

GESTÃO PÚBLICA E MOBILIDADE URBANA: O CENÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE VOLTA REDONDA

David de Lima Pereira
davidvd.lp@hotmail.com
UFF

Bárbara Oliveira de Moraes
bomoraes@gmail.com
PUC RIO

Resumo: Este trabalho teve como propósito apresentar brevemente o panorama da mobilidade urbana em Volta Redonda, objetivando especificamente investigar a frequência do uso dos transportes na cidade, ao mesmo tempo em que analisa o tempo de deslocamento conforme o meio de transporte utilizado no trajeto casa versus trabalho e trabalho versus casa, a fim de identificar o preço médio gasto pelos usuários no deslocamento realizado. O levantamento bibliográfico permitiu que os seguintes pontos pudessem ser discutidos: os desafios a serem enfrentados pelos gestores públicos na formulação de políticas públicas adequadas para a mobilidade do cidadão, assim como a atenção e o planejamento nesses itens são o mínimo esperado pela população, pois sem ações efetivas nesses itens haverá o comprometimento do planejamento urbano. Mediante as entrevistas realizadas observou-se que a maior parte dos entrevistados se desloca diariamente através de meio transporte individual como o carro (58,9%) e que há a insatisfação no uso do ônibus devido a oferta de ônibus disponível para uso (67,5%), seguido do preço elevado da passagem (64,3%) e do tempo gasto no trânsito (53,2%), corroborando com outras pesquisas já realizadas e citadas ao longo desse artigo.

Palavras Chave: Mobilidade - Transporte público - Cidades - -

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mais de 80% da população estão situados nos grandes centros, o que representa um índice elevado de urbanização (IBGE 2014).

Com o advento da industrialização do país, o aumento da população de forma desenfreada e a busca por um maior desenvolvimento econômico, os investimentos em políticas públicas não foram suficientes para acompanhar e garantir que a população tivesse acesso a uma vida com qualidade (MORAIS *et al.*, 2017).

Sendo assim, no contexto atual tem-se uma população que cada vez mais comprometer sua renda com gastos referentes a passagens em virtude de utilizarem mais de um modal de transporte para se movimentar pela cidade em decorrência de residir mais afastado do seu local de trabalho. (REIS *et al.*, 2014).

Nesse sentido, cidades de médio porte como Volta Redonda, localizada na região Sul Fluminense do estado do Rio de Janeiro, também enfrentam grandes dificuldades no que tange os serviços públicos, principalmente no que se refere à mobilidade urbana.

Devido a essas considerações, esse artigo tem como problemática investigar se o Município de Volta Redonda - RJ tem desenvolvido políticas públicas para o crescimento eficaz dos serviços oferecidos na questão de mobilidade, garantindo assim o atendimento às necessidades dos cidadãos.

Justifica-se a elaboração do presente estudo devido todo cidadão ter direito a uma vida digna e com acesso aos serviços públicos com qualidade. Portanto, como objetivo geral visa-se apresentar um breve panorama da mobilidade urbana em Volta Redonda.

Diante dessas considerações iniciais, assumiu-se como objetivo específico investigar a frequência do uso dos transportes pelos cidadãos de Volta Redonda; analisar o tempo de deslocamento conforme o meio de transporte utilizado no trajeto casa versus trabalho e trabalho versus casa; identificar o preço médio gasto pelos usuários no deslocamento realizado; a concepção de qualidade dos meios de transportes utilizados e por fim, verificar as principais políticas públicas formuladas pelo município para garantir que o cidadão tenha acesso aos serviços de maneira eficiente.

2 MOBILIDADE URBANA E OS DESAFIOS PARA A GESTÃO PÚBLICA BRASILEIRA

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) o Brasil apresenta condições degradantes de mobilidade da população (IPEA, 2016). Além de reconhecer que a mobilidade urbana brasileira não é uma das melhores, foram elencados alguns dos principais desafios dos gestores públicos para minimizar os efeitos negativos que repercutem na vida da população diariamente, tal que:

(...) vários desafios têm de ser superados pelos gestores da mobilidade, como: a falta de compatibilização das políticas de desenvolvimento urbano e metropolitano com o planejamento dos sistemas de mobilidade; a falta de políticas perenes de financiamento e investimento na infraestrutura de transporte público urbano; a ausência de medidas de racionalização do uso do transporte motorizado individual e compensação pelas suas externalidades negativas; o envelhecimento da população e o seu rebatimento sobre as condições de mobilidade das pessoas e os custos do transporte público (TP); a alteração do modelo de financiamento regressivo da operação TP vigente no Brasil; entre outros (IPEA, 2016).

