusula IX determina em seu item 9.1 o prazo necessário para que seja realizado o reajuste de tarifa:

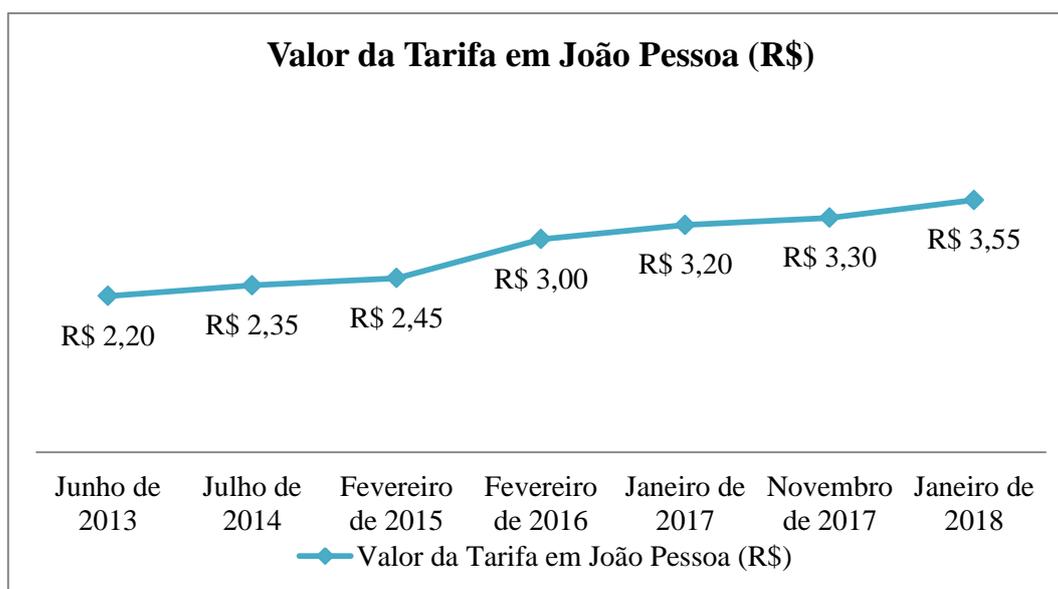
9.1 - A CONCEDENTE realizará processo de reajuste da tarifa com o objetivo de rever seu valor, uma vez decorrido o prazo de 12 (doze) meses, contados da data de publicação da Portaria 055/2010, de 28 de dezembro de 2010, que determinou o valor da tarifa inicial para a composição do equilíbrio econômico-financeiro desta licitação (SEMOB, 2018).

Porém, apesar da fixação de um período necessário para o reajuste da tarifa, o próprio documento traz ainda a possibilidade de reajuste da tarifa mediante estudo técnico apresentado pelo consórcio, em situações como, por exemplo, quando a inflação impactar diretamente a composição da tarifa, o que faz com que o item 9.1 seja contrariado.

Os aumentos mais recentes no valor da tarifa paga na cidade de João Pessoa ocorreram no exato período de um ano, de forma que entre janeiro de 2017 e Janeiro de 2018 o valor da tarifa subiu de R\$ 3,20 para R\$ 3,55. O último reajuste foi justificado pelas empresas devido à diminuição da demanda pelo serviço, além de um maior gasto com pessoal e o reajuste no preço dos combustíveis.

Analisando um maior recorte temporal, podemos verificar que ocorreram sucessivos aumentos da tarifa cobrada nos últimos cinco anos, como é apresentado logo abaixo no gráfico 4:

GRÁFICO 4 - VALORES DA TARIFA PRATICADOS EM JOÃO PESSOA



Fonte: PMJP, 2018.

Segundo a SEMOB (2018), as principais justificativas para o reajuste do valor cobrado são: a diminuição do número de passageiros transportados; o custo das empresas com pessoal; e por fim o aumento no valor do combustível utilizado. As empresas utilizam de estratégias na planilha tarifária, de forma que o lucro gerado pelo serviço não aparece descrito dentre os valores apresentados. O cálculo da tarifa é realizado multiplicando o IPK pelo valor a ser cobrado, o que possibilita ao fornecedor do serviço o valor da receita gerada.

Através dos dados apresentados, podemos verificar que o aumento absoluto entre 2013<sup>5</sup> e 2018 foi de R\$ 1,35, de forma que sucessivos aumentos na cobrança referente à utilização do serviço são prejudiciais, uma vez que o maior motivo para a utilização do transporte público coletivo é o seu custo em detrimento de outras formas de locomoção.

Sendo assim, a cobrança e o aumento abusivo de tarifas faz com que haja o maior gasto do usuário com o serviço, de forma que o transporte público perde sua essência de integração da sociedade, e acaba por privar o indivíduo do seu direito ao acesso universal previsto na PNMU.

## **8. O TRANSPORTE PÚBLICO NO LOTEAMENTO PARQUE DO SOL**

O presente capítulo busca realizar uma abordagem específica sobre a situação referente aos transportes públicos no Loteamento Parque do Sol, analisando sua qualidade e índice de satisfação dos usuários do serviço.

Para a construção do referido capítulo, foi aberta demanda junto a PMJP, no que tange sua Secretaria de Transparência Pública (SETRANSP) e Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana, a SEMOB, sendo registrada sob o número 770248.

Através da mesma foi possível obter acesso a alguns dados referentes ao transporte público do loteamento, como horários e itinerários das linhas, IPK e demais dados utilizados neste capítulo.

---

<sup>5</sup> No ano de 2013 ocorreram diversas manifestações em diversas cidades do país pleiteando a diminuição do valor da tarifa cobrada para o acesso ao transporte público, a diminuição do lucro dos empresários dos transportes públicos, além de solicitar a implantação de um sistema de passe livre estudantil. Dessa forma, a PMJP reduziu o valor da tarifa nesse período, que anteriormente era de 2,30 e passou a ser 2,20.

### **8.1. Informações Gerais Sobre as Linhas**

O Loteamento Parque do Sol encontra-se numa área periférica da cidade de João Pessoa, considerada pelas empresas que fornecem o transporte público da cidade como sendo uma área em expansão. Suas linhas são fornecidas pelo consórcio Nossa Senhora dos Navegantes, que agrega a empresa São Jorge, principal responsável pelo fornecimento do serviço no loteamento.

