



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E
TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DE SANTA CATARINA
CAMPUS JARAGUÁ DO SUL - CENTRO**

**AMÁBILE ZAMBELLE ROSÁ
ANA LUÍSA ROSÁLIA KAZMIERSKI
BRUNA CRYSTINE SCOZ
LOANE CAMPREGHER
MAITÊ DERETTI RODRIGUES
TENILLY PETERS LOPES**

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DE JARAGUÁ DO SUL

**JARAGUÁ DO SUL/SC
2019**

**AMÁBILE ZAMBELLE ROSÁ
ANA LUÍSA ROSÁLIA KAZMIERSKI
BRUNA CRYSTINE SCOZ
LOANE CAMPREGHER
MAITÊ DERETTI RODRIGUES
TENILLY PETERS LOPES**

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DE JARAGUÁ DO SUL

Relatório desenvolvido no eixo formativo diversificado “Conectando Saberes” do Curso Técnico em Química (Modalidade Integrado) do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Santa Catarina – Câmpus Jaraguá do Sul.

Orientador do projeto: Julio Eduardo Bortolini

Coordenadora de fase: Anne Cristine Rutsatz Bartz

**JARAGUÁ DO SUL/SC
2019**

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| Gráfico 1: Horários de linhas no primeiro questionário..... | 19 |
| Gráfico 2: Horários de linhas no segundo questionário..... | 20 |
| Gráfico 3: Horários das empresas..... | 21 |

RESUMO

Palavras-chaves: Integrado em Química, educandos, práticas sociais, leitura.

Nossa pesquisa busca responder o porquê do Transporte Público Intermunicipal entre as cidades de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Massaranduba, Schroeder e Corupá, não atende as necessidades da população, sendo mais focado nos horários de entrada e saída de empresas ou de aula. Tendo como objetivo analisar a infraestrutura do transporte público intermunicipal, a disponibilidade de horários, a qualidade do serviço e dos ônibus e o preço cobrado referente a tarifa. A pesquisa se baseia em uma pesquisa exploratória, utilizando tanto técnicas de observação direta intensiva, através de entrevistas, quanto extensiva, através de questionários e análise de conteúdo. Foram aplicados questionários, sendo a maioria online e alguns no terminal, além dos aplicados dentro dos ônibus, para usuários regulares destes transportes, abrangendo somente Jaraguá do Sul e suas cidades vizinhas. Além disso, foram feitas entrevistas com os gerentes das duas empresas de ônibus, Canarinho e Nossa Senhora dos Navegantes. Ao final da pesquisa observamos que, 80 pessoas negando que a infraestrutura é adequada, 82 pessoas acham necessário a implantação de mais horários. E como última resposta temos que foi refutada pois apesar dos questionários terem como resposta que os ônibus passam em frente às empresas, na nossa entrevista com a Canarinho eles nos disseram que não existe nenhum contrato com as empresas para o ônibus ter parada obrigatória.

ABSTRACT

Keywords: Integrated in Chemistry, students, social practices, reading.

Our survey responds the reason why the Intermunicipal Public Transport of Jaraguá do Sul, Guaramirim, Massaranduba, Schroeder and Corupá does not meet the needs of the population. The objectives are to analyze the inter-municipal public transport infrastructure, the availability of schedules, the quality of service and the price charged for the bus fare. The survey is based on an exploratory research, using intensive direct observation techniques, through interviews and extensive, through questionnaires and content analysis. Questionnaires were applied and also carried out online for regular users of the neighbor cities of these transports, and were also interviewed the managers of the two bus companies of the city, Canarinho and Nossa Senhora dos Navegantes. At the end of the survey, we observed that 80 people denied that the infrastructure is adequate, 82 people feel the need to install more schedules. And our last response we have that, although the questionnaires have the answer that the buses pass in front of the companies, in our interview with Canarinho representatives, they told us that there is not any agreement with the companies in order to have a bus mandatory stop.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| ÍNDICE DE GRÁFICOS..... | 3 |
| RESUMO..... | 4 |
| ABSTRACT..... | 5 |
| 1. INTRODUÇÃO..... | 7 |
| 2. HIPÓTESES..... | 8 |
| 3. OBJETIVOS..... | 8 |
| 3.1. Objetivo geral..... | 8 |
| 3.2. Objetivos específicos..... | 8 |
| 4. JUSTIFICATIVA..... | 9 |
| 5. TRANSPORTE PÚBLICO..... | 10 |
| 5.1 História de Desenvolvimento do Transporte Público..... | 11 |
| 5.1.1 No Mundo..... | 11 |
| 5.1.2 No Brasil..... | 12 |
| 5.1.3 Em Jaraguá do Sul e cidades vizinhas..... | 14 |
| 5.2 Legislação..... | 15 |
| 6. METODOLOGIA..... | 16 |
| 7. RESULTADOS E DISCUSSÕES..... | 18 |
| 7.1 Infraestrutura..... | 18 |
| 7.2 Horários de Linhas..... | 19 |
| 7.3 Horários de Empresas..... | 20 |
| 7.4 Tarifa..... | 21 |
| 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 22 |
| REFERÊNCIAS..... | 25 |
| APÊNDICE 01..... | 27 |
| APÊNDICE 02..... | 30 |
| APÊNDICE 03..... | 32 |
| APÊNDICE 04..... | 34 |

1. INTRODUÇÃO

O Transporte público coletivo e os meios de transporte público são aqueles gerenciados por empresas públicas ou privadas, portanto, não pertencem aos usuários. Uma das funções do transporte público é oferecer oportunidades mais igualitárias de mobilidade, além de tornar a cidade mais dinâmica por oferecer diferentes alternativas de locomoção. Os meios de transporte público podem ser classificados em individuais (táxi, uber e bicicletas alugadas) ou coletivos (ônibus municipal, intermunicipal, metrô, trem, etc.).