Percebe-se pelos itens elencados, que embora sejam grandes os desafios a serem enfrentados pelos gestores públicos na formulação de políticas públicas adequadas a mobilidade do cidadão, que a atenção e o planejamento nesses itens são o mínimo esperado pela população, pois sem ações efetivas nesses itens haverá o comprometimento do planejamento urbano.

No que se refere a planejamento urbano, Jordão Filho e De Oliveira (2013) apontam que seu objetivo final é a busca por melhorias nas condições de habitação nas cidades e que planejamento urbano não se refere apenas a investimentos em malha urbana e expansão de transportes, mas sim a promoção harmônica do meio urbano com os aspectos ambientais.

Acerca das consequências da urbanização, os autores atribuíram à urbanização essa responsabilidade, devido o inchaço populacional e creditando a ausência de planejamento nos três níveis de governos (federal, estadual e municipal) como um dos efeitos para que problemas ambientais e sociais ocorram. (JORDÃO FILHO; DE OLIVEIRA, 2013).

Cabe salientar que a crítica ao processo de urbanização é visto como o efeito da fragmentação do espaço urbano e está presente em pesquisas como a de Boareto (2008), Rubim e Leitão (2013), Terán (2015), De Oliveira (2019). Na visão desses autores, o efeito da fragmentação é a criação de bairros residenciais que são distantes dos locais de trabalho e de lazer, e que como consequência expulsam a população mais carente para a periferia dos grandes centros.

Essa perspectiva é compartilhada por Alves (2017), cuja visão é a de que a urbanização reflete no modelo de periferação e marginalização das cidades, uma vez que condena aos mais pobres o acesso a lugares distantes, em condições inadequadas de sobrevivência. E aos mais pobres, pesa ainda mais a ausência de mobilidade urbana adequada, visto que o número de modais para realizar o trajeto casa e trabalho são maiores do que de classes mais privilegiadas

que se concentram em áreas mais valorizadas e próximas aos grandes centros (PERO; MIHESSEN, 2013).

No que se refere ao agravamento que a pobreza reflete nas questões de mobilidade urbana, Pero e Mihessen (2013, p. 1) citam que o agravamento se deve a “forma de ocupação e organização do espaço nas cidades atingindo, sobretudo, as metrópoles”. Essas questões, na compreensão dos autores refletem diretamente na maneira que as famílias se empregam ou mantêm sua situação de desemprego.

Segundo Junior e Dos Anjos (2005), a organização do sistema de transporte das cidades influenciam diretamente no modelo de crescimento, desenvolvimento e de ampliação econômica local. Os autores atribuem ao modelo de desenvolvimento tardio a maneira desequilibrada e desigual, que configura a maneira que as cidades organizam seu sistema de transporte e o problema da exclusão social urbana.

Essa visão é compartilhada por Vasconcelos (2012), que atribuiu o interesse que a classe média possuía em priorizar o uso de automóveis nas maiores cidades brasileiras, privatizando a mobilidade. Na visão do autor, esse interesse está associado a uma adaptação das cidades para que houvesse o aumento do número de carros nas ruas. Como resultado do atendimento desses interesses “o planejamento urbano foi encarado apenas como um planejamento físico e de desenho de cidades”. (MARQUES, 2015, p. 25).

Em pesquisas anteriores, trabalhos como o de Lima Neto; Carvalho; Balbim (2015) descreveram que devido fatores políticos, econômicos e sociais, o Brasil há mais de sessenta anos tem estimulado o consumo de automóveis em detrimento do transporte coletivo.

Por essa razão, na visão de Maciel; Bernardino; Lima (2017) é imprescindível que Planos de Mobilidade Urbana (PMUs) sejam concretizados, uma vez que através de sua efetivação há a “reconstrução do espaço social e a otimização do transporte público coletivo, agora expressamente listado como um direito social fundamental”. (MACIEL; BERNARDINO; LIMA, 2017, p. 6).

