REVISTA Geoconexões On Line

Transporte Público Coletivo Em Rio Claro/SP: Uma Discussão Sobre Planejamento Da Mobilidade Urbana E Acessibilidade.

PADULA, Enrico[1]
SILVA, João Lucas Soares[2]
OLIVEIRA, Dayana Aparecida Marques de[3]

Recebido (Received): 15/05/2026 Aceito (Accepted): 28/07/2026

Como citar este artigo: PADULA, E., SILVA, J.L.S., OLIVEIRA, D.A.M. Transporte Público Coletivo Em Rio Claro/SP: Uma Discussão Sobre Planejamento Da Mobilidade Urbana E Acessibilidade. Geoconexões Online, v. 6, e2026001, p. 128-147, 2026.

RESUMO: O transporte público é componente essencial no processo de planejamento urbano, bem como o direito à cidade, sua função perante a população é de grande importância para a melhor habitação do espaço urbano. O trabalho em questão é resultado de investigação científica cujo objetivo se baseou em compreender as problemáticas presentes no Transporte público coletivo no município de Rio Claro, São Paulo. Ao longo da pesquisa construiu-se uma metodologia na qual foram realizadas pesquisas bibliográficas, entrevistas e análise da legislação vigente sobre mobilidade urbana municipal. Desta forma, o manuscrito analisa as dinâmicas do transporte público coletivo rio-clarense, bem como seus projetos existentes no quesito acessibilidade, como o Programa Incluir, focado em pessoas com deficiência e no quesito mobilidade, além de outros projetos existentes no âmbito da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Sistema Viário.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana, Acessibilidade, Transporte Público, Rio Claro.

Public Transportation In Rio Claro/SP: A Discussion On Urban Mobility Planning And Accessibility.

ABSTRACT: Public transportation is an essential component of the urban planning process, as well as the right to the city. Its role in the public's eyes is crucial for ensuring better living conditions in urban spaces. This work is the result of scientific research aimed at understanding the problems faced by public transportation in the municipality of Rio Claro, São Paulo. Throughout the research, a methodology was developed that included bibliographical research, interviews, and an analysis of current legislation on municipal urban mobility. Thus, the manuscript analyzes the dynamics of public transportation in Rio Claro, as well as its existing projects regarding accessibility, such as the Include Program, focused on people with disabilities, and mobility, in addition to other projects within the scope of the Municipal Secretariat of Urban Mobility and Road System.

KEYWORDS: Urban mobility, Accessibility, Public Transport, Rio Claro.

[1]Graduando em Geografia pela Unesp Rio Claro. E-mail: e.padula@unesp.br Orcid: https://orcid.org/0009-0008-8655-2960
[2]Mestrando no Programa de pós Graduação em geografia da UNESP Rio Claro. E-mail: jls.silva@unesp.br Orcid: https://orcid.org/0009-0000-5455-5384
[3]Doutora em Geografia - Professora Assistente no Departamento de Geografia e Planejamento Ambiental (DGPA) da UNESP/Rio Claro. E-mail: dayana.marques@unesp.br Orcid: https://orcid.org/0000-0001-5611-593X

Introdução

O transporte público coletivo é um direito social, sendo incluído na Constituição Federal (Emenda 90/15, art. 175) como dever do Estado, a qual "incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos" (BRASIL, 1988, s.p.). Neste caso, cabe ao poder público administrar e operar as linhas do transporte público coletivo, podendo ser via concessão ou empresa própria.

Em Rio Claro, cidade de 201. 418 habitantes (IBGE, 2022), localizada no estado de São Paulo, apenas 4,5% da população faz uso do transporte público coletivo (G1, 2021). Todavia, cabe investigar as condições de acessibilidade dessa população, uma vez que a acessibilidade influencia diretamente no direito à cidade. Logo, a investigação sobre esse tema é de suma importância para a população rio-clarense, pois, afeta diretamente a forma de locomoção dos cidadãos que habitam a cidade.

É necessário analisar se estes possuem acesso ao transporte público coletivo municipal, sobretudo os habitantes dos bairros periféricos. O acesso está ligado também a outras questões como o preço da passagem, a estrutura da frota, o planejamento das linhas etc. Ademais, no município de Rio Claro ocorre um fenômeno de desigualdade do uso das linhas do transporte público coletivo, havendo a existência de linhas com baixa lotação e linhas com grande lotação.

A realização da investigação que deu origem a este texto incluiu pesquisa bibliográfica, análise do Plano Diretor e o Plano de Mobilidade do Município, além da realização de entrevistas com a população e uma entrevista com um integrante da Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário de Rio Claro. Cabe ressaltar que a pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa (CEP).

O texto tem como objetivo debater a relação entre planejamento da mobilidade urbana e acessibilidade em Rio Claro destacando o papel do poder público no incentivo ao acesso do transporte público coletivo. O trabalho encontra-se dividido em 4 partes. A primeira parte trata sobre a metodologia utilizada ao longo do desenvolvimento da pesquisa que deu origem ao presente texto, a segunda parte aborda a acessibilidade e mobilidade urbana em meio ao contexto rio-clarense, seguida da terceira parte, baseada na discussão de dados levantados e por fim, as considerações finais.

Metodologia

A pesquisa teve como método aplicado à análise e levantamento bibliográfico autores que contribuíssem com o debate acerca de transporte, cidadania e direito à cidade, bem como de dados e informações, bem como análise do Plano Diretor de Rio Claro e do Plano de Mobilidade do município. Para além disso, o manuscrito busca realizar estudo aprofundado acerca da legislação a fim de ter mais embasamento teórico, como a Lei n°12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana. Seguido disso, foi realizada uma pesquisa de campo que contou com entrevistas semiestruturadas com passageiros do transporte público coletivo, bem como funcionário da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Sistema Viário.

Conforme mencionado na introdução foram realizadas entrevistas após a autorização do Comitê de Ética e Pesquisa (CEP). Entre março e julho de 2025 foram realizadas cinco entrevistas com a população (passageiros do transporte público coletivo) na Estação Central localizada no centro de Rio Claro.

Figura 1 - Imagem da estação de coletivos do Município de Rio Claro, localizada na região central próximo da linha férrea e do centro comercial do município.



Fonte: JC - Jornal Cidade, 2025.

Figura 2 - Vista aérea da localização da estação no município.



Fonte: Autoria própria, 2026.