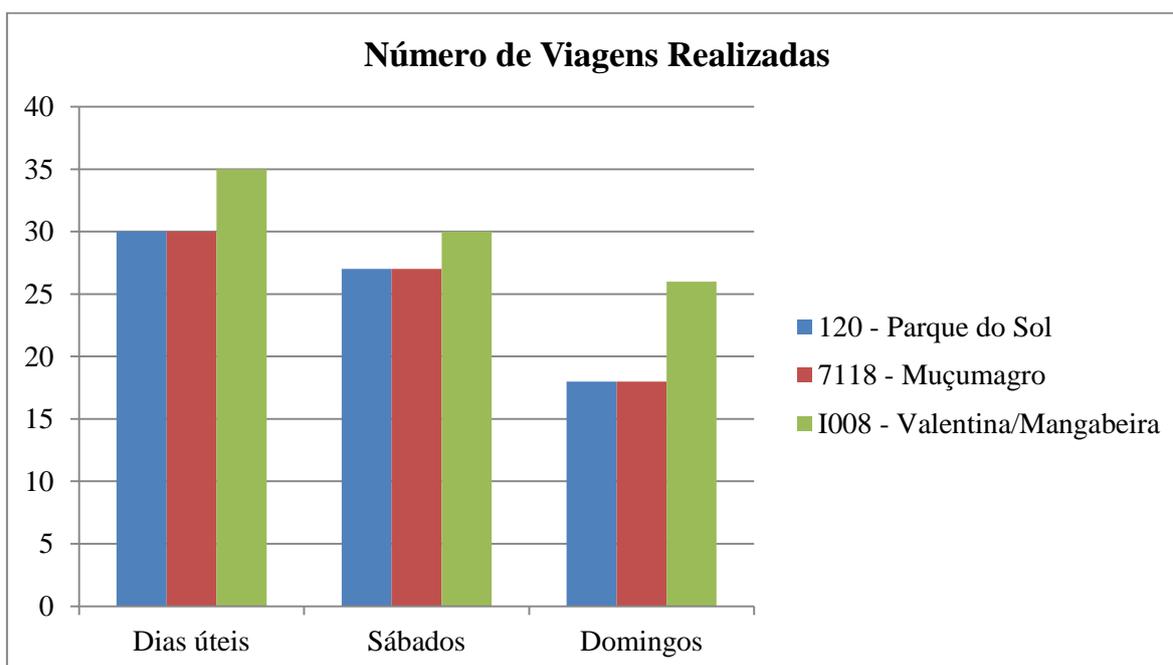
No Loteamento, segundo a SEMOB (2018), existem 3 linhas de ônibus que atendem à população, das quais duas são provenientes de outros bairros e apenas possuem o Loteamento Parque do Sol em seus trajetos, e uma que originalmente possuía ponto de partida dentro do loteamento, mas que foi alterada e passou a partir inicialmente do mesmo local de onde partem as outras. São elas: O 120 - Parque do Sol, que realiza a ligação do Parque do Sol com o Centro de João Pessoa via Cruz das Armas; o 7118 – Muçumagro, que transita pelo loteamento e liga o bairro Muçumagro ao centro via acesso oeste; e por fim o I008 – Valentina/Mangabeira, que inicia sua rota no TIP<sup>6</sup> do Valentina, também transitando pelo Loteamento Parque do Sol, com destino ao bairro de Mangabeira.

As linhas do loteamento, juntas, realizam semanalmente cerca de 620 viagens (Gráfico 5), atendendo a uma demanda de aproximadamente 27,7 mil passageiros por semana (Gráfico 6), com cobrança de uma tarifa atualmente no valor de R\$3,55. Vale salientar que nos feriados a quantidade de veículos utilizados na frota é referente a quantidade utilizada aos domingos. Segundo a SEMOB (2018), são utilizados 11 veículos das empresas Santa Maria e São Jorge durante dias úteis, para atender a população através das referidas linhas.

---

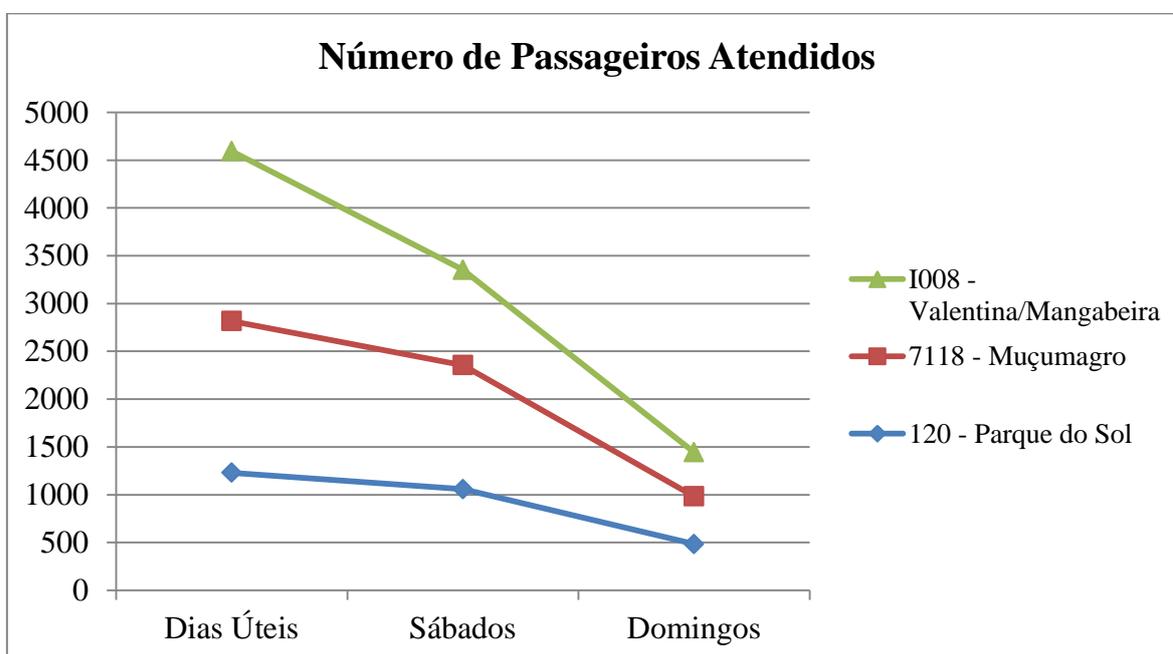
<sup>6</sup> Terminal de Integração de Passageiros.

GRÁFICO 5 – NÚMERO DE VIAGENS REALIZADAS



Fonte: SEMOB, 2018.

GRÁFICO 6 – NÚMERO DE PASSAGEIROS ATENDIDOS



Fonte: SEMOB, 2018.

Ainda segundo a SEMOB, a idade média da frota utilizada nas linhas que atendem ao Loteamento Parque do Sol é de 7 anos. Esse dado é considerado importante, uma vez que segundo a própria SEMOB, a idade média da frota de João Pessoa é de 5,1

anos, o que mostra que para o atendimento ao loteamento são utilizados veículos mais antigos que os utilizados em outras localidades.

É fato que a utilização de veículos que possuem maior tempo de uso para fornecer o serviço ao loteamento está na menor demanda que a localidade apresenta. Tal situação faz com que haja um investimento menor na qualidade do serviço, uma vez que o principal objetivo do serviço não é transportar a população local, mas sim à obtenção e manutenção do lucro.