Diante disso, temos o transporte público intermunicipal, que é o tema tratado neste trabalho. A população de Jaraguá do Sul e de suas cidades vizinhas sendo estas 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, por conta da má qualidade dos ônibus, do alto preço da passagem ou pela superlotação em determinadas linhas.

Partindo destas premissas, temos o propósito de responder ao seguinte problema de pesquisa: Por que o transporte público de Jaraguá do Sul não atende as necessidades da população?

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 de Jaraguá do Sul e suas cidades vizinhas.

Neste contexto, o objetivo é compreender o que os usuários do transporte público intermunicipal de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Schroeder, Corupá e Massaranduba, pressupõem sobre o serviço prestado.

Examinando a infraestrutura do transporte público intermunicipal de Jaraguá do Sul e suas cidades vizinhas, analisando a oferta de linhas do transporte público, a disponibilidade de horários e a qualidade do serviço e dos ônibus, compreendendo o porquê de não serem ofertadas mais linhas e horários para utilização dos passageiros.

Com os questionamentos e observações feitos, nos aprofundamos no estudo do transporte público com uma pesquisa exploratória, através de pesquisas bibliográficas e documentais. Foram utilizadas tanto as técnicas de observação direta intensiva, através de entrevistas, quanto extensiva, através de questionários e análise de conteúdo.

2. HIPÓTESES

- A infraestrutura do transporte público não atende as necessidades da população;
- 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.

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivo geral

Compreender o que os usuários do transporte público intermunicipal das cidades de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Schroeder, Corupá e Massaranduba, supõem sobre o serviço prestado.

3.2. Objetivos específicos

- Examinar a infraestrutura do transporte público intermunicipal de Jaraguá do Sul e suas cidades vizinhas;
- Analisar a oferta de linhas do transporte público, a disponibilidade de horários e a qualidade do serviço e dos ônibus;

- Compreender o porquê de não serem ofertadas mais linhas e horários para a utilização dos passageiros.

4. 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 das cidades de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Schroeder, Corupá e Massaranduba. A pesquisa mais recente realizada sobre o transporte público coletivo em Jaraguá do Sul ocorreu em 2012, sendo que esta era uma pesquisa de opinião, onde suas questões foram desenvolvidas pela prefeitura de Jaraguá do Sul e aplicada pelo Instituto de Pesquisa Catarinense (IPC).

Essa pesquisa sobre mobilidade urbana foi encomendada pela prefeitura de Jaraguá do Sul que desembolsou cerca de Setenta e cinco mil reais para cobrir os custos da mesma. Foi realizada pelo IPC, de Criciúma, empresa vencedora da licitação. O principal objetivo dessa análise foi detectar questões relacionadas à mobilidade urbana, com ênfase no transporte coletivo, para promover melhorias no setor.(PRETTI, 2012).

Os resultados apresentados mostram que em relação às melhorias no transporte coletivo, a população citou mais os seguintes itens: aumento de horários de ônibus, diminuição do valor da tarifa e aumento do número de linhas de ônibus, sendo estas constantes reivindicações da população também já de conhecimento da administração pública e da empresa Canarinho.

Como Jaraguá do Sul é o centro regional das cidades abordadas no projeto, muitos moradores das cidades vizinhas trabalham, estudam e buscam lazer ou serviços públicos em Jaraguá do Sul. Assim sendo, melhorias na qualidade do serviço ou na quantidade 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 podem ficar evidentes, também contribuindo para que ocorram as mudanças necessárias.

Existem vários fatores para esta pesquisa ser abordada, sendo um deles a preocupação dos cidadãos que sofrem com a falta de horários e o preço da tarifa.

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

5. TRANSPORTE PÚBLICO

Christina Klein descreve no Dicionário da Língua Portuguesa, o significado da palavra transporte: “ 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 uma empresa fica responsável pela manutenção do transporte durante determinado tempo.

Os meios de transporte público podem ser classificados como 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.

5.1 História de Desenvolvimento do Transporte Público

5.1.1 No Mundo

O ônibus, como serviço de transporte público começou na cidade de Nantes na França, em 1826. Sua história está ligada à Stanislav Baudry, um proprietário de casas de banhos públicos que teve a ideia de facilitar o acesso aos seus clientes 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.

Segundo o blog História de Tudo, o termo ônibus acabou sendo popularmente instituído para se referir ao meio de locomoção graças à chapelaria Omnes, local onde o serviço fazia seu ponto final e estacionava os veículos. Assim, foi feita uma espécie de jogo de palavras com o nome do estabelecimento e com o termo omnibus, proveniente do latim: Omnes Omnibus, tudo para todos (2016).

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. 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 é datado de 1829. Entretanto, vale lembrar que o transporte criado originalmente na França era desempenhado por carroças. O primeiro ônibus movido à combustão foi desenvolvido somente em 1895, pelo famoso alemão Karl Benz.(HISTÓRIA, 2016)

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 desfavorável e

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

Em 1898, 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.

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, 2016)

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

5.1.2 No Brasil

No Brasil, o primeiro ônibus que surgiu foi em 1817, na cidade do Rio de Janeiro, quando D. João VI autoriza Sebastião Fabregas de Surigué, sargento-mor da Guarda Real e barbeiro do Rei, a comandar duas linhas de transporte de pessoas. Essas linhas realizavam o percurso Praça Quinta da Boa Vista até a Praça XV- Fazenda de Santa Cruz, e tinham um itinerário, tarifa e horário previstos (Revista Ônibus, 2004). Em 1838 foi fundada a primeira empresa de transporte coletivo do país, a companhia Omnibus.