Além das entrevistas com os passageiros, também foi feita uma entrevista com um agente ligado à prefeitura municipal, lotado na Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário. A seguir encontra-se um quadro com as principais informações sobre os participantes da pesquisa, coletadas na Estação da cidade, entre o dia 19 de março e 3 de julho de 2025, entre 10h e 14h, mantendo o anonimato conforme indicado pelo CEP.

Quadro 1 - Passageiros Do Transporte Público Coletivo Que Participaram Da Pesquisa.

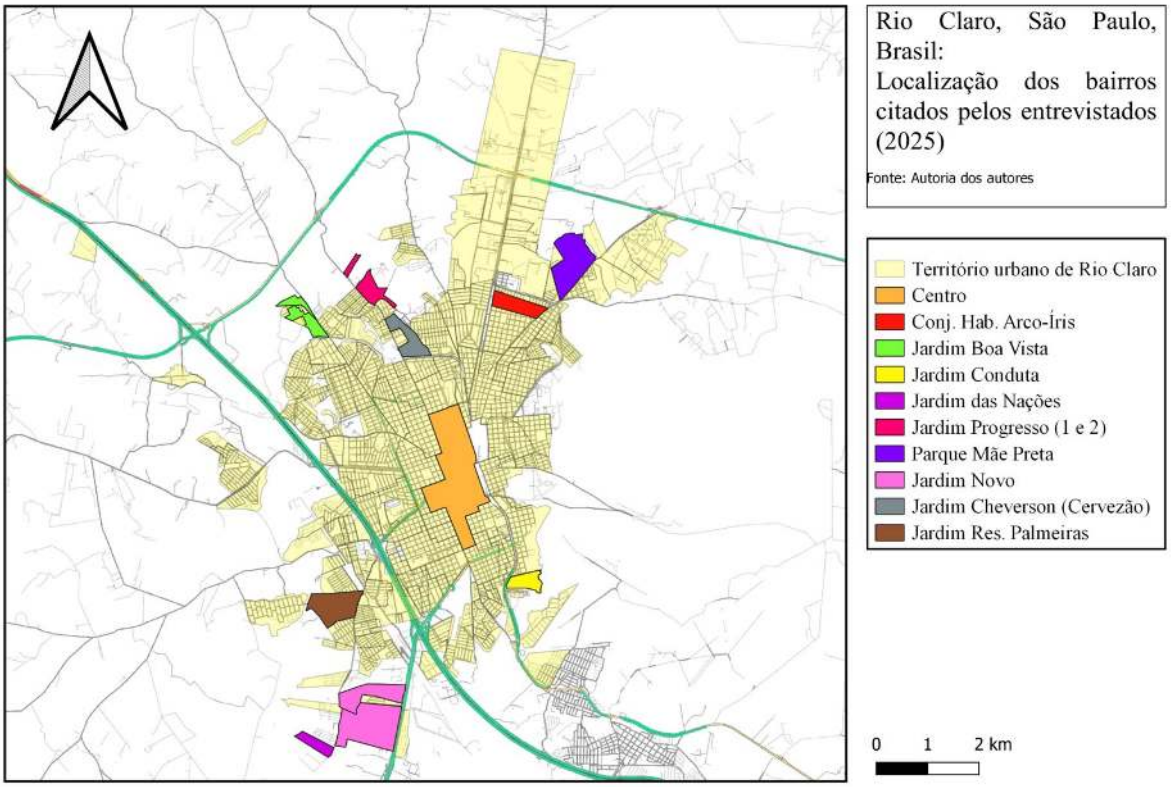
Identificação na pesquisa	Ocupação	Bairro de residência em Rio Claro	Linha que mais utiliza	Motivo do deslocamento	Bairros que frequenta	Frequência que utiliza o TPC
Mulher, 67 anos	Dona de Casa	Jardim Conduta	Mãe-Preta/ Cervezão	Geralmente Saúde	Mãe Preta	2x na semana
Homem, 80 anos	Aposentado	Jardim Progresso	Cervezão/ Boa Vista	Alimentação	Cervezão / Boa vista	Todos os dias
Mulher, 49 anos	Diarista	Jardim das nações	Jardim Novo/ Rodoviária	Trabalho	Jardim Novo	Todos os dias
Homem, 44 anos	Aposentado	Terra Nova	Palmeiras/ Centro	Almoço e Compras	Centro	3x na semana
Mulher, 18 anos	Estudante/ Estagiária	Mãe Preta	Bela Vista/ Rodoviária/ Arco Íris	Estudo e Trabalho	Bela Vista Arco Íris Mãe Preta	Todos os dias

Fonte: Organizado pelo autor, 2025.

Como apresentado na tabela anterior, o uso do transporte público é utilizado para as mais diversas funções no que tange à necessidade cotidiana de seus usuários, sendo eles das mais diversas idades. As linhas de ônibus oferecidas possuem também variados motivos para seu uso, da busca por alimentação até um meio de transporte para compras, bem como idas à faculdade, estágio e trabalho.

O mapa a seguir (Figura 3) ilustra a respectiva distância entre cada bairro citado acima, fazendo com que assim seja possível observar a necessidade de um transporte público de qualidade, já que bairros como Jardim Novo e Parque Mãe Preta se encontram um tanto distantes do centro, por exemplo.

Figura 3: Localização do bairro citados pelos entrevistados, Rio Claro/SP, Brasil.



Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

Com o mapa é possível observar que os entrevistados em sua maioria são de bairros distantes do centro do município, sendo então passageiros frequentes do sistema, logo é exatamente o público que tem propriedade para falar da real situação do transporte público coletivo no município, uma vez que o uso para trabalho e/ou estudo torna-se uma atividade diária.

Para compreender tais problemáticas, inicialmente é necessário observar como o desenvolvimento urbano de Rio Claro veio a ocorrer ao longo dos anos. Santos, Nascimento e Silva (2025, p. 1231) destacam a importância do setor ferroviário em tal processo.

> Segundo Campoy e Schicchi (2022), entre 1882 e 1928, Rio Claro passou por um intenso processo de urbanização e transformação social. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro teve um papel central nesse avanço, promovendo a formação de mão de obra especializada por meio de escolas de aprendizagem para operários, como serralheiros e condutores de locomotivas.

