

# FGV DAPP

ESTUDOS ESTRATÉGICOS

---

VOL.3

**MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA**

Percepções dos usuários  
de transporte público  
no Brasil

---

**RENDA E SERVIÇOS  
PÚBLICOS:**

“de casa para dentro”  
e “de casa para fora”

**MOBILIDADE  
COMO VETOR**

estruturante da cidadania

 FGV DAPP

## **MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA**

## FGV DAPP

### Diretor

Marco Aurélio Ruediger

### DAPP

DAPP Contato: (21) 3799-4300 | [www.dapp.fgv.br](http://www.dapp.fgv.br) | [dapp@fgv.br](mailto:dapp@fgv.br)

## EQUIPE DE EXECUÇÃO

### Coordenação

Marco Aurélio Ruediger

### Pesquisadores

Rafael Martins de Souza

Amaro Silveira Grassi

Margareth da Luz

## EDITORIAL

### Projeto Gráfico

Café.art.br

### Equipe

Alexandra Ramos

Andreia Bersot

Leandro Amorim

Maria Eduarda Rodrigues

### Revisão

Lucas Calil

Yasmin Thayná

### Impressão

DRQ GRAFICA E EDITORA LTDA



Instituição de caráter técnico-científico, educativo e filantrópico, criada em 20 de dezembro de 1944 como pessoa jurídica de direito privado, tem por finalidade atuar, de forma ampla, em todas as matérias de caráter científico, com ênfase no campo das ciências sociais: administração, direito e economia, contribuindo para o desenvolvimento econômico-social do país.

## Sede

Praia de Botafogo, 190, Rio de Janeiro | RJ, CEP 22250-900 ou Caixa Postal 62.591 CEP 22257-970 | Tel: (21) 3799-5498 | [www.fgv.br](http://www.fgv.br)

## Primeiro Presidente Fundador

Luiz Simões Lopes

## Presidente

Carlos Ivan Simonsen Leal

## Vice-Presidentes

Sergio Franklin Quintella, Francisco Oswaldo Neves Dornelles e Marcos Cintra Cavalcante de Albuquerque

## CONSELHO DIRETOR

### Presidente

Carlos Ivan Simonsen Leal

### Vice-Presidentes

Sergio Franklin Quintella, Francisco Oswaldo Neves Dornelles e Marcos Cintra Cavalcante de Albuquerque

### Vogais

Armando Klabin, Carlos Alberto Pires de Carvalho e Albuquerque, Cristiano Buarque Franco Neto; Ernane Galvêas, José Luiz Miranda, Lindolpho de Carvalho Dias, Márcio Marques Moreira e Roberto Paulo Cezar de Andrade

### Suplentes

Aldo Floris, Antonio Monteiro de Castro Filho, Ary Oswaldo Mattos Filho, Gilberto Duarte Prado, Eduardo Baptista Vianna, Gilberto Duarte Prado, Jacob Palis Júnior, José Ermírio de Moraes Neto, Maurício Matos Peixoto e Marcelo José Basílio de Souza Marinho

## CONSELHO CURADOR

### Presidente

Carlos Alberto Lenz César Protásio

### Vice-Presidente

João Alfredo Dias Lins (Klabin Irmãos e Cia)

### Vogais

Alexandre Koch Torres de Assis; Angélica Moreira da Silva (Federação Brasileira de Bancos); Eduardo M. Krieger; Fernando Pinheiro e Fernando Bomfiglio (Souza Cruz S.A.); Heitor Chagas de Oliveira; Jaques Wagner (Estado da Bahia); Leonardo André Paixão (IRB - Brasil Resseguros S.A.); Luiz Chor; Marcelo Serfaty; Márcio João de Andrade Fortes; Orlando dos Santos Marques (Publicis Brasil Comunicação Ltda.); Pedro Henrique Mariani Bittencourt e Tomas Brisola (Banco BBM S.A.); Raul Calfat (Votorantim Participações S.A.); Ronaldo Mendonça Vilela (Sindicato das Empresas de Seguros Privados, de Capitalização e de Resseguros no Estado do Rio de Janeiro e do Espírito Santo); e Tarso Genro (Estado do Rio Grande do Sul).

### Suplentes

Cesar Camacho; Emerson Furtado Lima e Luiz Ildefonso Simões Lopes (Brookfield Brasil Ltda.); José Carlos Schmidt Murta Ribeiro; Luiz Roberto Nascimento Silva; Manoel Fernando Thompson Motta Filho; Nilson Teixeira (Banco de Investimentos Crédit Suisse S.A.); Olavo Monteiro de Carvalho (Monteiro Aranha Participações S.A.); Patrick de Larragoiti Lucas (Sul América Companhia Nacional de Seguros); Clóvis Torres (Vale S.A.); Rui Barreto; Sérgio Andrade; e Victório Carlos de Marchi.

# **FGV DAPP**

ESTUDOS ESTRATÉGICOS

---

VOL. **3**

**MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA**

Percepções dos usuários  
de transporte público  
no Brasil

---

# SUMÁRIO





<b>01</b> INTRODUÇÃO	/06
<b>02</b> METODOLOGIA DA PESQUISA DE CAMPO	/10
<b>03</b> PERFIL DOS ENTREVISTADOS	/14
<b>04</b> RESULTADOS	/20
4.1. Renda e serviços públicos: “de casa para <i>dentro</i> ” e “de casa para <i>fora</i> ”	
4.2. Mobilidade como vetor estruturante da cidadania	
4.3. Sistema político e ação coletiva	
<b>05</b> CONCLUSÃO	/62

# 01.



---

# INTRODUÇÃO

---

A mobilidade é hoje um dos principais desafios da gestão urbana brasileira, concentrando uma série de pontos críticos das grandes cidades do país. A precariedade dos sistemas de transporte público nas regiões metropolitanas, a ausência de planejamento, a falta de transparência e o baixo nível de investimentos público e privado no setor foram alguns dos fatores que, nos últimos anos, concorreram para gerar um grande sentimento de frustração e de indignação.

Por outro lado, melhorias ocorridas na última década em termos de aumento da renda e do consumo, bem como do acesso à internet e às novas tecnologias de informação e comunicação (TICs), elevaram a pressão sobre a qualidade dos serviços públicos, intervindo na capacidade dos governos de atender às demandas da sociedade. **A insatisfação acumulada foi direcionada para o transporte público e culminou com os protestos de junho de 2013**, que levaram milhares de pessoas às ruas e colocaram definitivamente a questão da mobilidade na agenda pública brasileira.

As manifestações tiveram como estopim o reajuste das tarifas das passagens de ônibus em São Paulo, mas logo cederam protagonismo a uma longa pauta de demandas, canalizando uma onda de indignação popular e jogando luz sobre a extensão e a dimensão

do descontentamento com o conjunto dos serviços públicos e com as condições de vida nas principais regiões metropolitanas. Mas não apenas isso: as chamadas “Jornadas de junho” trouxeram à tona também a percepção do distanciamento do sistema político em relação à população, sobretudo no que se refere à capacidade de representação de seus interesses e ao aumento da corrupção.

(...) A MOBILIDADE É HOJE UM DOS PRINCIPAIS DESAFIOS DA GESTÃO URBANA BRASILEIRA, CONCENTRANDO UMA SÉRIE DE PONTOS CRÍTICOS DAS GRANDES CIDADES DO PAÍS. (...)



A questão da mobilidade urbana reúne, portanto, desafios centrais para a sociedade brasileira nos próximos anos, tais como a qualidade do transporte público e das condições de vida nas metrópoles, a relação entre Estado e sociedade civil, a mobilização social e a participação política.

Nesse contexto, não há como exagerar a importância de se identificar as percepções e sentimentos dos usuários do sistema de transporte público, sobretudo daqueles que o utilizam em seus deslocamentos pendulares, com o objetivo de dimensionar o grau de insatisfação dos cidadãos em relação aos serviços públicos e ao poder público, bem como à qualidade de vida nas maiores cidades do Brasil, locus privilegiados de observação das transformações – positivas e negativas – ocorridas após uma década de inclusão social e de aumento da renda e do consumo.

Com esse propósito, a Diretoria de Análise de Políticas Públicas da Fundação Getúlio Vargas (FGV/DAPP) realizou a pesquisa “Mobilidade urbana e cidadania: percepções do usuário de transporte público no Brasil”, em que foram entrevistados 3.600 usuários nas maiores regiões metropolitanas (RMs) do Brasil e no Distrito Federal entre o fim de março e o início de abril de 2014.



PONTE JUSCELINO-KUBITSCHKEK  
**BRASÍLIA**



# 02.



---

# METODOLOGIA DA PESQUISA DE CAMPO

---

A pesquisa de campo foi desenvolvida através de um levantamento por amostragem semiprobabilística das populações constituídas por pessoas de 15 ou mais anos de idade, residentes no Distrito Federal e em cinco regiões metropolitanas (RM) brasileiras, a saber:

/Rio de Janeiro;

/São Paulo;

/Belo Horizonte;

/Porto Alegre;

/Recife;

Foram realizadas 3.600 (três mil e seiscentas) entrevistas face a face entre 25 de março e 07 de abril de 2014, por meio de um questionário estruturado.

Em cada região, a população pesquisada consistiu no conjunto de residentes pertencentes à faixa etária de interesse e que fossem usuários de transporte público. Ou seja, a unidade de pesquisa é a pessoa com tais características. A análise foi concebida de modo a fornecer resultados para cada

região metropolitana individualmente. Para tanto, procedeu-se inicialmente a uma estratificação geográfica de cada região, dividindo-a em dois estratos: (1) o estrato constituído pela capital; (2) o estrato constituído pelos demais municípios que compõem a região metropolitana.

A partir dessa estratificação, na primeira etapa da amostragem foi efetuada a seleção certa do município da capital, enquanto no outro estrato houve seleção aleatória, com probabilidade proporcional ao tamanho da população, de certo número de municípios do estrato (número variável conforme a região metropolitana). Dessa forma, foram obtidas as unidades primárias de amostragem. A única exceção é o Distrito Federal, por se constituir de um único município.

Após essa primeira etapa, em cada um dos municípios que integram a amostra foi realizada nova estratificação da população pesquisada, agora de natureza socioeconômica, obedecendo a critérios de divisão por cotas definidas pelo emprego de três variáveis: (1) sexo (com duas categorias); (2) idade (com cinco

categorias); (3) escolaridade (quatro categorias). Portanto, foram empregados ao todo 40 (quarenta) estratos estabelecidos por cotas. Em cada uma dessas cotas, foi selecionada uma amostra aleatória de pessoas da população pesquisada. Assim, o plano de amostragem empregado é estratificado e conglomerado, com dois estágios de seleção.

A Tabela 1 apresenta a lista de regiões metropolitanas pesquisadas, os municípios selecionados em cada uma delas, o tamanho da amostra em cada município e em cada região metropolitana, além de no Distrito Federal, e a margem de erro. O Gráfico 1 explica a distribuição percentual.

**TABELA 1**

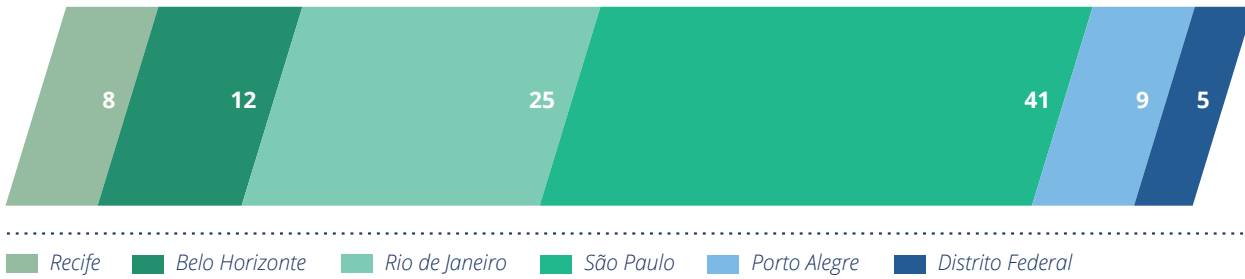
MUNICÍPIOS SELECIONADOS E TAMANHO DA AMOSTRA EM CADA UMA DAS RMS PESQUISADAS

REGIÃO METROPOLITANA	MUNICÍPIOS	TAMANHO DA AMOSTRA	AMOSTRA TOTAL NA RM	MARGEM DE ERRO (EM PERCENTUAL)
SÃO PAULO	SÃO PAULO	978	1.200	5,0
	GUARULHOS	101		
	SANTO ANDRÉ	60		
	DIADEMA	32		
	BARUERI	20		
	JANDIRA	9		
RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	561	800	4,5
	SÃO GONÇALO	87		
	DUQUE DE CAXIAS	71		
	NOVA IGUAÇU	67		
	NILÓPOLIS	14		
BELO HORIZONTE	BELO HORIZONTE	306	400	3,7
	CONTAGEM	75		
	IBIRITÉ	19		
RECIFE	RECIFE	264	400	2,4
	JABOATÃO DOS GUARARAPES	106		
	CABO DE SANTO AGOSTINHO	30		
PORTO ALEGRE	PORTO ALEGRE	338	400	3,0
	VIAMÃO	53		
	SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA	9		
DISTRITO FEDERAL	-	-	400	2,5
<b>TOTAL</b>	-	<b>3.600</b>	<b>3.600</b>	<b>3,5</b>

Fonte: FGV/DAPP

GRÁFICO 1

EM QUAL CIDADE VOCÊ MORA?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

A PESQUISA DE CAMPO FOI  
DESENVOLVIDA ATRAVÉS  
DE UM LEVANTAMENTO  
POR AMOSTRAGEM  
SEMI-PROBABILÍSTICA DAS  
POPULAÇÕES CONSTITUÍDAS  
POR PESSOAS DE 15 OU MAIS  
ANOS DE IDADE, (...)