Três anos após circular pela primeira vez em Paris, em 1908 o auto-ônibus foi adquirido no Rio de Janeiro. Era um ônibus à gasolina e fazia um único percurso que ia de Praça Mauá até Passeio Público. Logo surgiram outras linhas.

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.

Em 1917 foi aprovado o modelo de um novo tipo de auto-ônibus para o transporte de passageiros. Estes ônibus eram movidos à bateria (eletricidade), construídos nos EUA e funcionaram até 1928, quando foram substituídos pelos “imperiais” ou “chopp-duplo” como os cariocas apelidaram os ônibus de dois andares da Viação Excelsior (Costa, 2006).

A fabricação de ônibus no Brasil começou de forma artesanal. Em 1904, os irmãos italianos Lui 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.

O ônibus se tornou importante por diversos motivos, entre os quais: de permitir acesso a inúmeros lugares sem necessitar colocação de trilhos, era mais rápido e tinha o horário mais flexível que os bondes e trens. As empresas de ônibus, em especial a Light and Power, conquistaram um público mais sofisticado e com grande potencial de diversificação de viagens – a classe média ascendente (Costa, 2006).

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 necessite deslocar-se 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.

5.1.3 Em Jaraguá do Sul e cidades vizinhas

No entanto, 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 Jaraguaense 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 começou a transportar pessoas em Jaraguá do Sul e suas cidades vizinhas, chamada de Nossa Senhora dos Navegantes, tendo apenas uma linha nessa região, sendo esta de Corupá para Jaraguá do Sul e vice-versa, porém não tendo muitos horários de ônibus, sendo os mesmos inflexíveis, principalmente para os estudantes.

No entanto, a Canarinho sendo antes a única e primeira 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 em outras cidades, como Guaramirim, Massaranduba, Schroeder e toda a sua microrregião. Sendo que atualmente, segundo Bazani, a empresa conta com uma frota de 220 ônibus, incluindo nestes os urbanos, micros e rodoviários. (2017)

5.2 Legislação

O responsável primário pelo transporte público urbano é o poder público municipal, ou seja, as prefeituras, sendo isso previsto o inciso V (quinto) 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 oferta sobre 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.

6. METODOLOGIA

Segundo Marconi e Lakatos (2010, p.109) “[...] 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 é exploratória pois se aprofunda no estudo do transporte público, através de pesquisas bibliográficas e documentais. Esses procedimentos foram escolhidos pois, no decorrer da pesquisa foi preciso analisar documentos sobre o tema do relatório e interpretar os resultados obtidos na coleta de dados. Para a mesma, foram utilizadas tanto as técnicas de observação direta intensiva, através de entrevistas, quanto extensiva, através de questionários e análise de conteúdo.

Nesta pesquisa foram realizadas duas entrevistas com gerentes de duas empresas que dispõem desse serviço nas cidades de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Massaranduba, Schroeder e Corupá, sendo uma entrevista pessoalmente com a visita a canarinho, e da Nossa Senhora dos Navegantes foi feita por email. Também foram aplicados dois questionários aos usuários regulares do transporte público intermunicipal, em períodos distintos, para entender como as pessoas se sentem em relação a prestação de serviços das empresas. A Empresa 1¹ dispõe o licitação de quase todas as linhas para as cidades da microrregião de Jaraguá do Sul e a Empresa 2² apenas possui a linha Jaraguá do Sul para Corupá e vice-versa.

Sobre as técnicas de coletas, as mesmas foram realizadas em sua maioria online, com o compartilhamento do *link* para o questionário. Enviamos mensagens por e-mail e via aplicativo de comunicação pessoal para as pessoas que usam alguma dessas linhas solicitando se elas gostariam de participar da pesquisa. Conforme a resposta, retornamos o link do questionário. Alguns questionários foram aplicados pessoalmente no terminal central da cidade de Jaraguá do Sul e dentro dos ônibus, nas linhas que as pesquisadoras usam. Ao todo foram aplicados 115 questionários, tendo em vista que 85 destes questionários foram aplicados no período de 24/09/2018 a 18/10/2018, e 30 no período entre 21/03/2019 e 02/04/2019.

¹ Canarinho

² Navegantes

7. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para responder as hipóteses elaboradas pelo grupo, utilizaremos os dados recolhidos nos dois questionários aplicados e também com ajuda das entrevistas feitas com as empresas Canarinho e Navegantes.

7.1 Infraestrutura

Segundo o primeiro questionário os ônibus utilizados não contam com equipamentos adequados, modernos e têm boa aparência, sendo que ao fazermos essa pergunta 30,2% dos usuários (26 pessoas) confirmaram que os equipamentos são bons enquanto 69,8% dos usuários (59 pessoas) negam essa afirmação. Assim concluímos que os equipamentos utilizados nos ônibus não são adequados às necessidades dos usuários.

Em relação ao segundo questionário, 30% dos usuários (9 pessoas) confirmam que os equipamentos são bons enquanto 70% dos usuários (21 pessoas) negam essa afirmação. E ao questionarmos se os usuários aceitariam o aumento da tarifa para os ônibus para terem uma boa infraestrutura, os mesmos afirmam que só aceitariam um aumento do preço da tarifa se os ônibus não estivessem em situação precária, com a troca de alguns ônibus antigos, assentos em estado melhor (confortáveis), além de alguns usuários que pediram a instalação de ar condicionado nos ônibus.