### **8.2.O 120 – Parque do Sol**

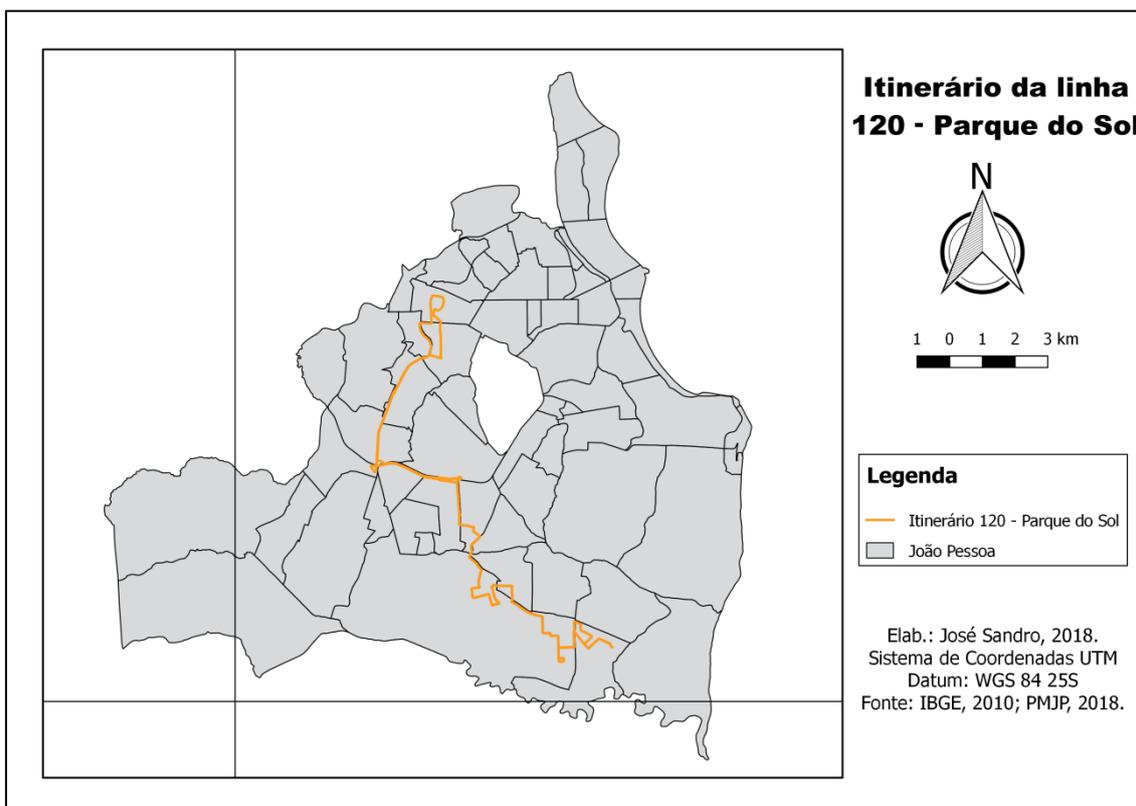
O 120 – Parque do Sol é uma das linhas de ônibus que atendem ao Loteamento Parque do Sol. É a única linha que leva o nome do loteamento, uma vez que originalmente seu terminal se localizava dentro do loteamento. Anteriormente possuía código numérico 7120, pois transitava pela via conhecida como Acesso Oeste na cidade de João Pessoa, o que foi modificado pela SEMOB a pedido dos próprios moradores do Loteamento Parque do Sol.

Posteriormente à modificação no itinerário e ao início dos serviços da linha com o código numérico 120, seu terminal foi transferido para o bairro de Paratibe, mesma localidade de onde partem as demais linhas que atendem ao loteamento.

A linha é responsável por realizar 197 viagens por semana, utilizando uma frota de quatro veículos em dias úteis, três aos sábados e dois aos domingos. A área atendida pela linha possui um IPK de 0.89, o que faz com que seja considerada área em expansão, bem como ocasiona uma redução da frota e qualidade do serviço, visto que, para as empresas que fornecem o serviço, a obtenção do lucro nesse local é baixa.

Seu itinerário é responsável por ligar o Loteamento Parque do Sol com a zona oeste da cidade de João Pessoa, transitando por grandes bairros da região, como Cruz das Armas, além de ligar o loteamento ao centro da cidade, uma das principais áreas de comércio e fornecimento de serviços (Mapa 3). Seu ponto de retorno (local onde se encerra sua viagem de ida) ao bairro é o anel externo do Parque Solon de Lucena, atual Parque da Lagoa.

## MAPA 3 – ITINERÁRIO DA LINHA 120 – PARQUE DO SOL



Fonte: José Sandro, 2018.

Porém, no loteamento, o questionamento principal realizado pelos moradores durante entrevistas é o fluxo de veículos da linha, que é considerado baixo, o que acarreta em grandes períodos de espera dos usuários para que possam utilizar o serviço. Alguns usuários relataram que houve episódios em que o tempo de espera no bairro foi de aproximadamente duas horas.

Além das situações relatadas, houve um episódio no ano de 2016 que foi amplamente divulgado pela mídia envolvendo a linha, no qual os passageiros aguardaram no TIV - Terminal de Integração do Varadouro por três horas um veículo 120 – Parque do Sol, o que gerou revolta aos passageiros, que indignados depredaram o veículo (Figura 7).

FIGURA 7 – VEÍCULO 120 – PARQUE DO SOL DEPREDADO



Disponível em: <http://www.onibusdaparaiba.com/2016/04/passageiros-quebram-onibus-da-linha-120.html>. Acesso em 02 de Maio de 2018.

Segundo o ÔNIBUS DA PARAÍBA as pessoas aguardaram pelo ônibus das 20 às 23 horas, e justificaram a revolta com os atrasos recorrentes da linha.

A diarista Suênia da Silva Barreto estava esperando o ônibus e disse que os passageiros ficaram revoltados por causa da demora. “Foi a revolta, que ninguém aguentava mais esperar, foi todo mundo estressado”, disse. Paula de Moraes, que também é diarista, disse que os atrasos são frequentes, e que por causa disso, não teve como conter as pessoas que estavam quebrando os vidros (ÔNIBUS DA PARAÍBA, 2016).

Ao tomar posição sobre o episódio, a SEMOB apenas divulgou uma nota, na qual lamentou o acontecido e afirmou que aplicaria uma punição à empresa envolvida, punição esta que não foi divulgada na época.