Nesse sentido, Jordão Filho (2013) cita que é necessário enxergar a cidade como um problema técnico a ser resolvido, em que os sistemas de produção dos serviços, de infraestrutura requerida e do processo da administração urbana poderão ser sanados quando a “demanda de ações governamentais nas cidades brasileiras que visem soluções técnicas e políticas para os problemas sociais e econômicos” serão colocados em pauta. (JORDÃO FILHO, 2013, p. 59).

Graças a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), ao longo desses últimos oito anos a discussão acerca de uma política urbana municipal para que as funções sociais da cidade sejam plenamente efetivadas,

dando subsídios a infraestrutura social e econômica das cidades se ampliaram. (MORAIS *et al.*, 2017).

No município de Volta Redonda, o ano de 2008 trouxe importantes avanços para a questão da mobilidade urbana no município, visto que através da Lei Municipal nº 4.441, foi instituído o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Urbano de Volta Redonda (PDPDU/VR), cujo Título V, que tratava das Políticas Setoriais – Capítulo I, Da Política De Mobilidade Urbana.

Passados oito anos, o Decreto Municipal nº 13.732 de 11 de janeiro de 2016, determinou a elaboração do Plano Participativo de Mobilidade Urbana – (PLANMOB VR) e no ano de 2017 foi promulgada a Lei Municipal nº 5.367 de 05 de julho de 2017, se referindo especificamente a estrutura e organização da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana (STMU). No ano de 2019 foi instituído o Decreto nº 15.653, instituindo e aprovando o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Volta Redonda (PMUS/VR). Salienta-se que tais dispositivos permitiram que ao longo desses anos a gestão pública municipal pudesse se aproximar do cidadão criando uma política permanente para a cidade.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para atingir os objetivos propostos no estudo, foi realizada uma pesquisa exploratória para que fosse possível uma melhor compreensão acerca do tema. Na definição de Gil (2002), a pesquisa exploratória “tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses”.

Assumiu-se ainda uma abordagem descritiva, visto que, pretendeu-se apresentar a percepção dos cidadãos de Volta Redonda acerca da qualidade da mobilidade urbana no município e outros indicadores como frequência de uso de transporte coletivo, tempo de deslocamento e preço médio gasto no uso desses modais.

A pesquisa descritiva foi amparada em Nunes, Nascimento e De Alencar (2016, p. 147), que conceituam esse modelo de pesquisa como a que tem por finalidade “observar, registrar e analisar os fenômenos ou sistemas técnicos, sem, contudo, entrar no mérito dos conteúdos”.

Quanto ao método para coleta de dados utilizou-se principalmente do levantamento ou *Survey*, que segundo Gil (2002) é uma técnica de investigação composta por um número de questões apresentadas por escrito às pessoas, visando mensurar o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas e situações vivenciadas.

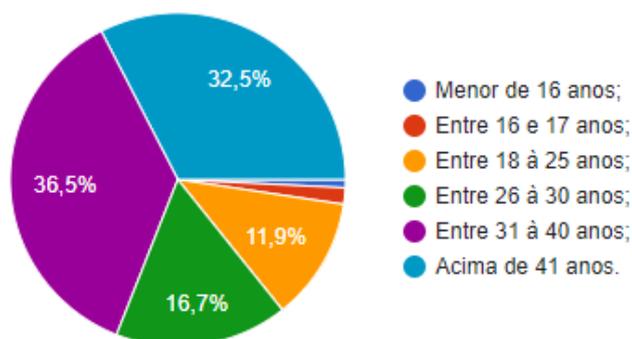
A população do estudo envolveu, portanto, moradores da cidade de Volta Redonda escolhidos de maneira aleatória, localizados em pontos de ônibus próximos ao Centro Comercial da Cidade. Os dados foram coletados por fontes primárias, constituído de um questionário aplicado e composto por questões abertas e fechadas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Na cidade de Volta Redonda, há uma gama de conduções disponíveis interligando desde viagens entre bairros, até para fora da cidade, sendo farto o número de conduções na região central do município, tal como a oportunidade de locomoção via táxis e aplicativos como 99, Cabify e Uber, por exemplo. Visando compreender a percepção do cidadão de Volta Redonda acerca da Mobilidade Urbana da cidade, foi aplicado um questionário entre os dias 9 e 12 março, composto por 14 (quatorze) questões, sendo 12 fechadas (de múltipla escolha) e 2 abertas (de livre resposta).

