

NT 257 1º Parte 1/2

2018

O impacto dos corredores e faixas exclusivas de ônibus no cotidiano de taxistas e condutores de ônibus.

Lilian Rose Freire

Apresentação

As faixas exclusivas e os corredores de ônibus passaram a ser um elemento importante da infraestrutura da cidade, principalmente devido sua proposta de incentivo ao uso do ônibus, além de despontar como um instrumento capaz de tirar veículos particulares das ruas, interferindo positivamente para a solução de congestionamentos em horário de pico.

Uma cidade com um bom sistema de transportes é aquela onde a mobilidade coletiva é valorizada a despeito da mobilidade individual, com várias opções economicamente acessíveis para as estratificações da sociedade. As ações da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP) caminham nessa direção, buscando uma melhor infraestrutura e conectividade do transporte coletivo, ciclovias e andar a pé, além de promover políticas visando um gerenciamento da mobilidade mais humana e harmoniosa.

Desde a intensificação da implantação das faixas e corredores de ônibus, foram notadas diversas situações polêmicas. Entre elas é possível citar a perda de espaço do carro, até então símbolo de poder e dono inigualável do espaço das ruas da cidade.

A convivência de diversas categorias de modais para o compartilhamento dos corredores e faixas com o ônibus também apresenta pontos polêmicos que exigem esforços para a superação.

A intenção desse estudo é levantar dados que permitam conhecer o impacto dessas intervenções no deslocamento dos usuários do trânsito da cidade de São Paulo, balizadas pelas experiências dos condutores de ônibus e taxistas. Essa experiência afeta diretamente a qualidade do transporte oferecido à população.

O estudo foi estruturado em duas partes, sendo que sua primeira parte teve por objetivo "dar voz" aos profissionais – taxistas e condutores de ônibus - que se utilizam dos corredores, e estão durante um grande período do dia em contato direto com essa nova estrutura das vias, além de serem os responsáveis pelo transporte de passageiros. Na segunda parte procurou-se saber a opinião de usuários dos ônibus e dos condutores dos veículos sobre o impacto causado pelos corredores em seu deslocamento diário.

1. Introdução

Este estudo trata da utilização de corredores e faixas de ônibus pelos taxistas, condutores de ônibus, o compartilhamento desse espaço e o impacto no dia-a-dia desses profissionais. Foi realizado em setembro de 2014, momento no qual a implantação de corredores e faixas, ainda gerava grande discussão e animosidade, por destinar ao transporte público um espaço que anteriormente era usado irrestritamente por todos os veículos.

No período em que a coleta de dados ocorreu – 09 a 12 de setembro de 2014 - a regulamentação vigente que normatizava a circulação dos taxis nos corredores era a Portaria 019/14-SMTSP, que regulamenta a circulação, permitindo que táxis circulem em alguns corredores e faixas exclusivas, desde que com passageiro.

Houve receio ao se organizar grupos de discussão com essa categoria, pois no contexto político da época os taxistas reivindicavam da CET-SP a possibilidade de uso irrestrito dos corredores e faixas exclusivas. Ao serem convidados para participarem do grupo de discussão salientou-se que o objetivo da pesquisa era atender as demandas da Educação de Trânsito, que nesse momento estudava: “o impacto dos corredores e faixas exclusivas de ônibus no cotidiano de taxistas e motoristas de ônibus”, que seria parte integrante de um estudo maior: “O impacto dos corredores e faixas exclusivas de ônibus no deslocamento diário de seus usuários”.

Os grupos de discussão com os taxistas ocorreram em harmonia e os mesmos se posicionaram sobre a influência dos corredores e faixas em sua atividade diária. Salientaram as dificuldades de não terem acesso liberado irrestritamente aos corredores, mas ao mesmo tempo concordavam que se tratava de uma política positiva para o trânsito da cidade.

No dia 12 de setembro de 2014, quando concluiu-se a coleta de dados com os grupos de taxistas, o Prefeito e o Secretário Municipal dos Transportes anunciaram a autorização para circulação de táxis em todas as faixas exclusivas implantadas à direita nas vias da cidade. A Portaria 071/14 teve respaldo nos dados da CET-SP, que detectou a não redução da velocidade dos ônibus nas vias que já estavam sendo utilizadas pelos taxistas.

¹O táxi devido ao alto custo de seus serviços e seu uso majoritário por usuários de classes médias e altas da cidade, não é reconhecido por boa parte da população como um meio de transporte a se utilizar no dia a dia, como ocorre em cidades de outros países.

²Anexo 1

Apesar do grupo de discussão ter ocorrido antes da publicação dessa Portaria, julga-se importante a divulgação dos dados, que servem como objeto de consulta não só para tomadas de decisões, mas também para registrar a dinâmica das relações entre os envolvidos, bem como seus interesses. De um lado, os taxistas e as agruras de seu dia-a-dia e de outro a Prefeitura, Secretaria dos Transporte e CET-SP legislando não somente para os taxistas, mas para uma melhoria geral na mobilidade de todos os paulistanos.

Juntou-se à reunião do grupo de taxistas a do grupo de condutores de ônibus, e as discussões sobre o compartilhamento das faixas e corredores com essas duas categorias ampliou se.

O estudo tem como objetivo levantar dados sobre o impacto que a implantação de corredores e faixas exclusivas de ônibus teve no cotidiano de taxistas e condutores de ônibus da cidade de São Paulo.

Salienta-se que todas as falas e opiniões, descritas nesse relatório, são originárias dos grupos focais, não sendo portanto, inferências dos pesquisadores.

³Anexo 2

2. Metodologia

A metodologia de pesquisa utilizada foi de natureza qualitativa. Escolheu-se o Grupo Focal como técnica de coleta de dados.

Sobre o grupo focal Churchill, 2001, p. 72, esclarece que nele [...] reúne-se um número pequeno de indivíduos para discutir um tópico de interesse do patrocinador do grupo.

A discussão é orientada por um moderador que tenta seguir um esboço geral de assuntos enquanto, simultaneamente, coloca os comentários feitos por cada pessoa para a consideração do grupo de discussão. Os participantes são, portanto, expostos às ideias um dos outros e podem reagir a tais ideias com as suas próprias.

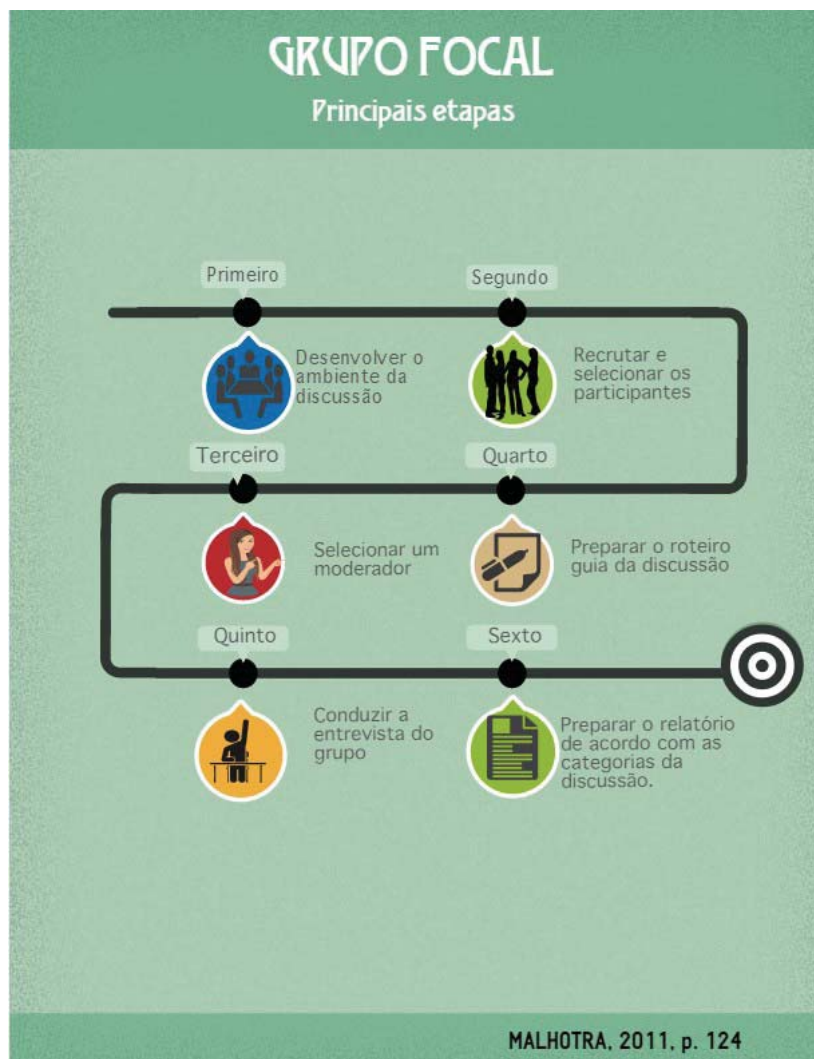
Para Nascimento, 2010, p.3, “uma vantagem do grupo focal é a possibilidade de observar a interação das pessoas, evidenciando-se as similaridades e as diferenças nas opiniões e experiências”. Veiga e Gondim, 2001, p. 11, salientam que o “grupo focal apresenta-se como uma possibilidade para compreender a construção das percepções, atitudes e representações sociais de grupos humanos acerca de um tema específico”.