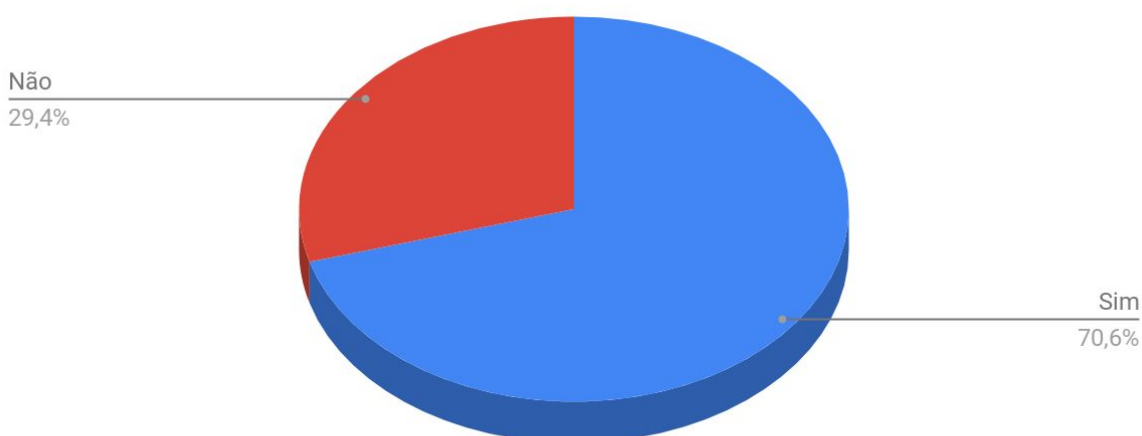
Ao questionarmos a empresa 1 sobre a infraestrutura, a mesma nos respondeu que a cada 5 ônibus um pode ter mais de 15 anos, e nos deu a informação que no ano de 2017 cerca de 15% da frota foi renovada e também nos disse que ônibus com ar condicionado se tornam inviáveis por terem um custo mais alto, assim com maior custo de manutenção e um maior consumo, o que se contrapõe pois pessoas não usariam esse transporte por conta de uma tarifa mais cara, sendo que esse teste já foi feito e o número de passageiros não conseguiu sustentar os gastos com esse tipo de ônibus.

7.2 Horários de Linhas

Ao perguntarmos aos usuários do transporte público coletivo intermunicipal, no primeiro questionário, se eles acham necessário implantar mais horários na linha que estes utilizam, 60 respostas (70,6% dos usuários) apontam que acham necessário implantar mais horários, enquanto 25 respostas (29,4% dos usuários) dizem que não acham necessário, assim a grande maioria dos usuários responderam que acham necessários a implantação de mais horários nas linhas que utilizam, sendo que isto é apresentado no gráfico 1.

Gráfico 1:

Você acha necessário implantar mais horários na linha que você utiliza?

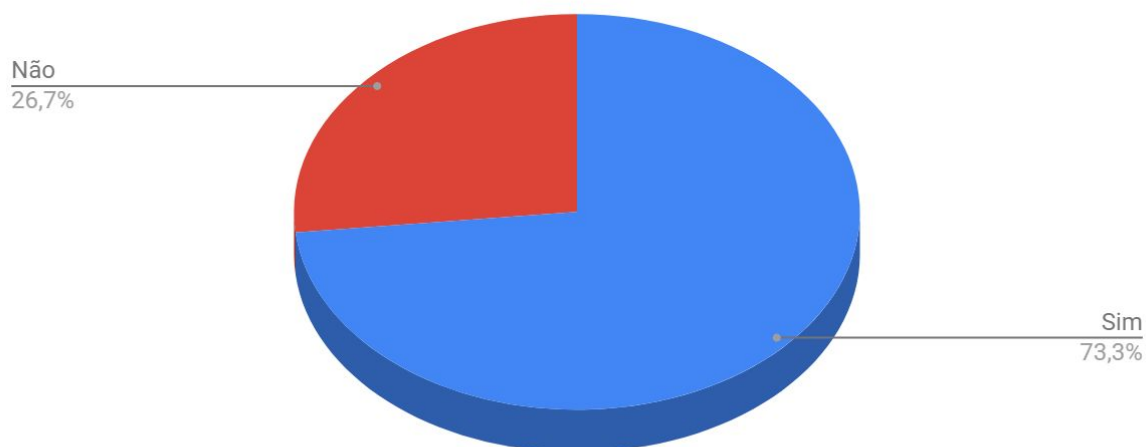


Elaborado pelo grupo, 2018

No segundo questionário 22 usuários (73,3% das respostas) confirmaram que acham necessário a implantação de mais horários em sua linha, enquanto 8 usuários (26,7% das respostas) dizem estarem satisfeitos com a quantidade de horários que sua linha dispõe, como apresentado no gráfico 2. Grande parte dos usuários que acham necessário a implantação de mais horários dizem que o tempo de espera entre os ônibus é grande, assim, geralmente, quando o ônibus passa ele está muito lotado, o que desagrada muitos passageiros que ficam esperando por um longo período de tempo o ônibus ao fim do trabalho, escola ou até lazer.

Gráfico 2:

Você acha necessário a implantação de mais horários na linha que você utiliza?



Elaborado pelo grupo, 2019

A empresa Canarinho conta que ocorre uma “demanda forçada” por parte da população para a implantação de novos horários, onde, algumas vezes grupos se juntam e vão até a prefeitura para pedir um novo horário, porém grande parte das pessoas não irão realmente utilizar essa nova linha se for implantada.