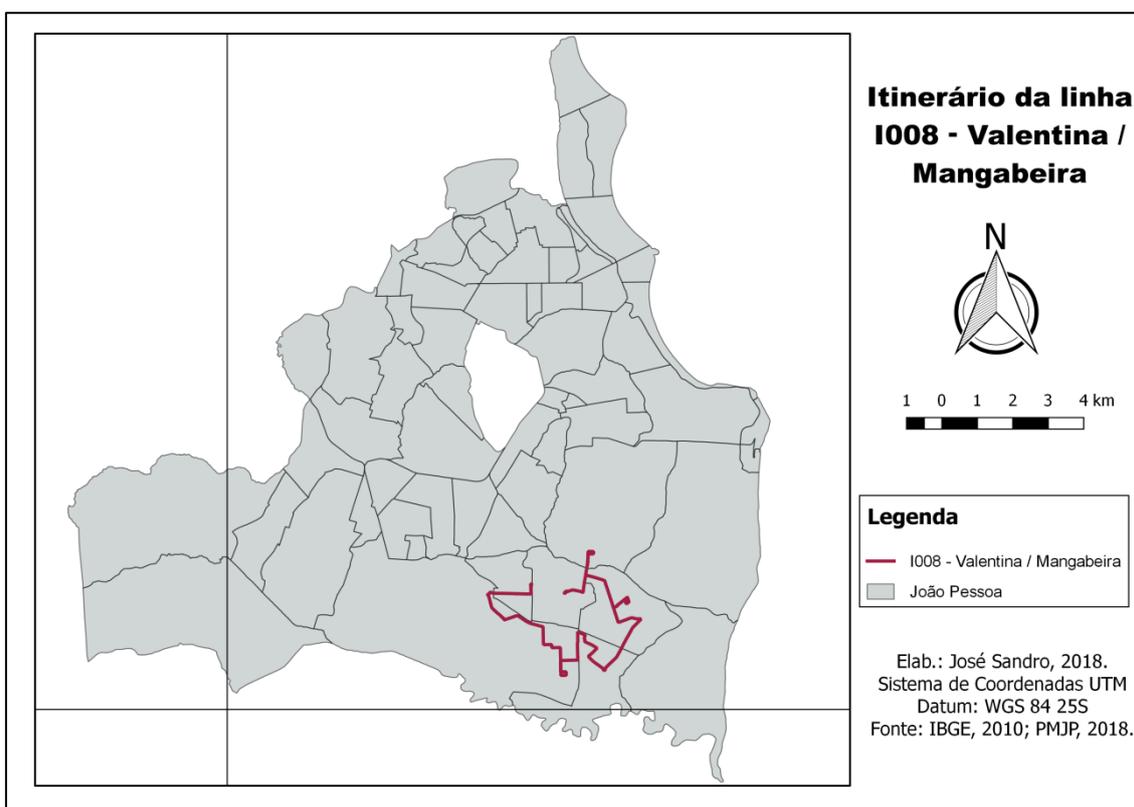
### **8.3.O I008 – Valentina / Mangabeira**

O I008 é a linha que atende ao Loteamento Parque do Sol com o objetivo de ligar as adjacências do Valentina de Figueiredo ao bairro de Mangabeira. A linha possui características diferentes das demais que realizam o serviço no loteamento, uma vez que é uma linha de integração (caracterizada pela letra I antes dos números), ou seja, não

transita pela parte central da cidade e sua função é exclusivamente ligar os bairros supracitados. Seu trajeto se inicia no terminal do Valentina de Figueiredo, e seu ponto de retorno é o terminal de ônibus localizado no bairro de Mangabeira IV, do qual parte uma das principais linhas de ônibus da zona sul de João Pessoa, o 301 – Mangabeira / Pedro II.

A linha (Mapa 4) atende a aproximadamente 10 mil passageiros semanalmente, utilizando de uma frota de quatro veículos em dias úteis, três aos sábados e apenas dois aos domingos. Possui IPK 1.22, atendendo ao maior número de passageiros dentre as linhas que transitam no Loteamento Parque do Sol. O número de viagens realizadas semanalmente pela linha é de 231.

MAPA 4 – ITINERÁRIO DA LINHA I008 – VALENTINA / MANGABEIRA



Fonte: José Sandro, 2018.

Assim como a linha 120 – Parque do Sol, o I008 – Valentina / Mangabeira possui como um dos seus principais problemas o tempo de espera. Os moradores do loteamento são ainda mais prejudicados devido a essa ser a única linha que opera no local fazendo ligação com o bairro de Mangabeira, que é uma importante centralidade da cidade de João Pessoa.

Devido aos problemas com atrasos e fornecimento insatisfatório do serviço, alguns moradores buscaram o MPPB – Ministério Público da Paraíba para que providências fossem tomadas. Dessa forma, o MPPB firmou junto às empresas responsáveis pela linha um TAC – Termo de Ajustamento de Conduta, determinando de que forma o serviço deveria ser prestado, obrigando as empresas a aumentarem o número de veículos responsáveis por realizar o serviço, bem como alterando o fluxo de horários.

Os compromissários reconhecem cumprimento ao disposto na lei nº 8.987/95, onde determina que a prestação do serviço de transportes coletivos devem ser adequados ao pleno atendimento dos usuários, conforme nele estabelecido e nas demais normas pertinentes e no respectivo contrato de concessão; (MPPB, 2014, p.1)

Dessa forma, através da atuação do MPPB, a linha passou a exercer o serviço com menor espaço de tempo entre os inícios das viagens nos horários de pico, como às 6 e às 18 horas, como pode ser visto no parágrafo segundo do TAC firmado:

As empresas **SANTA MARIA TRANSPORTES E FRETAMENTO LTDA** e **EMPRESA DE TRANSPORTE COLETIVO SÃO JORGE** comprometem-se a incluir, em caráter contínuo, uma viagem nos horários "de pico" da manhã e da noite nos dias úteis, ou seja, entre as 06:00, 06:20 e 06:40 e 18:00, 18:20 e 18:40 será dado um intervalo de 20 minutos entre cada veículo, conforme quadro de horário [...] (MPPB, 2014, p.2, grifo do autor).

Sendo assim, mais uma vez houve a necessidade do poder público intervir no fornecimento do serviço através do MPPB, devido a sua ineficiência, uma vez que os maiores prejudicados pela má qualidade do serviço prestado são os usuários, os quais têm buscado instâncias maiores do poder público como alternativa para a resolução do problema.