Malhorta, 2011, p. 127 explana de maneira concisa e clara o motivo pelo qual escolheu-se esse instrumento de coleta de dados, pelo qual pretendeu-se dar voz aos interlocutores:

A interação do grupo produz uma gama ampla de informações, percepções e ideias do que as entrevistas individuais em profundidade.

Os comentários de uma pessoa podem despertar reações inesperadas dos outros, levando ao efeito bola de neve, com os participantes respondendo aos comentários uns dos outros. Em geral, as respostas são espontâneas e franca, fornecendo percepções profundas. É mais provável que as ideias surjam de maneira inesperada em um grupo do que em entrevistas individuais e provavelmente sejam exclusivas e potencialmente criativas.

As principais etapas que devem seguir o bom desenvolvimento do grupo focal estão representadas a seguir:



Uma das características de uso do Grupo focal como instrumento de pesquisa é a de que ele deve se adequar aos objetivos. Por exemplo, sua realização em salas equipadas com espelhos, sistema de gravação, além de moderadores terceirizados, podem viabilizar trabalhos nos quais se deseje sigilo, ou segundo Gondim, 2003, 155:

“são comuns em grupos de pesquisa de mercado realizados para a rápida tomada de decisão e nos de pesquisa acadêmica, pois permitem um rigor maior na condução e acompanhamento de desenvolvimento da investigação”.

Entretanto, a pesquisa com grupo focal não se limita necessariamente a este espaço.

Por vezes, ambientes nos quais as pessoas se sintam familiarizadas ou que se mostrem representativos podem ser o local ideal. Assim como o mediador pode ser alguém inserido no contexto a ser analisado.

Essa técnica de coleta de dados é conduzida por um moderador através de uma abordagem direta, possibilitando a expressão de ideias e sentimentos por parte do grupo e fomentando a troca de experiências.

Ao se traçar o processo de discussão, optou-se por utilizar um mediador e um redator.

O mediador tem a função de elaborar o roteiro a ser seguido, favorecer a integração entre os participantes, controlar o tempo de fala, valorizar a diversidade de opiniões, aproveitar insights durante a conversa que possibilitassem a abertura de novas opiniões, discussões ou eixos temáticos. Ainda, o mediador é responsável por colocar as regras a serem seguidas: “a) só uma pessoa fala de cada vez; b) evitar-se discussões paralelas para que todos participem; c) ninguém pode dominar a discussão; d) todos tem o direito de dizer o que pensam” (Gondim, 2003, 154)

De acordo com Gondim, Op. cit.

[...] um moderador deve procurar cobrir a máxima variedade de tópicos relevantes sobre o assunto e promover uma discussão produtiva. Para conseguir tal intento ele precisa limitar suas intervenções e permitir que a discussão flua, só intervindo para introduzir novas questões e para facilitar o processo em curso.

Nascimento, 2010, p. 6, considera a importância do papel do pesquisador qualitativo, sendo esse o responsável para o sucesso dos grupos focais: “o desafio consiste em administrar o grupo buscando estimular suas opiniões e criando interação, de forma que todos os participantes apresentem opiniões sem monopolizar a discussão”.

Para o presente estudo foram realizados quatro grupos focais: dois entre taxistas e dois entre condutores de ônibus.

Para a seleção dos participantes dos grupos, solicitou-se a contribuição da SP Transportes (SPTRANS) e do Departamento de Transporte Público da Secretaria Municipal de Transporte (DTP/SMT), tanto para negociação de liberação de condutores de ônibus com as diferentes empresas prestadoras de serviço, como para indicação de contato de representantes dos taxistas.

A intenção inicial era que em cada um dos quatro grupos houvesse entre seis e oito participantes, pois assim evitaria o “empobrecimento da discussão” com a formação de um grupo demasiado pequeno, além de evitar o “pouco aprofundamento” das discussões em um grupo muito numeroso.

Os grupos ficaram assim representados:

Primeiro grupo: 03 taxistas – 09 de setembro de 2014.

Segundo grupo: 07 taxistas – 10 de setembro de 2014.

Terceiro grupo: 06 condutores de ônibus – 16 de setembro de 2014.

Quarto grupo: 08 condutores de ônibus – 17 de setembro de 2014.

Apesar de no primeiro grupo ter havido muitas ausências, a discussão foi intensa e muitas experiências foram levantadas pelos taxistas presentes.

A mediação procurou manter o foco da discussão em um roteiro, com a maior parte dos pontos em comum entre taxistas e condutores:

Roteiro de apoio para discussão:

- Apresentação: Nome; há quanto tempo é taxista ou condutor de ônibus; local de trabalho (região, trajeto mais acessado); qual a representação na categoria

Questões-chave

- Pontos negativos (corredores e faixas exclusivas, fluxo e dinâmica das vias, estrutura física das vias, sinalização).
- Pontos positivos (corredores e faixas exclusivas, fluxo e dinâmica das vias, estrutura física das vias, sinalização).
- Contextualização referente a disputas de espaço nas ruas adjacentes à faixas e corredores, enfatizando entradas e saídas das vias.
- Percepção em relação aos demais usuários da via no contexto de utilização das faixas e corredores.
- Legislação: conhecimento referente à legislação. Recebem orientações de representações?

Nos grupos de discussão mediados para esse estudo, após aproximadamente duas horas de trabalho em grupo, percebeu-se que temas e opiniões começaram a se repetir, aproximando-se do “esgotamento” da discussão. O mediador julgou que, após esse período de tempo, também haveria uma perda de qualidade, em razão da dificuldade em fixar a atenção em todas as falas, não deixar a discussão desviar do foco objetivado e aproveitar todos os “insights” que pudessem levar a uma informação de real importância para o trabalho.

Com os dados levantados nos grupos, iniciou-se o trabalho de organização dos assuntos discutidos por categorias, técnica esta que também encontrou respaldo na literatura. De acordo com Gondim, 2003, 155: “as menções e categorias são organizadas em núcleos temáticos que dão suporte a linhas de argumentação, que revelam de qual modo os participantes dos grupos focais se posicionam diante do tema, foco da discussão”.

A experiência com os grupos focais ocorreu em Unidade da Cet-SP, em local de fácil acesso, próximo à estação de metrô Carrão, em sala comum, com cadeiras dispostas em círculo. A mediação e redação foram realizadas pelo setor de pesquisa do Departamento de Educação na Rua – DRU da Superintendência de Educação/CETET.

3. Categorização da discussão dos taxistas

Os taxistas questionam a proibição da circulação nos corredores, porém não são contrários à implantação, visto que isto seria uma contradição, pois se a utilização fosse permitida, eles seriam beneficiados.

3.1. Panorama Político

Em dezembro de 2013 a pedido do Ministério Público, a prefeitura e seus órgãos competentes foram solicitados a efetuar estudos que visavam identificar se táxis provocavam a diminuição da velocidade dos ônibus nos corredores e faixas exclusivas na cidade, já que desde 2005 a portaria vigente e renovada ano a ano autorizava a transição de taxistas pelos corredores desde que estivessem com passageiros.

Estudos realizados pela CET e pela SPTrans apontaram que em determinados corredores a presença de taxistas diminuía a velocidade dos coletivos, principalmente nos horários de pico. Com bases nesses resultados, houve em março de 2014 a revogação de circulação de táxis nos corredores de ônibus, sendo proibida a circulação de segunda a sexta-feira, das 06h às 09h e das 16h às 20h com ou sem passageiros, sendo liberadas as principais faixas exclusivas em qualquer dia e horário da semana, totalizando 71km.

Tal revogação promoveu, também intensificação da fiscalização nos corredores, conforme a Portaria Nº 019/14, anexo 1, republicada em abril, constando a liberação de circulação de táxis aos fins de semana. O não cumprimento era considerado uma infração gravíssima e passível de multa no valor de R\$ 127,69 e cinco pontos na carteira.

CONSIDERANDO que o Relatório apontou que a velocidade comercial dos ônibus nos corredores está abaixo do valor estimado, resultado, dentre outros fatores, do grande volume de táxis, os quais dificultam a chegada e a saída dos ônibus das plataformas para embarque e desembarque com segurança dos usuários, gerando morosidade nas linhas que por ali trafegam, refletindo em todo o sistema de transporte público coletivo de passageiros. (portaria nº 019/14)

Após discussões e reivindicações por parte de taxistas, sindicalistas da classe e afins, a Prefeitura, através da Secretaria de Transportes, em conjunto com a CET, efetuaram novos estudos e detectaram que a velocidade do ônibus, neste novo cenário e momento, não estava sendo prejudicada ao haver o compartilhamento dos corredores com os taxistas. Com a mudança atual, taxistas podem circular pelas faixas à direita e corredores à esquerda, conforme a portaria 71/14 divulgada no diário oficial no dia Treze de Setembro de 2014, totalizando 440 km de faixas liberadas.

Art. 1º - Fica permitida a circulação de táxis com passageiro, em qualquer horário e dia da semana em todas as faixas exclusivas de ônibus à direita existentes e a serem implantadas no Município de São Paulo.