O desenvolvimento de setores como transporte, seja de carga como de uso da população sobre solo rio-clarense fez com Selingardi-Sampaio (2010) fizesse a divisão dos processos em três fases, sendo ela a fase pioneira (1873 a 1929), a fase tradicional (1930 a 1968) e a fase dinâmica (1969 até os dias atuais). Cada fase carregava consigo as seguintes características:

Quadro 2 - Fases Do Desenvolvimento Em Cidades Cafeeiras Do Interior Paulista.

Fase	Características
Pioneira (1873 - 1929)	Tem como característica a atuação de fatores endógenos, como modestos capitais locais, em muito ligados a economia cafeeira, bem como mercados locais e regionais, com estabelecimentos médios e pequenos. Forte presença de imigrantes, seja na função de mão de obra como na função de empresariado.
Tradicional 1930 - 1968)	Período tímido de desenvolvimento, tendo como principal destaque a entrada do mercado têxtil sobre a cidade.
Dinâmica (1969-atual)	Fase em que se observa a entrada massiva de capitais a nível nacional e internacional, que afeta em muito as dinâmicas de organização da cidade.

Fonte: Selingardi-Sampaio (2010).

Tais fases se refletem na produção e reprodução da cidade, ao se observar que os bairros centrais se encontram como os mais antigos, enquanto os mais recentes são distanciados do centro, afetando a relação que os moradores possuem ao acesso à cidade, bem como o ato de se mover sobre a mesma.

A mobilidade se expressa de formas e razões diferentes para as pessoas que se deslocam na cidade. Vasconcellos (2001) cita os principais fatores que interferem na mobilidade, são elas: a renda, o gênero, a idade, a ocupação e o nível educacional. Esses

fatores socioeconômicos diferenciam e determinam as condições de cada pessoa ou grupo social em movimentar-se pela cidade.

Essas condições de mobilidade interferem diretamente na facilidade que os indivíduos possuem de alcançar os destinos desejados, que é denominada como acessibilidade. Neste sentido, Vasconcellos (2001) indica que existe uma diferenciação no conceito de acessibilidade, que é subdividido entre a macro acessibilidade e a microacessibilidade.

A primeira está ligada às questões socioeconômicas, enquanto a microacessibilidade conecta-se às condições mais específicas de acesso aos destinos desejados, abrangendo também o acesso aos prédios e edificações que impactam diretamente nas condições de pessoas com mobilidade reduzida, como apresentado no Art. 5 da Política Nacional de Mobilidade Urbana de 2012.

Dito isso,

> Fisicamente, cada ambiente construído apresentará uma combinação específica de infraestruturas de produção, reprodução e circulação, que vai representar uma determinada distribuição de acessibilidade no espaço, gerando um padrão de distâncias a serem percorridas, com impactos diretos no sistema de transporte (Vasconcellos, 2001, p. 106).

Em síntese, a mobilidade está ligada aos mecanismos de garantia aos recursos e às oportunidades disponíveis em cada cidade. Já a acessibilidade é a facilidade com que as pessoas conseguem alcançar esses recursos e oportunidades, independente de suas condições econômicas, físicas ou geográficas. Para Grotta (2005) a mobilidade está, portanto, associada ao próprio deslocamento, enquanto a acessibilidade às características do meio.

A falta de um serviço de transporte eficiente e igualitário prejudica o exercício da cidadania de todos, seja em ir e vir da escola, ir a centros culturais, mercados, visitar parentes, etc, podendo, inclusive, moldar a percepção de tempo/distância, conforme discutem Pons e Reynés (2003). As condições de mobilidade e acessibilidade dos cidadãos podem ser distintas de acordo com o tipo de transporte utilizado, sendo ambas imediatamente associadas (Loboda, 2008).

Segundo Neto (2004) e Gomide (2006), o transporte público é historicamente tratado como serviço de segunda categoria, voltado para as camadas mais pobres, o que acaba agravando as desigualdades de acesso e promovendo a exclusão social nas cidades brasileiras. Desde os anos de 1950, as cidades brasileiras passaram a ser planejadas para garantir o atendimento prioritário ao transporte individual motorizado, culminando em uma crise de perda de atratividade e sucateamento dos transportes públicos, sobretudo do transporte feito por ônibus.

Tal decisão ampliou a desigualdade na acessibilidade da população, dividindo-os em dois grupos: os que têm carro particular e os que não possuem veículos individuais e dependem do transporte público coletivo (Neto, 2004), reforçando os fenômenos da desigualdade de oportunidades e da segregação socioespacial, que é essencialmente pautada na exclusão social. Contraditoriamente, a legislação brasileira indica a priorização do transporte público coletivo, com foco para a justiça social e sustentabilidade (BRASIL, 2012).

Como apresentado no 2º artigo primeiro capítulo da Lei nº 12. 587 de 2012, observa-se que, segundo o documento:

> A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012)

Contudo, na prática nos deparamos com uma realidade diferente. O transporte público coletivo está relacionado diretamente à cidadania, considerando as possibilidades de acesso aos resultados do trabalho produzido socialmente. A cidadania não se faz alheia à coletividade, logo, é preciso ter acesso a uma série de serviços públicos, equipamentos urbanos e infraestruturas, sendo que muitos deles demandam o deslocamento do cidadão (Oliveira, Oliveira do Ó, Santiago, 2024).

Se há algum impedimento ou barreira para acessá-los, isso significa que as condições de mobilidade e acessibilidade estão prejudicadas. Por outro lado, cabe ressaltar que o estímulo de expansão da cidade realizado por agentes privados com a anuência e colaboração do Estado faz com que o tecido urbano espraiado seja acompanhado pela ampliação das linhas de transporte como forma de agregar valor às áreas que são atendidas pelo transporte público coletivo.

Sobre essa discussão, encontramos em Cocco e Silveira (2011); Harvey (1980); Grotta (2005); Cruz (2013), Oliveira (2011), dentre outros, uma associação direta entre as práticas de especulação imobiliária e o crescimento espraiado da cidade à forma de execução do serviço de transporte público coletivo, caracterizada pela existência de linhas com longos trajetos e inadequada às demandas da população. É urgente um planejamento da mobilidade urbana que inclua também outros elementos estruturantes da cidade e que ultrapassam a questão dos transportes. Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana possua orientações relevantes neste quesito, na prática, poucos avanços foram alcançados desde 2012.

