



**INSTITUTO FEDERAL DE SANTA CATARINA
CÂMPUS JARAGUÁ DO SUL - CENTRO**

**AMÁBILE ZAMBELLE ROSÁ
ANA LUISA ROSÁLIA KAZMIERSKI
BRUNA CRYSTINE SCOZ
LOANE CAMPREGHER
MARIANA MARCO SCHEFFEL
TENILLY PETERS LOPES**

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DA MICRORREGIÃO DE
JARAGUÁ DO SUL**

**JARAGUÁ DO SUL/SC
2018**

**AMÁBILE ZAMBELLE ROSÁ
ANA LUISA ROSÁLIA KAZMIERSKI
BRUNA CRYSTINE SCOZ
LOANE CAMPREGHER
MARIANA MARCO SCHEFFEL
TENILLY PETERS LOPES**

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DA MICRORREGIÃO DE
JARAGUÁ DO SUL**

Trabalho de Qualificação do Projeto de Iniciação Científica Conectando Saberes apresentado ao Instituto Federal de Santa Catarina- Câmpus Jaraguá do Sul como parte complementar à matriz curricular do Curso Técnico em Química Integrado ao Ensino Médio

Orientador: Julio Eduardo Bortolini
Coordenadora: Anne Cristine Rutsatz
Bartz

**JARAGUÁ DO SUL/SC
2018**

SUMÁRIO

1. TEMA.....	3
2. DELIMITAÇÃO DO TEMA.....	3
3. PROBLEMA.....	3
4. HIPÓTESE.....	3
5. OBJETIVOS.....	4
5.1. Objetivo geral.....	4
5.2. Objetivos específicos.....	4
6. JUSTIFICATIVA.....	4
7. TRANSPORTE PÚBLICO.....	5
7.1 História de Desenvolvimento do Transporte Público.....	6
7.1.1 No Mundo.....	6
7.1.2 No Brasil.....	7
7.1.3 Na Microrregião de Jaraguá do Sul.....	9
7.2 Usuários Do Transporte Público.....	10
7.3 Tarifa Zero.....	11
7.4 Legislação.....	12
8. METODOLOGIA.....	13
9. CRONOGRAMA.....	14
10. REFERÊNCIAS.....	15

1. TEMA

Transporte público coletivo.

2. DELIMITAÇÃO DO TEMA

Transporte público coletivo intermunicipal da microrregião de Jaraguá do Sul atualmente, sendo este considerado pelo senso comum

3. PROBLEMA

A população de Jaraguá do Sul e de suas cidades vizinhas, Schroeder, Corupá, Massaranduba e Guaramirim, muitas vezes, dependem do transporte público, porém nem sempre a utilização é viável por conta da falta de horários adequados às suas necessidades, da má qualidade dos ônibus, do alto preço da passagem ou pela superlotação em determinadas linhas.

Tendo esses aspectos em vista, esta pesquisa buscará responder a seguinte questão: Por que o transporte público de Jaraguá do Sul não atende as necessidades da população?

4. HIPÓTESE

- A infraestrutura do transporte público não atende as necessidades da população.
- As mulheres se sentiriam mais seguras em relação a abusos no transporte público se mais delas estivessem ativas trabalhando nesse espaço.
- A baixa quantidade dos horários dificulta o acesso da população à cidade (lazer, serviços públicos).
- Os horários do transporte público estão relacionados aos horários de entrada e saída das empresas, ocorrendo assim a superlotação dos ônibus.

5. OBJETIVOS

5.1. Objetivo geral

Compreender o que os usuários do transporte público intermunicipal da microrregião de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Schroeder, Corupá e Massaranduba, pressupõem sobre o serviço prestado.

5.2. Objetivos específicos

- Examinar a infraestrutura do transporte público intermunicipal da microrregião de Jaraguá do Sul
- Analisar a oferta de linhas do transporte público, a disponibilidade de horários e a qualidade do serviço e dos ônibus
- Avaliar a segurança do transporte público intermunicipal concernente à roubos, violências e, principalmente, ao assédio às mulheres.
- Compreender o porquê de não serem ofertadas mais linhas e horários para utilização dos passageiros.