3.2. Caracterização dos taxistas participantes dos grupos de discussão

Participantes	
09/set/14	Tempo de trabalho
NB	21 anos
AD	21 anos
AM	08 anos
10/set/14	Tempo de trabalho
AB	06 anos
NG	32 anos
FV	12 anos
GP	34 anos
RA	22 anos
MP	10 anos
NR	20 anos

Os grupos foram diversificados, com taxistas integrantes de companhias de luxo a profissionais autônomos de frota.

Foi exposto que um taxista transporta em média de 12 a 15 passageiros por dia, sendo que existem aproximadamente 34 mil carros táxis na cidade de São Paulo.

Desse cálculo resulta uma média de 420 a 525 mil pessoas transportadas diariamente.

Assim, se entende que esse elevado número de clientes, sendo recorrente, é um fator essencial para compreender a força que existe no serviço oferecido pelos taxistas, esse número representa acerca de 3,25% a 4,38% da população de São Paulo.

Uma das razões da utilização do grupo focal como instrumento de pesquisa foi a intenção de categorizar a discussão. A seguir são descritos os principais temas elencados na discussão com os taxistas:

3.3. Luta pelo direito de reconhecimento como integrantes do transporte:

3.3.1. Liberação – “Fazemos parte do transporte!”

De acordo com os taxistas “o táxi não é utilizado somente por pessoas de alto padrão financeiro. Ele é utilizado principalmente por pessoas que em determinado momento necessitam de um deslocamento ágil”. Citam que na maioria dos países com trânsito organizado, os táxis são respeitados e compartilham o transporte com o ônibus; realizam um trabalho conjunto.

Porém o ônibus, transporte público mais utilizado, não tem a potencialidade de acesso a todos lugares,(porta a porta) principalmente para o deslocamento de pessoas que estão ou tem a mobilidade reduzida em determinado momento.

Pelo fato da prefeitura determinar a administração, preço e fiscalização, estes dizem se sentir parte do serviço de transporte público.

Relatam que o corredor era ponto positivo para a categoria enquanto podiam fazer uso e ser um diferencial no serviço oferecido.

O grupo de taxistas cita que “ninguém” se coloca no lugar do “motorista do táxi”, nem mesmo o motorista do ônibus, porém no dia em que necessitam “quando estão dentro de um táxi com a mulher grávida e chovendo”, a opinião muda.

“Taxi é privado mas de interesse publico (ele presta serviços a população)”.

3.3.2. Taxi tira veículos da rua

Da lógica construída a partir deste ponto de vista – o táxi tira veículos da rua - é possível perceber que o táxi é um veículo que tira a necessidade de um veículo particular ocupar via. Ao dizer que um carro a mais ocupará a via, incluindo o táxi, há um problema de excesso de veículos. Esse empecilho a cada dia é uma preocupação para as autoridades, que há muito tempo veem o número de veículos aumentarem, ocupando as vias e aumentando o tempo de deslocamento. Aparentemente a ideia de utilização do táxi teria por função retirar outros veículos da via.

“Taxi tira o carro da rua”.

3.3.3. Questionamento quanto ao embasamento técnico da 019/14

No grupo focal, os taxista preocupados com suas condições de trabalho, tanto individualmente como com seu passageiro, clamam por melhorias na condição para sua categoria em geral. Assim, AM questiona o embasamento técnico da portaria 019/14-SMT.GAB., pois segundo os relatos, apesar de terem tido a oportunidade de confrontar os resultados da pesquisa, como sugerido pelo Ministério Público, não possuíam condições financeiras para tal, uma vez que o sindicato dos taxistas não podia arcar com o custo de uma pesquisa para que pudessem ter chance de ter sua opinião ouvida. Há a partir deste aspecto, o sentimento de exclusão, enquanto membros de uma categoria, em relação ao Estado que devia prover meios para as condições de trabalho.

“O ministério público não dá meios para realizar uma pesquisa.”

“Independente de pesquisa, você não nos quer no corredor.”

“Não há como táxi atrapalhar no trânsito.”

A ideia de redução da velocidade média nos corredores ser culpa dos taxistas é desconstruída com argumentos levantados por eles nos grupos de discussão. Levanta-se a ideia de que muitas linhas distintas parando em um ponto para embarque ou desembarque de passageiros e a demora em continuar seu trajeto em função disto, seriam motivos para uma acentuada redução da velocidade média nos corredores. Os taxistas argumentam que o taxi tem como função a “corrida”; não parando em pontos sequenciados como ocorre com o ônibus. Assim o táxi para apenas para o embarque e para o desembarque de seu cliente.

“Tem ponto que tem muitas linhas, muitos passageiros, demora muito pra sair de lá”

“Não tem porque ficar atrás do ônibus, se é pra ficar atrás do ônibus o passageiro pega o ônibus”

3.3.4. Conhecimento da legislação vigente

A mediadora do grupo focal questionou-os sobre a forma de obtenção de informações sobre novas regulamentações que dizem respeito à categoria taxista, no caso, a portaria 019/14-SMT.GAB.

De acordo com o relato dos taxistas, o coordenador da cooperativa passa as informações necessárias para seu trabalho. Neste embate, um participante afirma que a informação, a respeito da forma de utilização da via é “a multa que se recebe quando se comete uma infração”, Outros presentes no grupo afirmaram que a mídia impressa, é um bom informante. Porém não há convergência quanto aos relatos, pois de acordo com outros participantes do grupo, o sindicato não sabe informa-los com clareza sobre as formas de uso da via.

“Todos nós temos a convicção que podemos ou não andar naquele corredor quando recebemos uma multa.”

3.4. A infraestrutura dos corredores e faixas: os revezes no cotidiano do taxista

3.4.1. Muita informação disponível que acaba por gera “confusão”

A ideia de haver muitas variáveis em uma via, e até mesmo fora dela (leis do CTB e, além disto, códigos específicos como a portaria em questão), pode levar o usuário da via a se confundir e a ser multado em função disto. AM relata um fato ocorrido com um colega de trabalho na via Radial Leste : na via há uma placa escrito “só ônibus”.

Isto indica que não há exceção de horário para utilização de táxis mas, o colega de AM recebeu algumas multas sucessivamente em função desta possível desinformação sobre o conteúdo da placa mencionada. Este problema ocorre pelo fato de haver muita informação na via, e elas devem ser compreendidas pelo motorista de forma muito rápida, pelo fato do veículo se encontrar em movimento. É necessário notar que existem informações que são muito semelhantes, mas em essência diferem, e em decorrência disto, ocorre a multa, sem que seja por imprudência direta do condutor, mas devido a confusão em meio às inúmeras informações no sistema viário.

Um dos taxistas argumenta que o excesso de informações causa confusão, já que é necessário atentar para além da sinalização e da velocidade da via. Por causa disso o taxista sugere uma homogeneização da sinalização quanto à forma de utilização das vias, mais especificamente dos corredores e faixas exclusivas.

“Corredor na direita é um crime”

É necessário entender que devido a velocidade ser alta em algumas vias e haver placas de informação com conteúdo semelhante, mas que diferem em essência, aumenta a taxa de motoristas que não são imprudentes, mas somente desinformados e cometem a infração. Pode-se dizer que a possibilidade disto ocorrer com um taxista, é alta porque ele percorre toda a cidade, maior que um indivíduo que sempre faz o mesmo trajeto, e teria tempo para conhecer a sinalização da via que percorre.

Para o grupo de taxistas as principais mudanças devido a implantação de faixas exclusivas e corredores de ônibus aconteceram nas regiões periféricas da cidade.

De acordo com os relatos, no centro de São Paulo, o trânsito é regular e intenso, e para os taxistas, não houve mudanças significativas. Segundo eles, foram nas regiões periféricas que houve aumento da velocidade quanto ao transporte de pessoas que se deslocam em direção ao centro da cidade, trazendo benefício para os habitantes que tiveram o tempo de viagem reduzido, além de que, segundo eles, as estruturas viárias implantadas viabilizam um maior número de pessoas para o transporte coletivo.

“No centro de São Paulo não mudou nada... mudou pra fora, no centro não.”

“Na periferia melhorou, mas no centro é a mesma coisa.”

3.4.2. Fluxo e contra fluxo

Uma das mudanças relatadas pelos taxistas ocorreu em função do horário de utilização de faixas exclusivas e corredores de ônibus. De acordo com a nova regulamentação estabelecida pela prefeitura, fica permitida a utilização de alguns corredores de ônibus, por táxis, **apenas enquanto transportam passageiros**, entretanto fora das faixas de horário que abrangem maior fluxo de pessoas, ou seja, o chamado “horário de pico”. NB relata sobre a regulamentação do horário e ainda aponta a relação de fluxo e contra fluxo, que não necessariamente compreende sempre o chamado horário de pico, pois só há excesso de fluxo de veículos em um dos lados da via, enquanto o outro lado é esvaziado, em comparação com o primeiro.

“Implantaram um sistema de horário para taxis circularem em corredor, em certos pontos, no meu caso das seis às nove eu não posso entrar em corredor, mas ao mesmo tempo isso nos prejudica porque no corredor onde eu moro não tem tanto fluxo de ônibus.”