Segundo Marshall (2021), a cidadania se constitui de direitos civis, políticos e sociais. O transporte público se inclui nos direitos sociais, pois é o transporte público que garante o acesso a trabalho, saúde, educação e lazer. Além disso, assegura a liberdade de ir e vir, que é um direito civil e possibilita a participação política. Assim, é condição essencial para a inclusão social e para o exercício pleno da cidadania.

A cidadania, de acordo com Nabais (2005), pode ser entendida como a qualidade dos indivíduos que, enquanto membros ativos e passivos de um Estado, são titulares ou destinatários de um determinado conjunto de direitos e deveres universais e, por conseguinte, detentores de um específico nível de igualdade. A cidadania está relacionada não só aos direitos e deveres previstos na legislação federal, mas, ela é essencialmente exercida na escala local.

No caso do nosso estudo, estamos nos referindo à cidade. Santos fala em seu livro “O espaço do cidadão” que a falta de acesso a serviços essenciais acentua ainda mais as desigualdades sociais presentes no modo capitalista de produção. “Num território onde a localização dos serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado, tudo colabora para que as desigualdades sociais aumentem. É o caso brasileiro atual.” (Santos, 2013, p. 197). Para Kowarick (2008. p.76.) ocorre uma “fragilização da cidadania, entendida como perda ou ausência de direitos e como precarização de serviços coletivos que garantiriam uma gama mínima de proteção pública para grupos carentes de recursos”.

Em suma, a precarização do transporte público coletivo faz com que o cidadão não faça uso total do seu direito, desde ir a um mercado, posto de saúde a até mesmo ir a museus nas regiões centrais. É papel do Estado garantir que o cidadão tenha pleno acesso aos serviços existentes na cidade e para que isso seja possível é necessária uma rede de transporte que considere as necessidades de mobilidade da população.

Lefebvre (1991) argumenta que, para melhor sentir-se parte do espaço urbano, tendo em vista que as pessoas necessitam estar em constante movimento, já que tais necessidades sociais são intrínsecas ao ato de se viver na cidade. Ir ao trabalho, escola, igreja, clube e às compras tornou-se um componente inerente aos citadinos. Os motivos para os usos dos sistemas de circulação são os mais variados, no entanto boa parte da população se movimenta com mais dificuldade devido às más condições financeiras. Como salienta Vasconcelos (2001), para se entenderem os padrões de deslocamento, deve-se compreender o padrão familiar e a estrutura urbana.

A lei n°12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. Esta Lei ampara a

Política Nacional de Mobilidade Urbana, a partir da qual passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem e apresentem um Plano de Mobilidade Urbana, com a intenção de planejar a mobilidade urbana observando o crescimento das cidades.

A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não-motorizado e os serviços de transporte público coletivo. Em suma, é indispensável a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana em que o município seja capaz de cumprir com a responsabilidade de oferecer um melhor acesso ao transporte público a todos os cidadãos.

O transporte público coletivo de Rio Claro foi operado pela empresa Rápido São Paulo até dezembro de 2023 (Figura 4, à esquerda), possuindo um modelo de contrato emergencial. A partir de janeiro de 2024 o serviço passou a ser operado pela empresa Sancetur (Santa Cecilia Turismo) (Figura 5, à direita), sendo a prestadora de tal serviço desde então (Rio Claro, 2023 - Edital 224/2023, s.p.).

Figura 4 e 5: Veículos do transporte público coletivo de Rio Claro/SP.



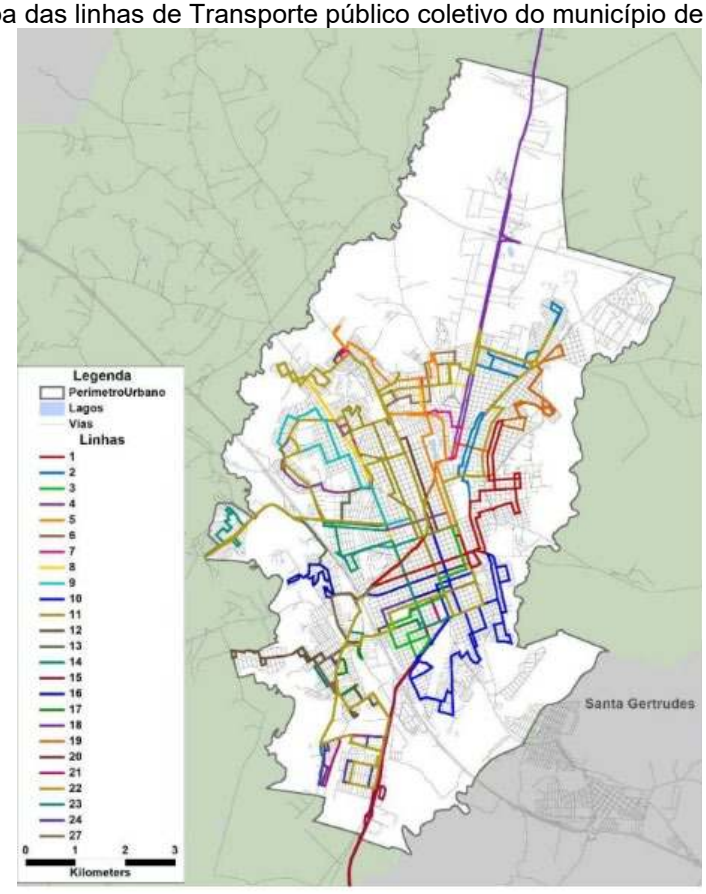
Fonte: G1, 2021. Ônibus Brasil, 2024.

No município citado há existência de 25 linhas de ônibus e três de apoio escolar (Rio Claro, 2018). Rio Claro tem predomínio de linhas radiais, ou seja, as linhas ligam os bairros ao centro da cidade. Dentre os problemas do transporte público coletivo de Rio Claro estão a infraestrutura dos veículos (sem ar-condicionado, ônibus antigos e deteriorados) e a inadequação dos horários. Mas, essa não é uma exclusividade de Rio Claro, outros estudos apontam que, no Brasil, o sucateamento dos transportes públicos coletivos, sobretudo ônibus, é demonstrado também através das más condições da frota aliado ao planejamento pouco adequado às demandas da população. Essa afirmação está presente em diversos estudos, dentre os quais destaca-se o Trabalho de Conclusão do Curso de Diego Santos (2023), ou até mesmo a pesquisa e o trabalho realizado pelo CEAPLA (Centro de Análise e Planejamento

Ambiental) da Unesp Campus Rio Claro em conjunto com outras universidades: Royal Institute of Technology (KTH), Estocolmo, Suécia e do Departamento de Planejamento Urbano da Universidade de Califórnia em Los Angeles (UCLA). Pesquisa essa realizada em 2018 e publicada em 2019. (Ceapla, 2019).