6. JUSTIFICATIVA

Apesar de ser algo muito comentado e relevante para a população, não existem muitas pesquisas sobre a satisfação dos usuários em relação ao transporte público intermunicipal na microrregião de Jaraguá do Sul. Recentemente, houve apenas uma pesquisa realizada sobre o transporte público coletivo em Jaraguá do Sul (PRETTI, 2012).

Como Jaraguá do Sul é a maior cidade da microrregião, muitos moradores das cidades vizinhas trabalham, estudam e até buscam lazer ou serviços públicos em Jaraguá. Assim sendo, melhorias na qualidade do serviço ou na qualidade de linhas e horários do transporte público tornam-se importantes tanto para os moradores quanto para a economia da região

Com esta pesquisa, a percepção dos problemas presentes nesse meio de

transporte ficaram evidentes, como por exemplo, a superlotação e assim, também será um auxílio para que ocorram as mudanças necessárias.

Existem vários fatores para esta pesquisa ser abordada, sendo o principal, a preocupação dos cidadãos que sofrem com a falta de horário e a tarifa do preço, assim como falta de segurança sofrida pelas mulheres no transporte público da microrregião de Jaraguá do Sul.

Assim, pretendemos descobrir, dentre outras coisas, se o lema de uma das empresas prestadoras do serviço “transportar pessoas com qualidade e segurança” está mesmo sendo efetivado.

Escolhemos esse tema pois, como usuários regulares do transporte público intermunicipal sentimos as insatisfações da população para com os mesmos.

7. TRANSPORTE PÚBLICO

Segundo Christina Klein escreve no Dicionário da Língua Portuguesa, a palavra transporte significa: “ 1 Ato ou efeito de transportar. 2 Condução. 3 Veículo que serve para transportar.”, ou seja, o transporte é responsável pelo deslocamento de cargas e de pessoas de um lugar para outro.

Já o transporte público é aquele gerenciado por empresas, tanto públicas quanto privadas, onde os usuários não são proprietários. O governo geralmente administra o mesmo através das concessões, onde a melhor empresa fica responsável pela manutenção do transporte durante determinado tempo.

Os meios de transporte público podem ser classificados em individuais, no qual se encaixam os táxis e bicicletas alugadas e os coletivos, que são ônibus municipais e intermunicipais, metrô, trens.

Hoje em dia, entramos em um grande debate sobre a qualidade do transporte público coletivo no Brasil e no mundo, além de se enfrentar discussões acerca da tarifa cobrada para a utilização do mesmo.

Os meios de transporte coletivo são uma alternativa para desafogar o trânsito, reduzindo a probabilidade de acidentes e contribuindo para a preservação das cidades além de ser mais econômico para a população do que o privado.

Porém, os usuários estão sujeitos à superlotação, falta de horários, muito tempo de espera nos pontos e estações além da falta de segurança em muitos

desses locais.

7.1 História de Desenvolvimento do Transporte Público

7.1.1 No Mundo

O ônibus, como serviço de transporte público, começou na cidade da França, Nantes, em 1826. Sua história está ligada à Stanislav Baudry, um proprietário de casas de banhos públicos que teve a ideia de facilitar o acesso de sua clientela às suas instalações, que eram muito distantes do centro da cidade e isso acabava por atrapalhar os negócios. Desta forma, o francês criou um serviço de viaturas que ligava a o centro da cidade à periférica Richebourg, local de suas propriedades.

O termo ônibus acabou sendo popularmente usado para se referir ao meio de transporte graças à chapelaria Omnes, local onde o serviço fazia seu ponto final e estacionava os veículos. Assim, foi feito um jogo de palavras com o nome do estabelecimento e com o termo omnibus, do latim: Omnes Omnibus (tudo para todos).