3.4.3. Fiscalização

A empresa Cooperluxo possui carros diferenciados dos brancos para atender a pessoas de maior renda como turistas. Esses carros são preto e prata possuem a cor da placa vermelha, indicando que são serviço de táxi. Porém, ao utilizarem o corredor, alguns taxistas donos desses veículos já foram multados, as autoridades responsáveis pela fiscalização de trânsito não entenderam que estes carros apesar de diferenciados também prestam serviço de táxi. Surge assim uma crítica em relação às aplicações de multa e às novas tecnologias utilizadas pela instituição da prefeitura responsável por administrar o trânsito de São Paulo.

“As máquinas de corredor não identificam os carros preto e prata como táxis.”

O local para embarque e desembarque de clientes é segundo os taxistas mais um obstáculo num meio em que os espaços são constantemente disputados. Segundo eles, na rua Teodoro Sampaio foram recentemente retiradas as faixas de zona azul, e isto consiste em um obstáculo para o dia a dia destes indivíduos que exercem a função social de taxista, e, tratando-se de uma categoria de trabalho, o fato de não poderem parar para o embarque e desembarque de seus clientes sem que corram o risco de receberem uma multa põe em cheque suas condições de trabalho, tornando-as precárias, assim, em seus argumentos eles reivindicam melhores condições para poderem trabalhar.

“[...] táxi em São Paulo, um desafio ”

3.5. Usuários de táxi: quem são e as vicissitudes do atendimento.

3.5.1. Turismo

Relatam que os turistas, em sua grande maioria, andam de táxi. São Paulo é uma cidade de negócios e os turistas e empresários se utilizam deste meio de transporte.

“O taxista é o embaixador da cidade, ele mostra a cidade como ela é.

O estrangeiro, o turista, enxergam no taxista esta função. A riqueza que essas pessoas trazem é transportada no taxi”.

3.5.2. Lei seca

Citam a contribuição dos táxis com a lei seca. Várias pessoas optam por não “encarar” o trânsito ao final do expediente e se dirigem a bares para “conversar e tomar uma cerveja com os amigos”, enquanto aguardam o trânsito melhorar para irem embora.

Estas, agora não conseguem mais utilizar táxi, pois no horário de pico está faltando táxi, os taxistas preferem não trabalhar mais neste horário após o veto de utilização dos corredores e faixas nesse período. O estresse gerado pelo fato de não poderem circular em determinadas faixas e corredores no horário de pico, porque ficam parados como um veículo comum no congestionamento, desestimula o passageiro.

3.5.3. Usuários com mobilidade reduzida

De acordo com o grupo focal, o público de pessoas que possuem a mobilidade física mais reduzida, é um público em potencial para os taxistas em função deste agravante.

Este grupo de pessoas é composto por deficientes físicos e também idosos. A redução de mobilidade física faz com este público necessite de outra forma de deslocamento, mais apropriada do que o transporte público coletivo. Eles necessitam que seu embarque e desembarque seja feito nos locais onde estão situados dada a impossibilidade de se locomoverem.

“Tem um senhorzinho que sempre levo ao médico, o filho liga e fala o horário da consulta, mas ele não anda, tenho que ajudá-lo a entrar no táxi e guardar a cadeira de rodas. Como ele mora em um apartamento em uma rua onde foi implantada uma faixa exclusiva, não estou conseguindo mais atendê-lo”.

3.5.4. Principais motivos de perda de usuários

Um dos problemas enfrentados pelos táxis em função da portaria vigente até o fechamento dos grupos focais é, segundo eles, a perda de clientes fixos, pois não poderiam parar no corredor para embarque ou desembarque de passageiros, ou mesmo utilizá-lo para sua circulação. MP relata que há quatro meses, quando foi criada a portaria 019/14-SMT.GAB, ocorreram perdas na carteira de clientes. Ele descreve um caso da perda de um cliente devido à implantação do corredor: um médico que tinha seu consultório na frente do corredor, optou por deixar de pegar táxi para utilizar seu próprio veículo, já que o táxi não poderia mais utilizar o corredor, e então suas viagens seriam mais viáveis (em tempo e custo benefício) com seu próprio veículo do que com táxi. A perspectiva de MP em relação a seus clientes é de que eles se sentiram prejudicados com a não permissão de utilização dos táxis nos corredores:

"A maioria não se conforma com nossa retirada."

A perda de cliente ocorre em função da proibição da utilização dos corredores, assim, é possível perceber que enquanto categoria de trabalhadores, os taxistas foram afetados diretamente pela medida da regulamentação. O relato de MP acerca da percepção de seus clientes denota a preocupação quanto a locomoção em tempo hábil e também com o custo benefício do deslocamento.

"O passageiro pensa o seguinte: Não tem lógica, o corredor aqui, eu preso com você no trânsito e pagando a mais...por estar num táxi, então eu vou pegar o meu carro e vou tocar na rua, pois o seu táxi é mais um carro e o meu carro será mais um carro"

"alguns dizem que está mais rápido ir de ônibus."

3.6. Fatores que estão incidindo no cotidiano dos taxistas

3.6.1. Estresse e pressão da categoria

Apontam que o estresse a que o taxista está sendo submetido está afetando diretamente sua saúde. "A situação do taxista hoje é deprimente. Não consegue trabalhar". O embarque e desembarque de passageiros virou um drama e um estresse contínuo na vida do taxista.

Durante a discussão com o segundo grupo de taxistas, a mediadora relata que um dos participantes do grupo focal realizado no dia anterior, disse que "em horário de pico parava", e questionou-os se algum deles fazia o mesmo. Assim, eles mencionam que durante o horário de pico, o estresse aumenta consideravelmente, e ainda acrescentam sobre taxistas em geral:

"Quem consegue rodar nos dois horários de pico é herói."

"Ganha dinheiro e gasta com remédio se ficar no trânsito."

Relatam que, com a impossibilidade de utilizarem os corredores e faixas, ficam parados no trânsito e os passageiros acham que é proposital para aumentar o preço da tarifa.

Alguns descem no meio do caminho, outros ficam irritados porque o motorista não parou aonde solicitaram.

3.6.2. A comunicação falha que reflete na relação com os clientes

O problema de comunicação entre uma regulamentação estabelecida e os clientes de um taxi gerou alguns problemas na relação do cliente com o taxista; este último quer estabelecer uma relação amistosa como a de prestador de serviço-contratante, mas teme cometer uma infração, e o segundo que não possui conhecimento da realidade criada pelo novo cenário dos corredores e faixas, em função da nova regulação. De acordo com AD:

“Pessoas desavisadas pegavam meu taxi, não podia mais entrar no corredor. [...] pessoas descendo no meio da rua, pois não podia encostar o carro no lado que tinha corredor.”

NB confirma a afirmação de seu colega de trabalho:

“Não é a maioria das pessoas que sabe que tem horários para transitar em corredor ou faixa...”

Diante dos mal entendidos, os usuários possivelmente desavisados, segundo os taxistas, tomavam a liberdade de questionar sobre a forma de utilização dos corredores.

3.6.3. Compartilhamento de espaço no trânsito

Os taxistas apontam a dificuldade para entrarem em faixas de conversão, relatando que não recebem espaço dos ônibus. Nessa lógica eles citam a disputa de espaço nas vias, em que é necessário um veículo agir defensivamente, para que os demais veículos presentes na via não sejam prejudicados. Os participantes relatam a existência de disputa pelo espaço na via, que é escasso, principalmente porque há inúmeros usuários.

Um taxista faz uma comparação da relação entre táxis e os coletivos da cidade de São Paulo com a cidade de Paris, onde, segundo ele, há uma relação de cooperação entre ambos, enquanto na primeira cidade há uma relação de competição. Para ilustrar esta ideia ele cita que em Paris os táxis atuam em conjunto com os modais de transporte coletivo, com o objetivo de realizar o deslocamento do usuário, enquanto em São Paulo há uma diferenciação entre a figura do motorista de ônibus e do taxista, de forma que entre eles há uma competição pelo espaço na via para que o deslocamento do pedestre possa ocorrer.

“Ônibus acelera quando vê taxi.”

3.6.4. Embarque e desembarque

O embarque e desembarque dos passageiros representa um grande empecilho para a categoria. Há relatos de que alguns passageiros não conseguem embarcar ou mesmo desembarcar em seu local de destino, correndo o risco de serem atropelados, quando na pressa não atentam que estão em meio a um “mar de veículos apressados”.

A falta de informação pelos clientes dos taxistas, às vezes causa algumas situações constrangedoras, pois, “alguns descem na rua e começam a gritar visivelmente irritados”, existem lugares em que não se pode ao menos parar o veículo para desembarque. E o desembarque de passageiros com mobilidade reduzida é ainda mais complicado.

Existe ainda o passageiro que está aguardando o ônibus no ponto, e este demora e quando chega está lotado. O passageiro, então, atrasado resolve “pegar” um táxi, ou seja eles têm a necessidade de serem atendidos e os taxistas dizem que estão perdendo essas “corridas” por não poderem mais trafegar nas faixas e corredores.

“Às vezes estamos com o carro vazio. Mas não podemos parar para embarcar o passageiro. E, é nosso trabalho atende -lo.”