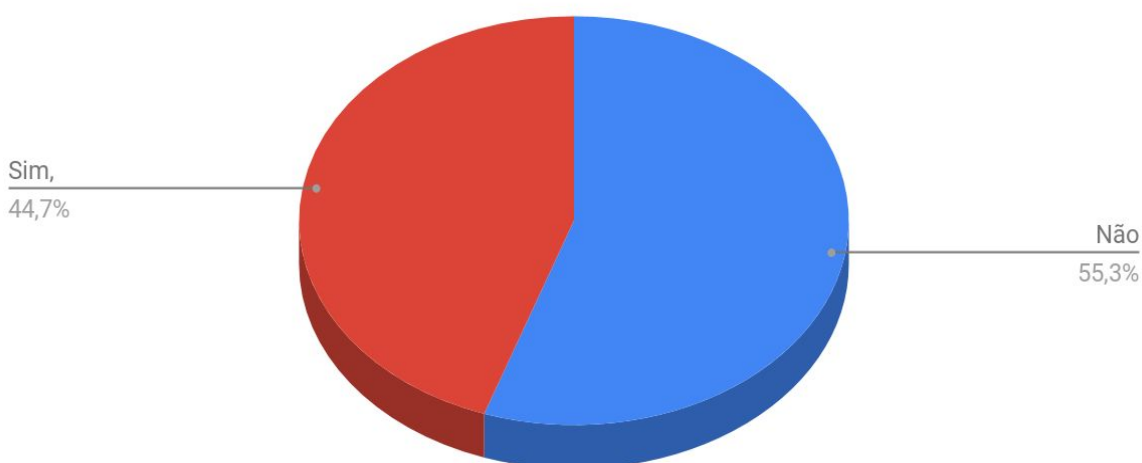
Já a empresa Navegantes comentou apenas o fato de nos domingo não haverem horários, sendo que desde 2017 eles não contam com os antigos quatro horários de domingo já que nesses dias, geralmente, não transportavam mais de dez passageiros.

7.3 Horários de Empresas

Segundo as respostas dos usuários do transporte público coletivo intermunicipal, no primeiro questionário, sobre as suas linhas terem o objetivo de parar em empresas, 47 respostas (55,3% dos usuários) negam a parada enquanto 38 respostas (44,7% dos usuários) afirmam a parada em empresas. Sendo assim podemos concluir que as linhas de ônibus não tem o objetivo de parar em empresas conforme o apresentado no gráfico 3.

Gráfico 3:

A rota da linha que você utiliza tem o objetivo de passar em alguma empresa?



Elaborado pelo grupo, 2018

Em nosso segundo questionário esta pergunta não foi feita, pois já havia sido respondida no primeiro questionário e na entrevista com as empresas Canarinho e Navegantes.

A empresa Canarinho ao ser questionada sobre o objetivo de parada em empresas, afirma que seus horários estão sim relacionados com o horário de entrada e saída de empresas e escolas, porém eles não possuem contratos com empresas que obriguem a parada de seus ônibus, quando isso ocorre é chamado de fretamento, a única empresa citada foi a WEG, que fornece a estrutura física do ponto.

7.4 Tarifa

De acordo com as respostas do primeiro questionário o preço da tarifa não condiz com o serviço prestado, pois ao responderem esta pergunta, 60 usuários do transporte público coletivo intermunicipal responderam que a tarifa não condiz com o serviço prestado pois os ônibus em sua grande parte são de má qualidade e não há segurança, enquanto 26 afirmam que a tarifa condiz com o serviço prestado.

No segundo questionário 21 usuários responderam que a tarifa não condiz com o serviço prestado enquanto 9 usuários afirmam que a tarifa condiz com o serviço prestado. Em sua grande parte as respostas que negam a pergunta, afirmam que os estados dos ônibus são precários e sujos, possuem falta de conforto, e também pela pouca quantidade de horários.

Ao ser questionada sobre as tarifas, a empresa Canarinho declara que o DETER é o serviço que estipula os preços das passagens por meio de um contrato que leva e conta a quilometragem, o preço e quantidade do combustível, o tipo de veículo, quanto mais sofisticado mais caro a tarifa fica, e a quantidade de passageiros pagantes. Levam tudo a uma fórmula básica do total arrecadado sobre os custos e impostos, ou seja, os usuários pagantes sobre os custos.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para ver se nossas hipóteses foram corroboradas, segundo nossas expectativas, as comparamos com os dados obtidos a partir das entrevistas feitas com as empresas 1 e 2 e também os dois questionários aplicados.

Nossa primeira hipótese diz que a infraestrutura do transporte público não atende as necessidades da população, assim, confirmamos que nossa hipótese foi corroborada. Para chegarmos a essa conclusão levamos em consideração, principalmente, as respostas obtidas a partir da pergunta de se os usuários acham que o preço da tarifa é muito alto para os serviços oferecidos, assim as respostas eram, em sua maioria, de que os ônibus estão em condições precárias, superlotação em horários de pico, contém poucos horários.

Em relação a segunda hipótese elaborada pelo grupo, a baixa quantidade de horários dificulta o acesso da população até a cidade de Jaraguá do Sul para a prática de atividades de lazer ou serviços públicos, conseguimos concluir que a hipótese foi corroborada. Diante das respostas obtidas a partir dos questionários, parece ser pertinente inferir que muitas vezes os usuários optam pelo uso de outro tipo de transporte para conseguirem ter o acesso ao centro de Jaraguá do Sul, pois

não há muitos horários para facilitar o acesso a essa cidade por meio do transporte público coletivo intermunicipal, sendo também que, novamente os usuários desse transporte expuseram que os ônibus são precários, tanto na infraestrutura, conforto, superlotação, quanto na falta de horários. A partir disso observamos que a nossa hipótese foi corroborada.

Nossa terceira hipótese diz que os horários do transporte público estão relacionados aos horários de entrada e saída das empresas, ocorrendo assim a superlotação dos ônibus, assim, ao analisarmos as respostas das entrevistas com as empresas do transporte público, eles nos informaram que não existe um contrato com as empresas apontadas pelos passageiros nos questionários, onde a população respondeu que acha que existem contratos entre as empresas de transporte público e outras empresas de Jaraguá do Sul e suas cidades vizinhas, para tornar as paradas na mesma obrigatória.

Diante da resposta das empresas do transporte público, Canarinho e Nossa Senhora dos Navegantes, e também dos questionários realizados, podemos observar que nossa terceira hipótese foi refutada.