A ideia de Stanislav Baudry parecia ser tão promissora, que o empresário decidiu largar o negócio das casas de banhos públicos e investir apenas no ramo do transporte coletivo, fundado em 1828 a Entreprise Générale des Omnibus em Paris, a primeira empresa de transporte público coletivo. Entretanto, embora a nova empresa não tivesse concorrentes e fosse uma novidade, ele acabou não dando certo.

Apesar do fracasso da empresa de Stanislav, a ideia do ônibus como transporte público coletivo foi sim um sucesso, tendo se espalhado por várias lugares ao redor do mundo. Em Londres e Nova York, o primeiro serviço de transporte coletivo começou em 1829.

O transporte criado na França era desempenhado por carroças. O primeiro ônibus movido à combustão foi desenvolvido somente em 1895, pelo famoso alemão Karl Benz.

Também em 1895 foram iniciadas suas atividades transportando no máximo oito pessoas de Siegen às aldeias de Netphen e Deutz, na Alemanha. Dois ônibus faziam este trajeto, de quinze quilômetros feito em uma hora e vinte minutos. Contudo, alguns problemas como estradas mal conservadas, clima ruim e

motoristas sem experiência fizeram com que a ideia logo fosse abandonada. Estes contratempos ajudavam a tornar o artigo trajeto muito demorado.

Em 1898, três anos depois, surgiu o serviço público de ônibus, na cidade alemã de Wuerttemberg. Em Berlim, o serviço público de transporte urbano começou a funcionar apenas em 1905. A partir disso surgiram aperfeiçoamentos que melhoram a dirigibilidade, o conforto e a segurança, fazendo do ônibus um invento revolucionário. Em 1910 o câmbio hidráulico melhorou o desempenho dos veículos. Já em 1920 houveram muitas mudanças como o motor a diesel, o freio que utiliza ar comprimido e o chassi de estrutura baixa, com vigas apoiadas sobre o eixo traseiro.

Estas mudanças afastaram os ônibus dos caminhões que serviram de base para os primeiros modelos, tornando-os veículos mais distintos.

De fato, a inédita e instantânea intimidade física que era praticamente imposta aos passageiros do serviço de ônibus se tornou uma realidade incrivelmente nova até mesmo para os mais liberais. Desta forma, pode-se dizer que o sistema de locomoção trouxe consigo consideráveis e novas experiências sociais para a sociedade da época. (HISTÓRIA, 2018)

7.1.2 No Brasil

Já no Brasil a história do ônibus como transporte público teve início em 1837, com a chegada no Rio de Janeiro de um ônibus de dois andares puxado por burros, importado da França. No ano seguinte, foi fundada a primeira empresa de transporte coletivo do país a companhia de Omnibus.

Os primeiros ônibus a motor de explosão a serem utilizados no Rio e em São Paulo foram importados da Europa por empresários. Porém a primeira empresa regular de ônibus surgiu no Rio de Janeiro em 1923 e em São Paulo no ano seguinte.

A fabricação de ônibus no Brasil começou de forma artesanal. Em 1904, os irmãos italianos Luis e Fortunato Grassi fabricavam carruagens em São Paulo e em 1911, colocaram o chassi de um Ford modelo T debaixo dessas carruagens, produzindo o que hoje é considerado o primeiro ônibus brasileiro. A empresa deles, a Grassi, foi considerada uma das mais importantes por colocar os chassis em carruagens, até encerrar as suas atividades em 1970.

A General Motors lançou o primeiro ônibus com carroceria fabricada no

Brasil em 1932, e dezesseis anos depois, a primeira carroceria inteiramente metálica 100% nacional. A fábrica Nacional de Motores, uma empresa de economia mista controlada pelo governo, lançou em 1951, o primeiro ônibus FNM com 84% de seu peso nacionalizado. (HAUBERT, 2017)

O transporte público no Brasil inclui ônibus, trens e metrô e apesar de ser gerenciado pelos municípios, os investimentos são feitos também pelo governo federal.