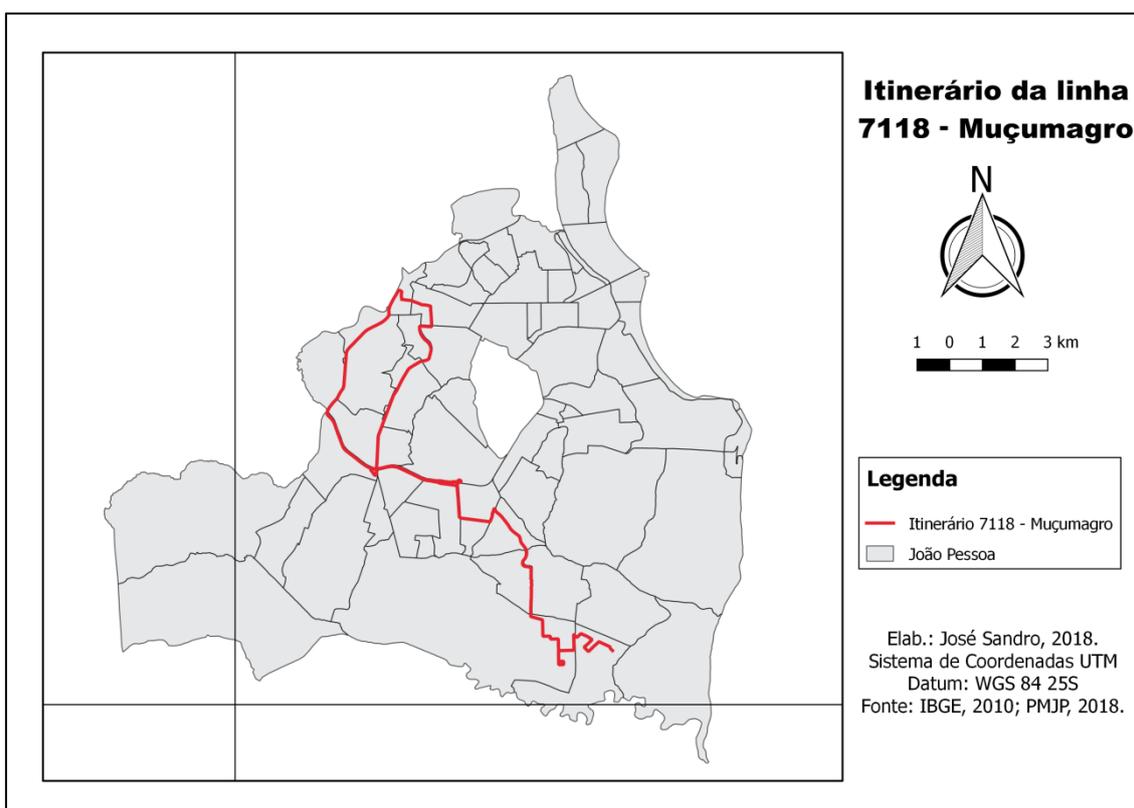
Outra situação ocorrida envolvendo a linha foi a solicitação para que o itinerário fosse alterado, de forma que a linha passasse a ligar o Valentina de Figueiredo e loteamentos vizinhos ao Mangabeira Shopping, empreendimento localizado no bairro de Mangabeira. Dessa forma o capital mais uma vez se apropria do serviço público para sua reprodução, tendo em vista que o serviço passaria a angariar além de possíveis

clientes do empreendimento, a mão de obra utilizada pelo mesmo. Em contrapartida a Avenida Hilton Souto Maior (onde se localiza o empreendimento) é um importante corredor da cidade de João Pessoa, o que tornaria possível a realização de baldeação por parte dos passageiros para que pudessem se dirigir a outras localidades da cidade.

#### 8.4.O 7118 – Muçumagro

O 7118 – Muçumagro é uma linha que também possui origem no terminal do bairro Paratibe, porém, sendo projetada para atender principalmente ao bairro Muçumagro. Seu trajeto também se dá pela zona oeste da cidade de João Pessoa, pelo chamado Acesso Oeste, uma importante via da cidade. Seu ponto de retorno é o Terminal de Integração do Varadouro, no centro da cidade, e na viagem de volta seu percurso se dá pela Avenida Cruz das Armas (Mapa 5).

MAPA 5 – ITINERÁRIO DA LINHA 7118 – MUÇUMAGRO.



Fonte: José Sandro, 2018.

A linha possui um IPK de 0,98, sendo a segunda linha com maior demanda dentre as que atendem ao Loteamento Parque do Sol. Semanalmente são realizadas 195

viagens, nas quais são utilizados quatro veículos nos dias úteis, quatro aos sábados e apenas dois aos domingos. Atende uma média de 9,7 mil passageiros por semana.

Recentemente houve uma alteração no esquema operacional da linha, fazendo com que ela circule apenas de segunda a sábado. Segundo o site ÔNIBUS PARAIBANOS, os veículos utilizados pela linha aos domingos serão incorporados à frota da linha 120 – Parque do Sol, que passou a ter quatro veículos disponíveis aos domingos. Tal alteração teve início no dia 13 de Maio de 2018, e tem caráter permanente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Incentivada pelas constantes reclamações provenientes dos usuários do transporte público o presente estudo buscou analisar de forma minuciosa as contradições existentes na reprodução do espaço urbano e de que forma tais contradições podem refletir no fornecimento do serviço de transporte público de uma localidade, no caso, o Loteamento Parque do Sol. Além disso buscou-se revelar quais as contradições existentes dentro do próprio sistema de transporte público, gerido por empresas privadas.

Através dos dados analisados foi possível verificar que existe uma desigualdade real no fornecimento do serviço, uma vez que as empresas de transporte público com o aval da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana da cidade de João Pessoa privilegiam determinadas áreas da cidade, enquanto em outras o serviço ocorre de forma precária. Vale salientar que apesar da precariedade do serviço prestado, os usuários contribuem com o pagamento da tarifa no valor de R\$ 3,55 (que é paga com clara insatisfação e segundo os usuários não condiz com a realidade do serviço), o que os dá ainda mais direito de exigir melhorias e evoluções no serviço.

O Loteamento Parque do Sol integra uma área da cidade denominada “área em expansão” pelos consórcios que prestam o serviço de transporte público em João Pessoa, área esta que possui um menor investimento por parte dessas empresas, precarizando propositalmente a qualidade do serviço, uma vez que sua rentabilidade na área é menor devido ao menor fluxo de passageiros.

Dessa forma, fica clara a omissão do poder público municipal no ato de fiscalizar o andamento da prestação do serviço, bem como a necessidade de outras esferas do poder público agirem para garantir o efetivo funcionamento das linhas de ônibus que atendem ao loteamento. Além disso, a possibilidade de alterações de tarifas sem uma garantia de temporalidade, e a exploração diferenciada das áreas da cidade de acordo com a rentabilidade mostra que o transporte público deixou de ser um serviço essencial ao cidadão no momento em que passou a ser um serviço essencial à exploração econômica por parte do capital privado.

O transporte público deixou de atender com eficiência, conforto e efetividade o seu usuário e passou a atuar de forma seletiva na cidade por vezes negando ao cidadão o

seu direito de ir e vir, deixando de funcionar na forma como manda o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, passando a explorar prioritariamente as áreas consolidadas, visando sua lucratividade.