# 03.



---

# PERFIL

# DOS ENTREVISTADOS

---

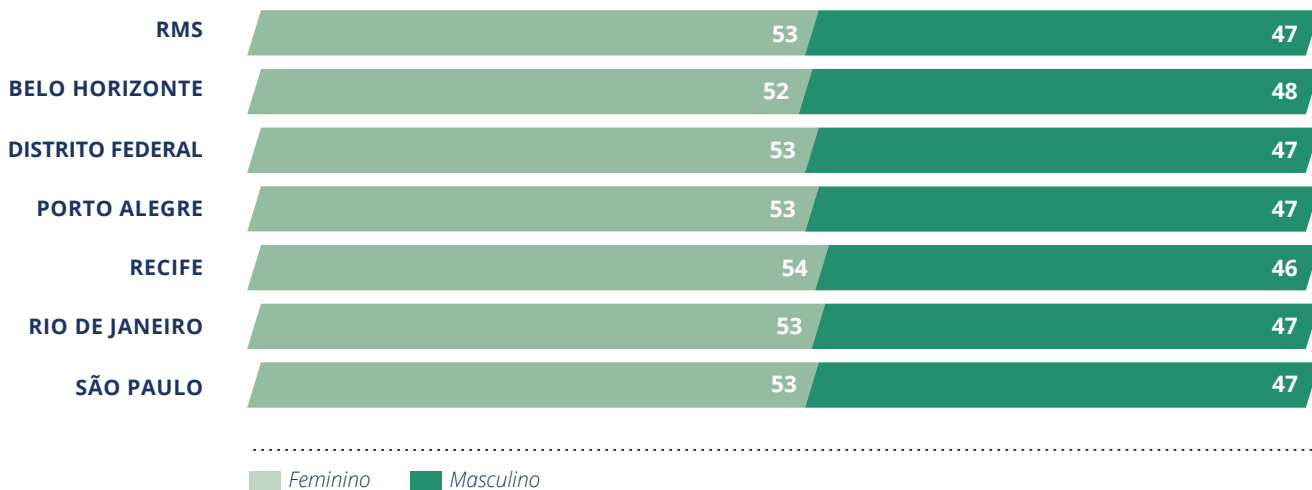
Um pouco mais da metade dos entrevistados, considerando os resultados nacionais ou por região, é do sexo feminino (Gráfico 2), predominantemente se encontra na faixa etária dos 25 aos 40 anos (Gráfico 3) e não possui grau de instrução ou tem o ensino fundamental incompleto (Gráfico 4). Em relação à renda familiar nacional, 34% dos respondentes estão na faixa de até dois salários mínimos; outros 33%, entre dois e quatro salários. A maior parte dos entrevistados da região metropolitana de Recife, ou seja, 54%, está na primeira faixa. Encontramos os maiores percentuais para a segunda faixa nas RMs de São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte e no Distrito Federal, representando em cada região 35% das pessoas pesquisadas.

(...) ENCONTRAMOS OS MAIORES PERCENTUAIS PARA A SEGUNDA FAIXA NAS RMS DE SÃO PAULO, PORTO ALEGRE, BELO HORIZONTE E NO DISTRITO FEDERAL, (...)



## GRÁFICO 2

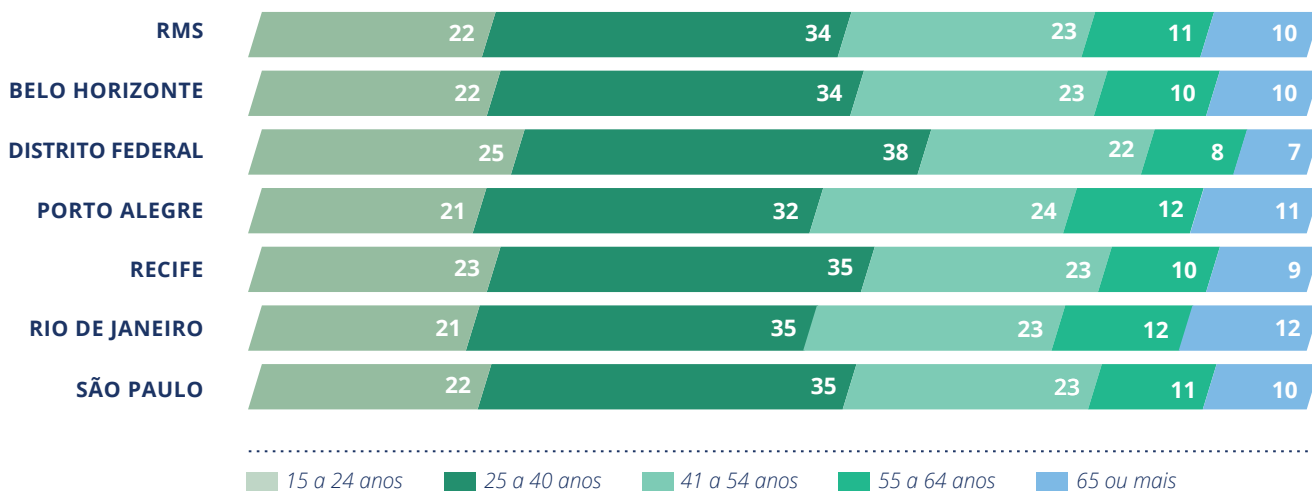
QUAL O SEU SEXO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

## GRÁFICO 3

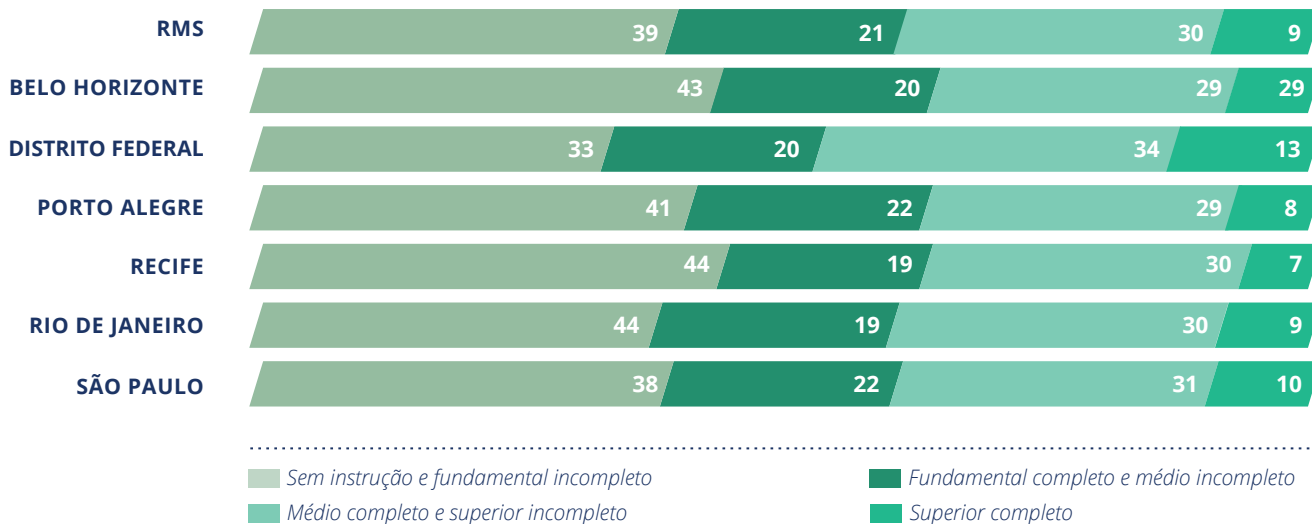
QUAL A SUA IDADE?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 4**

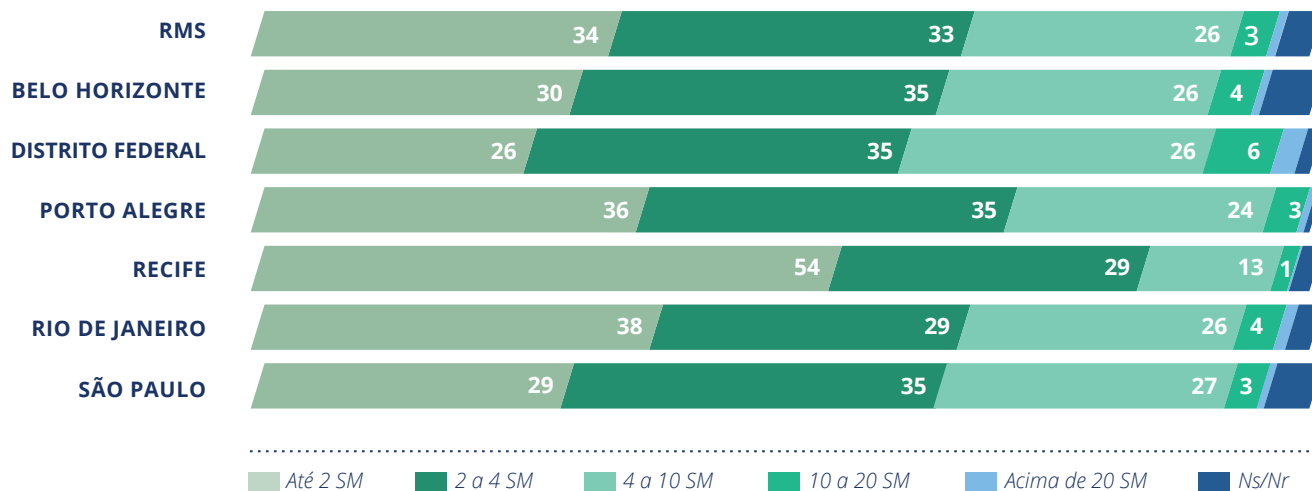
QUAL O SEU GRAU DE ESCOLARIDADE?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 5**

QUAL A SUA RENDA FAMILIAR?  
(em percentual)

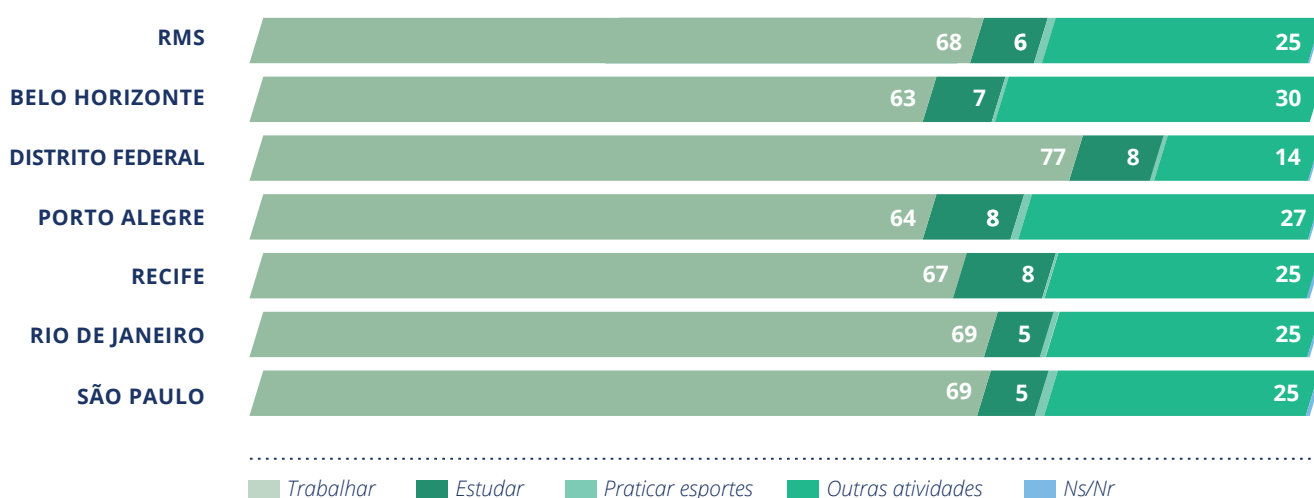


Fonte: FGV/DAPP

A maioria dos entrevistados – em escala nacional – usa o transporte público para trabalhar, perfazendo 68% do total. No Distrito Federal, esse percentual chega a 77% (Gráfico 6). Mais da metade dos entrevistados (54%), uma vez consideradas todas as RMs – à exceção de São Paulo –, utiliza até duas conduções em seus deslocamentos pendulares. Na RM de São Paulo, os maiores percentuais estão divididos entre as respostas que indicam “até 2 conduções” e “3 ou 4 conduções”, com cada opção correspondendo a 42% das pessoas pesquisadas (Gráfico 7).

#### GRÁFICO 6

DURANTE A SEMANA, VOCÊ NORMALMENTE UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO PARA:  
(em percentual)

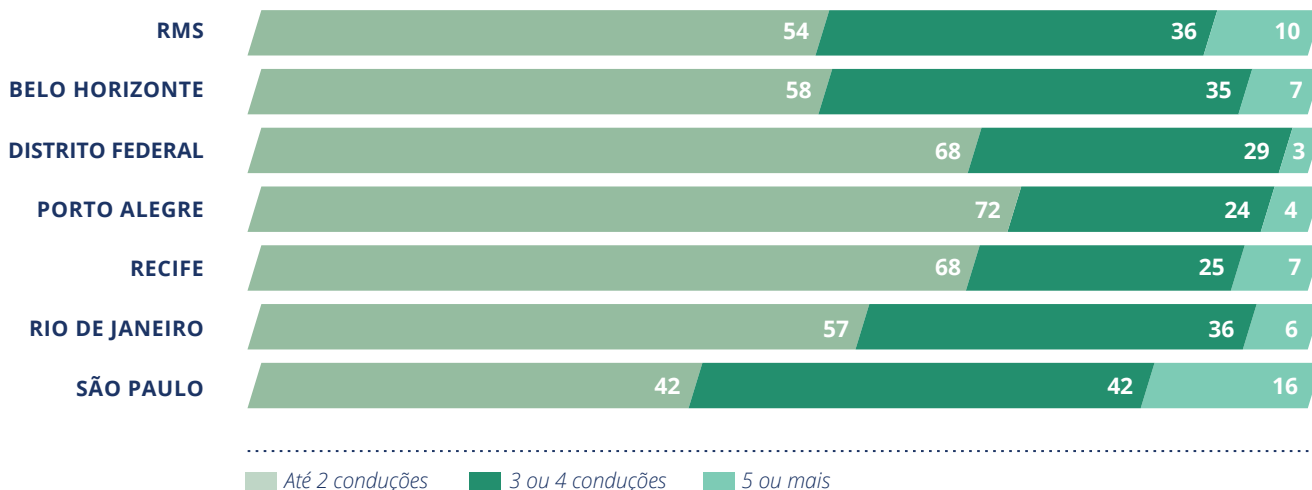


Fonte: FGV/DAPP

Por fim, 33% dos respondentes em todo o Brasil utilizam o transporte público cinco dias por semana, encontrados os maiores percentuais para essa resposta no Distrito Federal, com 40% (Gráfico 8).