Essa questão não está isolada da dinâmica urbana, principalmente das metrópoles que é onde a maior parte da população se concentra. Nessas grandes cidades, por possuírem muitas áreas marginalizadas necessitam de um transporte amplo e acessível para essas camadas sociais a fim de evitar a ocorrência de ônibus lotados e insuficientes para atender a população.

Porém, a origem desses problemas se deu no processo de industrialização do Brasil que apesar de ter sido tardio, ocorreu em velocidade elevada motivando o crescimento descontrolado das cidades através do êxodo rural proveniente da concentração de terras no meio agrário.

A grande massa populacional que vivia nas áreas rurais encontrou dificuldades para permanecer nas cidades, uma vez que não possuíam formação e a única experiência de trabalho era no campo, e acabou procurando moradia em zonas afastadas do centro, favelas, ocupações irregulares além de algumas pessoas que acabaram em situações de rua.

Para piorar, essas zonas não contaram com investimentos públicos em infraestrutura e acabaram se tornando independentes das áreas urbanas valorizadas. Porém, como a parcela da população mais abastada acabou se concentrando nos bairros nobres, os empregos também ali se estabeleceram.

Por causa disso a moradia distante fez com que o trabalhador precise se deslocar distâncias cada vez maiores, da periferia até o centro, para trabalhar ou utilizar serviços públicos e privados, assim se tendo a maior e mais frequente utilização do transporte público, sendo os ônibus os mais utilizados.

7.1.3 Na Microrregião de Jaraguá do Sul

Entretanto, apenas em 1968 teve início o transporte público coletivo em Jaraguá do Sul, através da empresa Ouro e Prata com sede em Blumenau. Nessa

época a frota era composta por três ônibus sendo dois destes alugados, e o terceiro de propriedade da empresa, que atendiam em duas linhas: Barra do Rio Cerro - Centro e Waldemar Rau - Centro.

Em 1970, por iniciativa dos senhores Tibúrcio, Carlinhos e Juvenal Bogo, foi criada a primeira Empresa Jaraguense de Transporte Coletivo de passageiros. Foi também neste ano que a empresa acabou por receber o nome de Canarinho, uma homenagem a seleção brasileira de futebol.

Em 2009 a Viação Canarinho implantou um dos mais modernos sistemas de arrecadação Eletrônica do Brasil, trazendo muitos benefícios à população. Em 2010, modernizamos a frota adquirido 25 novos ônibus urbanos, todos adaptados com elevadores para pessoas portadoras de necessidades especiais (CANARINHO, 2018)

Com o passar do tempo, outra empresa de transporte começou a transportar pessoas na microrregião de Jaraguá do sul, chamada de Navegantes, porém tendo apenas uma linha nessa microrregião, sendo esta de Corupá para Jaraguá do Sul e vice-versa, porém não tendo muitos horários de ônibus, sendo os mesmos inflexíveis para, principalmente, os estudantes.

No entanto a Canarinho, sendo antes a única e primeiramente empresa ali, acabou crescendo e as linhas foram sendo expandidas. Aos poucos, além de mais linhas urbanas em Jaraguá do Sul a empresa Canarinho passou a operar outras cidades, como Guaramirim, Massaranduba, Schroeder e toda a sua microrregião.

7.2 Usuários Do Transporte Público

A frente de toda a coordenação do transporte público estão os trabalhadores, que se queixam de longas jornadas, pouco tempo para a família e medo da violência. Muitos destes trabalhadores acordam muito cedo e possuem uma rotina intensa, causando cansaço. A falta de conforto nestes transportes coletivos também é motivo de algumas reclamações, tanto por parte dos trabalhadores e demais usuários. A segurança também é um grande obstáculo, pois muitos passageiros têm medo de assaltos, arrastões e mortes.

Os usuários regulares do transporte público, na grande maioria das vezes são pessoas que dependem do mesmo para ir trabalhar ou ir às escolas. Porém, algumas vezes pessoas utilizam desse meio para resolver problemas pessoais, ter

acesso a lugares de lazer, ir às compras, usar os serviços públicos como a saúde, por exemplo.