As perguntas iniciais buscaram identificar faixa-etária, grau de instrução e se o respondente atualmente está empregado. Dos 128 respondentes, 2 (duas) respostas foram descartadas por não estarem totalmente preenchidas. Sendo assim, foram consideradas para fins desse trabalho 126 (cento e vinte e seis) respostas válidas.

Figura 1 – Distribuição por faixa-etária



Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelos autores.

No que se refere à distribuição por idade, a maior parte dos respondentes possuem entre 31 e 40 anos (46 respostas), seguido de pessoas com idade acima de 41 anos (41 respostas). Na pesquisa de De Carvalho (2016), o autor apontou que um dos desafios principais dos municípios é dotar os sistemas de transporte em geral para que estes possam atender as pessoas com dificuldades de locomoção, citando que através do envelhecimento da população, aumenta-se a quantidade de pessoas com dificuldades de locomoção circulando pela. Sendo assim, esses

dados merecem atenção, pois demonstra que cada vez mais são necessárias medidas que possam garantir que esses cidadãos possam ter assegurados seu direito de ir e vir da melhor maneira.

Na segunda questão, que visou compreender o grau de instrução dos respondentes, tem-se o seguinte cenário: 38,1% possui o Ensino Médio Completo; 16,7% possui o Ensino Superior Incompleto; 15,9% possui o Ensino Superior Completo; 12,7% possui Pós-Graduação; 6,3% possui o Ensino Médio Incompleto; 5,6% possui o Ensino Fundamental Completo e 4,8% possui o Ensino Fundamental Incompleto. O objetivo de coletar essas informações se deve ao fato da cidade de Volta Redonda ser uma cidade que recebe muitos estudantes devido à presença da Universidade Federal Fluminense, por exemplo. O fato de receber estudantes de outras cidades auxilia para que haja um aumento no uso de transportes na cidade.

Figura 2 – Participação no mercado de trabalho

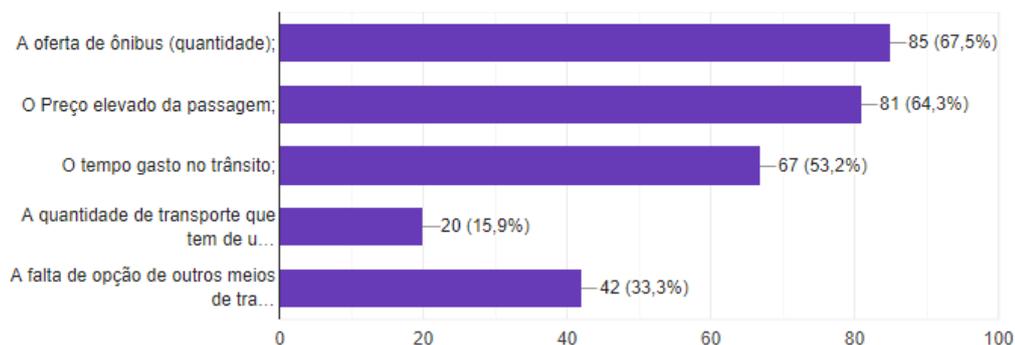


Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelos autores.

Na terceira questão, foi questionado se atualmente o respondente se encontra empregado. Conforme as respostas observa-se que 43,5% atuam na iniciativa privada e 25,8% atuam de maneira autônoma. Objetivou-se com essa questão identificar a proporção de usuários que estão inseridos no mercado de trabalho, uma vez que Mihessen e Carusi (2013) citam que o alto custo do serviço público de transporte urbano pode ajudar a explicar a baixa taxa de participação na economia e o alto índice de desemprego, que estão atrelados ao tempo de deslocamento, e que segundo os autores são vistos como um incentivo à informalidade.

Na quarta questão, procurou-se identificar o tempo que o respondente reside em Volta Redonda e a maioria, 87,9% moram na cidade há mais de 10 (dez) anos e apenas 4% reside na cidade a menos de um ano.