Principais conclusões das discussões com os taxistas

Quando a discussão com o grupo de taxistas foi realizada ainda se encontrava em vigor a portaria 019/14-SMT. GAB, que regulamentava a utilização de faixas e corredores, inclusive para a categoria de taxistas inclusive.

Foi discutido no grupo sobre a nova estruturação das vias e a opinião dos taxistas depois da implantação das faixas exclusivas e corredores de ônibus. Porém, a ênfase do discurso direcionava-se à normatização criada pela portaria 019/14-SMT.GAB. A primeira impressão foi a de que os taxistas não tinham aprovado a fragmentação da via (parte da via com faixa e parte não) e a separação exclusiva para transporte público.

Porém, a insatisfação se deu devido a regulamentação desta Portaria. Percebe-se que a ideia que os taxistas tentam passar é de que a estrutura da via criada (faixa segregada) é benéfica, pois privilegia quem a utiliza, em comparação com o trânsito lento fora desta estrutura. Porém julgam injusto não se beneficiarem dessa estrutura.

Os taxistas são favoráveis à implantação das faixas e corredores, desde que possam utilizá-las, pois gostariam de ser reconhecidos como parte integrante do sistema de transporte. Percebem que a implantação trouxe benefícios aos usuários de

ônibus, como menor tempo para o deslocamento diário, devido a maior velocidade dos coletivos.

No cotidiano dos taxistas, enquanto estavam impedidos de fazer uso dos corredores de modo integral, sentiram a atividade prejudicada, diminuição de renda financeira, acarretando imprevistos indesejados com passageiros que utilizam o taxi para um deslocamento mais rápido, ou que não podiam embarcar/desembarcar em local de desejo e gerou na categoria estresse excessivo afetando a saúde dos taxistas.

Os taxistas percebem que uma parte de seus passageiros, como idosos e deficientes físicos, que utilizam seus serviços para se deslocarem até hospitais e consultórios médicos, ficaram prejudicados em seu embarque/desembarque, bem como clientes de agências bancárias que saem das instituições bancárias com valores e desejam pegar o táxi de maneira rápida. Antes das implantações, os taxistas paravam em frente às agências e saíam rápido, hoje isto não pode mais ser realizado, por receio de multa. Dizem que apenas um motorista em dez para.

Com a liberação dos corredores e agilidade no transporte, a oferta de serviço do taxista fica mais atrativa, porém eles ainda sentem falta de espaços para embarque e desembarque e julgam que são hostilizados pelos condutores de ônibus que, em sua percepção, não querem compartilhar o espaço.

A maneira como os taxistas respondem aos principais temas reflete a opinião da categoria, e não como um mero representante de si mesmo. Os próprios taxistas consideram que grande parte dos problemas que enfrentam são devidos, justamente, à forma de organização da via pública e por não possuírem um sindicato representativo e forte, e são muitos dispersos enquanto classe trabalhadora. Foi possível perceber que estavam ansiosos por apresentarem seus pontos de vista em oposição à medida tomada pela prefeitura, que diante de um embasamento técnico sustentou uma resolução para a portaria que proibia a utilização para taxistas, em alguns corredores e faixas exclusivas, além de restringir determinados horários.

Diante da questão de utilização da faixa e de corredores, os maiores argumentos apresentados foram sua própria preservação enquanto trabalhador e a de seus clientes.

Apresentam, além disto, o maior custo para o usuário e o prejuízo sofrido (já que fazer "uma corrida" é melhor que ficar parado).Apontaram o stress decorrente dessas situações que enfrentam diariamente.

Os taxistas se consideram parte integrante do transporte público, por prestarem serviços à população, mas não sentem a contrapartida pela prefeitura.

4. Categorização da discussão dos condutores de ônibus

4.1. Caracterização do grupo de condutores de ônibus

Participantes		
16/set/14	Tempo de trabalho	Viação
CA	20 anos	Transpass
MM	14 anos	Viação Cidade Dutra
EM*	31 anos	Viação Santa Brígida
AA	25 anos	Sambaíba
ES	12 anos	Via Sul
AR	22 anos	Express
17/set/14	Tempo de trabalho	Viação
LP	04 anos	VIP
RA	06 anos	Transpass
JR	Não informou	Viação Cidade Dutra
PA	28 anos	Campo Belo II
SL	18 anos	Viação Santa Brígida
LC	42 anos	Sambaíba
JF	36 anos	Via Sul
JC	09 anos	Express

Melhorias aos usuários de ônibus

Comparando a situação antes com após as implantações das faixas exclusivas e corredores, os condutores de ônibus dizem que houve melhoria de cem por cento.

Estas foram benéficas para os passageiros, o tempo de viagem diminuiu, assim como o estresse do motorista. O tempo de viagem dos ônibus diminuiu, e, ainda que tenha alguns imprevistos na estrutura física da via, a velocidade dos ônibus aumentou.

“O pessoal fala: O ônibus está mais rápido que o Metrô.”

Vale ressaltar que o ônibus só não é modal de preferência quando há manifestações que bloqueiam o caminho.

Melhoria na qualidade de vida do condutor de ônibus

Na análise dos efeitos da implantação, um ponto relatado foi a obtenção de maior tempo de descanso:

“Agora durante as paradas dá tempo de ir ao banheiro, tomar água, tomar café e às vezes até comer alguma coisa. Antes isto era quase impossível!”

Foi dito que ainda falta muito para ficar ideal, mas que houve uma enorme melhora em relação a situação anterior à implantação dos corredores.

“Apesar de ‘pequenos’ problemas, o corredor foi um grande facilitador na agilidade e velocidade dos ônibus.”

Exigências da profissão

Os motoristas recebem uma pressão psicológica das empresas para que não se envolvam em acidentes, apesar de todos os problemas na via e de toda a legislação que os ampara, devido a sua posição de profissional de trânsito, pois a grosso modo, sempre serão penalizados pelos problemas causados ao ônibus ou usuário.

De acordo com os motoristas, a SPTrans exige participação em curso que abrange determinados temas, e nas outras empresas são ministradas palestras amígdas.

Aponta a PORTARIA 213/06 - SMT que determina;

Art. 35.A - Nos casos de acidentes de trânsito com veículos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo, que produzam vítimas, sem prejuízo da tramitação do respectivo processo administrativo e de sanções, o motorista será imediatamente suspenso de suas atividades, não podendo ser escalado para prestação de serviços em todo o Sistema, até que apresente exame psicotécnico e atestado de sanidade física e mental atualizados, e comprove ter feito curso de direção defensiva em instituição credenciada.

No caso de se envolver em acidentes, há uma enorme burocracia que o poder público e o privado tentam se desviar, mas através do sindicato, foi provado para a Secretária Municipal do Transporte e São Paulo Transporte que as empresas não tem recursos suficientes para a realização desses exames e, hoje estes são efetuados pelo serviço público.

De uma a duas vezes por ano as empresas fazem reciclagem de treinamento acerca de direção defensiva e legislação do CTB. Isso é uma exigência da SPTrans, cobrada pelo Ministério Público.

“Reunião para reciclagem e sempre lembrando, afirmando o que pode no corredor, o que não pode e o que pode e tem que ser evitado, porque você é um profissional.”

Complementam que todo condutor que tira habilitação para dirigir no centro de formação de condutores (CFC) deve ser responsável por seus atos, portanto, mesmo que este não seja o culpado, ele será responsabilizado. Afinal, ele recebe o preparo e possui a experiência que os demais motoristas no trânsito não têm. O trânsito requer cautela, precaução e os motoristas profissionais devem sempre conseguir prever as piores situações para evitá-las.

Assinalam que a cada 5 anos devem renovar a carteira de motorista, e para isso devem estar aptos por exames médicos e fazer prova sobre Direção Defensiva e Primeiros Socorros caso ainda não os tenham realizado.

Os motoristas de transporte coletivo reveem as leis e todo o sistema de trânsito nas ruas, e sugerem que o condutor de veículo de passeio, também tenha aulas de revisão do CFC:

“O motorista do carro de passeio não tem reciclagem, são muitas placas eles esquecem. O ser humano esquece o funcionamento, a função das placas”.

Dentro dessa visão, haveria maior conhecimento sobre as regras de trânsito e a diminuição do número de acidentes nas vias.

Conversões dos ônibus

Ao citar um ponto negativo das faixas exclusivas, um dos participantes enfatiza o mau planejamento na estrutura da via quanto regulamentação da distância para conversões, o critério de implantação das faixas exclusivas à direita nas principais ruas e avenidas da cidade, onde há mais do que duas faixas por sentido da via.



“Eu passo em frente ao aeroporto, entro na Rua Tamoios, assim que eu entro e faço a conversão, há mais ou menos 50 a 60 metros tem um ponto de ônibus [...] Devido o ponto de ônibus ser quase na esquina, forma fila de ônibus atrás e atrapalha muito o trânsito...[...].”

Seguindo este ponto de vista, sugeriu-se colocar a parada de ônibus mais à frente, para que não se forme trânsito na faixa de ônibus.

Argumentam que, em alguns locais, não há justificativa para a faixa exclusiva. O grande número de conversões para acessar as ruas adjacentes, em certas vias onde há linha seccionada, são entradas para carro e para acessá-las é um desafio. Os ônibus se “engarrafam” em enormes filas.