Porém, boa parte da grade de horários é focada apenas nos trabalhadores, o que acaba dificultando a vida de muitos estudantes. Podemos perceber isso quando o ônibus passa por alguma empresa no caminho, não é necessário ter alguém no ponto, ele obrigatoriamente irá parar ali.

Destaca-se entre os usuários um grupo específico, as mulheres, que atualmente sofrem mais violência no âmbito do transporte público coletivo em relação aos homens. Embora, sejam pouco os casos divulgados pela mídia, até mesmo as próprias mulheres possuem um certo medo ao denunciarem. Houve uma ênfase sobre o assunto nos dias atuais, pelo fato de estar “presente” no dia-a-dia da mulher.

A maioria das mulheres que já sofreram algum tipo de violência não a denunciam, pelo fato de sentirem reprimidas ou medo de sofrer retaliação, pode-se dizer que geralmente a violência é ocorrida quando há superlotação nos meios de transporte público.

A prefeitura de Jaraguá do Sul iniciou uma pesquisa de mobilidade urbana para a Diretoria de Trânsito e Transporte, ela foi iniciada em setembro de 2011, porém os resultados só foram entregues no início de 2012.

O principal objetivo desta análise foi detectar questões relacionadas à mobilidade urbana, principalmente no transporte coletivo, para proporcionar melhorias neste setor. Este questionário foi respondido por um total de 2.894 entrevistados, de 38 bairros e 23 linhas de ônibus.

Em relação às melhorias no transporte coletivo, os itens mais citados dizem respeito ao aumento de horários de ônibus nos fins de semana, principalmente para bairros mais distantes e para a microrregião da cidade, diminuição do valor da tarifa, aumento do número de linhas de ônibus e a diminuição da superlotação, principalmente em horários de pico, antigas e contínuas reclamações da população, das quais a empresa Canarinho, já tinha conhecimento.

7.3 Tarifa Zero

A tarifa zero é um recurso muito pedido por brasileiros, principalmente em cidades grandes, como São Paulo, SP, que já foi palco de manifestações em 2013 sobre este assunto.

Porém, muitas pessoas o reivindicam sem saber com clareza o que é e as consequências que se teria com a utilização desse recurso. Usando-se o exemplo de São Paulo, só nesta capital teria que se “colocar 100% do IPTU no transporte tirando de saúde, educação”(COSTAS, 2016), sendo esses 100% cerca de R\$ 8 bilhões.

Em entrevista ao jornal *Valor Econômico* na semana passada, o prefeito lembrou que “o transporte gratuito para estudantes de baixa renda e idosos já custa ao município R\$ 2 bilhões.”(COSTAS, 2016), sendo assim, em cidades como São Paulo, seria inconveniente usar toda essa verba no Transporte Público.

7.4 Legislação

O responsável primário pelo transporte público urbano é o poder público municipal, ou seja, as prefeituras, sendo isso previsto o inciso V do artigo 30 da [Constituição Federal](#): “...organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

No entanto, a Constituição dá liberdade aos municípios quanto ao modo de como ofertar esse serviço. Assim, o município pode escolher cuidar do transporte coletivo por conta própria, ou seja a prefeitura se responsabiliza diretamente pela gestão do sistema e ao desembolsar 100% dos recursos para mantê-lo.

Porém esse modelo é pouco utilizado se tendo em vista que o orçamento municipal costuma ser apertado e existem outras áreas que as prefeituras devem suprir (saúde e educação, por exemplo).

Então, nesse caso ocorre a concessão do serviço de transporte à empresas, por meio de licitações, nas quais, as empresas vencedoras da licitação atuam sob regime de concessão ou permissão, onde as mesmas firmam um contrato com a prefeitura por certo período de tempo, para administrar a maior parte do sistema de

transporte coletivo municipal.