É notória a insatisfação por parte dos residentes do Loteamento Parque do Sol, uma vez que o serviço prestado não atende a sua demanda de forma conveniente, mas sim de forma que os usuários possam ser fonte de lucro para as empresas.

Portanto, faz-se necessária a atuação maior do poder público que deve fazer cumprir a lei, obrigando as empresas a prestarem um serviço com qualidade equivalente ou superior ao valor da tarifa paga pelo usuário, para que dessa forma sejam evitados transtornos no que tange o cotidiano das pessoas que dependem do sistema de transporte público para sua locomoção dentro da cidade de João Pessoa.

Por fim, o presente estudo espera contribuir com futuras reivindicações a serem elaboradas pelos moradores do Loteamento Parque do Sol, bem como se espera que a partir da realidade apresentada o poder público tome ciência das necessidades que as pessoas residentes na localidade abordada possuem no que tange o transporte público.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Transporte Humano: cidades com qualidade**. São Paulo: ANTP, 1997.

BERTOZZI, P. P.; LIMA JUNIOR, O. F.. **A Qualidade no Serviço de Transporte Público Sob as Óticas do Usuário, do Operador e do órgão Gestor**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. p. 53-66, 1998.

BEZERRA, P. A. **Ocupação do Solo Urbano, Legislação e Licenciamento Ambiental no Bairro de Gramame – João Pessoa – Paraíba (1992-2013)**. 2014. 74p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília. 2012. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)> Acesso em 07 de Maio de 2018.

CABRAL, E. J. L; ALMEIDA, M. P; MACENA, H. L. **O Transporte Coletivo no Bairro do Valentina Figueiredo na Cidade de João Pessoa-PB**. X Encontro Regional de Estudos Geográficos, 2009, Campina Grande.

CABRAL, Enver José Lopes. **Transporte coletivo e espaço urbano: contradições, conflitos e mobilização social em João Pessoa-PB**. 2014. 196f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

CARDOSO, Leandro. **Transporte Público, Acessibilidade Urbana e Desigualdades Socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. 218f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. 1ª Edição. São Paulo. FFLCH, 2007, 85p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. 1ª reimpressão – São Paulo. Editora Universidade de São Paulo, 2008.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 3ª Edição. São Paulo. Editora Ática, Série Princípios, n.174, 1995. p.1-16.

FERREIRA, A. B. H. **Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 5ª ed. Curitiba. Editora Positivo, 2010.

G1 PARAÍBA. **“Valor das passagens de ônibus em João Pessoa entra em vigor”**. <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/valor-de-r-355-das-passagens-de-onibus-em-joao-pessoa-entra-em-vigor.ghtml>>

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **“O IPEA – Quem Somos”**. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1226&Itemid=68](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=1226&Itemid=68)>. Acesso em 08 de Maio de 2018.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. 5ª edição. São Paulo: Centauro, 2001. 143p.

LIMA, J. P. **A expansão da ocupação do Bairro de Gramame – João Pessoa – PB (1998 – 2012): uma análise a partir do uso de geotecnologias**. 2014. 70p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

MINISTÉRIO PÚBLICO DA PARAÍBA. **Termo de Ajustamento de Conduta**. 2014. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2011/04/TAC.pdf>> Acesso em: 04 de Maio de 2018.

ONIBUS DA PARAÍBA. **População pede e SEMOB reativa linha 120**. Disponível em:<<http://www.onibusdaparaiba.com/2016/03/populacao-pede-e-semob-reativa-linha.html>>. Acesso em: 28 de Abril de 2018.

ONIBUS DA PARAÍBA. **Passageiros quebram ônibus da linha 120**. Disponível em: <<http://www.onibusdaparaiba.com/2016/04/passageiros-quebram-onibus-da-linha-120.html>>. Acesso em: 28 de Abril de 2018.

ONIBUS PARAIBANOS. **Linha 7118 Muçumagro passa por alteração de esquema operacional**. Disponível em: <<https://onibusparaibanos.com/2018/05/10/linha-7118-mussumago-passa-por-alteracao-de-esquema-operacional/>> Acesso: 03 de Maio de 2018.

PEGORETTI, M. S; SANCHES. S. P. **Dicotomia rural x urbano e segregação sócio-espacial: uma análise da acessibilidade ligada à problemática do transporte dos estudantes do campo**. XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, 2005. Salvador. 16p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **“Cartaxo define tarifa menor que a defendida por empresários e conselho de mobilidade”**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/cartaxo-define-tarifa-menor-que-a-defendida-por-empresarios-e-conselho-de-mobilidade/>> Acesso em 04 de Maio de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **“João Pessoa terá menor reajuste de tarifa de ônibus entre as capitais brasileiras”**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/joao-pessoa-tera-menor-reajuste-de-tarifa-de-onibus-entre-as-capitais-brasileiras/>> Acesso em 05 de Maio de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **“Luciano Cartaxo reduz tarifa aprovada por conselho e fixa passagem de ônibus em 3,20”**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/luciano-cartaxo-reduz-tarifa-aprovada-por-conselho-e-fixa-passagem-de-onibus-em-r-320/>> Acesso em 04 de Maio de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **“Nova tarifa de ônibus passa a valer no próximo Domingo”**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/nova-tarifa-de-onibus-passa-a-valer-no-proximo-domingo/>> Acesso em 05 de Maio de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **“Tarifa de 2,20 passa a valer nesta segunda feira”**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/tarifa-de-r-220-passa-a-valer-nesta-segunda-feira/>> Acesso em 04 de Maio de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana.** Disponível em: <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/onibus/>. Acesso em: 08/03/2018.

SANTOS, B. J. R. **A qualidade no serviço de transporte público urbano.** NUPENGE – Núcleo de Pesquisa em Engenharia. I Jornada Científica de Engenharia, Goiânia, 2003.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: técnica e tempo/razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996. 258p.

SEABRA, O. C. L.. **Territórios do Uso: Cotidiano e Modo de vida.** Cidades (Presidente Prudente), v.1, p. 181-206, 2004.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G.. **Transporte Público, Mobilidade e Planejamento Urbano: Contradições Essenciais.** Estudos Avançados (USP. Impresso), v. 79, p. 41-53, 2013.

VASCONCELLOS, E. A. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo.** 1ª ed. – São Paulo: Annablume, 1999. 297p.