**GRÁFICO 7**

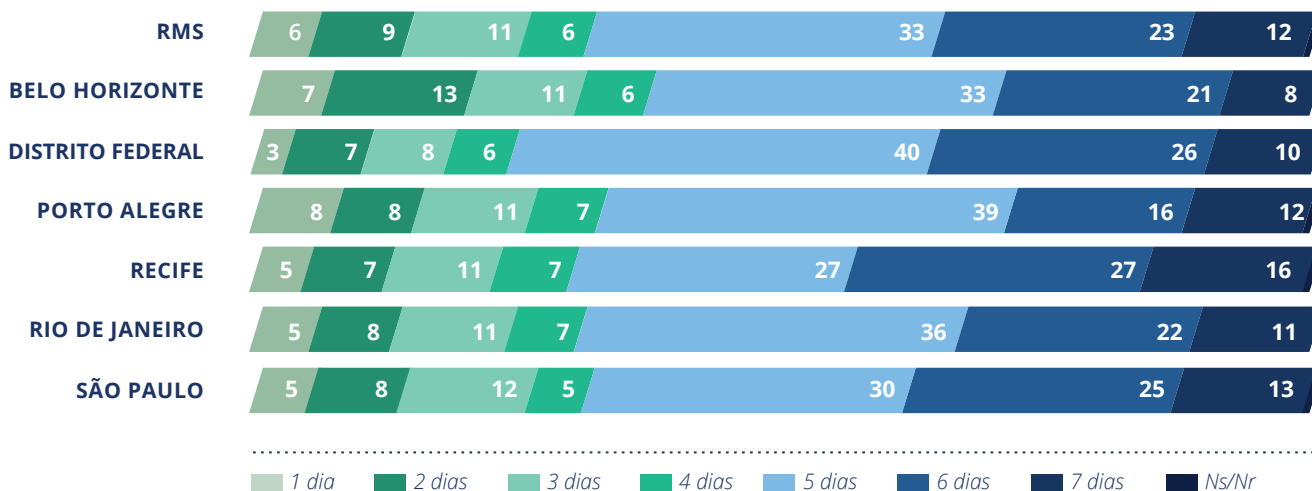
NESSES DESLOCAMENTOS, QUANTAS CONDUÇÕES VOCÊ NORMALMENTE UTILIZA?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 8**

EM QUANTOS DIAS DA SEMANA VOCÊ UTILIZA REGULARMENTE O TRANSPORTE PÚBLICO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

# 04.



---

# RESULTADOS

---

## 4.1

### RENDA E SERVIÇOS PÚBLICOS:

#### “DE CASA PARA DENTRO” E “DE CASA PARA FORA”

A primeira seção da pesquisa explorou o nível de satisfação com os serviços públicos básicos em todo o Brasil – Transporte, Educação, Saúde e Segurança. Segundo o *survey*, 73% dos usuários de transporte público se dizem insatisfeitos ou muito insatisfeitos com o serviço. Além disso, **o percentual de “insatisfeitos” e “muito insatisfeitos” chega a 80% em relação a Segurança e a 79% quando se trata de Saúde.** Finalmente, no que se refere a Educação, 67% dos entrevistados se posicionam de forma negativa em relação à questão (Gráfico 9).

## GRÁFICO 9

### RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultado de todas as RMs (do pior para o melhor, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

A segurança pública tem o maior nível de insatisfação em cinco das seis regiões pesquisadas, com exceção de Belo Horizonte, onde Saúde tem a maior proporção de insatisfeitos (Gráfico 10). Na RM do Rio de Janeiro, Saúde e Segurança empatam na avaliação das pessoas ouvidas, chegando a 84% de insatisfação (Gráfico 11).

Em todos os casos, a educação pública apresenta o menor nível de descontentamento, especialmente na RM de Recife, o que indica a ocorrência de alguma melhora no sistema público nos últimos anos, embora a avaliação geral ainda seja muito negativa (Gráfico 12). Merece destaque também o transporte público em São Paulo, única RM em que menos de 70% dos entrevistados demonstram insatisfação com o setor (Gráfico 13).

**GRÁFICO 10**

RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultados para a RM de Belo Horizonte (do pior para o melhor, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 11**

RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultados para a RM do Rio de Janeiro (do pior para o melhor, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP



### GRÁFICO 12

#### RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultados para a RM de Recife (do pior para o melhor, em percentual)

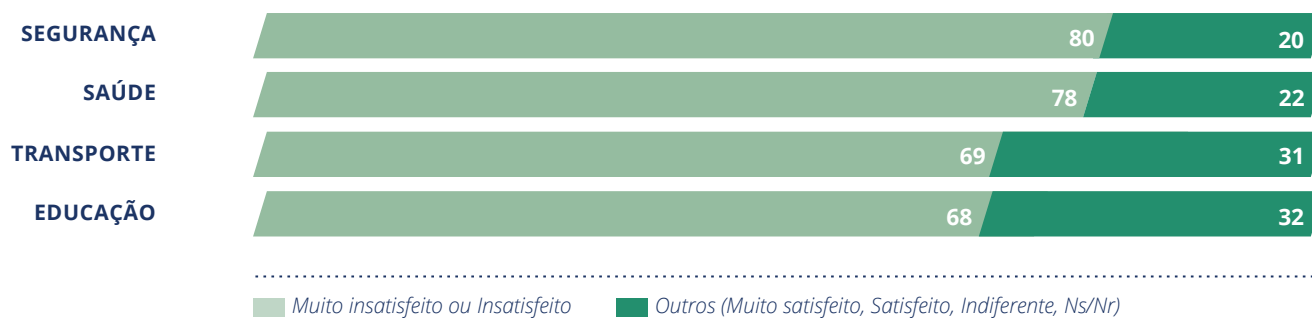


Fonte: FGV/DAPP

### GRÁFICO 13

#### RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultados para a RM de São Paulo (da pior para a melhor, em percentual)

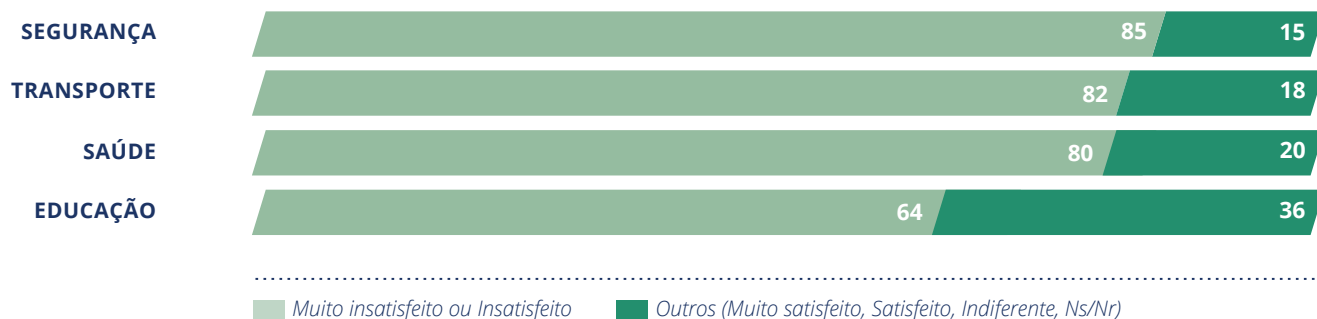


Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 14**

RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultados para o Distrito Federal (do pior para o melhor, em percentual)

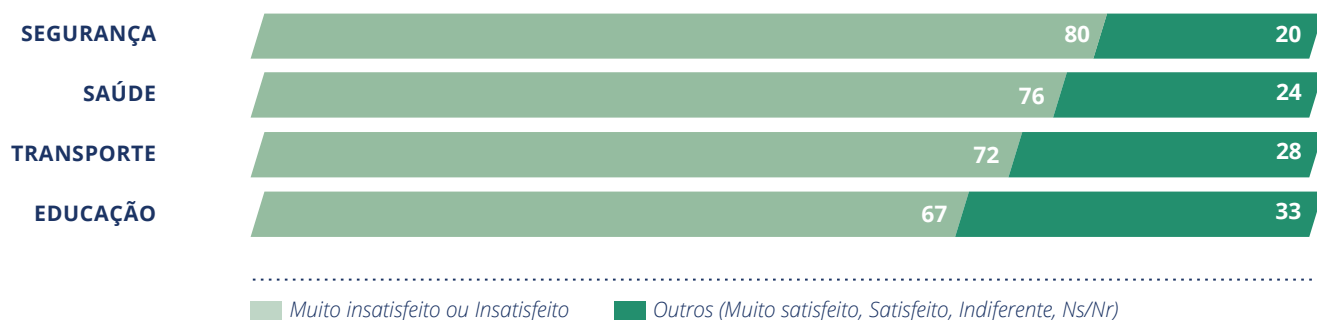


Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 15**

RANKING BRASIL DE PERCEPÇÃO

Resultados para a RM de Porto Alegre (do pior para o melhor, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

#### 4.1.1. SEGURANÇA PÚBLICA

Conforme mencionado anteriormente, a segurança pública é o setor com o nível de insatisfação mais alto. Considerando os resultados em todo o Brasil, 41% estão “insatisfeitos”, e 39%, “muito insatisfeitos” – somando 80% das respostas. Apenas 10% das pessoas entrevistadas se dizem satisfeitas, e 9% afirmam-se “indiferentes”. **O Distrito Federal e a região metropolitana do Rio de Janeiro apresentam os piores índices**, com 47% de “muito insatisfeitos”. Já na RM de Belo Horizonte está o maior percentual de “satisfeitos” e “muito satisfeitos”, perfazendo aproximadamente 16% dos entrevistados (Gráfico 16).

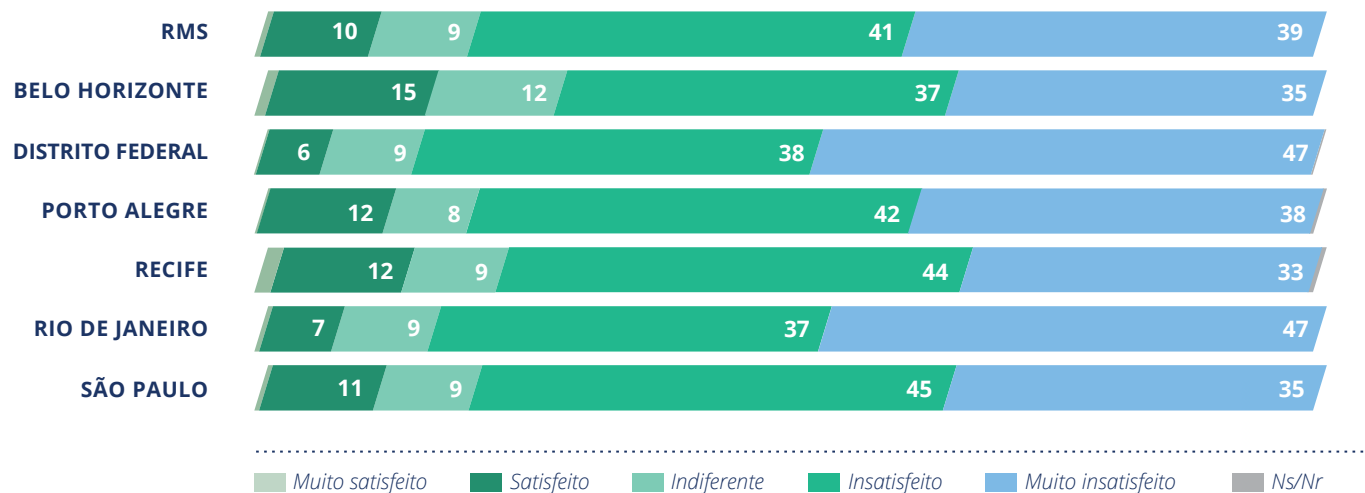
(...) A SEGURANÇA PÚBLICA É O SETOR COM O NÍVEL DE INSATISFAÇÃO MAIS ALTO. CONSIDERANDO OS RESULTADOS EM TODO O BRASIL, 41% ESTÃO “INSATISFEITOS”, E 39%, “MUITO INSATISFEITOS” (...)





**GRÁFICO 16**

QUAL É O SEU NÍVEL DE SATISFAÇÃO COM A SEGURANÇA PÚBLICA?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

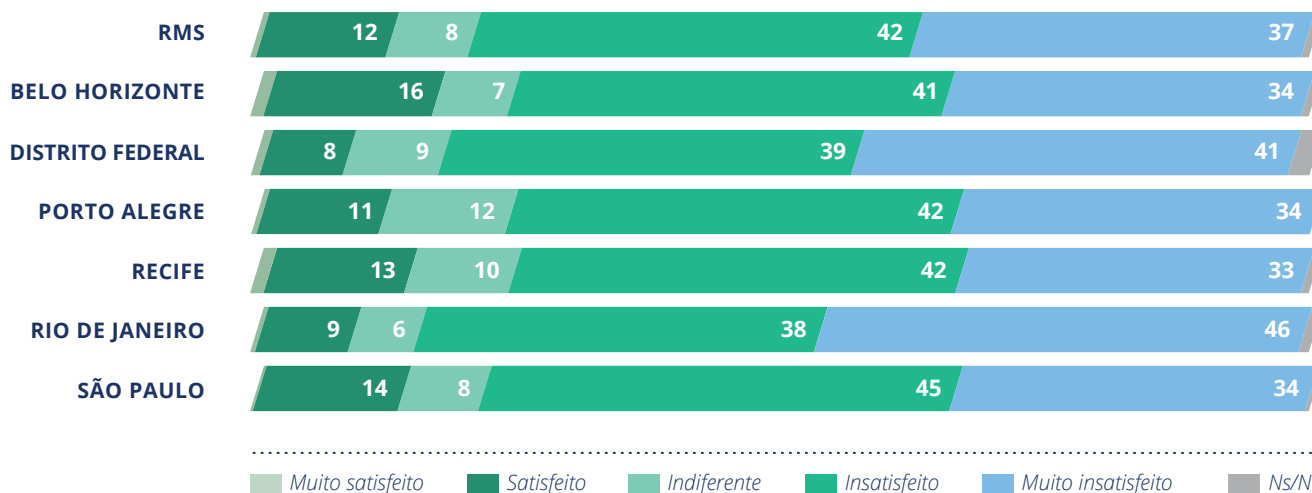
### 4.1.2. SAÚDE PÚBLICA

A área de Saúde apresenta, no geral, a segunda pior avaliação entre as pessoas ouvidas na pesquisa. Considerando os resultados nacionais, com 42% de “insatisfeitos” e 37% de “muito insatisfeitos”, obtemos um total de 79% de insatisfação. Os “satisfeitos” e “muito satisfeitos” somam aproximadamente 13%, e 8% se manifestam indiferentes. Ainda são no Distrito Federal e na RM do Rio de Janeiro que se encontram os maiores percentuais de entrevistados “muito insatisfeitos”: 41% e 46%, respectivamente. As RMs que concentram mais respostas positivas para o setor são as de Belo Horizonte, São Paulo e Recife, somando, respectivamente, cerca de 17%, 15% e 14% das avaliações “muito satisfeito” e “satisfeito” (Gráfico 17).

A ÁREA DE SAÚDE APRESENTA, NO GERAL, A SEGUNDA PIOR AVALIAÇÃO ENTRE AS PESSOAS OUVIDAS NA PESQUISA. (...)