Sobre nosso objetivo geral, que era compreender o que os usuários do transporte público intermunicipal das cidades de Jaraguá do Sul, Guaramirim, Schroeder, Corupá e Massaranduba, pressupõem sobre o serviço prestado, podemos concluir que ele foi parcialmente atingido, pois conseguimos ter uma ideia sobre o que a população pressupõe. No geral, conseguimos perceber que a população pressupõe que o transporte público coletivo nessas cidades não possuem uma qualidade boa, por conta da má infraestrutura nos ônibus, da falta de horários, entre outros fatores.

Contudo as empresas nos apresentaram que sempre é feito um estudo antes de se abrir novos horários de determinadas linhas, esses com a finalidade de averiguar se é realmente necessário a implantação desse novo horário. Elas também expuseram que seus ônibus estão todos conforme as normas, mesmo os mais antigos, pois existe uma regra que a cada 4 ônibus se pode ter um 5º com mais de 15 anos, além de que, a empresa 1 nos apresentou a informação que em 2017 cerca de 15% de toda sua frota foi renovada. Assim, mesmo com as

reclamações dos usuários em relação a infraestrutura, tudo está seguindo as normas impostas para as empresas.

Nossa pesquisa poderia ser melhorada caso tivéssemos conseguido aplicar um maior número de questionários com usuários desse transporte. Além de que uma entrevista pessoalmente com a empresa 2 poderia ter sanado outras questões em relação a nossas hipóteses. Também podemos citar que teríamos mais comprovações, referentes às nossas hipóteses, se tivéssemos conseguido entrar em contato com uma terceira empresa (Catarinense), que também leva alguns passageiros para Massaranduba, e que possui uma infraestrutura melhor que as outras empresas.

Com essa pesquisa expomos os argumentos das empresas frente às demandas da população. Para nós, isso pode fazer com que as empresas refletissem sobre seus problemas e pudessem propor soluções mais efetivas para as reclamações dos usuários. Da mesma forma, a pesquisa proporcionou que os passageiros pudessem refletir sobre a oferta do serviço de transporte, a infraestrutura dos ônibus e os horários oferecidos.

Para conseguir aprofundar nossa pesquisa, uma entrevista pessoalmente com o gerente da empresa Nossa Senhora dos Navegantes teria agregado a mesma, aplicar mais questionários com usuários desse transporte, como já citado, verba, sendo essa principalmente para a locomoção do grupo para realizar as entrevistas e questionários, e, por fim ampliar essa pesquisa, primeiramente, para o Vale do Itapocu. Assim, se a pesquisa buscasse um recorte diferente, as respostas poderiam ter tido rumos diferentes, por exemplo, se o foco da pesquisa fosse apenas uma linha, poderíamos perceber elementos que não foram abordados.

REFERÊNCIAS

BAZANI, Adamo. **Viação Canarinho compra 25 novos Volksbus**. [S. l.], 7 fev. 2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/02/07/viacao-canarinho-compra-25-novos-volksbus/>>. Acesso em: 28 abr. 2018.

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 República 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-derivativa-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.

COSTA, Elisângela Azevedo Viana Gomes da. **Estudo dos Constrangimentos Físicos e Mentais Sofridos pelos Motoristas de Ônibus Urbano da Cidade do Rio de Janeiro**. 2006. Dissertação (Mestre pelo Programa de PósGraduação em Design do Departamento de Artes e Design da PUC-Rio), Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9036/9036_1.PDF>. Acesso em: 10 abr. 2019.

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

DESCONHECIDO. **História do ônibus**. 2016. Disponível em: <<http://www.historiadetudo.com/onibus>>. Acesso em: 22 maio 2018.

DESCONHECIDO. O Transporte no Brasil. **Revista Ônibus**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 25, p.24-25, mar./abr./mai. 2004. Mensal. Disponível em: <<http://www.revistaonibus.com.br/edicoes-virtuais/revista-onibus-no-25/>>. Acesso em: 17 abr. 2019.

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.

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-d-e-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.

APÊNDICE 01

Entrevista elaborada para ser feita com as empresas.

Referente a empresa Nossa Senhora dos Navegantes, não conseguimos marcar uma entrevista, ocorrendo assim somente uma troca de e-mails. Os dados que eles nos passaram não foram muito relevantes para a nossa pesquisa.

As respostas do questionário abaixo é referente a nossa entrevista com a empresa Canarinho.

1. Como foram/são definidas as linhas de ônibus intermunicipais?

R: Atravéz de estudos para saberem se terá uma boa demanda de passageiros.

2. Qual é o órgão que autoriza/fiscaliza as linhas intermunicipais?

R: O equilíbrio de contrato é feito com o DETER, fiscalizando as linhas e as ofertas de de contratos.

3. Essa concessão tem um período específico?

R: O grupo não sabe pois não foi respondido esta questão.

4. Vocês transportam trabalhadores das indústrias e comércio entre as cidades?

R: Sim.

5. Possuem algum contrato ou alguma demanda formal/ou informal com empresas de Jaraguá do Sul para atendê-las em horários de entrada e saída de seus funcionários?

R: Não existem contratos com as empresas que obrigam a parada, (quando isso ocorre é chamado de fretamento), a única empresa que fornece o estrutura física do ponto é a WEG.

6. Alguma universidade ou escola também apresentou alguma demanda específica?

R: Não.

7. Vocês têm registro do número de usuários por dia/mês?

R: 1.779 passageiros, porém não sabemos se é por dia ou mês (estes dados estão nas tabelas do apêndice 04).

8. E quais são os horários de pico das linhas intermunicipais?

R: Seriam na estrada e saída das empresas e escolas.

9. Tem algum motivo para que este seja o horário de pico?

R: Não.