Figura 3 – Áreas identificadas como problemáticas na cidade de Volta Redonda

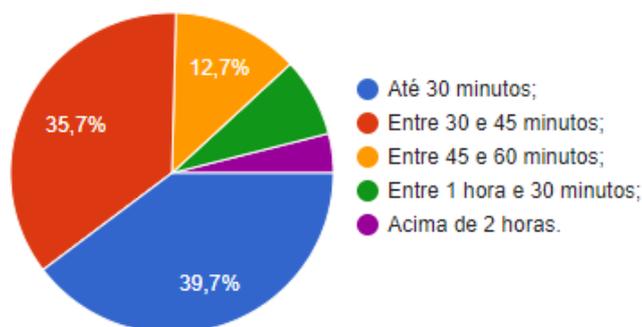


Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelos autores.

Mediante a oportunidade de sinalizar mais de uma resposta, identificou-se que foram identificadas como a área mais problemática referente à locomoção em Volta Redonda as que se referiram à quantidade de ônibus disponível para uso (67,5%), seguido de o preço elevado da passagem (64,3%) e de o tempo gasto no trânsito (53,2%).

No que se refere ao tempo gasto no trânsito, a quinta questão visou identificar como é o cenário dos trajetos realizados pelos respondentes, tal que:

Figura 4 – Tempo gasto no trânsito



Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelos autores.

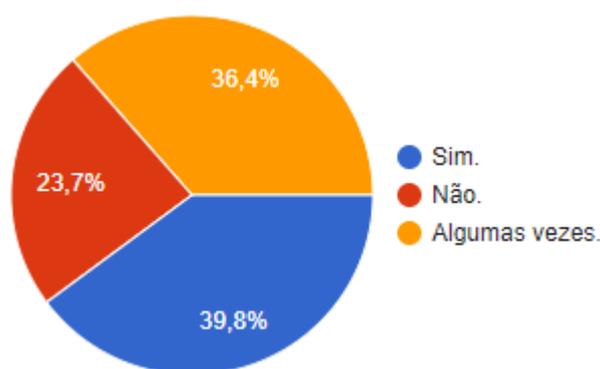
Ao realizar-se o levantamento do tempo gasto de viagem verificou-se que os respondentes em sua maioria (39,7%) levam menos de 30 minutos no trânsito e que 35,7% levam entre 30 e 45 minutos. Esse número é significativo, uma vez que nas questões seguintes houve um alto número de respostas sinalizam que além de possuírem carro realizam o seu uso diariamente, conforme a seguir.

Quando questionados na sexta pergunta se possuíam algum tipo de veículo, 71,4% sinalizou que possuía carro; 17,5% além de carro também possui moto e apenas 1,6% possui moto. Chama atenção que somente 9,5% dos respondentes não possui nenhum meio próprio de locomoção.

Na pergunta seguinte, visou-se identificar a frequência de utilização a partir de meios próprios para se locomover. Conforme as respostas, 58,9% se deslocam diariamente através de meio transporte individual, 24,2% utiliza algumas vezes da semana e 6,5% utiliza raramente. Devido no tópico anterior alguns respondentes terem sinalizado que não possuíam carro e/ou moto, nessa questão foi sinalizado que 10,5% não faz uso desses meios de transporte.

Em virtude de compreender a frequência do uso de transportes solicitados através de aplicativos como 99, Cabify e Uber, foram questionados acerca dessa utilização, tal que:

Figura 5 – Uso de aplicativos



Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelo autor.

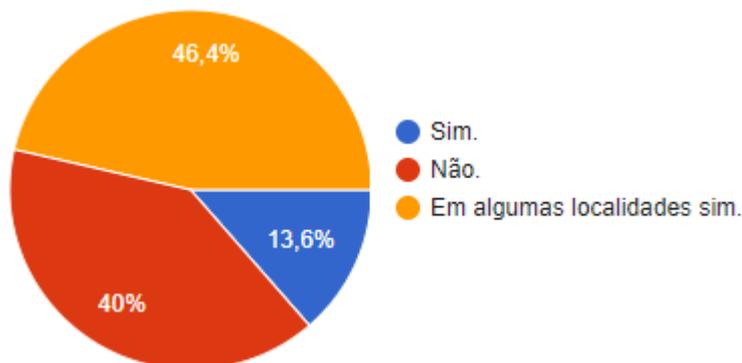
Conforme a figura 5 é possível identificar que embora o uso de aplicativos tenha se popularizado, que 23,7% não se locomovem através de aplicativos, o que é um número bem significativo, posto que na pesquisa de Do Nascimento *et al.*, (2018) os autores apontaram esses aplicativos como “um serviço de tecnologia e mobilidade que se mostrou cômodo, seguro e economicamente viável, tornando-se palpável a necessidade dos consumidores”. (DO NASCIMENTO *et al.*, 2018, p. 646).