Segundo pesquisa realizada pela consultoria Oficina, as linhas no município apresentam baixa oferta de viagens por faixa horária, com predominância de linhas com duas meias-viagens nos períodos de maior demanda, são poucas as linhas com uma oferta maior de viagens por faixas horárias (Diário do transporte, 2023). Há existência de uma única linha diametral (liga bairro a bairro passando pelo centro - linha 1) que faz a ligação do bairro da Unesp (Bela Vista) com a rodoviária do município, além da existência de 2 linhas perimetrais (linha 22 e 27). A distribuição das linhas de Rio Claro pode ser visualizada na figura 6 a seguir.

Figura 6 - Mapa das linhas de Transporte público coletivo do município de Rio Claro (SP).



Fonte: Plano de Mobilidade de Rio Claro, 2018.

Em 2018, segundo dados apresentados no Plano de Mobilidade Urbana do município, 64% do público eram pagantes e o preço da passagem era de R$ 3,90 (Rio Claro, 2018). Atualmente o valor está em R$ 4,90. O edital de concessão da prefeitura para a contratação

de uma nova empresa que passou a operar o serviço em 2024 apresentou que no ano de 2022, 8.828 passageiros utilizavam o transporte público coletivo na cidade por dia (Rio Claro, 2021). Esse número representa 4,26% da população.

A critério de comparação, a Tabela 1 a seguir indica a porcentagem de passageiros de transporte público coletivo, considerando Rio Claro e outros municípios da Região Metropolitana de Piracicaba. Os dados referentes à tabela foram coletados nos sites das respectivas prefeituras (número de passageiros) e no site do IBGE (Censo de 2022). O cálculo foi realizado considerando a população total do município em relação ao percentual de pessoas que fazem uso do transporte público coletivo do município. Chegando então aos dados da tabela a seguir.

Tabela 1: Porcentagem Do Uso Do Transporte Público Coletivo Dos Municípios Da Região Geográfica De Rio Claro.

Município	% que faz uso do Transporte Público Coletivo por dia
Rio Claro	4,58%
Limeira	8%
Piracicaba	14,47%
Araras	16,23%

Fonte dos dados: IBGE, Prefeitura de Rio Claro, G1 Limeira, G1 Piracicaba, G1 São Carlos/Araraquara.
Organizado pelo autor, 2024.

É válido frisar que o município de Rio Claro tem em maior parte da sua extensão um relevo de baixa declividade, facilitando e incentivando o deslocamento a partir do transporte cicloviário, diferentemente do que ocorre em cidades mencionadas anteriormente como Piracicaba e Limeira que acabam tendo um relevo com alta declividade. Outro fator que desestimula o uso do transporte público coletivo no município é o fretamento realizado pelas empresas, que acabam fretando ônibus para o transporte de seus próprios funcionários, como por exemplo, o realizado pela Whirlpool e pela Tigre.

Análise dos Resultados: Percepções dos passageiros Resultados e Discussão

A realização do trabalho de campo foi bem importante para poder comparar o Plano de Mobilidade do Município e as postagens em redes sociais das mídias da prefeitura com a

realidade. O Plano de Mobilidade Municipal de Rio Claro apresenta alguns apontamentos com relação à efetividade do serviço. Primeiramente, foi possível observar que o plano de mobilidade do município foi elaborado por uma empresa de consultoria contratada, e na página 78 do documento é mencionado que no contrato da prestadora de serviços deveria ter um fiscal na Estação central, com o objetivo de acompanhar a operação, munido com os quadros de horários, para evitar atrasos e realizar o direcionamento de veículos nas plataformas. Porém, a empresa que elaborou o Plano de Mobilidade de Rio Claro alegou que durante as várias visitas esse "fiscal" nunca foi visto. Algo similar foi visto durante o trabalho de campo do autor que em nenhuma das visitas foi observada a presença de algum funcionário, evidenciando um desrespeito ao contrato e à organização.

Além de no próprio plano de mobilidade ser admitido algumas falhas na execução do serviço, também é visível a baixa utilização do transporte público coletivo no município, onde o próprio plano de mobilidade compara Rio Claro com outras cidades de mesmo porte. Com o trabalho de campo foi possível abstrair diversas informações, sendo realizada entrevistas com a população que realmente faz uso do serviço, conforme apresentado na introdução.

Nas entrevistas realizadas, mesmo os participantes tendo perfis distintos (conforme apresentado no Quadro 1 da seção Metodologia), é nítido um consenso sobre alguns pontos, como: forma de direção dos motoristas e a demora na chegada dos coletivos, que acabam tendo um intervalo alto entre um ônibus e outro. Porém, alguns dos entrevistados trouxeram apontamentos diferentes e deveras interessantes. Um dos entrevistados (Homem, 80 anos) indicou problemas na infraestrutura da Estação, onde, atualmente, não contam com sanitários públicos e questionou também sobre alguns vidros quebrados na estrutura da estação.

Outra entrevistada (Mulher, 18 anos) comentou sobre o fato de pôr vezes os motoristas serem jogados para uma linha que não conhecem, a entrevistada relata que já teve que auxiliar o motorista com relação a rota da linha, pois, o motorista desconhecia.

Reclamação com relação ao atraso dos coletivos foi unânime e apareceu em todas as entrevistas, com casos chegando a 1h30 de atraso, no bairro Cervezão (Mulher, 67 anos). Vale frisar que um atraso superior a uma hora e meia num local que o intervalo entre coletivos já é considerado enorme, pois, nessa situação o intervalo real considerando o atraso e a frequência pode acabar passando de três horas e meia, sendo esse um tempo absurdo aguardando pelo transporte público coletivo, influenciando na mobilidade urbana e consequentemente na qualidade de vida. Sobre tal tópico o (Homem, 80 anos), relatou que a problemática que tem que ser solucionada é essa, "muitos atrasos". Quando questionado

sobre a pergunta “Na sua opinião, o que poderia melhorar este serviço?” a resposta dele foi: “Respeitar o horário”.