Entretanto o prefeito não transfere todas as suas funções para as empresas, sendo que

O poder público municipal ainda precisa fazer investimentos em infraestrutura, fiscalizar e planejar a mobilidade urbana. A construção de vias, terminais, pontos de parada continua a ser tarefa da prefeitura. Além disso, o valor das tarifas (cujos aumentos são estopim de tantos protestos no Brasil) também é determinado pela prefeitura (BLUME, 2016)

Por fim, há também a função de fiscalizar. A prefeitura precisa se organizar para receber reclamações dos usuários do transporte público e averiguar se as empresas contratadas estão cumprindo suas funções. Caso não estejam, a prefeitura pode romper o contrato e abrir nova licitação.

Porém , ainda temos o exposto no site da Jusbrasil:

1. Nos termos dispostos no art. 8º, inc. VIII , letra a, da Constituição Estadual, incube ao Estado, por intermédio do Departamento de Transportes e Terminais - DETER - a, fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros. 2. Nos termos da Lei n. 5.684/80 e do Decreto Estadual n. 12.601/80, o de autorização e do registro da empresa interessada junto ao DETER. A não regularização implica a adoção de penalidades e inclusive a retenção do veículo infrator (art. 13, III, da Lei 5.684 /80 e 95, V, do Decreto 12.601/80). 3. As disposições constantes dos arts. 136 e 270 , § 5º , do Código de Trânsito Brasileiro , por versar sobre situação jurídica e finalidade diversas, não interferem na eficácia do sistema de controle previsto nas normas estaduais. 4. O fato de a empresa transportadora ter sido constituída na modalidade de "cooperativa" não a isenta das exigências para obter o registro e a autorização para o fretamento de transporte de passageiros (MEDEIROS, 2002).

Assim, esse exposto apresenta que a fiscalização do transporte público intermunicipal no estado de Santa Catarina também é feita pelo mesmo.

8. METODOLOGIA

Segundo Marconi e Lakatos (2010) “[...] a metodologia da pesquisa é a que abrange maior número de itens, pois responde, a um só tempo, às questões *como?*, *com quê?*, *onde?*, *quanto?* [...]”

A pesquisa será exploratória pois pretende-se aprofundar o estudo do transporte público, através de pesquisas bibliográficas e documentais. Esses procedimentos foram escolhidos pois, no decorrer da pesquisa será preciso analisar documentos sobre o tema do projeto e interpretar os resultados obtidos na coleta de

dados. Para a mesma, serão utilizadas tanto as técnicas de observação direta intensiva, através de entrevistas, quanto extensiva, através de questionários e análise de conteúdo.

Esta pesquisa precisará realizar entrevistas e aplicar os questionários aos usuários regulares do transporte público intermunicipal para entender-se como as pessoas se sentem em relação a essa prestação de serviço das empresas que o fazem, que no caso, são Canarinho, Navegantes e Catarinense. A Canarinho tendo linha para todas as cidades da microrregião de Jaraguá do Sul, Navegantes apenas tendo de Jaraguá do Sul para Corupá e vice-versa, e a Catarinense tendo também para todas cidades da microrregião de Jaraguá do Sul, exceto por Schroeder.

Sobre as técnicas de coletas, as mesmas irão ser realizadas pessoalmente, indo até o terminal ou até mesmo nos ônibus. Além disso, será aplicado questionários e entrevistas nos motoristas das linhas intermunicipais, que trabalham tanto nos horários de pico quanto nos demais. Este será feito para analisar se há diferença, em relação às hipóteses. Assim sendo aplicados em torno de no mínimo 100 questionário, pois assim conseguiremos analisar com maior precisão quantitativa os resultados.

9.CRONOGRAMA

Atividades	Ago. 2018	Set. 2018	Out. 2018	Nov. 2018	Fev. 2019	Mar. 2019	Abril 2019	Mai. 2019	Jun. 2019
Revisão Bibliográfica	X	X	X	X					
Elaboração de Questionários	X								
Validação dos instrumentos de coleta de dados		X							
Aplicação do Questionário		X	X						
Análise parcial dos questionários			X						
Análise dos					X	X	X		

dados									
Escrita do Relatório			X		X	X	X		
Organização da apresentação					X	X	X		X
Apresentação									X

Elaborado pelo grupo, 2018

10. REFERÊNCIAS

BLUME, Bruno André . **Como funciona o sistema de transporte público no Brasil**. 2016. Disponível em: <<http://www.politize.com.br/transporte-publico-no-brasil-como-funciona/>>. Acesso em: 02 jun. 2018.