GRÁFICO 17

QUAL É O SEU NÍVEL DE SATISFAÇÃO COM A SAÚDE PÚBLICA?  
(em percentual)



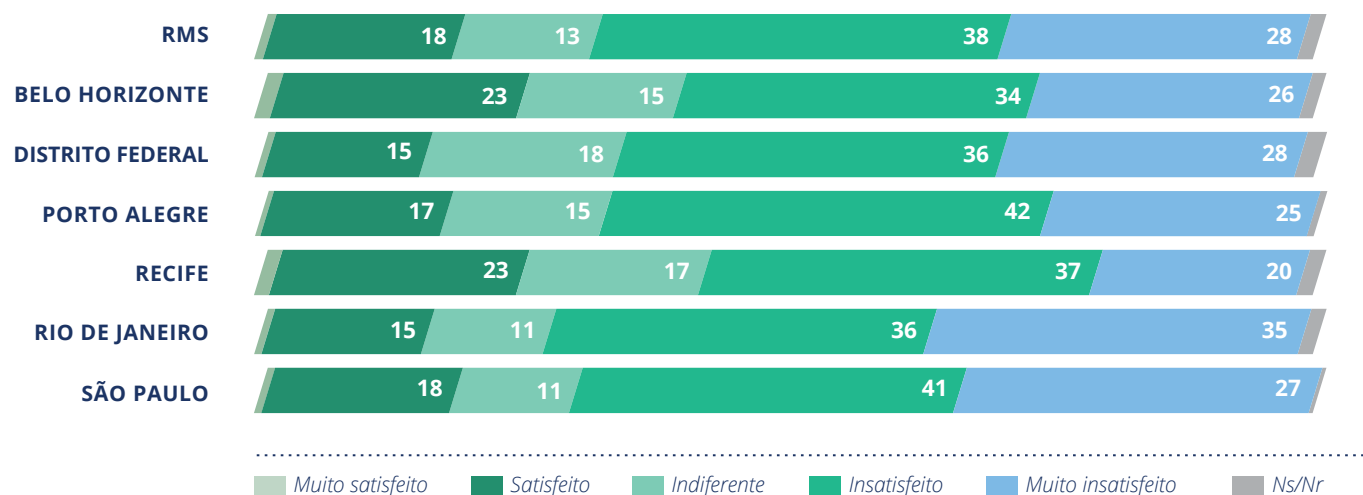
Fonte: FGV/DAPP

### 4.1.3. EDUCAÇÃO PÚBLICA

Considerando o Brasil, na área de Educação, “insatisfeitos” e “muito insatisfeitos” representam quase 70% dos respondentes, enquanto os “satisfeitos” e “muito satisfeitos” representam aproximadamente 19%. Os “indiferentes” totalizam 13%. **As RMs de São Paulo e de Porto Alegre concentram as avaliações mais negativas**, com 68% e 67% de “muito insatisfeitos” e insatisfeitos”. Os maiores percentuais de respostas “muito satisfeito” e “satisfeito”, cerca de 24%, estão entre os entrevistados das RMs de Belo Horizonte e de Recife (Gráfico 18).

GRÁFICO 18

QUAL É O SEU NÍVEL DE SATISFAÇÃO COM A EDUCAÇÃO PÚBLICA?  
(em percentual)



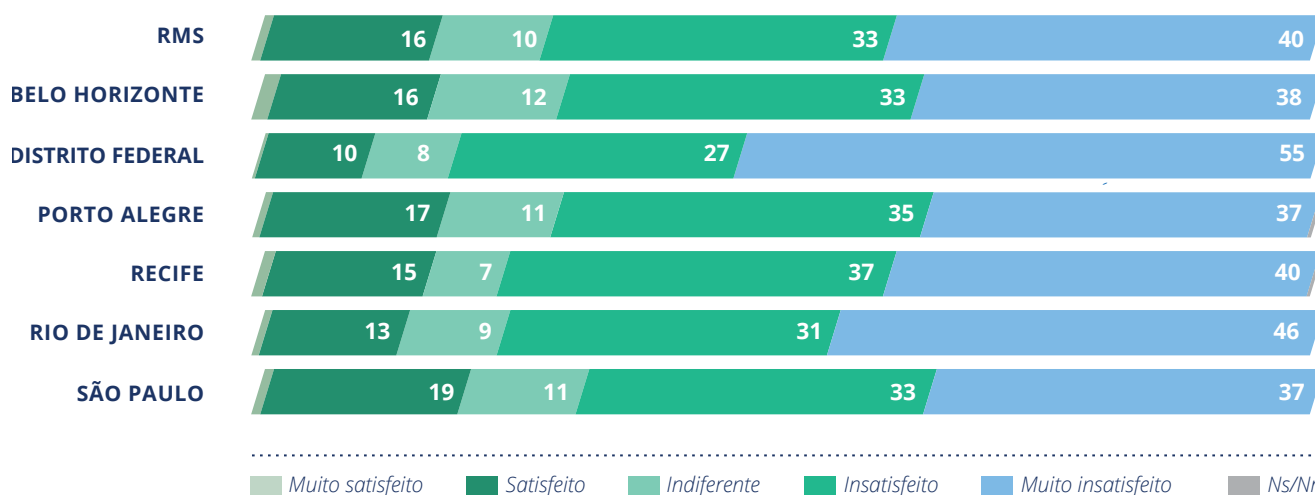
Fonte: FGV/DAPP

#### 4.1.4. TRANSPORTE PÚBLICO

Considerando o Brasil, na área de Transporte, “insatisfeitos” e “muito insatisfeitos” somam 73%, um pouco abaixo dos resultados em Segurança e Saúde. Os “muito satisfeitos” e “satisfeitos” correspondem aproximadamente a 17%, e 10% são “indiferentes”. Mais uma vez, encontramos no Distrito Federal (82%) e na RM do Rio de Janeiro (77%) os maiores percentuais das avaliações “insatisfeito” e “muito insatisfeito”. **As respostas mais positivas (“muito satisfeito” e “satisfeito”) estão entre os entrevistados das RMs de São Paulo e de Porto Alegre**, com aproximadamente 20% e 18%, respectivamente (Gráfico 19).

GRÁFICO 19

QUAL É O SEU NÍVEL DE SATISFAÇÃO COM O TRANSPORTE PÚBLICO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

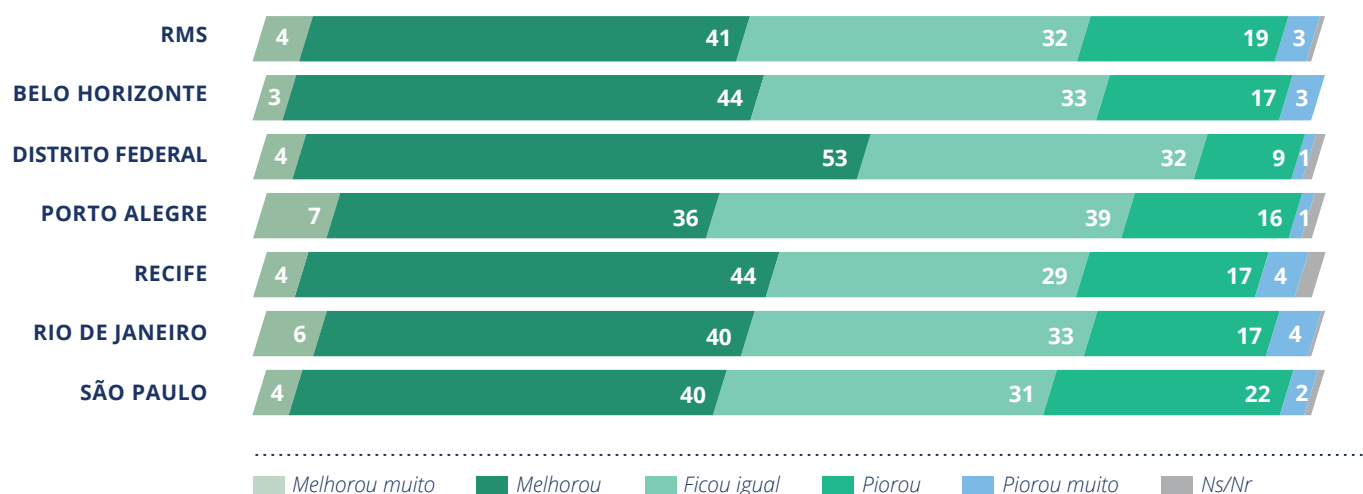


#### 4.1.5. SITUAÇÃO ECONÔMICA

Ao lado da insatisfação generalizada com os serviços públicos, observa-se um otimismo, por parte dos entrevistados, a respeito de sua situação econômica pessoal. Em relação aos últimos cinco anos, 45% avaliam que essa condição “melhorou” ou “melhorou muito”, e 32% julgam que “ficou igual”, contra 22% que optaram por “piorado” ou “piorado muito” (Gráfico 20). Da mesma forma, 66% dos pesquisados manifestam a expectativa de que, nos próximos cinco anos, a situação “vai melhorar” ou “vai melhorar muito”, e 19% deles acreditam que a situação econômica “vai ficar igual”, enquanto somente 11% esperam uma realidade “pior” ou “muito pior” (Gráfico 21).

GRÁFICO 20

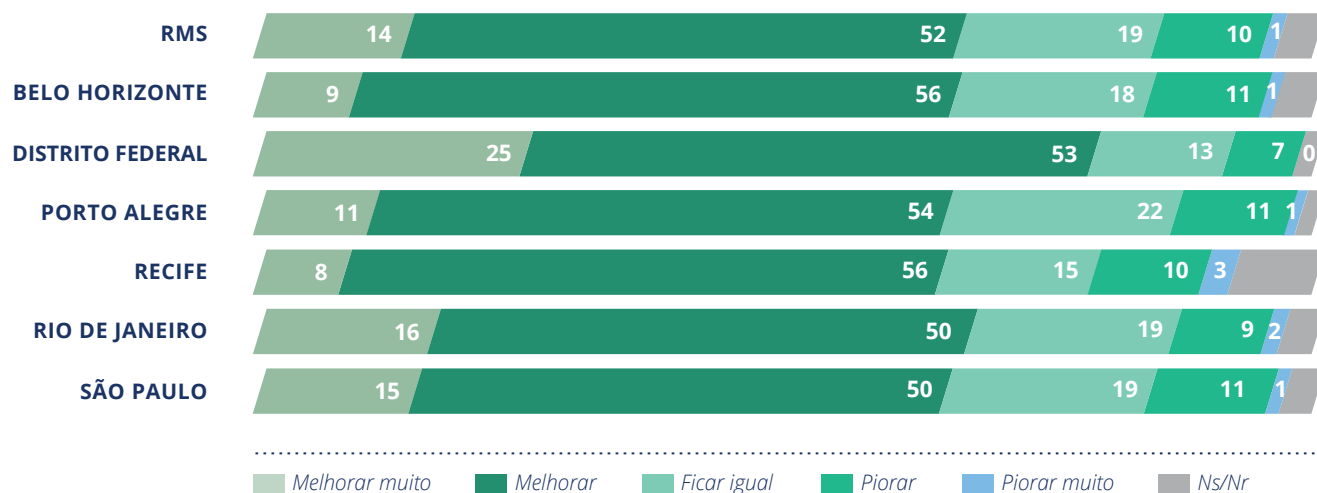
EM RELAÇÃO AOS ÚLTIMOS CINCO ANOS, VOCÊ ACHA QUE SUA SITUAÇÃO ECONÔMICA PESSOAL:  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

GRÁFICO 21

EM RELAÇÃO AOS PRÓXIMOS CINCO ANOS, VOCÊ ACHA QUE SUA SITUAÇÃO ECONÔMICA VAI:  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

A pesquisa indica, portanto, que o brasileiro não apenas reconhece que sua situação econômica pessoal melhorou, como também nutre a expectativa de que essa situação continue melhorando. Entretanto, se mostra muito insatisfeito com os serviços públicos oferecidos pelo Estado.

Tal quadro perceptivo sugere que **os ganhos das políticas de redistribuição de renda são entendidos como conquistas consolidadas e, portanto, as demandas tendem, a partir de agora, a recair sobre a qualidade dos serviços públicos. Pode-se dizer, nesse sentido, que a vida das pessoas melhorou “da porta de casa para dentro”, mas não “da porta para fora”.**

## 4.2.

# MOBILIDADE COMO VETOR ESTRUTURANTE DA CIDADANIA

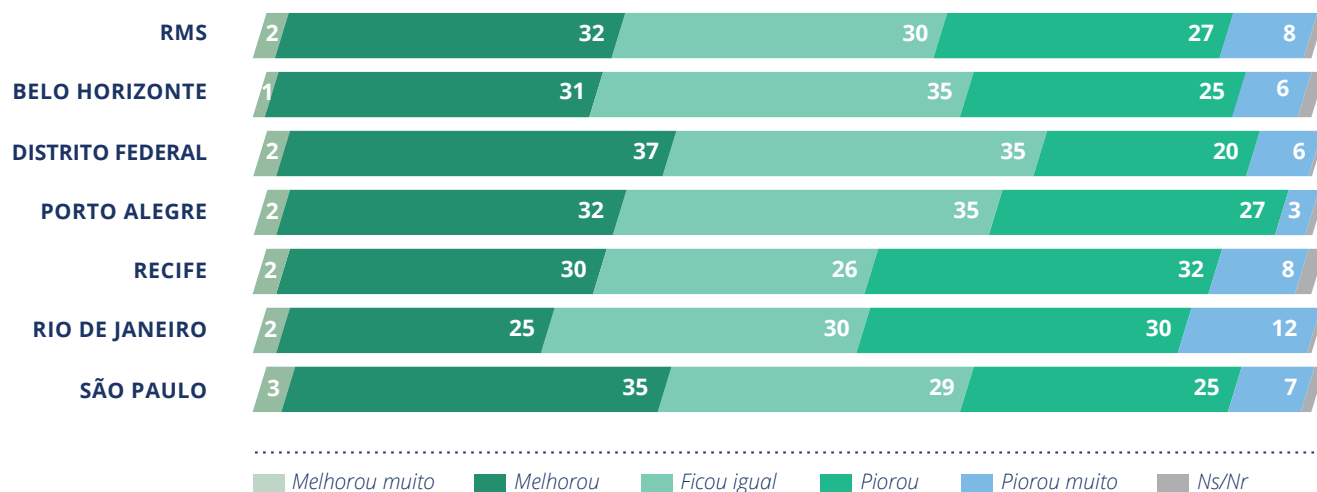
### 4.2.1. TRANSPORTE PÚBLICO: EVOLUÇÃO E EXPECTATIVAS

A despeito da insatisfação geral com a qualidade do transporte público, observa-se uma visão mais positiva quanto às mudanças verificadas no setor, uma vez que 34% dos respondentes avaliam que houve avanços (“melhorou” e “melhorou muito”), contra 35% que julgam que o serviço regrediu (“piorou” e “piorou muito”) e 30% que acham que “ficou igual” (Gráfico 22). Esse resultado se reproduz no Distrito Federal, onde, ao lado de um alto grau de descontentamento com o serviço, conforme verificado no Gráfico 19, observamos um maior percentual de percepção de melhoria, totalizando 39% das respostas “melhorou muito” e “melhorou”. Tal fato sugere ações localizadas, mas de alto impacto na população e que, se não atingem o serviço como um todo, a ponto de ocasionar maior grau de satisfação, resultam em uma significativa percepção de mudança. Já em relação à RM do Rio de Janeiro, que apresentou 77% de avaliação negativa (Gráfico 19), encontramos também os maiores percentuais de percepção de degradação do transporte público, com 42% de respostas “piorou” e “piorou muito” (Gráfico 22).

A DESPEITO DA INSATISFAÇÃO GERAL COM A QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO, OBSERVA-SE UMA VISÃO MAIS POSITIVA QUANTO ÀS MUDANÇAS VERIFICADAS NO SETOR, (...)