Na décima questão, buscou-se compreender se os respondentes abordados utilizam a bicicleta como meio de transporte e a maioria, representando 77% das respostas sinalizou que não fazem uso de bicicletas, seguido de 11,9% que utilizam e 11,1% que utilizam algumas vezes. O objetivo dessa questão foi identificar as atitudes sustentáveis no uso de um meio transporte que além de diminuir a emissão de carbono, poderia ser uma alternativa de locomoção uma vez que boa parte dos respondentes sinalizou que gastam menos de 30 minutos para chegar ao seu destino e a bicicleta pode ser uma alternativa econômica.

Para compreender se os respondentes utilizam ou não da bicicleta para se locomover sendo influenciados pela situação da cidade na oferta de segurança nessa forma de locomoção,

a pergunta número onze visou investigar se Volta Redonda é um bom lugar para que as pessoas possam fazer uso de bicicletas como meio de transporte em seu trajeto diário, tal que:

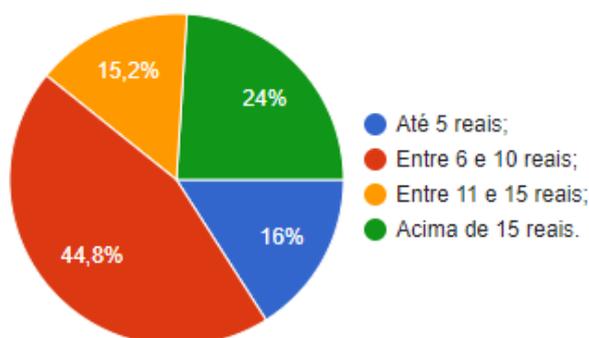
Figura 6 – Condições adequadas para o uso de bicicleta em Volta Redonda



Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelo autor.

Para a maioria dos respondentes (46,4%) algumas localidades são melhores para o uso de bicicletas do que outras e apenas 13,6% acreditam que a cidade ofereça boas condições para o uso de bicicletas como meio de locomoção. Essas informações são relevantes, posto que se o indivíduo não se sente seguro ou com condições adequadas para fazer uso da bicicleta, outros meios como carro e moto serão mais utilizados e em comparação com esses meios de transporte individual a bicicleta possui pontos mais positivos do que os demais sinalizados como frequentes pelos respondentes.

Figura 7– Valor gasto em passagem



Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pelo autor.

No que se refere ao valor pago nas passagens, a maioria 44,8% gasta entre R\$ 6 e 10 reais por dia, seguido de 24% que gasta mais de R\$ 15 reais diariamente e 15,2% gasta entre R\$11 e 15 reais. Levando em consideração que há um número significativo de pessoas que são autônomas, esses são valores significativos e que comprometem a renda mensalmente.

Na penúltima questão buscou-se identificar se o valor cobrado pelos transportes públicos coletivos é adequado e justo. Na opinião de 89,5% o valor cobrado não é adequado tampouco justo. Em virtude das respostas, foram selecionadas as principais, que sinalizaram desde as condições dos ônibus, o trajeto percorrido e o valor cobrado, tal que:

O preço atual não justifica as curtas distâncias percorridas dentro da cidade. **(Respondente 1).**

Ônibus de péssima qualidade, que não cumpri os horários. Seria justo o valor que pagamos se tivéssemos ônibus cumprindo os horários e com boa qualidade para prestação do serviço. Não é justo pagarmos esse valor de passagem e além de não ter um transporte de qualidade e ainda ficar mofando nos pontos de ônibus que só anda cheio. **(Respondente 16).**

Acho o valor alto pela distância que percorre e também devido a péssima manutenção dos ônibus. **(Respondente 34).**

A relação custo x benefício não se justifica, uma vez que o trajeto do ônibus implica em muito trânsito, conseqüente demora mais. **(Respondente 41).**

De acordo com as localizações de determinado bairros o valor no meu ponto de vista é absurdo. **(Respondente 52).**