BRASIL. Constituição Federal artigo 30 inciso V (1988). **Constituição da Republica Federativa do Brasil 1988**. Presidência da República. Jusbrasil: [s.n.], [20--?]. 432 p. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/91972/constituicao-da-republica-federativa-do-brasil-1988#art-30_inc-V>. Acesso em: 17 maio 2018.

CANARINHO, Viação. **Histórico**. 2018. Disponível em: <<http://www.canarinho.com.br/empresa/historico>>. Acesso em: 22 maio 2018.

COSTAS, Ruth . **Tarifa zero no transporte público: Como pagar a conta?**. 2016. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/01/160119_tarifa_zero_ru>. Acesso em: 02 jun. 2018

HAUBERT, Fábio. **A História do Ônibus um dos Principais Meios de Transporte Público**. 2017. Disponível em: <<https://fabiohaubert.com.br/onibus/>>. Acesso em: 22 maio 2018.

HISTÓRIA do ônibus. 2018. Disponível em: <<http://www.historiadetudo.com/onibus>>. Acesso em: 22 maio 2018.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Metodologia. In: _____. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010. P. 221-223.

MEDEIROS, Luiz César . **Tribunal de Justiça de Santa Catarina TJ-SC - Apelacao Cível em Mandado de Seguranca : MS 216124 SC 2001.021612-4**. 2002. Disponível em: <<https://tj-sc.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/5062350/apelacao-civel-em-mandado-de-seguranca-ms-216124-sc-2001021612-4?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 17 maio

2018.

PRETTI, Tita . **Prefeitura de Jaraguá do Sul (SC) recebe pesquisa sobre transporte coletivo**. 2012. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/1649/prefeitura-de-jaragua-do-sul-sc-recebe-pesquisa-sobre-transporte-coletivo.html>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

OBRAS CONSULTADAS:

EDITORIAL , Kerdna Produção Editorial . **Transporte Coletivo**. 2015. Disponível em: <<http://meios-de-transporte.info/transporte-terrestre/transporte-coletivo.html>>. Acesso em: 26 abr. 2018

FERREIRA, Paula. **Com medo de assédio, usuárias buscam serviços de transporte feitos por mulheres Leia mais: <https://oglobo.globo.com/sociedade/com-medo-de-assedio-usuarias-buscam-servicos-de-transporte-feitos-por-mulheres-21945504#ixzz5HlwIKUx2> stest** . 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/sociedade/com-medo-de-assedio-usuarias-buscam-servicos-de-transporte-feitos-por-mulheres-21945504>>. Acesso em: 31 maio 2018.

HAUBERT, Fabio . **A História do Ônibus um dos Principais Meios de Transporte Público**. 2017. Disponível em: <<https://fabiohaubert.com.br/onibus/>>. Acesso em: 02 jun. 2018.

JARAGUÁ DO SUL. Decreto n. 11.591/2017, de 28 de maio de 2018. **Fixa novas tarifas do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros..** Antídio Aleixo Lunelli. Leis Municipais, p. 1, out. 2017. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/jaragua-do-sul/decreto/2017/1160/11591/decreto-n-11591-2017-fixa-novas-tarifas-do-servico-de-transporte-publico-coletivo-urbano-de-passageiros>>. Acesso em: 28 maio 2018.

JUNIOR, Gerson José Borges ; JUNQUEIRA, Juliana Reu. **Proposta de reestruturação do sistema de transporte público de Jaraguá do Sul/SC**. 2017. Disponível em: <<https://seer.imed.edu.br/index.php/arqimed/article/view/1832/1642>>. Acesso em: 17 maio 2018.