“Todo início de faixa forma um congestionamento.” (sic).

Relatam sobre conversões próximas aos pontos de ônibus, e o tempo que perdem com carros de passeio que invadem a faixa para acessar a rua adjacente, e que o critério para aplicação de multas pelos agentes de trânsito da CET não considera o contexto no qual a infração está inserida.

Para liberar o congestionamento que se forma nas vias principais onde há faixas exclusivas e corredores de ônibus, os motoristas sugerem a criação de rotas alternativas.

Deformação do asfalto na malha viária

Outra situação relacionada à malha viária é a deformação do asfalto causada pelo peso do ônibus em função das características físicas do pavimento, que formam ‘lombadas’ no meio da pista, causando obstáculos para o motorista e desconforto para os passageiros.

“Os corredores, na teoria, são ótimos. Porém, é clara a falta de estrutura. “São muitos estreitos e mal sinalizados”.

Expõem que eventualidades dentro dos corredores, como buracos, demoram a ser resolvidos *“pela própria burocracia da prefeitura”.*

Falta de informação aos usuários sobre desmembramentos de pontos

Os motoristas apontam a falta de sinalização quando os pontos de ônibus são desmembrados como causa de confusão entre os usuários. Segundo relato, muitas vezes a parada é feita em caráter de exceção.

Ônibus biarticulados

Uma questão muito abordada é a relação entre o crescente aumento no comprimento dos ônibus (devido à grande demanda de pessoas) e a largura dos corredores. O problema é que, segundo os entrevistados, é difícil conduzir os veículos nessas condições, pois, de fato, a capacidade de suporte dos corredores é menor que o tamanho dos ônibus. Veículos grandes como os que estão sendo usados apresentam dificuldade de condução em curvas, fazendo com que uma ocupação da faixa adjacente seja necessária.

Antes dos ônibus articulados e biarticulados, era mais fácil realizar a parada no ponto. Atualmente eles bloqueiam a saída, e dependendo da forma que encostam impedem

que o ônibus que está atrás dê continuidade no trajeto, formando fila.

Relatam que os ônibus biarticulados são difíceis de ser operados nas condições de trânsito da maioria das vias, mesmo nas vias com infraestrutura planejada, como a Avenida Nove de Julho. “O padrão para implantação das faixas exclusivas deveria estar de acordo com o tamanho dos ônibus”.

Eles lembram também que o sistema viário de São Paulo não está adaptado para a circulação intensa de ônibus com 27 metros de comprimento, causando situações de conflitos no trânsito e estresse por tentar aliviar questões de infraestrutura “unicamente com o profissionalismo de cada motorista”.

Carros estacionados ao longo dos corredores

Em outro ponto da discussão os motoristas enfatizaram os carros estacionados nas faixas exclusivas das Avenidas Corifeu de Azevedo Marques e Vital Brasil fora do horário de restrição – as faixas operam de segunda a sexta-feira, das 6h às 20h, e aos sábados, das 6h às 14h – como um dos principais causadores de estresse por parte dos próprios motoristas, passageiros e demais usuários de trânsito. Além do fato ocorrer nas avenidas citadas acima, os entrevistados relatam que é possível reconhecer faixas exclusivas que passam despercebidas pela fiscalização, como observado em vias com menor fluxo.

“As faixas viram estacionamento depois das oito, quando é liberado para carro de passeio.”

Os condutores dizem que isso se torna um empecilho pois os motoristas de veículos de passeio, apesar de poderem estacionar ou transitar nos corredores a partir desse horário, não julgam que os condutores de ônibus possam compartilhar as outras faixas com os demais veículos.

Influência das faixas e corredores em estabelecimentos comerciais

Em consequência da implantação das faixas exclusivas, os comércios sofreram a perda de clientes, pois os mesmos não podiam estacionar em virtude da restrição; foram adotados horários de funcionamento, onde só se restringem os horários de pico. Para os motoristas de ônibus, São Paulo a todo o momento – a não ser na madrugada – tem tráfego intenso e o intuito das faixas é fugir do congestionamento e tirar carros das ruas; diante disso é negativo para eles, ainda que os comércios sejam prejudicados, que os condutores de carro de passeio se acomodem e utilizem frequentemente a faixa, causando atraso no trajeto gerando reclamações por parte dos passageiros, concomitantemente a demora de uma parada a outra, mais usuários se acumulam nas plataformas.

“[...] se você der alguma brecha para os carros de passeio invadir o corredor, eles vão entrar e invadir [...]”.

“[...] Respeito agiliza o percurso do ônibus”.

Visibilidade da sinalização vertical

Sobre a sinalização vertical, que proíbe o estacionamento em determinados períodos ou períodos integrais comentaram que elas não são visíveis a todos os veículos o que leva os motoristas de ônibus a utilizarem as faixas adjacentes, havendo então reclamação por parte dos outros condutores de veículos. Outra circunstância é o estacionamento indevido de veículos de passeio, agravado pela ausência na fiscalização.



Semáforo e tempo semafórico

Destacam como ponto negativo o semáforo inteligente, um aparelho que abre para o transporte público doze segundos antes dos demais veículos. Está presente no cruzamento da Rua Clélia com a Rua Tibério, na Lapa, Zona Oeste da cidade. Seu intuito é o de antecipar a saída dos ônibus, em relação aos demais veículos, no entanto, relatam que na prática o semáforo colabora para a formação de grandes filas. Apontam que o principal problema não é o tempo de programação do semáforo mas o comprimento dos veículos em relação à capacidade da via: esta não tem capacidade para suportar esse tipo de veículo. A consequência é a saída de aproximadamente dois ônibus por ciclo do farol, formando uma grande fila de ônibus numa via muito estreita.

O tempo semafórico em algumas vias é visto como uma armadilha; estimam que o tempo que os ônibus levam para atravessar um cruzamento não condiz com o tempo do semáforo amarelo, o que leva à aplicação de multas. Começam a travessia do cruzamento com o semáforo verde, mas só conseguem terminá-lo no vermelho, devido ao comprimento do ônibus. Acentuam que o momento embarque/desembarque trabalham com muita informação e exige atenção, o que os leva a não saber se será ou não possível passar antes do semáforo fechar. Indicam como solução colocar semáforos com temporizador de contagem regressiva.

Obstáculos que atrapalham a fluidez dos corredores

Muitas críticas são feitas a obstáculos existentes nos corredores e faixas exclusivas, como árvores no corredor da Avenida Rebouças e postes na faixa exclusiva da Avenida Washington Luís. Apesar dos órgãos responsáveis serem informados os problemas persistem.

“Lugar de ônibus é somente nos corredores”

Devido aos ônibus articulados terem que fazer a transferência de uma faixa de rolamento para outra, surgem reclamações e confusões. Isso ocorre porque os outros condutores acreditam que o ônibus não pode sair de sua faixa, já que é exclusiva e que se o ônibus pode utilizar a faixa de rolamento dos carros de passeio, estes deveriam poder utilizar a faixa exclusiva.

Os motoristas expõem que na faixa exclusiva da Avenida Faria Lima, por conta das várias agências bancárias e comércio, os carros-fortes, catadores de materiais recicláveis e caminhonetes que descarregam mercadorias estacionam e, como demoram, os ônibus tentam desviar e acabam invadindo a outra faixa de rolagem. Os outros usuários da via não entendem o motivo dos ônibus utilizarem a faixa de carros de passeio em alguns trechos.

Os motoristas pontuam que na região da Avenida M'Boi Mirim, na Zona Sul, onde realizam-se as obras do novo terminal de ônibus Jardim Ângela e obras para recuperar a pavimentação de alguns trechos, e por ser um local movimentado foi implementada uma faixa reversível para ônibus durante o horário de pico.

Os corredores, apesar de sua eficiência, necessitam de uma interligação efetiva entre si; a dificuldade na troca de faixa causa uma imprevisibilidade no horário de chegada.

Embarque / desembarque

A falta de consciência no embarque/desembarque, por parte dos próprios motoristas, resulta em fila de espera quando o tempo de intervalo entre ônibus é pequeno.

Alega-se que os taxis atrapalham o embarque/ desembarque ao fazerem fila um atrás do outro, prejudicando também a passagem do pedestre na faixa quando o ônibus não consegue estacionar a tempo, na plataforma.

Utilização dos corredores e faixas por demais usuários do trânsito:

invasão e fiscalização.

Apesar de ter sido afirmado que há uma ambiguidade na fiscalização, com a implantação das faixas exclusivas foi aumentado a quantidade de radares e 200 homens da área operacional da SPTrans foram treinados e habilitados para reforçarem a fiscalização, somando-se aos agentes de trânsito da CET.

O grupo assinala a constante invasão dos condutores de carro de passeio nas faixas exclusivas de ônibus e a fiscalização insuficiente de agentes de trânsito ou mesmo radares, explicam que por serem fixos, muitos condutores são astutos e encontram formas de fugir da fiscalização, desobedecendo, assim, às leis e saindo impunes. Se for focado porém, no outro lado da questão, a invasão dos condutores é motivada pelo descontentamento com o tamanho da via ou congestionamento em horários de pico e a agilidade que se precisa para chegarem a seus destinos.