Pela quantidade de pessoas que os utilizam referente ao valor da passagem, ela pode ser mais acessível a quem não possuem condições financeiras e ser revestida em melhorias no próprio veículo. **(Respondente 65).**

Levando-se em consideração a péssima conservação dos carros, a oferta ruim do serviço (estrutura: ar-condicionado, por exemplo) e a má oferta de horários, além da distância percorrida pelas linhas - a qual é muito curta - o valor da passagem no município é absurdamente alto. **(Respondente 83).**

R\$3,80 é um valor muito elevado para quem na maioria das vezes não passa nem 20 minutos dentro do ônibus e para locomoção apenas dentro da própria cidade. **(Respondente 109).**

Salienta-se que na última questão, já era objetivo da pesquisa compreender se o valor gasto com passagens em Volta Redonda correspondia na qualidade do serviço prestado pelas empresas de ônibus. Dessa forma, a prévia dessas respostas serviu para ampliar essas considerações, uma vez que 84,7% acredita que o valor cobrado não é compatível com a oferta dos serviços prestados, conforme a seguir:

Qualidade péssima, não tem cumprimento de horário, com isso ficamos mofando nos pontos. **(Respondente 35).**

Os ônibus estão sujos, sem bancos e àqueles que possuem ar condicionado, o cheiro de poeira é horrível! **(Respondente 64).**

Serviço de má qualidade, carros sucateados, falta de veículos para o tamanho da população. **(Respondente 68).**

O valor eu acho acessível, o injusto é investir em um serviço que não existe. A demora nos pontos e a super lotação colocando em risco a população. **(Respondente 73).**

Os veículos não são de muita qualidade e os horários não são cumpridos corretamente. **(Respondente 79).**

Não. Mas levando em consideração as péssimas condições das ruas, imagino que as empresas tem gastado muito com manutenção. O poder público é muito falho, autorizou o aumento das passagens só por causa do wifi nos ônibus e não conseguem fazer sua parte. **(Respondente 90).**

Os ônibus estão em mau estado de conservação, muitos não têm ar-condicionado e não oferecem internet e carregadores de celular em seu interior. Fora o risco que se corre ao andar nos bancos soltos e de pé durante as viagens. **(Respondente 122).**

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do trabalho foi possível descrever acerca das questões que norteiam a mobilidade urbana, destacando o arcabouço legal e o cenário da cidade de Volta Redonda. Conforme os dados da pesquisa foi possível observar que a mobilidade na região tem se alterado nos últimos anos, indicando que os cidadãos recorrem cada vez mais para o uso de automóvel particular, uma vez que a maior parte dos entrevistados se deslocam diariamente através de meio transporte individual como o carro (58,9%).

Faz-se importante destacar que a cultura do automóvel pode estar atrelada a sensação de conforto, maior agilidade para curtos deslocamentos, posto que em sua maioria (39,7%) os respondentes se deslocam com menos de 30 minutos no trânsito, e que uma parcela significativa (35,7%) leva entre 30 e 45 minutos para se locomover durante seu trajeto na cidade.

Embora os trajetos sejam efetivados em um curto espaço de tempo, a pesquisa identificou que o uso de bicicletas em algumas localidades são melhores do que outras (46,4%), o que pode ser um indicativo das razões que não incentivam seu uso. A ausência de ciclovias com condições melhores de uso podem ser um indicador de que são necessárias na cidade iniciativas voltadas ao incentivo de seu uso, tal como de ampliação de faixas para que atenda diferentes localidades e de uma campanha de sensibilização para que ir e vir de bicicleta seja recorrente.

Quanto ao uso do ônibus ressalta-se a insatisfação quanto à quantidade de ônibus disponível para uso (67,5%), seguido do preço elevado da passagem (64,3%) e do tempo gasto no trânsito (53,2%), corroborando com outras pesquisas já realizadas e citadas ao longo desse artigo como Mihessen e Carusi (2013) e De Carvalho (2016), por exemplo.

Como sugestões para pesquisas futuras sugere-se que sejam realizadas entrevistas com usuários que utilizam especificamente os aplicativos de transporte para realizar sua locomoção, uma vez que o aumento da oferta desse tipo de serviço influencia diretamente no tempo gasto em engarrafamentos, por exemplo.