**GRÁFICO 22**

SOBRE AS MUDANÇAS DO TRANSPORTE PÚBLICO NOS ÚLTIMOS ANOS, VOCÊ AVALIA QUE:  
(em percentual)

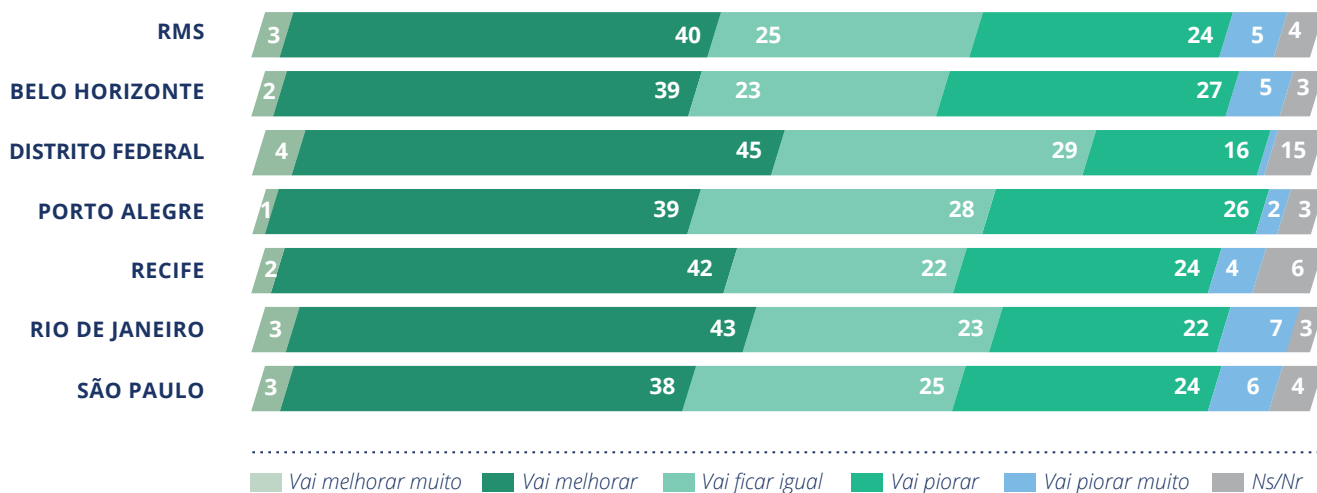


Fonte: FGV/DAPP

Quando se trata do futuro do transporte público, os que apostam na evolução positiva do setor nos próximos cinco anos chegam a 43%, contra 29% que esperam um retrocesso e 25% que consideram que a situação ficará igual. Em acordo com os resultados apresentados no Gráfico 14, encontramos no Distrito Federal os maiores percentuais de expectativa otimista, com 50% de respostas “vai melhorar muito” e “vai melhorar”, enquanto na RM de Belo Horizonte estão as projeções mais pessimistas, com um total de 32% das respostas “vai piorar” e “vai piorar muito”. É interessante observar que, na RM do Rio de Janeiro, verificamos o segundo maior percentual de expectativas positivas (46%) e negativas (29%) (Gráfico 23).

### GRÁFICO 23

EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE PÚBLICO, NOS PRÓXIMOS ANOS VOCÊ ACHA QUE:  
(em percentual)



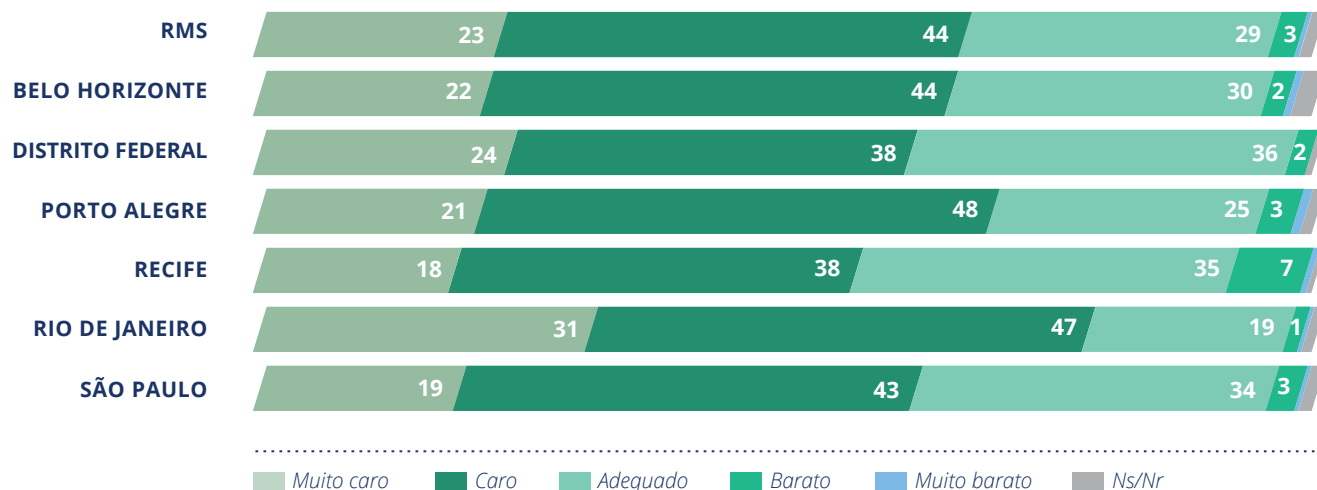
Fonte: FGV/DAPP

#### 4.2.2. AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO

Observa-se uma relação entre a percepção geral do custo-benefício do transporte público e a satisfação com o tempo de viagem despendido nos deslocamentos pendulares no Brasil. Dois terços dos entrevistados (67%) consideram o valor da tarifa “caro” ou “muito caro”, contra 29% que o avaliam como “adequado” e apenas 3% que o veem como “barato” (Gráfico 24). Os mesmos dois terços se dizem insatisfeitos com o tempo que levam até o destino (Gráfico 25). Quando se observam os resultados por região, a relação se mantém para o Rio de Janeiro, ou seja, 78% de percepção negativa quanto ao custo-benefício e 71% de insatisfação com o tempo de viagem. Os resultados, contudo, não se reproduzem quando se trata de Recife: 56% dos entrevistados, o menor percentual regional, consideram o valor “caro” ou “muito caro”, (Gráfico 24) e 75%, o maior resultado, estão “insatisfeitos” ou “muito insatisfeitos” com o tempo gasto em seus trajetos diários (Gráfico 25).

GRÁFICO 24

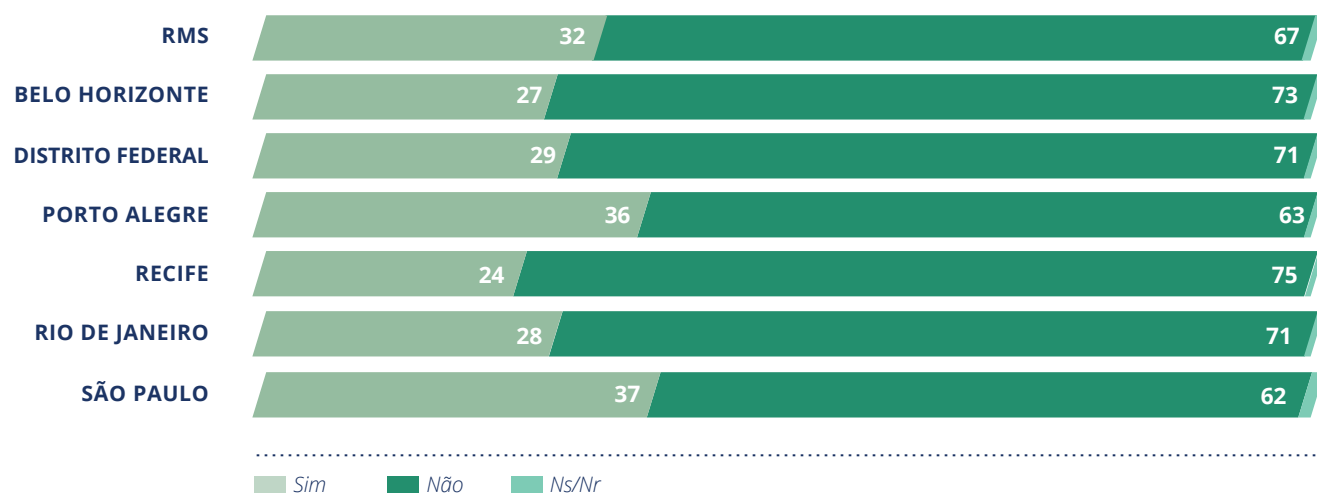
CONSIDERANDO AS ATUAIS CONDIÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO, VOCÊ DIRIA QUE O PREÇO É:  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

GRÁFICO 25

VOCÊ SE SENTE SATISFEITO EM RELAÇÃO AO TEMPO QUE LEVA ATÉ SEUS DESTINOS?  
(em percentual)

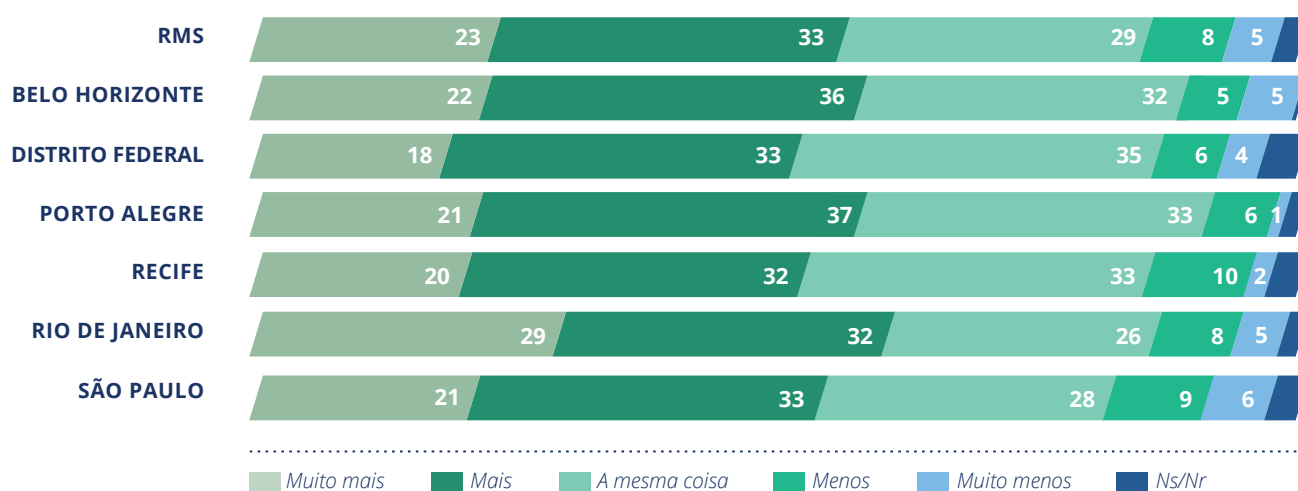


Fonte: FGV/DAPP

Considerando os resultados nacionais, 56% das pessoas ouvidas acreditam que os gastos pessoais com o transporte público, nos últimos cinco anos, pesaram “muito mais” ou “mais” na renda. Os maiores percentuais de impacto financeiro negativo são encontrados na RM de Porto Alegre, alcançando 58% das respostas (Gráfico 26).

#### GRÁFICO 26

EM RELAÇÃO AOS ÚLTIMOS CINCO ANOS, VOCÊ ACHA QUE O TRANSPORTE PÚBLICO PESA NA SUA RENDA:  
(em percentual)

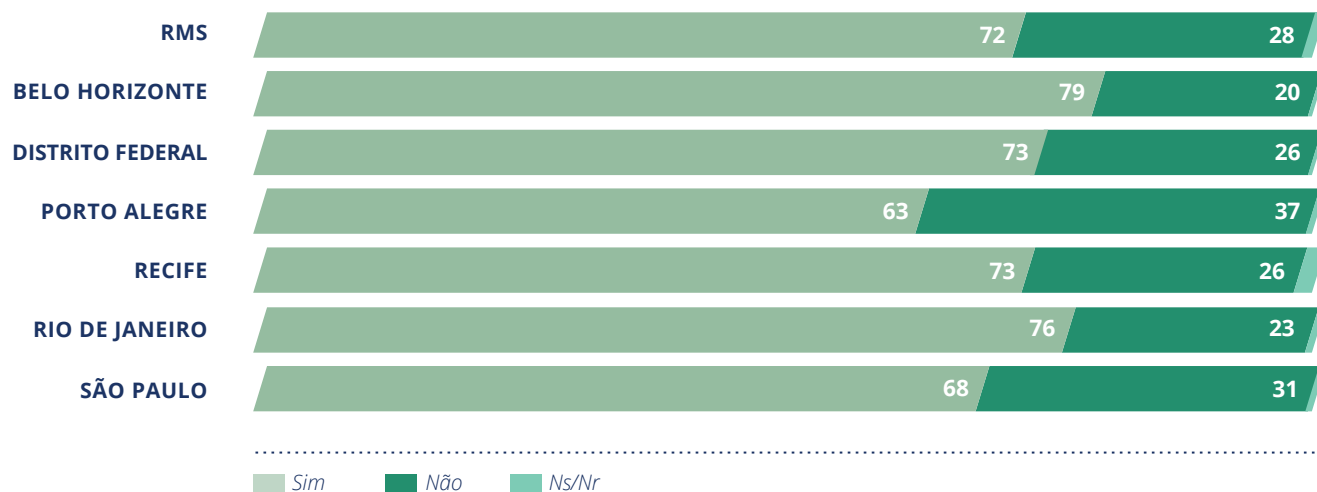


Fonte: FGV/DAPP

Soma-se a esse quadro negativo a predominância da sensação de insegurança nas viagens cotidianas: 72% dos entrevistados afirmam sentir medo de sofrer alguma ação criminosa, contra 28% que negam esse sentimento. **Tal fato aponta para a necessidade de políticas públicas integradas em relação a Transporte e Segurança Pública.** Os maiores percentuais regionais para a questão da encontram-se nas RMs de Belo Horizonte (79%) e do Rio de Janeiro (76%) (Gráfico 27).

**GRÁFICO 27**

EM RELAÇÃO À CRIMINALIDADE, VOCÊ SE SENTE INSEGURO AO UTILIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

Os resultados sugerem também uma relação entre o número de conduções utilizadas nos percursos diários e o nível de contentamento com o setor, revelando a persistência de ineficiências geradoras de insatisfação, conforme a Tabela 2.

**TABELA 2**

NÍVEL DE INSATISFAÇÃO E NÚMERO DE CONDUÇÕES UTILIZADAS NORMALMENTE.  
(em percentual)

NÍVEL DE SATISFAÇÃO	ATÉ 2	3 OU 4	5 OU MAIS
MUITO SATISFEITO	0,92%	0,53%	0,61%
SATISFEITO	18,65%	13,19%	11,80%
INDIFERENTE	11,83%	8,55%	8,54%
INSATISFEITO	32,99%	32,99%	29,74%
MUITO INSATISFEITO	35,46%	44,74%	49,30%
NÃO SABE/ NÃO RESPONDE	0,16%	0,00%	0,00%

Quanto maior o número de conduções usado, maior o percentual de "muito insatisfeitos".