Reclamação com relação ao atraso foi mencionada por todos os entrevistados e citaram que este é um ponto que a prefeitura deveria trabalhar para solucionar. “Os ônibus estão sempre atrasados, isso tem que melhorar” (Homem, 80 anos).

Uma outra reclamação da população que foi visualizada ao decorrer da pesquisa de campo foi com relação a forma como os motoristas dirigem, sendo uma situação que acabou aparecendo em quase a totalidade das entrevistas. As reclamações sobre esse ponto foram desde direção perigosa a até mesmo do motorista estar “distraído”, porém, tal ponto pode ocorrer devido a dupla função dos motoristas, onde os mesmos necessitam receber e fiscalizar os pagamentos e a posterior passagem na catraca.

Sobre essa temática, uma das entrevistadas (Mulher, 49 anos), ao ser questionada sobre o transporte público coletivo municipal que utiliza diariamente respondeu que a forma de direção não é adequada. No questionamento feito sobre o que pode melhorar na prestação de serviços a resposta dela foi: “Para melhorar precisa de motoristas mais qualificados, mais horário, seguir horário. A frequência de ônibus aos sábados e domingos é muito ruim! Inocoop é péssimo! Sempre lotado principalmente de manhã”.

Outro entrevistado (Homem, 44 anos), traz algo semelhante, citando que os motoristas dirigem mal e que os transportes coletivos estão numa situação não muito boa, dizendo até que “houve uma maquiagem”, “mesmos problemas só que agora os ônibus estão pintados” e quando questionado o que poderia melhorar ele respondeu: “Reciclagem dos motoristas e renovação total da frota”. A reclamação persistente sobre os funcionários da empresa mostra a falta de investimento no preparo dos profissionais.

Outra entrevistada apresentou vários pontos a se analisar, uma vez que além de fazer uso dos ônibus todos os dias, ela o utiliza ao menos três vezes ao dia, tendo em vista que estuda e trabalha, ou seja, realiza regularmente o trajeto diário casa - escola / escola - trabalho / trabalho - casa. A estudante relata que percebeu diferença na troca de empresas (rápido SP para a Sancetur) e disse que antes nenhum veículo tinha ar-condicionado e hoje, a maioria dos ônibus nos quais ela é passageira conta com ar-condicionado.

Porém, reclamou da qualidade dos motoristas, relatando inexperiência dos mesmos. A entrevistada relata que por diversas vezes teve que auxiliar os motoristas na rota que deveriam fazer, afinal os mesmos não tinham sido orientados pela empresa responsável. A entrevistada relata que já houve necessidade de a mesma ir na parte da frente do coletivo, juntamente com o motorista e guiá-lo, orientando onde era para virar e quando. Ela (mulher,

18 anos) diz que para o serviço melhorar seria interessante ter wifi nos coletivos e também sugere o aumento da frota, pois, segundo ela, os intervalos entre um coletivo e outro são gritantes.

Sobre o parágrafo anterior, devido a grande quantidade de reclamações com relação aos intervalos dos coletivos, o pesquisador realizou alguns cálculos para de fato comprovar essas reclamações. Para esse cálculo foi feito um levantamento dos horários dos coletivos das linhas mais citadas pelos entrevistados que são: Linha 1: (Bela Vista - Centro) Rodoviária / Linha 2 (Arco-Íris - Mãe Preta) / Linha 6 (Cervezão) e Linha 19 - (São Miguel). As informações foram retiradas do site da operadora do Município, a Santa Cecília Turismo. O resultado do cálculo da média de intervalos entre um coletivo e outro desconsiderando possíveis atrasos foi de: 1h05 minutos. Sendo a Linha 1 (Bela Vista) com o intervalo médio maior, de 1h33.

Outro fator evidenciado ao decorrer dessa investigação sobre os horários é o longo intervalo em determinados momentos específicos. Como observado na linha 1 (Bela vista), onde, em determinados momentos os intervalos são superiores a 2 horas. Ainda, em dois momentos do dia esse intervalo é superior a 2h30, sendo um período de tempo muito superior ao que se espera de um serviço de transporte público eficiente.

Vale ressaltar que os intervalos são ainda maiores no final de semana, com a Linha 6 (Cervezão), por exemplo, saltando de um intervalo médio de 40 minutos de segunda a sexta para um intervalo médio superior a 3h aos domingos. Outra linha que tem um déficit expressivo aos domingos é a linha 1 (Bela Vista), oferecendo apenas 3 horários aos domingos (figura 7 a seguir).

Figura 7 - Aplicativo da SOU Rio Claro - Linha 1 - Bela Vista aos domingos.



Fonte: Aplicativo da SOU Rio Claro, captura de tela feita pelo autor, 2025.

Vale frisar que conforme as demandas eram informadas pela população, todas as observações eram anotadas e foram encaminhadas para a Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário do município de Rio Claro, e posteriormente foi realizado uma entrevista na prefeitura do município, entrevista essa realizada com um servidor da área, a entrevista com o servidor foi realizada no dia 26 de março de 2025, no Núcleo Administrativo Municipal de Rio Claro (NAM), esse entrevistado será citado/indicado na pesquisa como: Servidor, 34 anos.

Conforme mencionado anteriormente, a entrevista foi autorizada pelo Comitê de Ética e Pesquisa e teve autorização anterior da prefeitura por meio de um documento oficial. Posteriormente, para a realização da entrevista a prefeitura solicitou com duas semanas de antecedência um documento que continha as perguntas que seriam feitas para o entrevistado da prefeitura. Tais informações foram enviadas.

A entrevista com o servidor da área de Transportes e Mobilidade do Município de Rio Claro ocorreu no dia 26 de março de 2025 no período da manhã. O entrevistador ao chegar no NAM foi recebido com uma folha contendo as respostas prontas, porém, mesmo assim realizou a entrevista que teve duração superior a 1h20. Os pontos mais importantes da entrevista vão ser destacados nos parágrafos seguintes. O funcionário que realizou a entrevista tem cargo de importância, porém, seu nome e respectivo cargo não será divulgado.