“Há uma diferença muito enorme entre um corredor e faixas exclusivas, [...] entre a Avenida Conselheiro Carrão e a Avenida Radial Leste como é faixa exclusiva há muita invasão e não há fiscalização rigorosa nessa faixa [...]”

“A faixa exclusiva é muito invadida, não há fiscalização.”

“Não há rigor na fiscalização no que toca a invasão de outros veículos nas faixas exclusivas”

Explicam que quando os corredores tinham “tartarugas” (tachões) a fluidez era maior e as infrações menos frequentes. Com a sua remoção, mais veículos passam a ocupar os corredores de modo ilegal, competindo pelo espaço com o transporte público.

Justificam que as invasões acontecem devido à falta de educação no trânsito e que sem a mesma nada mudará e o trânsito continuará desordenado, causando transtornos ao transporte público.

Os condutores de ônibus atribuem o caos que se forma nos corredores aos diversos usuários das vias que driblam o tráfego, utilizando a faixa de ônibus e corredores, o que gera diminuição na velocidade e aumento na demora do trajeto dos ônibus.

Os condutores salientam a questão da responsabilidade no trânsito, e percebem que o “indivíduo que tem o ato de dirigir como profissão é considerado como o mais responsável perante os outros, entretanto, no trânsito é importante considerar que todos devem ser responsáveis, não uns mais que os outros, é necessário sempre pensar no outro”.

Ciclistas

Citam o Art. 201 do Código Brasileiro de Trânsito: Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta. Argumentam que a lei foi feita para eles e que são obrigados a respeitar, mas quem não a respeita são os próprios ciclistas, que se arriscam, apoiando-se nas laterais dos ônibus parados ou apoiando o pé próximo das portas. Apesar de terem representantes, “os cicloativistas, que lutam por melhoria e respeito no trânsito, nem todos respeitam”.

“Tem gente que pega a bicicleta, não tem conhecimento nenhum, não tem orientação nenhuma.”

Os condutores de ônibus reclamam de ciclistas que se utilizam dos corredores e faixas e dos taxistas que não esperam a linha tracejada para entrar ou sair dos corredores e sempre forçam a entrada ou entram de maneira abrupta e para se frear um ônibus biarticulado, pesado, com várias passageiros, não é uma tarefa simples.

Usuários diversos

Não é permitido o trânsito nos corredores pelos de carros de passeio. À esquerda da pista, além dos ônibus, apenas táxis (com passageiros), viaturas da polícia, ambulância, bombeiros e automóveis da equipe de manutenção e fiscalização do sistema de transporte podem utilizar. No entanto eles relatam que o Serviço de Atendimento Especial (ATENDE) destina-se às pessoas com deficiência física de alto grau de severidade e dependência e os ciclistas também o utilizam, afirmando que a fluidez reduz com a quantidade de veículos de serviços que utilizam os corredores e faixas.

Pedestres

Comentaram sobre a falta de consciência durante a travessia, a correria do dia-a-dia faz com que os pedestres atravessem em qualquer local. Foi citado que os pedestres se aproveitam que não há ônibus e invadem a faixa ou corredor, e se distraem à espera de uma brecha para atravessar. Em certas avenidas, ficam no ponto cego, como atrás de algum obstáculo da via e causando acidentes se o motorista não estiver atento.

Sempre tentam burlar infraestruturas físicas em troca de maior velocidade no seu trajeto: travessia fora da faixa no trânsito e pulo de alambrados foram colocados como as atitudes mais decorrentes.

Para a diminuição da invasão de transeuntes na via sugerem que haja a implantação de algum equipamento de segurança para impedir a ação.

Motociclistas

Relatam que os acidentes que geralmente acontecem com motociclistas são em razão deles permanecerem sempre no ponto cego dos ônibus e só buzinares para indicar sua presença em tempo insuficiente na passagem.

Os motoristas enfatizam a forma de dirigir dos “motoqueiros”, como imprudentes, por fazerem ultrapassagens entre os carros, ônibus e caminhões. A velocidade é o fato que implica “o motorista, mesmo atento, não o conseguir ver a tempo”.

“[...] você arruma muita confusão, se você for esperar a boa vontade, que é a falta de educação do ser humano hoje em dia no trânsito, principalmente, é muito grande, é geral, todos os setores motoristas de ônibus, taxistas, motociclistas [...]

Muitos deles não respeitam a coletividade do trânsito, usam a “buzina como freio”, e quando questionados ou envolvidos em acidentes, são amparados por sua categoria pensando apenas em benefício próprio. Muitos deles aparecem de repente no trânsito, através da saída repentina de pontos cegos, andando pelo corredor entre os carros”.

Educação no trânsito

O condutor salienta que a educação no trânsito em geral na cidade é bem ausente, partindo do pressuposto de que todos os cidadãos tem pressa para chegar a algum lugar (seja ele no trabalho, levar os filhos na escola entre outros), porém essa pressão é causada pela dinâmica da própria cidade, a qual remete à falta de respeito, cortesia para ultrapassagem e à irresponsabilidade, ações que compõem o comportamento humano no trânsito.

Ao creditar a ocorrência de invasões à falta de educação, não referem-se ao conceito da palavra “educação”, mas sim à falta de ações concretas de “informação” juntamente com a rígida fiscalização que deveria ocorrer.

Na perspectiva dos motoristas o CFC não é efetivo enquanto instrumento para o aprendizado das condições de trânsito; este modelo de CFC deveria ser revisto.

Alguns apontam o CFC como boa medida para o aprendizado de trânsito, por ser a única ferramenta disponível

Motorista de transporte público x taxistas

Alguns argumentam que os táxis invadem na linha contínua do corredor de ônibus na intenção de apanhar passageiro, mas se o usuário está na parada de ônibus, está à espera de ônibus mas os taxistas andam devagar, bloqueando a passagem dos ônibus. Relatam que tanto para entrar quanto para sair dos corredores ou faixas exclusivas os taxistas não dão seta, tendo em vista que o freio de um carro não é igual ao de um ônibus, e que o mesmo precisa de espaço para diminuir a velocidade e parar sem causar acidentes.

A quantidade de taxistas no corredor da avenida Nove de Julho era maior que a de ônibus em alguns trechos. Questionados se os taxis circulam ou apenas procuram passageiros nos pontos de embarque/desembarque, os motoristas afirmam que a abordagem é o maior problema para eles, pois em locais comerciais onde há muitos turistas, ocorrem as paradas para os taxis que estão passando pelo local e, essas entradas abruptas sem dar setas de mudança de faixas para efetuarem o embarque e desembarque, geralmente não são esperadas pelos motoristas de transporte coletivo.

Comentam que a parada brusca causa acidentes graves com os passageiros e as consequências para o trabalhador faz com que ele chegue a perder seu trabalho em virtude de reclamações.

Foi comentado que os taxistas “atrapalham” o fluxo nos corredores, pois param em qualquer lugar para embarque e desembarque de passageiros, mas reclamam também dos táxis que param nos pontos de ônibus causando enormes filas para os coletivos.

“Ao usar o corredor, vários táxis não pedem passagem para entrar, e procuram entrar sempre que há uma brecha – por menor que seja – no corredor enquanto o trânsito na via local está parado”.

De acordo com os motoristas de ônibus os taxistas provocam demora durante seus embarques e desembarques de passageiros e a formação de fila deles nos corredores.

As formas de pagamento existentes podem influenciar na demora. Quanto à formação de fila, por não poderem fazer a ultrapassagem, em razão da sinalização horizontal ser contínua, eles aguardam até a linha seccionada para poderem circular para outra faixa de rolamento.

É necessário maior oferta de transporte coletivo

Indicam que motoristas não trocam seus veículos particulares devido à pouquíssima quantidade de transporte público nas ruas, além da falta de qualidade e conforto. Para aumentar a quantidade de ônibus, os motoristas acreditam que depende da maior exigência dos usuários.

Acrescentam que quando a quantidade de usuários diminui em certa linha, a empresa diminui ônibus na frota. Pode-se atribuir a este ato a demora nas paradas e a superlotação. E ao pensar na ação da empresa, observa-se que “visam muito o lucro e ao tentar diminuir gasto ou desperdício, retiram ônibus da linha e despedem seus funcionários”.

Outros pontos levantados

Expõem a questão do estacionamento - quando a fiscalização não está agindo, os carros aproveitam para estacionar na faixa exclusiva e os ônibus tem que recorrer às faixas dos carros de passeio. Esta questão de disputa entre os diferentes usuários é dada pela escassez do espaço, todos lutam para conquistar espaço para si.

Ao serem questionados se há algum canal com a empresa para realizarem fazerem reclamações, sugestões ou denúncias, afirmam que sim, apesar de sua ineficácia.

Eles acreditam que a CET deve guinchar os carros que ficam estacionados nas faixas exclusivas em horários proibidos.

Há locais em que a faixa é exclusiva para ônibus e em outras ela é preferencial. Segundo definição da CETSP:

Faixa exclusiva: Faixa de trânsito de uso exclusivo de ônibus em vias que o volume destes veículos for considerado elevado garantindo aos demais veículos o acesso às garagens e outras vias que se conectam.

Faixa preferencial: (em que tem preferência em relação a outros) faixa no sentido do fluxo, de uso preferencial de ônibus, em vias com alto número destes veículos.