Fonte: FGV/DAPP





---

METRÔ  
RIO DE JANEIRO



SOMA-SE A ESSE QUADRO  
NEGATIVO A PREDOMINÂNCIA  
DA SENSÇÃO DE  
INSEGURANÇA NAS VIAGENS  
COTIDIANAS: (...)

## 4.3.

# SISTEMA POLÍTICO E AÇÃO COLETIVA

### 4.3.1. GESTÃO PÚBLICA

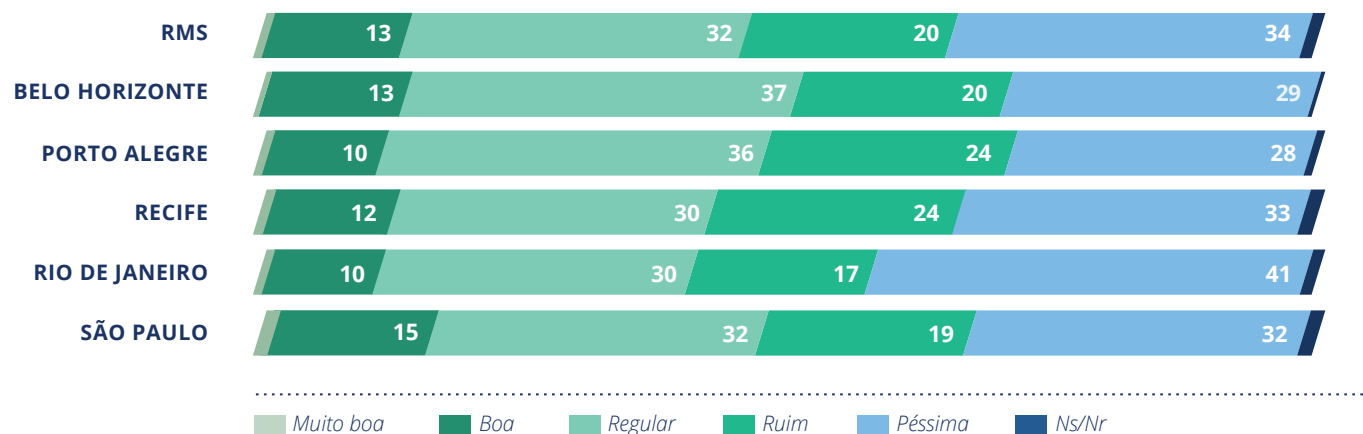
Os problemas na gestão pública de Transporte transparecem também na avaliação dos usuários. Cerca de metade das pessoas ouvidas (54%) afirmou considerar “ruim” ou “péssima” a atuação do governo municipal da sua cidade no setor, contra aproximadamente 14% que a consideram “boa” ou “muito boa” e 32% que a veem como regular (Gráfico 19). Resultados semelhantes são encontrados quando se desloca a pergunta para a instância estadual: 54% dos entrevistados avaliam de forma negativa a atuação do governo do estado, enquanto aproximadamente 14% a consideram “muito boa” ou “boa”, e 31% acham-na “regular” (Gráfico 28).

**As piores avaliações para a gestão do governo municipal no setor de transporte público são encontradas nas RMs do Rio de Janeiro e de Recife**, totalizando 58% e 57% das respostas “ruim” e “péssima”, respectivamente (Gráfico 29). A RM do Rio de Janeiro também lidera os percentuais de respostas negativas em relação ao governo estadual, com 60% de rejeição. Em seguida, vem a RM de São Paulo, com 52% dos entrevistados enxergando a gestão estadual do transporte público como “ruim” ou “péssima” (Gráfico 29).

(...) CERCA DE METADE DAS PESSOAS OUVIDAS (54%) AFIRMOU CONSIDERAR “RUIM” OU “PÉSSIMA” A ATUAÇÃO DO GOVERNO MUNICIPAL DA SUA CIDADE NO SETOR (...)

GRÁFICO 28

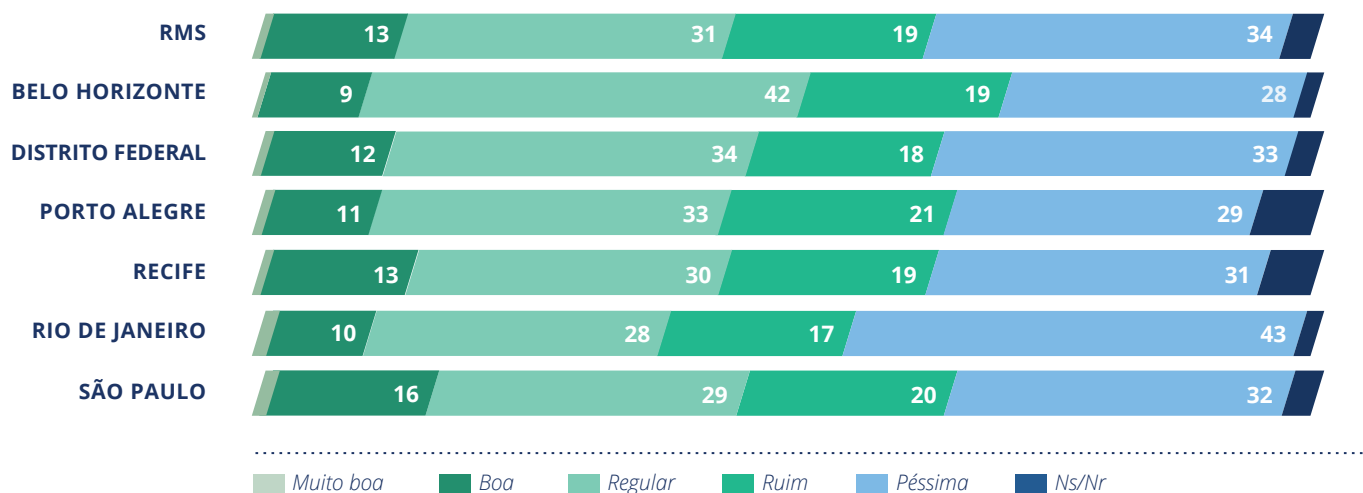
COMO VOCÊ AVALIA A ATUAÇÃO DO GOVERNO MUNICIPAL NO TRANSPORTE PÚBLICO?  
(exceto o Distrito Federal, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

GRÁFICO 29

COMO VOCÊ AVALIA A ATUAÇÃO DO GOVERNO ESTADUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

O quadro perceptivo de avaliação negativa dos governos municipais, estaduais e distrital em relação ao transporte público explica os altos percentuais de apoio a uma maior intervenção federal no setor: 84% dos respondentes acreditam que essa atuação teria efeitos positivos sobre a qualidade do serviço prestado, com números semelhantes nas RMs (Gráfico 30). **Esses resultados indicam a existência de espaço para um órgão formulador, organizador e regulador de políticas de mobilidade urbana nas principais regiões estudadas.** Entre suas funções estaria a transferência de recursos – condicionada ao cumprimento de padrões de qualidade, eficácia e transparência.

### GRÁFICO 30

VOCÊ ENTENDE QUE UMA ATUAÇÃO MAIOR DO GOVERNO FEDERAL PODERIA MELHORAR O TRANSPORTE PÚBLICO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

### 4.3.2. CRISE DE REPRESENTAÇÃO

A crise de representação é um dos temas mais frequentes de reflexão nas ciências sociais nas últimas três décadas. Sintomas desse fenômeno são encontrados no aumento dos índices de descontentamento político dos cidadãos com as instituições representativas, no enfraquecimento dos partidos políticos e da participação em movimentos sociais, na diminuição dos índices de participação eleitoral e na volatilidade das preferências políticas.

**Predomina entre os entrevistados a opinião de que os políticos e governantes não estão preocupados em melhorar a situação do povo.** A grande maioria das respostas positivas, alcançando mais de 90%, seja quando se considera o cenário nacional ou quando se regionalizam os resultados, atesta que estamos vivenciando uma crise de representação (Gráfico 31). Ainda para a maior parte dos respondentes, 55% do total, os políticos e governantes não sabem quais são os reais problemas da população. Essa percepção está mais acentuada entre as pessoas ouvidas na RM de Belo Horizonte, com 66% das respostas (Gráfico 32).

Tal quadro perceptivo é reforçado pelos resultados observados no Gráfico 33: 64% dos entrevistados estão “insatisfeitos” ou “muito insatisfeitos” com o funcionamento da democracia no Brasil. Na RM de São Paulo, encontram-se os maiores percentuais de insatisfação, somando 66% das respostas negativas – enquanto os menores estão no Distrito Federal (55%). Em todas as regiões, a insatisfação (“muito insatisfeito” e “insatisfeito”) com o funcionamento da democracia no Brasil ultrapassa 50% dos respondentes.

**GRÁFICO 31**

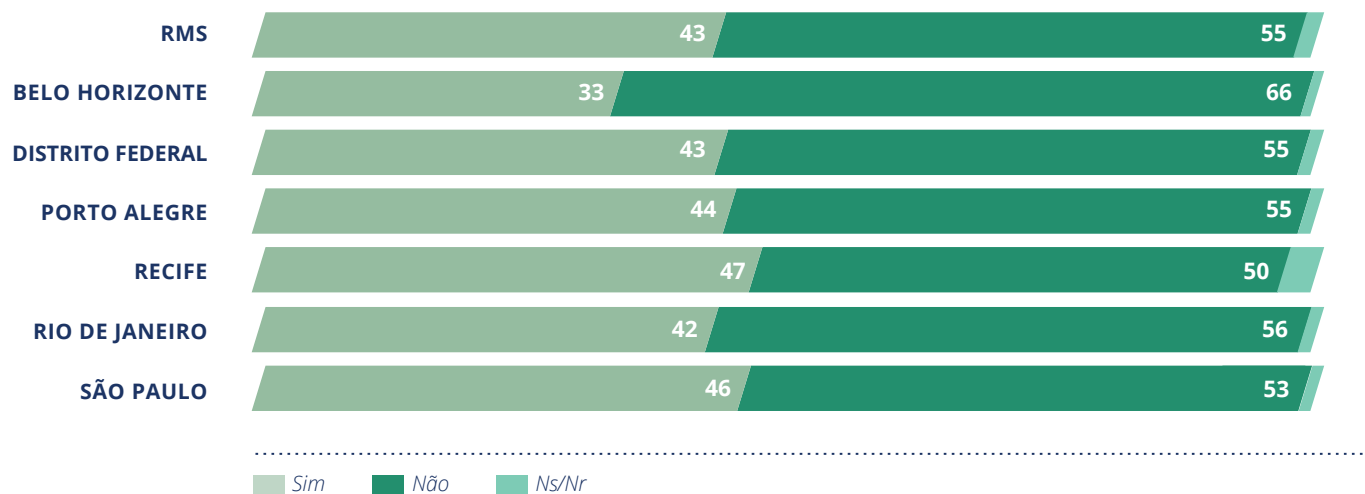
VOCÊ ACHA QUE OS POLÍTICOS E GOVERNANTES ESTÃO PREOCUPADOS EM MELHORAR A SITUAÇÃO DO POVO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 32**

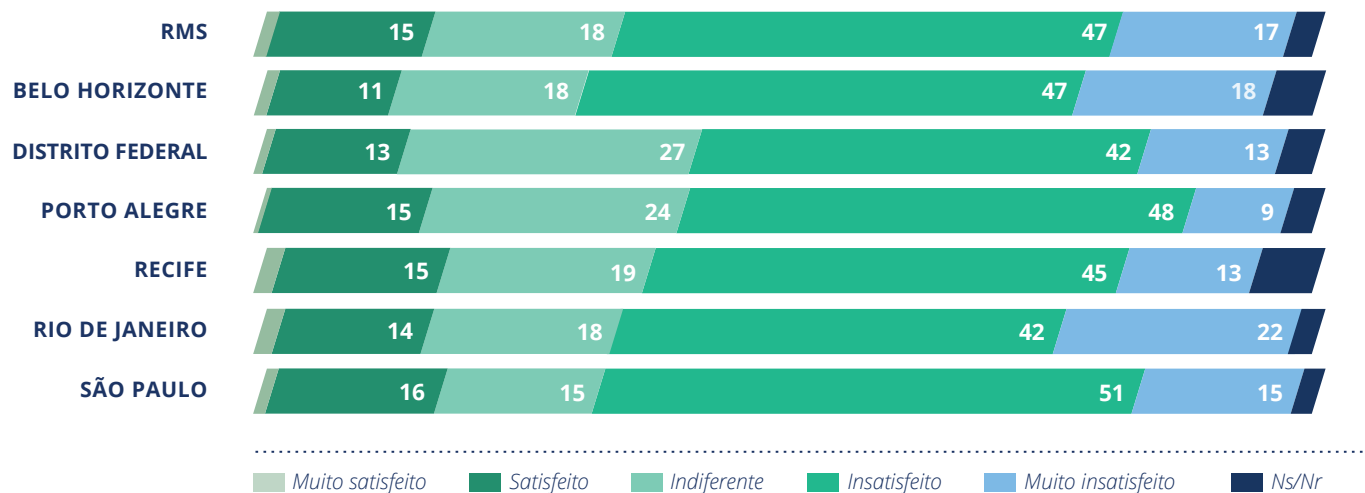
VOCÊ ACHA QUE OS POLÍTICOS E GOVERNANTES SABEM QUAIS SÃO OS REAIS PROBLEMAS DO POVO?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 33**

EM RELAÇÃO AO FUNCIONAMENTO DA DEMOCRACIA NO BRASIL, VOCÊ SE CONSIDERA:  
(em percentual)