10. Como é feita a implantação/divisão de horários para cada linha?

R: É feito um estudo para ver se ônibus desta linha vai ir e voltar cheio de passageiros. Pois um ônibus faz em média 3,5 km por dia, sendo assim possui um alto custo com o preço da gasolina, afetando nas tarifas.

11. Há legislação que determina o tempo de uso ou tempo de vida máximo de um veículo para as linhas intermunicipais?

R: Para cada 4 ônibus pode haver um 5º ônibus com mais de 15 anos, sempre busca-se renovar os mesmos a cada 2 anos e em 2017 15% da frota foi renovada.

12. Você saberia dizer, em média, quantos anos tem a frota de carros das linhas intermunicipais?

R: Para cada 4 ônibus pode haver um 5º ônibus com mais de 15 anos

13. Vocês renovam a frota de quanto em quantos anos?

R: Procura-se renovar a frota a cada 2 anos e em 2017 15% da frota foi renovada.

14. Existe alguma expectativa de renovação da frota?

R: Está sendo feito um estudo para renovar a frota nos próximos anos.

15. Como se institui novas linhas de ônibus intermunicipais?

R: Através de estudos (respondido na questão 17) é analisado se compensa fazer a implantação de novos horários.

16. Quem decide aumentar o número de carros ou de horários para uma linha?

R: A própria empresa decide, através de estudos, como respondido na questão 17.

17. Existe um número mínimo de passageiros para se acrescentar mais um carro ou mais um horário?

R: Para o número mínimo de pessoas é feito um estudo se esse ônibus vai ir vazio e/ou voltar vazio e cada linha tem uma conta para isso.

18. Vocês tem alguma demanda dos usuários para aumentar o número de carros ou de linhas intermunicipais?

R: Ocorre uma “demanda forçada” por parte da população para a implantação de novos horários. (Às vezes um grupo se junta e vai até a prefeitura para pedir um novo horário, mas boa parte das pessoas não vai realmente utilizar essa linha).

19. Quem decide a tarifa de ônibus?

R: O Deter estipula o preço da passagem por meio de um contrato.

20. É estabelecida pelo órgão que dá a concessão?

R: Sim.

21. Ou como é definida/construída a tarifa?

R: Leva em conta a quilometragem, combustível (o preço e a quantidade), o tipo do veículo (quanto mais sofisticado mais caro), e quantidade de passageiros pagantes. Levam a uma fórmula básica de total arrecadado sobre os custos e impostos, ou seja, os usuários pagantes sobre os custos.

22. O número de passageiros por linha é levado em consideração?

23. A manutenção dos carros?

R: Possui uma oficina na própria garagem, para fazer a manutenção de peças e até mesmo da latoaria.

24. O que mais compõe o valor da tarifa? Impostos?

R: Tem impostas inclusos, a quilometragem, combustível, tipos do veículo e quantidade de passageiros.

25. Meia passagem?

R: Para quem é estudante, deficiente físico e idosos, é feito vários cortes das meia passagens pois as pessoas não usam adequadamente.

APÊNDICE 02

Primeiro modelo de questionários elaborado pelo grupo, sendo que este foi aplicado com a população no período de 24/09/2018 a 18/10/2018

1. Qual seu gênero?

- Feminino
- Masculino
- Outros

2. Quantos dias por semana você utiliza o transporte público intermunicipal?

- 1 à 2 dias por semana
- 3 à 4 dias por semana
- 5 ou mais dias por semana

3. Qual linha do transporte público intermunicipal você utiliza?

- Jaraguá do Sul - Corupá pela empresa Navegantes
- Jaraguá do Sul - Corupá pela empresa Canarinho
- Jaraguá do Sul - Guaramirim 320 via BR

- Jaraguá do Sul (Bairro Klein) - Guaramirim - 20406
- Jaraguá do Sul - Schroeder (Rancho Bom) - 3081
- Jaraguá do Sul (Santa Luzia) - Guaramirim - 21106
- Jaraguá do Sul - Via Schroeder (Santa Luzia) - 3080
- Jaraguá do Sul - Schroeder 1 - 3203
- Jaraguá do Sul (Bairro Serenata) - Guaramirim - 20502
- Jaraguá do Sul (Bairro Klein) - Guaramirim (Tibaji) - 21005
- Jaraguá do Sul (Vila Amizade) - Guaramirim - 21201
- Jaraguá do Sul - Guaramirim - Linha 300
- Jaraguá do Sul - Corticeira - Via BR 280
- Jaraguá do Sul - Corticeira (Via Caixa da Água) - Linha 320
- Jaraguá do Sul - Corupá (Canarinho) - Linha 650
- Jaraguá do Sul - Guaramirim - 20803
- Jaraguá do Sul (Via Figueira) - Guaramirim - Linha 340
- Jaraguá do Sul - Barra Velha (Via Massaranduba e Guaramirim)
- Jaraguá do Sul - Massaranduba

4. Qual a empresa que dispõe da linha de transporte público intermunicipal que você usufrui?

5. Você acha necessário implantar mais horários na linha que você utiliza?

- Sim
- Não

6. A rota da linha que você utiliza tem o objetivo de passar em alguma empresa?

- Sim
- Não

7. Qual a(s) empresa(s) em que sua linha passa?

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

- Sim

- Não

9. Por que a tarifa cobrada na sua linha não condiz com o serviço prestado?

10. Os equipamentos utilizados pela viação nos ônibus são adequados, modernos e têm boa aparência?

- Sim
- Não

11. Se você tivesse a oportunidade de adquirir um carro/moto próprio, iria optar por substituir o transporte público?

- Sim
- Não

APÊNDICE 03

Segundo modelo de questionários elaborado pelo grupo, sendo que este foi aplicado com a população no período entre 21/03/2019 e 02/04/2019.