MACIEL, Vladimir Fernandes. **Problemas e desafios do transporte público urbano**. [20--]. Disponível em: <<http://brtbrasil.org.br/index.php/sala-de-imprensa/artigos/35-art-4#.WxIWFxovzIU>>. Acesso em: 23 maio 2018.

PENA, Rodolfo F. Alves. **A qualidade do transporte público no Brasil e os protestos**. Disponível em: <<https://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/a-qualidade-transporte-publico-no-brasil-os-protestos.htm>>. Acesso em: 19 de maio de 2018.

TRANSPORTE público preocupa estudantes. 2013. Disponível em: <<http://www.jaraguadosul.sc.leg.br/destaques/transporte-publico-preocupa-estudantes/>>. Acesso em: 10 maio 2018.

VILAÇA, Laura. **Com medo de assédio, usuárias buscam serviços de transporte feitos por mulheres Leia mais: <https://oglobo.globo.com/sociedade/com-medo-de-assedio-usuarias-buscam-servicos-de-transporte-feitos-por-mulheres-21945504#ixzz5HlwKUX2stest>** . 2016. Disponível em: <<https://www.google.com.br/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://lauravilacaadv.ju.sbrasil.com.br/artigos/401190828/a-violencia-de-genero-no-ambito-do-transporte-publico-brasileiro/amp&ved=2ahUKEwj2yeHg07jbAhUGH5AKHZPFCSUQFjACegQIABAB&usg=AOvVaw1S-IzYUFo0N0kc4zEGTJ9J&cf=1>>. Acesso em: 31 maio 2018.

VILLANOVA, Bianca. **Desafios para melhorias no transporte público de Jaraguá do Sul devem ter respostas no Plano de Mobilidade Urbana**. 2015. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/an-jaragua/noticia/2015/03/desafios-para-melhorias-no-transporte-publico-de-jaragua-do-sul-devem-ter-respostas-no-plano-de-mobilidade-urbana-4721963.html>>. Acesso em: 10 maio 2018.

11. APÊNDICE

QUESTIONÁRIO PILOTO PARA A POPULAÇÃO

1. Quantas vezes por semana você utiliza o transporte público?

1 a 3 vezes por semana. 4 a 7 vezes por semana. 8 ou mais.

2. Se você tivesse oportunidades para adquirir um carro próprio, preferiria usar carro ou ônibus?

Carro. Ônibus.

3. Você acha necessário implantar mais horários?

Sim. Não.

4. O preço da tarifa na sua opinião, condiz com o serviço prestado?

Sim. Não.

5. A empresa deveria justificar a conformidade entre o preço pago pela passagem e a qualidade de serviço oferecido.

Sim Não

6. Os materiais utilizados pela viação nos ônibus têm boa aparência. Além disso, dispõe de ônibus com equipamentos adequados e modernos.

Sim Não

7. Você se sentiria mais confortável se mais mulheres estivessem trabalhando no transporte público?

Sim. Não

8. A empresa têm a intenção de valorizar a pontualidade e realizar o percurso dentro do prazo estabelecido?

Sim Não

QUESTIONÁRIO PILOTO PARA OS MOTORISTAS

1. Você trabalha a muito tempo nesta linha? Se sim, quantos anos?

Sim, __ anos. Não.

2. Você se sente seguro?

Sim Não

3. Em torno de quantos passageiros você transporta por dia ?

1 a 10 11 a 20 21 a 30 31 a 40 41 ou mais

4. Você acha que há necessidade de mais horários de ônibus ?

Sim Não

5. Qual é o período com maior quantidade de passageiros ?

Manhã Tarde Noite

6. Devido a retirada dos cobradores houve uma dificuldade no trabalho?

Sim Não

7. Você já presenciou algum caso de assédio ou violência no ônibus?

Sim Não

8. Na sua opinião, há uma sobrecarga de horários?

Sim Não Às vezes

9. O que você mudaria referente ao transporte público?