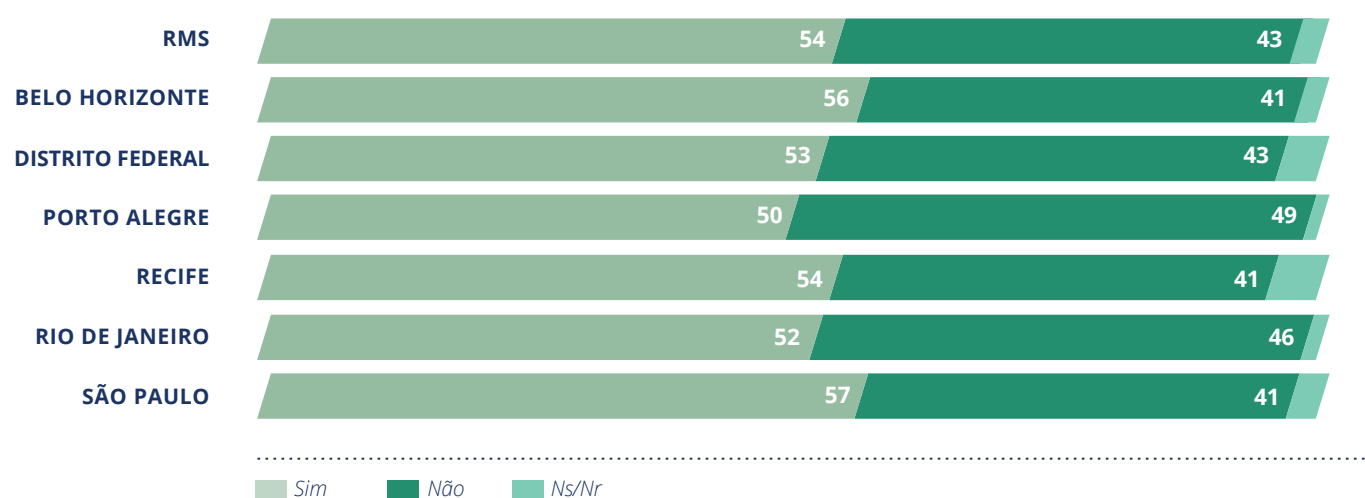


Fonte: FGV/DAPP

Apesar de não se sentirem representados politicamente e de demonstrarem insatisfação quanto ao funcionamento da democracia no Brasil, 54% dos entrevistados acreditam que seja possível, por meio do voto, fazer com que os políticos melhorem a situação do transporte público, proporção que se assemelha à dos resultados regionais (Gráfico 34). **Tal fato revela que, apesar das deficiências conjunturais do sistema político brasileiro, prevalece a confiança em sua capacidade de responder a certas demandas populares.**

GRÁFICO 34

VOCÊ ACHA QUE PELO VOTO É POSSÍVEL LEVAR POLÍTICOS A LUTAR PARA MELHORAR O TRANSPORTE PÚBLICO? (em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

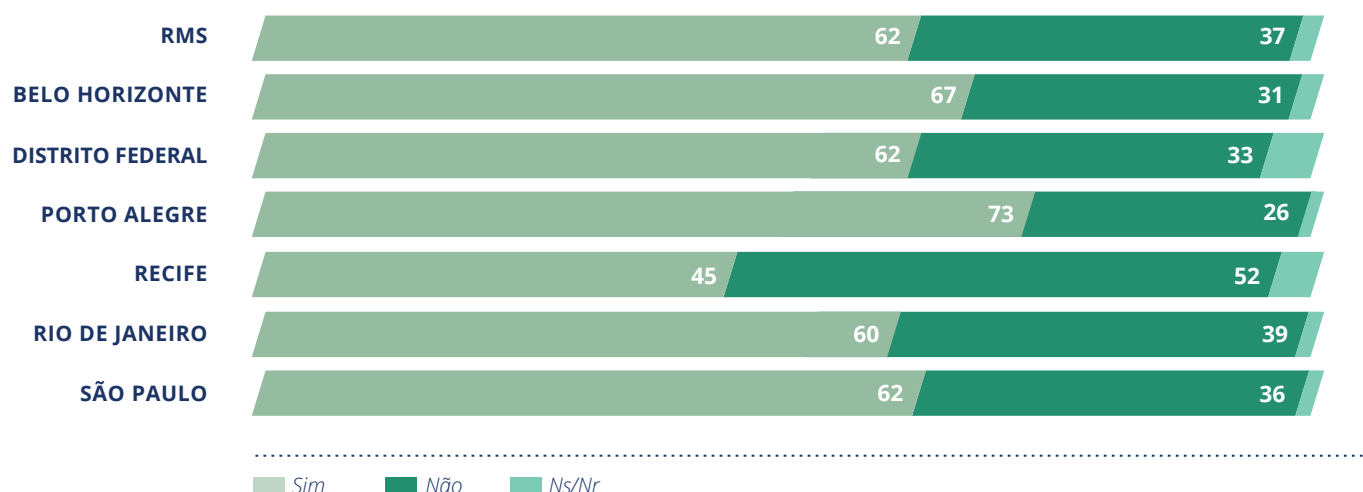


### 4.3.3. AS JORNADAS DE JUNHO

Considerando o total de entrevistados, 62% apoiam as manifestações de rua (Gráfico 35), muito embora em sua grande maioria não tenham participado dos protestos ocorridos em 2013 (Gráfico 36). Na RM de Porto Alegre, estão os maiores percentuais regionais para a primeira questão, chegando a 73% dos respondentes, contra apenas 45% na RM de Recife. Esses resultados, em comparação com os apresentados na seção anterior, que aborda as percepções e avaliações sobre o sistema político, **sugerem que os brasileiros reconhecem a legitimidade desse tipo de movimento como forma alternativa de pressão e de encaminhamento de demandas públicas aos governantes e políticos.**

GRÁFICO 35

VOCÊ APOIA AS MANIFESTAÇÕES DE RUA?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

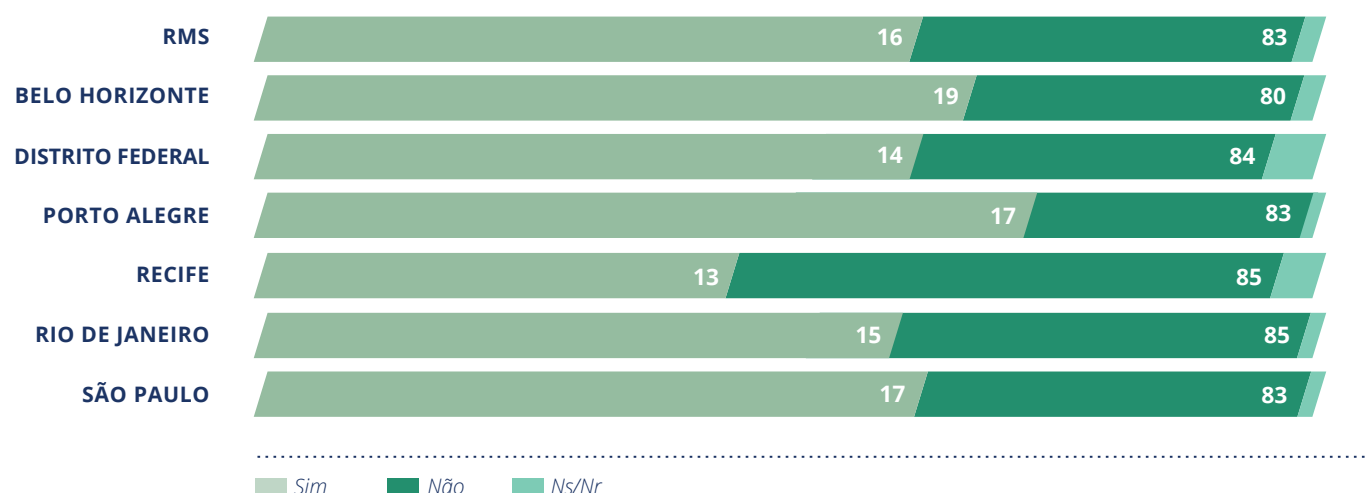
A GRANDE MAIORIA DAS  
PESSOAS OUVIDAS NA  
PESQUISA NÃO PARTICIPOU  
DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA  
DE 2013 (...)

A grande maioria das pessoas ouvidas na pesquisa não participou das manifestações de rua de 2013, ou seja, 83% do total em escala nacional. Esse percentual se mostra semelhante ao dos resultados regionalizados (Gráfico 36). Para aqueles que disseram ter participado, foram perguntadas as motivações – em uma questão que permitia múltiplas opções. A opção mais selecionada foi “insatisfação com o transporte público”, atestando o protagonismo da questão na indignação que alcançou as ruas (Gráfico 37). Considerando os resultados nacionais, 70% dos entrevistados afirmam que esse é o motivo, e na RM de Porto Alegre encontram-se os maiores percentuais para a opção, com 71% das respostas (Gráfico 38).

A segunda opção mais escolhida pelo total dos respondentes foi “insatisfação com a saúde pública”, alcançando 61% das respostas no escopo do Brasil (Gráfico 37). Essa opção foi a mais selecionada na RM do Rio de Janeiro, com 78% das respostas (Gráfico 39). Na RM de Belo Horizonte, foi a corrupção a principal razão para as manifestações, opção escolhida por 80% dos pesquisados.

**GRÁFICO 36**

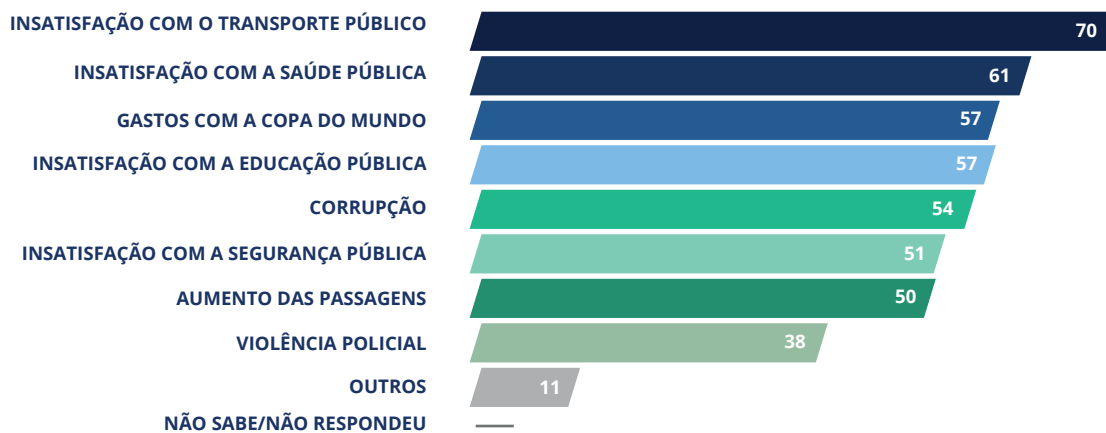
VOCÊ PARTICIPOU DE ALGUMA MANIFESTAÇÃO DE RUA DE 2013?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

### GRÁFICO 37

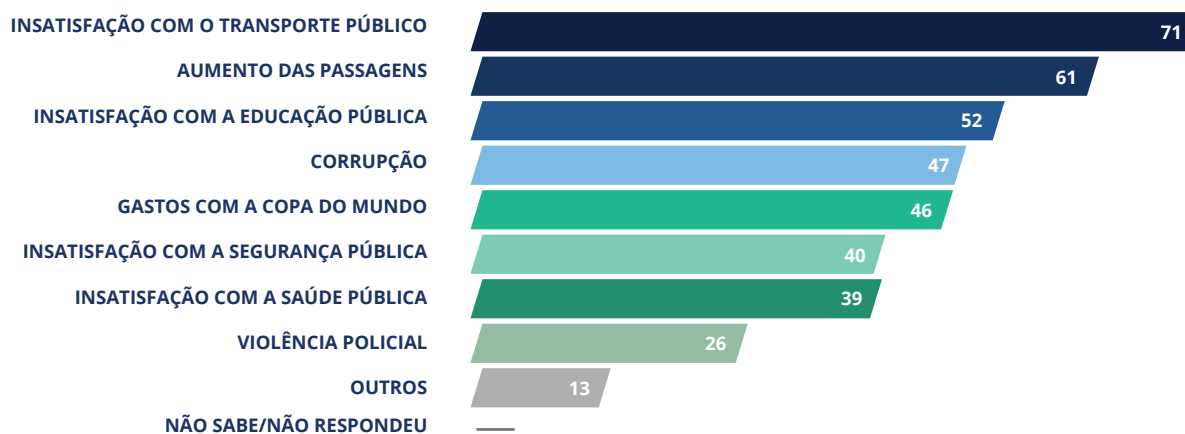
O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(todas as regiões, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

### GRÁFICO 38

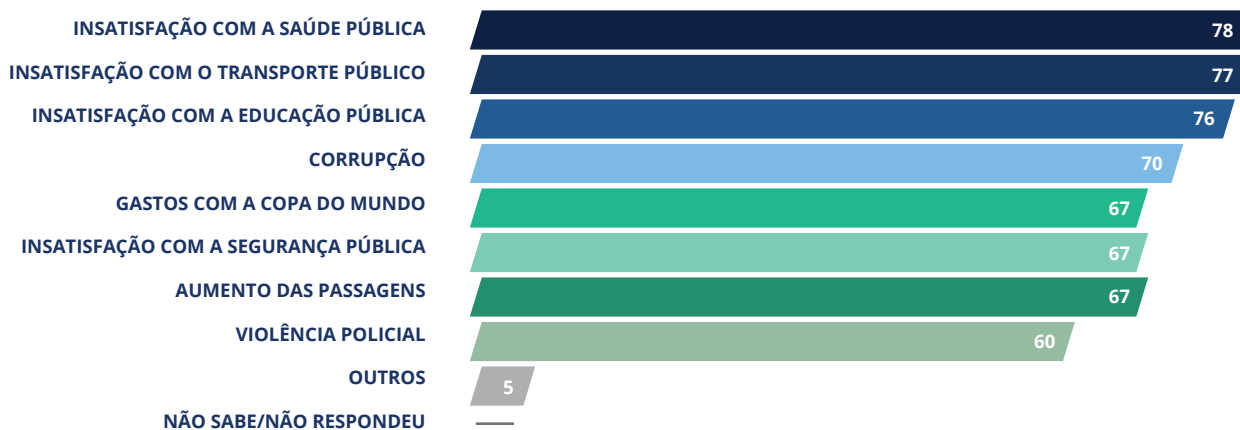
O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(RM de Porto Alegre, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 39**

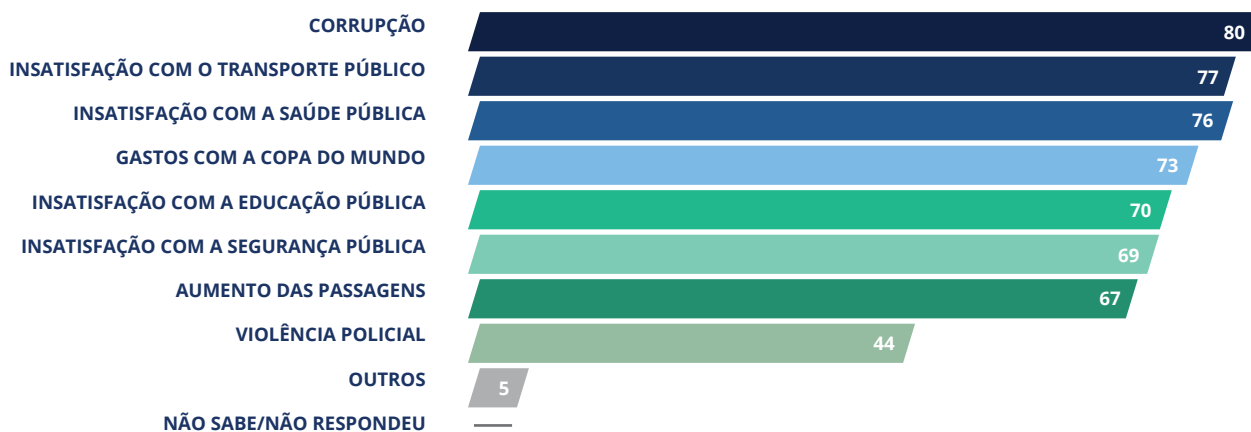
O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(RM do Rio de Janeiro, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 40**