Sobre as reclamações da população com relação ao atraso dos coletivos, o Funcionário informou que Rio Claro não tem demanda para colocar mais coletivos na rua, e que colocando mais coletivos com a demanda existente acarretaria em prejuízo. Com relação aos motoristas, o funcionário primeiramente alega que os atuais motoristas têm além do mínimo exigido para se conduzir um ônibus um curso de como lidar com pessoas com deficiência, curso este realizado em parceria com o SEST/SENAT. Ou seja, os motoristas estão bem preparados para a demanda PCD (Pessoa Com Deficiencia) da cidade, afinal esse curso de acessibilidade e inclusão é reconhecido.

Abordando acerca da forma de condução dos motoristas, a resposta do entrevistado foi de que está difícil conseguir motoristas, e diz que o mercado está com déficit de motoristas e alega que hoje em dia ninguém quer ser motorista de ônibus urbano. Ou seja, a Santa Cecília Turismo não estaria conseguindo contratar novos motoristas e assim tentando ao máximo não retirar nenhum motorista, podendo causar problemas, pois, nesse esquema os motoristas que não dirigem corretamente acabam podendo ficar sem punição, já que a empresa evita demitir devido à falta de profissionais no mercado de trabalho.

A respeito da infraestrutura da Estação o servidor entrevistado relatou durante a entrevista realizada na prefeitura sobre a temática, o trecho em que foi mencionado e discutido sobre isso a seguir:

> **Servidor:** Outra coisa que está previsto neste edital novo, que ainda não foi executado e esse ano vai ser executado. Uma reforma completa no terminal central da estação ferroviária, tá vendo? Da estação dos ônibus. Então, ali vai ter bastante coisa de acessibilidade, tanto sonora quanto para cadeirante, tá? E a sonora tem a questão dos cegos ali, principalmente, mas os cadeirantes e tudo, provavelmente vai ter aquela faixa pra cego, cadeirante, a gente vai dar uma... Provavelmente. Eu não sei como é que vai ficar, porque são os engenheiros que estão pensando, e eu sou da parte administrativa.
> **Pesquisador:** Já tem o projeto ou ainda não?
> **Servidor:** Não tem o projeto, mas tem a obrigatoriedade de fazer. Entendeu? A única coisa que atrapalha um pouco, é que é um patrimônio tombado.
> (Trecho da entrevista com Servidor, 34 anos)

Com relação a pauta acessibilidade o Servidor, 34 anos, informou que além do serviço de ônibus regular, há a existência de um de serviço especializado em PCD's, nomeado de “Programa Incluir”, que é um serviço fornecido pela Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário. O programa Incluir é um serviço de porta em porta disponibilizado à população com deficiência severa do município. Atualmente tem vinculado a esse projeto 5 vans, todas elas adaptadas para o transporte de pessoas com deficiência.

Os passageiros embarcam em suas próprias residências com destino aos locais desejados (geralmente, para ter acesso à serviços de saúde ou educação). Durante o trabalho de campo foi verificado que há uma tendência de aumento da oferta do projeto. Ainda, o servidor entrevistado informou que atualmente o mesmo contrato é válido tanto para o serviço de transporte público coletivo regular quanto para as vans contratadas sob demanda. Os serviços do programa Incluir são gratuitos e os custos são arcados pelos passageiros do serviço regular.

Quando perguntado sobre o sistema, bem como o programa em questão, foi dito que “O sistema do Programa Incluir possui 5 vans adaptadas”, número maior que o do contrato anterior, que segundo o servidor entrevistado, antes era de 4 unidades. O entrevistado ressalta que o programa atende as mais diversas demandas, como áreas da educação (levar estudantes a suas escolas), saúde (levando a hospitais e fisioterapia) e lazer (idas a festas e a locais como shoppings).

Questionado sobre como eram realizados os agendamentos, foi dito pelo servidor entrevistado que são feitos via ligação, mediante a identificação do CID (Classificação Internacional de Doenças), número cedido pelo serviço de saúde municipal, além de apresentar o documento a um profissional da saúde local. Notou-se durante a entrevista que,

futuramente, há tendência do serviço Incluir ser realizado por outro edital, separando esse serviço de mobilidade do edital do transporte público coletivo.

Acerca do rastreamento dos coletivos o servidor informou na entrevista que já existe um aplicativo, de responsabilidade da SOU, porém, tem planos para melhorar o aplicativo já existente, tornando mais eficaz.

Por fim, no trabalho de campo com a população é possível identificar diversos problemas existentes em todo esse sistema, e com a entrevista fica mais claro ainda esses problemas, além de aparecer problemas anteriormente não percebidos, problemas esses que só os usuários podem informar, que são as pessoas que de fato fazem uso e dependem desse modal.

Como por exemplo, o vidro quebrado (difícil percepção), ausência de sanitários públicos, demora dos coletivos, qualidade do serviço prestado, forma de condução do motorista, ar-condicionado muito frio ou muito quente, entre outros possíveis apontamentos. Com isso é possível notar a importância da realização de um trabalho de campo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao decorrer da pesquisa foi possível observar os pontos que desincentivam à população ao uso do transporte público coletivo em Rio Claro. Tendo em vista tais problemas, a população se vê desmotivada a utilizar tais serviços, ainda que para muitos seja o único meio de locomoção. Ao longo do manuscrito, busca-se evidenciar as escalas de problemáticas encontradas, a fim de assim, acusá-los, do mais “simples” ao mais complexo.

Para além de tais fatores que prejudicam a frequência ao uso do transporte público pela cidade de Rio Claro, outras práticas de transporte também fazem parte do cotidiano do cidadão rio-clarense. Cidade de território plano, Rio Claro possui sobre suas ruas e avenidas o forte uso de bicicletas, algo que é incentivado pelo próprio município, com a construção e dedicação de espaços para o trânsito entre ciclistas.

Entretanto, é necessário observar que tal realidade não é unânime sobre o espaço urbano da cidade azul, como se pode observar na relação centro-periferia, bem como o acesso de bairros mais afastados aos lazeres e afazeres de Rio Claro. A possibilidade de um bom serviço de locomoção sobre a cidade é essencial para, não apenas o melhor exercício da cidadania, como também para o bem-estar de seus respectivos cidadãos.

REFERÊNCIAS

ARARAS. Passageiros do transporte Público coletivo de Araras. 2019. Disponível em:https://www.araras.sp.gov.br/noticias/21531#:~:text=Em%20m%C3%A9dia%2C%20segundo%20o%20TCA,%2C34%E2%80%93%20dados%20de%202018. Acesso em 20 fev. 2024.