Percepção dos condutores em relação aos usuários

Muitos usuários do Metrô e CPTM, dos carros de passeio estão mudando para o ônibus, por conta do menor tempo que levam no trajeto de suas casas ao seu trabalho e afins.

Os usuários estão contentes com a implantação, por mais que a questão de planejamento da estrutura viária precise ser melhorada.

Com a implantação das faixas, diminui o espaço físico para carros de passeio, ficando estes mais tempo parados no trânsito. Vendo a faixa de ônibus vazia, afirmam que a frota é diminuta e a invadem.

Indicam que os condutores não trocam seus veículos particulares devido à pouquíssima quantidade de transporte público nas ruas além de qualidade e conforto do mesmo serem ruins. Para aumentar a quantidade de ônibus, os motoristas acreditam que depende dos usuários forçarem o aumento, utilizando mais o transporte público para que os órgãos da prefeitura que cuidam do transporte coletivo disponibilizem mais ônibus nas frotas.

“Teoricamente, aumentando o fluxo de passageiros dentro do ônibus, automaticamente a SPtrans e a prefeitura deveriam obrigar as empresas aumentar o número de veículos para suprir a demanda que está aumentando.”

Acrescentam que quando a quantidade de usuários diminui em certa linha, a empresa diminui ônibus na frota. Atribuem que, em razão desse ato, a demora nas paradas aumenta e fica insuficiente a quantidade de ônibus para atender a demanda, logo há superlotação.

“Eu vejo da seguinte forma, eles apenas administram a empresa para dar lucro.”

Diante da superlotação dos ônibus em algumas linhas todos os dias, muitos usuário ficam estressados, causando confusão, reclamando do serviço, não entendendo que é a política do transporte coletivo e não os motoristas e cobradores os culpados. Outros preferem voltar para a comodidade de seus carros particulares.

Na data da realização do grupo focal, os condutores de ônibus diziam que se havia reclamação dos usuários, era em decorrência das obras de implantação de mais faixas e corredores, que geravam demora. Mas havia novos passageiros que vinham e acabaram por aprovar:

“É difícil eu andar de ônibus, hoje eu vim e gostei, foi muito bom.”

Principais conclusões das discussões com os condutores de ônibus:

Os condutores de ônibus, apesar de citarem problemas nas implantações dos corredores, são unânimes em sua aprovação e falam veementemente sobre os benefícios a seus usuários e também quanto às melhorias nas condições de trabalho dessa categoria.

Percebe-se a importância da implantação das faixas exclusivas e corredores de ônibus e o quanto foi benéfico para quem utiliza o transporte público. Lembram que antes da implantação o sistema era ruim e que ainda precisa ser melhorado, mas o primeiro passo para o caminho de um serviço de excelente qualidade, está sendo dado. Os pontos, ditos por eles, a melhorar são os dos intervalos de espera excessivos nas paradas de ônibus, lotação de passageiros e congestionamento em determinadas vias.

Ressaltaram a importância da implantação dos corredores de ônibus para os motoristas, sendo uma das vantagens o “maior tempo de descanso”. A falta de respeito e a negligência geram no trabalhador um nível de estresse enorme e pode causar doenças mais graves. Concluírem um trecho do percurso nas faixas exclusivas em menor espaço de tempo permite, inclusive, poderem almoçar mais “calmamente”.

Percebem que a implantação das faixas e corredores foi benéfica para os usuários, que demonstram um contentamento maior, por conta do tempo que levam no trajeto casa / trabalho e afins. “Muitos usuários do Metrô e CPTM, dos carros de passeio, estão mudando para o ônibus”.

Os usuários estão contentes com a implantação, por mais que precise melhorar a questão de planejamento da estrutura viária.

A percepção que tem dos condutores de carros de passeio é que com a implantação perderam seu espaço físico, ficam mais tempo parados no trânsito e muitas vezes observando a faixa de ônibus vazia. Afirmam que em certos horários a frota de ônibus de fato diminuiu.

Ainda, existem fatos relevantes a serem considerados como o aumento cada vez maior do comprimento e largura dos ônibus que geram problemas nas conversões e insuficiência de espaço aos coletivos nos pontos. Nos cruzamentos, iniciam a travessia com o semáforo ainda favorável, mas devido ao comprimento do ônibus, muitas vezes são multados por não conseguirem finalizar antes do semáforo ficar “vermelho”.

Muitas vezes, nas conversões, veículos menores disputam espaço entrando pela lateral. Árvores, galhos e veículos estacionados obrigam os ônibus a saírem das faixas

exclusivas, fato que gera desagrado aos outros usuários da via.

5. Apontamentos finais

Esse estudo relatou a dinâmica do dia a dia dos taxistas e condutores de ônibus, no contexto dos corredores e faixas de ônibus. Assinala-se que essa dinâmica sofre influências diárias, relativamente impactantes de acordo com a o local aonde se situam as faixas e as regulamentações existentes.

A implantação dos corredores e faixas exclusivas em São Paulo, fisicamente segregando os ônibus dos demais veículos, representa a valorização do transporte público, respeito a seus usuários e medida efetiva para melhoria do trânsito em nossa cidade.

Condutores de ônibus e táxi que utilizam os corredores e faixas de ônibus tiveram voz nesse estudo.

Os taxistas são favoráveis à implantação dos corredores, mas colocam restrições quanto às faixas exclusivas. Consideram ser o modelo adequado dos corredores aqueles que ficam preferencialmente à esquerda, não dificultando o acesso de outros veículos que adentram de ruas adjacentes à direita. Percebem que os corredores e faixas trouxeram benefícios aos usuários de ônibus, em relação a economia do tempo de percurso.

Porém, sua maior aspiração é para que o táxi seja visto como um transporte de benefício público e possa usufruir dos benefícios que faixas e corredores oferecem. Mas que deveriam ser melhor informados sobre os horários restritivos a circulação de cada via.

Os condutores de ônibus são unânimes na aprovação de corredores e faixas exclusivas para ônibus. Citam que a implantação foi benéfica para os usuários e para a categoria de motoristas de ônibus pois melhorou as condições de trabalho, o que gerou ganho de qualidade de vida, com menor estresse e tempo para descanso e refeições. Comentam que muitos de seus passageiros são novos, pois migraram de carros, trem e metrô, em busca de menor tempo de deslocamento. Apesar de relatarem muitos problemas como de infraestrutura viária, comprimento dos ônibus biarticulados e largura, faixas estreitas, a invasão de outros veículos usuários nos corredores, comprimento insuficiente para conversões, a implantação foi por eles considerada positiva e esperam que continuem sendo ampliada.

Desde a realização desse estudo percebe-se a implementação de políticas que vem favorecendo e melhorando o fluxo e circulação dos coletivos. Atualmente, muitos horários de corredores de ônibus foram ampliados para além da hora de pico, como se pode observar neste comunicado acessado no sítio da CET, conforme anexo 4.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a São Paulo Transporte (SPTrans) implantam novo horário de funcionamento da faixa exclusiva para ônibus nas avenidas Pirajussara, Eliseu de Almeida, e Rua Camargo, nos sentidos, a partir desta segunda-feira, 04/04/16.

A faixa exclusiva para o transporte público funcionará nos dois sentidos,

de segunda a sexta-feira das 6 às 20 horas, e aos sábados, das 6 às 14 horas.

A mudança está inserida na Operação Dá Licença Para o Ônibus, cujo objetivo é priorizar a circulação do transporte coletivo, contribuindo para a melhoria do desempenho dos ônibus nas faixas exclusivas.

Outro fator que veio para atender a solução de problemas relacionados ao compartilhamento dos corredores com outros veículos foi a intensificação da fiscalização e mudança no enquadramento das multas.

No período em que foi realizada a discussão com os condutores, uma das principais reclamações era a de que vários veículos se utilizavam dos corredores para fugirem de congestionamentos.

Quando ocorreu a discussão no grupo focal, ainda não estava em vigência a Lei Federal 13.154 que alterou o inciso III no art. 184 do CTB e a Portaria Denatran 101 de 06/08/2015, que estabelece novo enquadramento da infração:

Transitar com o veículo não autorizado nas faixas ou vias exclusivas de ônibus da direita ou da esquerda estará sujeito à multa, por meio do Enquadramento 758-70 TRANSITAR NA FAIXA OU VIA EXCLUSIVA REGULAMENTADA PARA TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PASSAGEIRO
Infração gravíssima, R\$ 191,54 e 7 pontos na habilitação.

Na época da pesquisa o enquadramento dos veículos não autorizados e que circulavam nas faixas exclusivas de ônibus era:

Faixa da direita, infração leve, R\$ 53,20 e 3 pontos;
Faixa da esquerda, infração grave, R\$ 127,69 e 5 pontos.

Além dessas políticas que regem as diretrizes de utilização dos corredores e faixas exclusivas podemos citar as que alteraram a circulação dos táxis (anexo).

Esse novo cenário que desponta após o período de realização deste estudo sinaliza também a necessidade de novas pesquisas que acompanhem o avanço dessas políticas e sua interferência no cotidiano de deslocamento dos profissionais e munícipes para ser possível progredir nas questões da mobilidade urbana e qualidade de vida da cidade.