## ANEXOS

## Anexo I – Planilha da Tarifa Vigente (Janeiro de 2018).

<b>F. CÁLCULO DA TARIFA</b>						
	Ponderado					
	R\$/v./mês	R\$/mês	R\$/km	% Custo	% Total	% Tot.c/Trib.
<b>F1. Custo Variável</b>						
Combustível			1,4492	71,52	28,13	26,16
Lubrificantes			0,1526	7,53	2,96	2,76
Rodagem			0,1593	7,86	3,09	2,88
Peças e Acessórios			0,2653	13,09	5,15	4,79
<b>Custo Variável Total</b>			<b>2,0263</b>	<b>100,00</b>	<b>39,34</b>	<b>36,59</b>
<b>F2. Custo Fixo</b>						
Depreciação	2.243,22	1.213.583,53	0,3747	11,99	7,27	6,76
Veículos	2.219,45	1.200.723,96	0,3707	11,86	7,20	6,69
Máq. Instal. e Equipam.	23,77	12.859,57	0,0040	0,13	0,08	0,07
Remuneração	1.742,55	942.720,48	0,2910	9,31	5,65	5,25
Veículos	1.552,30	839.791,73	0,2593	8,30	5,03	4,68
Máq. Instal. e Equipam.	95,08	51.438,28	0,0159	0,51	0,31	0,29
Almoxarifado	95,18	51.490,47	0,0159	0,51	0,31	0,29
Despesas com Pessoal	16.328,54	7.625.426,91	2,3541	75,34	45,70	42,50
Operação	11.129,66	5.197.551,79	1,6046	51,35	31,15	28,97
Manutenção	1.502,50	701.669,49	0,2166	6,93	4,21	3,91
Administrativo	1.168,61	545.742,94	0,1685	5,39	3,27	3,04
Benefícios	2.208,70	1.031.462,69	0,3184	10,19	6,18	5,75
Remuneração Diretoria	319,06	149.000,00	0,0460	1,47	0,89	0,83
Desp. Administrativas	627,29	339.364,34	0,1048	3,35	2,03	1,89
Gerais	594,25	321.489,25	0,0992	3,18	1,93	1,79
Seguro Resp. Civil	0,00	0,00	0,0000	0,00	0,00	0,00
Seguro Obrigatório	33,04	17.875,09	0,0055	0,18	0,11	0,10
IPVA	0,00	0,00	0,0000	0,00	0,00	0,00
<b>Custo Fixo Total</b>	<b>20.941,60</b>	<b>10.121.095,25</b>	<b>3,1246</b>	<b>100,00</b>	<b>60,66</b>	<b>56,41</b>
<b>F3. Custo Total</b>			<b>5,1509</b>		<b>100,00</b>	<b>93,00</b>
<b>F4. Custo Total c/Tributos</b>			<b>5,5386</b>			<b>7,00</b>
<b>F5. Tarifa</b>						<b>100,00</b>
			<b>RS 3,5568</b>			

Fonte: SEMOB, 2018.

## Anexo II – Itinerário do 120 – Parque do Sol

*****									
* PREFEITURA MUNICIPAL DE JOAO PESSOA					* ORDEM DE SERVIÇO DE OPERAÇÃO *				
* SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES E TRANSITO					* O.S.O. Nº 229/16 *				
*****									
-empresa-		-cod-linha-			-cod-área de atuação-		-tip-		
! VIACAO SAO JORGE LTDA		!S302! PARQUE DO SOL			!0120! JOAO PESSOA		! RADIAL		
-terminal-		-p. retorno-		-itinerario ida-			-itinerario volta-		
! PARQUE DO SOL		! TIV		! ! TERMINAL PARATIBE			! ! RUA DIOGO VELHO		
				! RUA INACIO CANUTO DE OLIVEIRA			! 2! AV JOAO MACHADO		
				! RUA JOSE FELIX DA SILVA			! 3! RUA TRINCHEIRAS		
-extensao-		-vel media-		-tempo viagem-					
! 48,8 km !		! 24,4 km/h !		! 120 min !					
				! RUA MARIA ANA NUNES			! 4! AV DR JOAO DA MATA		
				! RUA DOS CEDROS			! 5! AV CRUZ DAS ARMAS		
-frota-		-viag-		-p viag-		-u viag-			
! dia		! prev		! /dia		! ter		! pr	
! !		! !		! !		! !		! !	
! UTIL		! 004		! 030		! 0515!0615!2230!2330!		! RUA LIMDEIROS	
! SABADO		! 003		! 027		! 0515!0615!2230!2330!		! RUA FREI DAMIAO	
! DOMINGO		! 002		! 018		! 0530!0630!2230!2330!		! RUA DOM HELDER CAMARA	
				! RUA TELEG CHATEAUBRIAND BRASIL FILH!			!12! RUA DURVAL DE ALBUQUERQUE		
				! RUA TAB CARLOS NEVES DA FRANCA			!13! RUA VICENTE COZZA		
				! AV LORIVAL BEZERRA DOS SANTOS			!14! RUA RITA CARNEIRO DINIZ		
				! AV JOSINALDO NASCIMENTO			!15! RUA ABELARDO TARGINO DA FONSECA		
				! RUA JOAO MARIA DE ARAUJO			!16! RUA INACIO ALBINO NETO		
				! RUA UNIV ADOLFO AUGUSTO BARBOSA			!17! RUA BRUNO ROCHA DO NASCIMENTO		
				! RUA EDON CLODDALDO P DE ARAUJO			!18! RUA PROFA MARIA JOSE RODRIGUES PESS		
				! RUA ARNALDO CAMPELO			!19! RUA ANTONIA ALVES DE SOUZA		
				! RUA JOAO MARIA DE ARAUJO			!20! RUA ANTONIO ARNALDO DE MELO		
				! RUA FRANCISCO MEDEIROS E SILVA			!21! RUA LUIZ DA NOBREGA FERREIRA		
				! RUA CARLOS ANDRE FERREIRA NARCIZO			!22! RUA RITA PINHEIRO VILAR		
				! RUA PEDRO NOLASCO DE MENEZES FILHO			!23! RUA ODONT JANE C DE S MENDES BARREI		
				! RUA FUNC PUB PAULO A BASTOS PORTELA!			!24! RUA APOS SEVERINA X DE CARVALHO		
				! AV CIGERA BATISTA DE LUNA			!25! AV CIGERA BATISTA DE LUNA		
				! RUA JOAO AVELINDO GUEDES			!26! ROTATORIA SEM NOME 7740		
				! RUA CUIABA			!27! RUA MOISES FERRAZ CASSIMIRO		
				! RUA RAD NILTON F DOS S JUNIOR			!28! RUA JOANA MARIA DA SILVA		
				! RUA JOANA MARIA DA SILVA			!29! RUA RAD NILTON F DOS S JUNIOR		
				! ROTATORIA SEM NOME 7740			!30! RUA CUIABA		
				! RUA MOISES FERRAZ CASSIMIRO			!31! RUA JOAO AVELINDO GUEDES		
				! AV CIGERA BATISTA DE LUNA			!32! RUA CIGERA BATISTA DE LUNA		
				! RUA APOS SEVERINA X DE CARVALHO			!33! RUA FUNC PUB PAULO A BASTOS PORTELA		
				! RUA ODONT JANE C DE S MENDES BARRET!			!34! RUA PEDRO NOLASCO DE MENEZES FILHO		
				! RUA RITA PINHEIRO VILAR			!35! RUA CARLOS ANDRE FERREIRA NARCIZO		
				! RUA LUIZ DA NOBREGA FERREIRA			!36! RUA FRANCISCO MEDEIROS E SILVA		
				! RUA ANTONIO ARNALDO DE MELO			!37! AV. JOAO MARIA DE ARAUJO		
				! RUA ANTONIA ALVES DE SOUZA			!38! RUA ARNALDO CAMPELO		
				! RUA PROFA MARIA JOSE RODRIGUES PESS!			!39! RUA EDON CLODDALDO P DE ARAUJO		
				! RUA BRUNO ROCHA DO NASCIMENTO			!40! RUA UNIV ADOLFO AUGUSTO BARBOSA		
				! RUA INACIO ALBINO NETO			!41! RUA JOAO MARIA DE ARAUJO		
				! RUA ABELARDO TARGINO DA FONSECA			!42! AV JOSINALDO NASCIMENTO		
				! RUA RITA CARNEIRO DINIZ			!43! AV LORIVAL BEZERRA DOS SANTOS		
				! RUA VICENTE COZZA			!44! RUA TAB CARLOS NEVES DA FRANCA		
				! RUA DURVAL DE ALBUQUERQUE			!45! RUA TELEG CHATEAUBRIAND BRASIL FILH		
				! RUA JOSE SOUTO LIMA			!46! RUA DOM HELDER CAMARA		
				! AV VALDEMAR NAZIAZENO			!47! RUA FREI DAMIAO		
				! RUA MOT ALDOVANDRO ANANCIO PEREIRA			!48! RUA LIMDEIROS		
				! RODOVIA BR-230			!49! RUA DAS OLIVEIRAS		
				! VIADUTO GOV IVAN BICHARA			!50! RUA ARCO VERDE		
				! AV CRUZ DAS ARMAS			!51! RUA DOMINGOS JOSE DA PAIXAO		
				! AV VASCO DA GAMA			!52! RUA DOS CEDROS		
				! AV TABAJARAS			!53! RUA MARIA ANA NUNES		
				! RUA RODRIGUES DE CARVALHO			!54! RUA JOSE FELIX DA SILVA		
				! PQ SOLON DE LUCENA			!55! RUA INACIO CANUTO DE OLIVEIRA		
				! !			!56! TERMINAL PARATIBE		
! Vigencia: 08/08/16									
! VISTO : _____ DATA __/__/__									
! Diretor Tecnico					! !				