1. Que linha de transporte público intermunicipal você utiliza:

- Jaraguá do Sul - Corupá pela empresa Navegantes
- Jaraguá do Sul - Corupá (Canarinho) - Linha 650.
- Jaraguá do Sul - Guaramirim 320 via BR.
- Jaraguá do Sul (Bairro Klein) - Guaramirim - 20406.
- Jaraguá do Sul - Schroeder (Rancho Bom) - 3081.
- Jaraguá do Sul (Santa Luzia) - Guaramirim - 21106.
- Jaraguá do Sul - Via Schroeder (Santa Luzia) - 3080.
- Jaraguá do Sul - Schroeder 1 - 3203.
- Jaraguá do Sul (Bairro Serenata) - Guaramirim - 20502.
- Jaraguá do Sul (Bairro Klein) - Guaramirim (Tibaji) - 21005.
- Jaraguá do Sul (Vila Amizade) - Guaramirim - 21201.
- Jaraguá do Sul - Guaramirim - Linha 300.
- Jaraguá do Sul - Corticeira - Via BR 280.

- Jaraguá do Sul - Corticeira (Via Caixa da Água) - Linha 320.
- Jaraguá do Sul - Guaramirim - 20803.
- Jaraguá do Sul (Via Figueira) - Guaramirim - Linha 340.
- Jaraguá do Sul - Barra Velha (Via Massaranduba e Guaramirim).
- Jaraguá do Sul - Massaranduba.

2. Qual a empresa que dispõe da linha de transporte público intermunicipal que você utiliza?

- Navegantes.
- Canarinho.

3. Você usa a linha de ônibus para ir:

- Para a Escola/Faculdade.
- Para o trabalho.
- Para a casa de amigos/parentes.
- Fazer compras: mercado/lojas.
- Buscar lazer: ir ao shopping/cinema/praças/teatros.
- Buscar serviços públicos: prefeitura/Sec. Desenv. Regional/ fóruns/polícia.
- Outros...

4. Você acha necessário a implantação de mais horários na linha que você utiliza?

- Sim.
- Não.

5. Por que? Comente:

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

- Sim.
- Não.

7. Por que? Comente.

8. Você aceitaria que a tarifa de ônibus aumentasse para que a empresa pudesse aumentar a quantidade de horários ofertados e uma melhor estrutura nos ônibus?

- Sim.
- Não.

9. Comente em que condições você aceitaria o aumento da tarifa de ônibus:

APÊNDICE 04

| SubSistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 300 - Guaramirim | 606 | 114 | 734 | 9 | 119 | 0 | 0 | 0 | 1.582 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 606 | 114 | 734 | 9 | 119 | 0 | 0 | 0 | 1.582 | |
| Percentual: | 38,31% | 7,21% | 46,40% | 0,57% | 7,52% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |

| SubSistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 310 - BR-280 | 34 | 19 | 186 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 248 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 34 | 19 | 186 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 248 | |
| Percentual: | 13,71% | 7,66% | 75,00% | 0,00% | 3,63% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |

| SubSistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 320 - Corticeira | 427 | 94 | 746 | 9 | 103 | 0 | 0 | 0 | 1.379 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 427 | 94 | 746 | 9 | 103 | 0 | 0 | 0 | 1.379 | |
| Percentual: | 30,96% | 6,82% | 54,10% | 0,65% | 7,47% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |

| Sub Sistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 340 - Figueirinha | 42 | 32 | 187 | 1 | 12 | 0 | 0 | 0 | 274 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 42 | 32 | 187 | 1 | 12 | 0 | 0 | 0 | 274 | |
| Percentual: | 15,33% | 11,68% | 68,25% | 0,36% | 4,38% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |

| Sub Sistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 610 - Santa Luzia SH | 347 | 86 | 1.097 | 6 | 136 | 0 | 0 | 0 | 1.672 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 347 | 86 | 1.097 | 6 | 136 | 0 | 0 | 0 | 1.672 | |
| Percentual: | 20,75% | 5,14% | 65,61% | 0,36% | 8,13% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |

| Sub Sistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 620 - Rancho Bom | 50 | 6 | 168 | 2 | 17 | 0 | 0 | 0 | 243 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 50 | 6 | 168 | 2 | 17 | 0 | 0 | 0 | 243 | |
| Percentual: | 20,58% | 2,47% | 69,14% | 0,82% | 7,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |

| Sub Sistema: Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|---|
| Empresa: Garagem - Viação Canarinho | | | | | | | | | | |
| Linha | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| 330 - Schroeder I | 181 | 50 | 368 | 1 | 35 | 0 | 0 | 0 | 635 | + |
| Total da Garagem | | | | | | | | | | |
| | Qtde Pag | Qtde Com | Qtde VT | Qtde Est | Qtde Ise | Qtde Int | Qtde OS | Qtde GSL | Qtde Total | |
| Total: | 181 | 50 | 368 | 1 | 35 | 0 | 0 | 0 | 635 | |
| Percentual: | 28,50% | 7,87% | 57,95% | 0,16% | 5,51% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 100,00% | + |



CANARINHO

MAPA DE PASSAGEIROS POR LINHA/DATA

Data: 15/03/19
 Hora: 16:49:29
 Página: 1
 FINANCEIRO

Período 15/01/2019 15/01/2019 Linha 10507 10507

| Data | Qtd / Valor | Linha | Vale | Circular | Estudante | Idoso | Agencia | Cobrador | Outros |
|-------------|-------------|--------------|-------|----------------|-----------|-------|---------|----------|--------|
| Linha 10507 | | MASSARANDUBA | | JARAGUA DO SUL | | | | | |
| 15/01/2019 | 97 | 84 | 8 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | |
| | 1.038,87 | 899,64 | 85,68 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 53,55 | 0,00 | |