Além disso, ao fazer o uso de aplicativos em curtos trajetos podem ter o custo menor do que o valor gasto com o combustível no automóvel individual do cidadão ou até mesmo ser um custo próximo ao gasto com passagens de ônibus, apresentando a percepção de conforto e agilidade.

Acerca das políticas públicas para o crescimento eficaz dos serviços oferecidos na questão de mobilidade foram insuficientes os levantamentos realizados no decorrer dessa pesquisa, sugerindo-se novas pesquisas que possam com maior profundidade retomar esses pontos, principalmente devido a ausência de informações públicas disponibilizadas nos portais oficiais e documentos públicos de Volta Redonda,

Quanto ao panorama da mobilidade urbana em Volta Redonda, a pesquisa apresentou algumas informações significativas demonstrando desde a insatisfação dos usuários no uso de transportes públicos, por exemplo.

No que se refere aos objetivos específicos, a pesquisa conseguiu demonstrar quase todos os itens propostos, demonstrando que a ausência de dados públicos referentes a formulação de políticas públicas de mobilidade é um indicativo de que na cidade ainda é incipiente a preocupação nessa área, sendo um dado relevante: a carência de atenção do gestor público a esse respeito.

REFERÊNCIAS

ALVES, J. B. A face oculta do lixo. Londrina: Mecenaz, 2017.

BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano*, 2008, 30: 31-2008.

BRASIL, Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 07 de mar. 2021.

DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Texto para Discussão, 2016.

DE OLIVEIRA, Roberto. Mobilidade urbana sustentável e engenharia/Sustainable urban mobility and engineering. *Brazilian Journal of Development*, 2019, 5.2: 1533-1546.

DO NASCIMENTO, Cleber Silva et al. O USO DE APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA EM ARIQUEMES RONDÔNIA E SEUS REFLEXOS NO DIREITO DO CONSUMIDOR. *Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente*, v. 9, n. edespdir, p. 646-647, 2018.

GIL, A.C. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo, v. 5, 2002.

IBGE. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente nos centros urbanos, 2014.

IPEA, Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 1990- ISSN 1415-4765, 2016.

JORDÃO FILHO, Renato da Silva; DE OLIVEIRA, Tatiana Souto Maior. Planejamento e sustentabilidade urbana. **Caderno Organização Sistêmica**, v. 3, n. 2, p. 53-65, 2013.

JÚNIOR, Soares; DOS ANJOS, José. Mobilidade urbana e inclusão social: novos fundamentos para uma política urbana integradora, 2005.

LIMA NETO; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; BALBIM, Renato Nunes. Mobilidade urbana: o Brasil em transformação. O papel do Ipea na construção do pacto da mobilidade. Texto para discussão/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: IPEA, 2015, 40 p.

MACIEL, G. B., BERNARDINO, G. A. D. S., & LIMA, M. P. (2017). Mobilidade urbana em Volta Redonda: considerações acerca da participação popular numa política pública em construção.

MARQUES, Daniel Rodrigues. Planejamento de transportes como princípio fundamental do planejamento urbano. 2015.

MIHESSEN, Vitor; CARUSI, Daniele. Mobilidade urbana e mercado de trabalho: deslocamentos pendulares e empregabilidade no Rio de Janeiro metropolitano. 2013.

MORAIS, Bárbara Oliveira de et al.. MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS E A VISÃO DO CIDADÃO CAXIENSE.. In: Anais do X CASI - X Congresso de Administração, Sociedade e Inovação. Anais...Petrópolis(RJ) FMP-FASE, 2017.

NUNES, Ginete Cavalcante; NASCIMENTO, Maria Cristina Delmondes; DE ALENCAR, Maria Aparecida Carvalho. Pesquisa científica: conceitos básicos. **ID ON LINE REVISTA MULTIDISCIPLINAR E DE PSICOLOGIA**, v. 10, n. 29, p. 144-151, 2016.

PERO, V., & MIHESSEN, V. (2013). Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro.

REIS, Carlos Vinícius Santos, et al. O efeito da mobilidade urbana na renda do trabalhador no Distrito Federal. *Gestão e Saúde*, 2014, 4.3: pag. 3239-3262.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos avançados**, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013.

TERÁN, José Ángel. Mobilidade urbana. 2015.

VASCONCELLOS, E. A de. O transporte urbano no Brasil. *Le Monde Diplomatique*, 2012, 59.