BRASIL. Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 14 dez. 2023.

COCCO, R. G.; SILVEIRA, M. R. Transporte público coletivo: acessibilidade e crise nas cidades do interior paulista. In: SILVEIRA, M. R. (coord). Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas. 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2011, p. 553-579.

CRUZ, Dayana Aparecida Marques de Oliveira. PROBLEMAS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP. Revista Percurso - NEMO, Maringá, v. 5, ed. 1, p. 179- 196, 2013. Disponível em: https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49562. Acesso em: 18 nov. 2023.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. Rio Claro encerra concorrência do transporte coletivo com vitória da Sancetur. 2023. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2023/09/05/rio-claro-sp-encerra-concorrencia-do-transporte-coletivo-com-vitoria-da-sancetur/. Acesso em 14 dez. 2023.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. Rio Claro (SP) repassa mais R$ 5 milhões para a Sancetur em créditos de transporte coletivo de idosos, pessoas com deficiência e servidores municipais. 2024. Dísponivel em https://diariodotransporte.com.br/2024/02/07/rio-claro-sp-repassa-mais-r-5-milhoes-para-a-sancetur-em-creditos-de-transporte-coletivo-de-idosos-pessoas-com-deficiencia-e-servidores-municipais/. Acesso em 08 abr. 2024.

G1. Empresa de ônibus em Rio Claro presta serviços sem contrato com a prefeitura. 2022. Disponivel em: https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2022/01/06/empresa-de-onibus-em-rio-claro-presta-servicos-sem-contrato-com-a-prefeitura.ghtml. Acesso em 12 dez. 2023.

G1. Passageiros do transporte público coletivo de Limeira. 2019. Disponivel em: https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2019/12/18/apenas-8percent-da-populacao-usa-o-transporte-coletivo-em-limeira-diz-estudo.ghtml. Acesso em 12 dez. 2023.

G1. Passageiros do transporte Público coletivo de Piracicaba. 2023. Disponivel em: https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2023/08/20/media-de-usuarios-do-transporte-publico-em-piracicaba-aumenta-em-2023-mas-nao-supera-indice-pre-pandemia.ghtml. Acesso em 12 dez. 2023.

G1. Rio Claro opera com apenas 40% da frota de ônibus do transporte coletivo a partir deste sábado. 2021. Dísponivel em: https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2021/03/06/rio-claro-opera-com-apenas-40percent-da-frota-de-onibus-do-transporte-coletivo-a-partir-deste-sabado.ghtml. Acesso em 12 dez. 2023.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, grande São Paulo. 2005. 371 f. Tese (doutorado em Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas: Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.

IBGE. Censo de 2022. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/. Acesso em 20 abr. 2024.

JORNAL CIDADE.NET. Estação: SOU tem que fazer melhorias, resta saber quando. Disponível em: https://www.jornalcidade.net/rc/estacao-sou-tem-que-fazer-melhorias-resta-saber-quando/273706/ Acesso em 18 abr. 2025

JUSBRASIL. Transporte Público e cidadania. 2019. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/artigos/transporte-publico-e-cidadania/694260305. Acesso em 14 dez. 2023.

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo, 1991.

LEI N° 12587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 25 mar. 2024.

LOBODA, Carlos Roberto. Práticas sócio-espaciais e espaços públicos em Guarapuava – PR. 2008. 338 f. Tese (doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MARSHALL, T. H. Cidadania e classe social. Tradução de Luiz Antônio Oliveira de Araújo. 1. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2021.

OLIVEIRA, D. A. M. Discurso e planejamento urbano no Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, Número Especial, p. 1 - 15, jun./dez. de 2011. Disponível em: https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2213/2109 Acesso em: 2 jan. 2024.

OLIVEIRA, D. A. M; OLIVEIRA DO Ó, A. P; SANTIAGO; P. P. Cidadania em Rio Claro/SP: uma breve discussão sobre os espaços apropriados para a mobilização social. CAPEL, H; OLIVEIRA, F. G; ALGEBAILE, E; ZAAR, M; TUNES, R; RODRIGUES, T (org). **A geografia ibero-americana no contexto contemporâneo: um balanço crítico (volume 2)**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2024, p. 344-364.

OLIVEIRA, Diego Santos de. ***Análise do transporte público motorizado em Rio Claro*.** Rio Claro: Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", 2023. 40 p.

PERIODICOS BIBLIOTECA UNESP - **Vitimização de estudantes universitários em sua mobilidade urbana em rio claro, são paulo.** Disponível em: https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo/article/view/14339, Acesso em 08 abr. 2025.

PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. **Pluralidad de métodos y renovación conceptual en la geografía de los transportes del siglo XXI.** Revista Eletrónica de Geografía y ciencias sociales, v. 7, n. 139, p. 1-22, abril de 2003.

PORTAL DA CIDADE. Ônibus da Rápido São Paulo, atual prestadora de serviços no Município. Disponível em: https://rioclaro.portaldacidade.com/noticias/cidade/linhade-onibus-bela-vistarodoviaria-tem-novos-horarios-no-periodo-da-noite-2042, Acesso em 07 nov. 2023.

RIO CLARO. Licitação do transporte público coletivo em Rio Claro. 2023. Disponível em: https://licitacao.rioclaro.sp.gov.br/. Acesso em 25 mar. 2024.

RIO CLARO. Plano De Mobilidade Urbana de 2018. Disponível em: https://www2.rioclaro.sp.gov.br/planmob/index.php. Acesso em 09 nov. 2023.

SANTOS, L. L. L. ; MATTOS, L. N. ; SILVA, J. L. S. Futebol e urbanização: uma análise espacial do futebol amador em Rio Claro-SP. In: V Congresso Brasileiro de Organização do Espaço, 2025, Rio Claro. Anais do V Congresso Brasileiro de Organização do Espaço. Rio Claro/SP: Biblioteca da UNESP de Rio Claro/SP, 2025. v. 1. p. 1229-1240

SANTOS, Milton. O espaço do cidadão. São Paulo: Nobel, 1998.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. O Passado e a Geografia: O Espaço Urbano de Rio Claro e os Testemunhos Concretos de Atividades Industriais Pretéritas. Revista do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro. Rio Claro, SP. Out. 2010

SOU RIO CLARO. Linhas e horários. Disponível em: https://soutransportes.com.br/rio-claro/linhas-e-horarios/. Acesso em 08 ago. 2025.