### Anexo III – Horários do 120 – Parque do Sol

*****					
* PREFEITURA MUNICIPAL DE JOAO PESSOA			* ORDEM DE SERVICO DE OPERACAO *		
* SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES E TRANSITO			* O.S.O. Nº 229/16 *		
*****					
empresa	cod-linha	cod-area de atuacao	tipp		
! VIACAO SAO JORGE LTDA	!S702! PARQUE DO SOL	!0120! JOAO PESSOA	! RADIAL !		
TERMINAL - PARQUE DO SOL			P RETORNO - TIV		
D UTEIS (0893)	SABADOS (0453)	DOMINGOS (0566)	D UTEIS (0000)	SABADOS (0000)	DOMINGOS (0000)
0515	0515	0530			
0545	0545	0630			
0615	0615	0730			
0645	0645	0830			
0715	0715	0930			
0745	0745	1030			
0820	0820	1130			
0900	0900	1230			
0940	0940	1330			
1015	1015	1430			
1045	1045	1530			
1115	1115	1630			
1145	1145	1730			
1215	1220	1830			
1245	1300	1930			
1315	1340	2030			
1345	1420	2130			
1415	1500	2230			
1445	1540				
1515	1620				
1545	1700				
1615	1740				
1645	1820				
1715	1930				
1750	2030				
1830	2130				
1930	2230				
2030					
2130					
2230					



### Anexo V – Horários do I008 – Valentina / Mangabeira

```

*****
* PREFEITURA MUNICIPAL DE JOAO PESSOA * ORDEM DE SERVICO DE OPERACAO #
* SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES E TRANSITO * O.S.D. Nº 097/18 *
*****
-cod-linha-
! S302! VALENTINA/MANGABEIRA !I008! JOAO PESSOA ! INTEGRACAO !

```

TERMINAL - VALENTINA			P RETORNO - TB 301		
D UTEIS (0454)	SABADOS (0972)	DOMINGOS (0859)	D UTEIS (0000)	SABADOS (0000)	DOMINGOS (0000)
0500	0500	0500			
0530	0530	0540			
0600	0600	0620			
0622	0630	0700			
0644	0700	0740			
0706	0730	0820			
0728	0800	0900			
0750	0830	0940			
0820	0915	1020			
0850	1000	1100			
0920	1040	1140			
1000	1120	1220			
1030	1150	1300			
1100	1220	1340			
1130	1250	1420			
1200	1330	1500			
1230	1415	1540			
1300	1500	1620			
1330	1540	1700			
1400	1620	1740			
1430	1700	1820			
1500	1730	1910			
1530	1800	2000			
1600	1840	2100			
1630	1920	2200			
1700	2000	2330			
1730	2045				
1800	2130				
1840	2230				
1920	2330				
2000					
2045					
2130					
2215					
2330					

Fonte: SEMOB, 2018.



## Anexo VII – Horários do 7118 – Muçumagro

*****					
* PREFEITURA MUNICIPAL DE JOAO PESSOA			* ORDEM DE SERVICO DE OPERACAO *		
* SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES E TRANSITO			* O.S.O. N# 232/16 *		
*****					
empresa	cod--linha	cod--area de atuacao	tipo		
! VIACAO SAO JORGE LTDA	!5J02! MUSSUMAGO	!7118! JOAO PESSOA	! RADIAL	!	
TERMINAL - MUSSUMAGO			P RETORNO - TIV		
D UTEIS (0892)	SABADOS (0576)	DOMINGOS (0577)	D UTEIS (0000)	SABADOS (0000)	DOMINGOS (0000)
0500	0500	0500			
0530	0530	0600			
0600	0600	0700			
0630	0630	0800			
0700	0700	0900			
0730	0730	1000			
0800	0800	1100			
0840	0840	1200			
0920	0920	1300			
1000	1000	1400			
1030	1030	1500			
1100	1100	1600			
1130	1130	1700			
1200	1200	1800			
1230	1240	1900			
1300	1320	2000			
1330	1400	2100			
1400	1440	2200			
1430	1520				
1500	1600				
1530	1640				
1600	1720				
1630	1800				
1700	1900				
1730	2000				
1810	2100				
1900	2200				
2000					
2100					
2200					

Fonte: SEMOB, 2018.