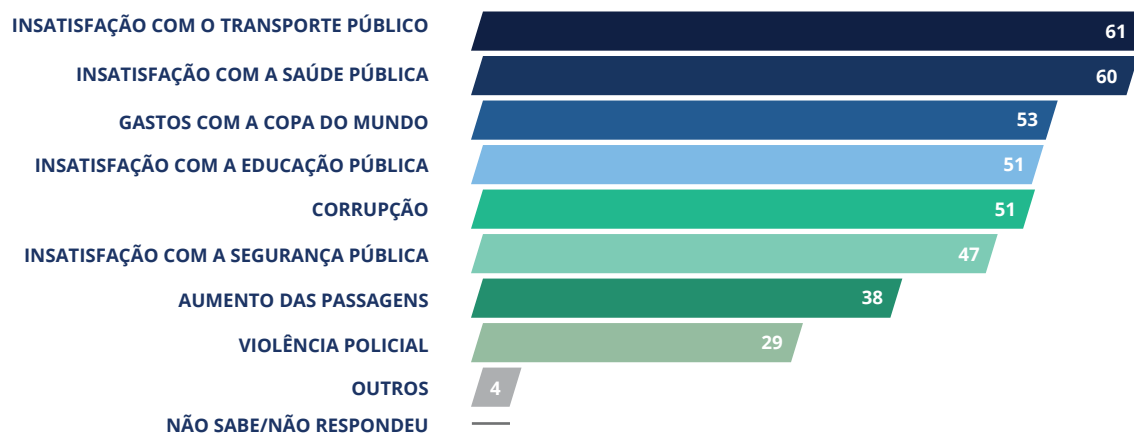
O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(RM de Belo Horizonte, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

#### GRÁFICO 41

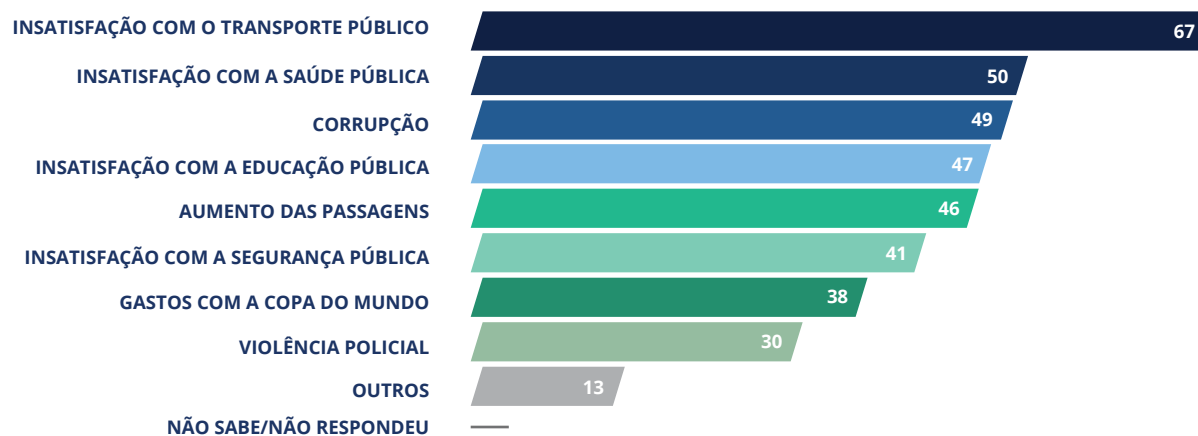
O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(Distrito Federal, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

#### GRÁFICO 42

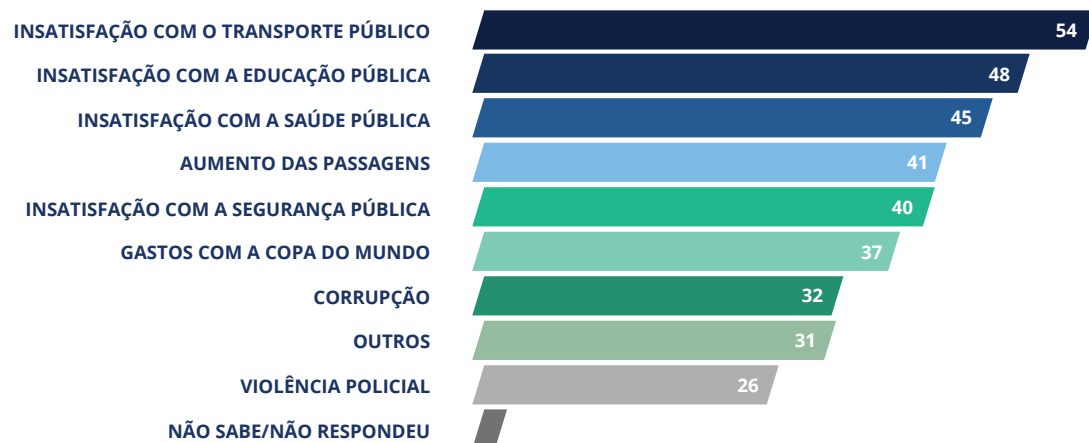
O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(RM de São Paulo, em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 43**

O QUE MOTIVOU VOCÊ A PARTICIPAR DAS MANIFESTAÇÕES DE RUA DE 2013?  
(RM de Recife, em percentual)

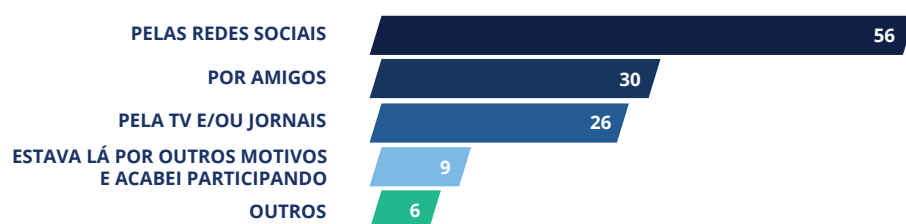


Fonte: FGV/DAPP

Entre aqueles que participaram das manifestações, 56% ficaram sabendo do evento através das redes sociais, como descrito no Gráfico 44.

**GRÁFICO 44**

COMO VOCÊ FICOU SABENDO DAS MANIFESTAÇÕES?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP



BRT  
RIO DE JANEIRO

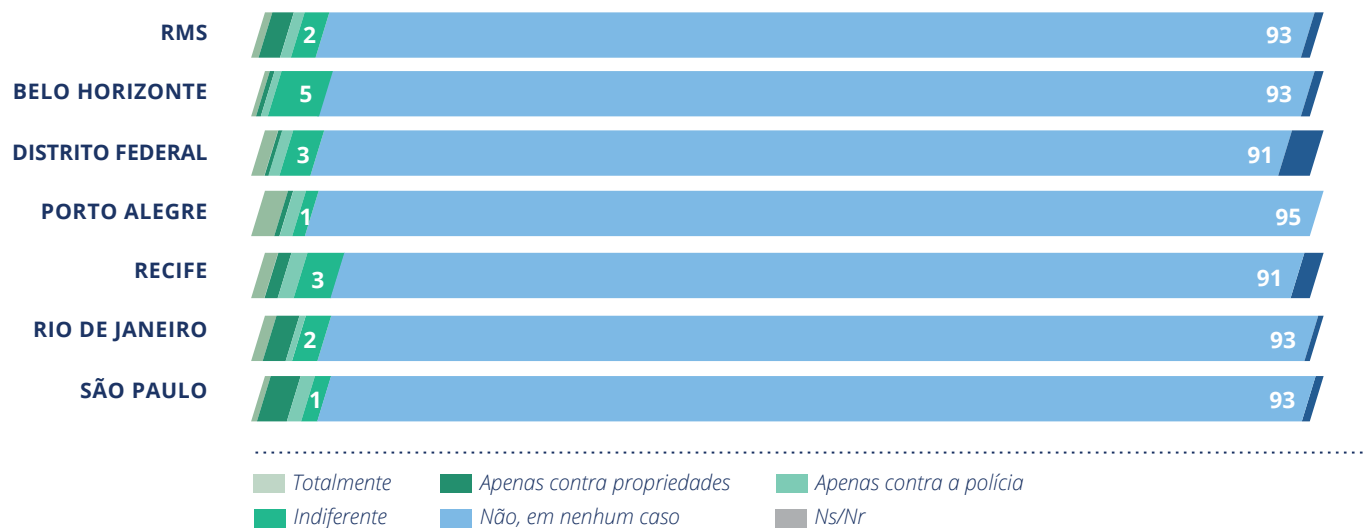


Um dos aspectos mais marcantes das Jornadas de Junho foi a radicalização dos protestos – e a consequente repressão policial. **Os entrevistados, considerados em sua totalidade ou por sua segmentação regional, se revelam massivamente contrários ao uso da violência por parte dos manifestantes e não apoiam esse tipo de ação “em nenhum caso”** (Gráfico 45). Os resultados totais chegam a 93% das respostas, e os regionais variam entre 91%, no Distrito Federal e na RM de Recife, e 95% na RM de Porto Alegre. Na visão de 46% do total de respondentes, a responsabilidade pelo início da violência nas manifestações cabe a “pessoas infiltradas” no movimento popular, enquanto 32% atribuem a uma minoria de manifestantes – os *Black Blocs* – essa radicalização. Os maiores percentuais para a primeira resposta foram encontrados no Distrito Federal, perfazendo 53% dos respondentes, e para a segunda na RM de Porto Alegre, alcançando 41% dos entrevistados. (Gráfico 46). Ou seja, em todos os casos, apenas uma pequena minoria considera que a radicalização dos protestos foi causada pelas ações da polícia e dos “manifestantes em geral”, revelando, junto aos resultados apresentados no Gráfico 45, a tendência de se creditar o início da violência a pessoas que não faziam parte dos movimentos populares legítimos.



GRÁFICO 45

VOCÊ APOIA O USO DE VIOLÊNCIA POR PARTE DE MANIFESTANTES?  
(em percentual)

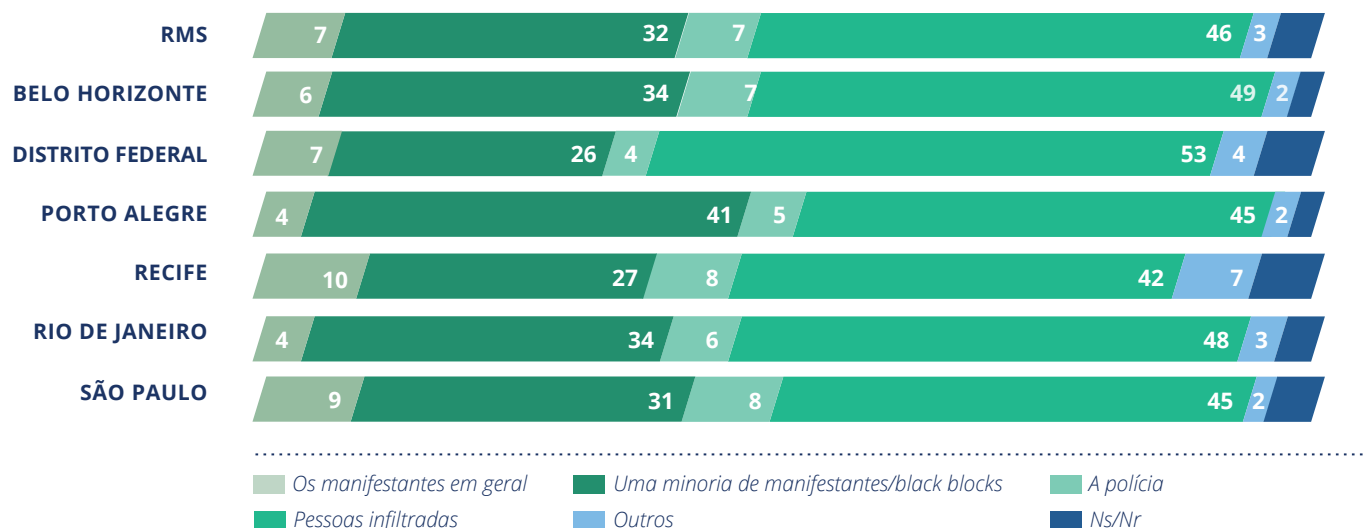


Fonte: FGV/DAPP

(...) A MAIOR PARTE DAS PESSOAS PESQUISADAS, 52% DO TOTAL, ACREDITA QUE A PROIBIÇÃO DO USO DE MÁSCARAS EM MANIFESTAÇÕES NÃO IRÁ FUNCIONAR (...)

GRÁFICO 46

QUEM FOI RESPONSÁVEL PELO INÍCIO DA VIOLÊNCIA NAS MANIFESTAÇÕES DE 2013?  
(em percentual)



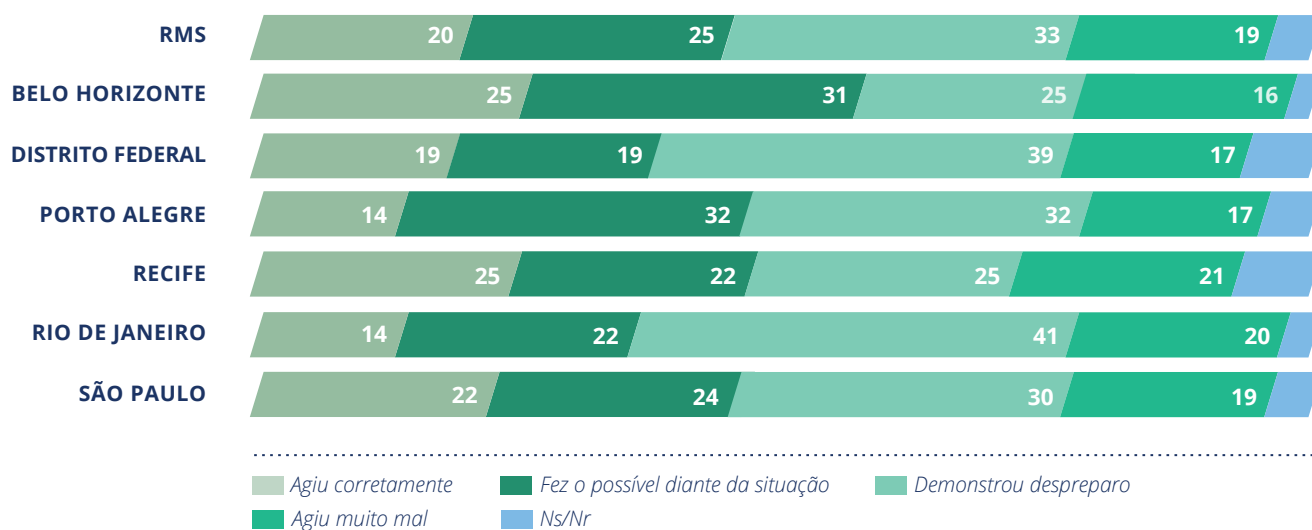
Fonte: FGV/DAPP

Apesar de a grande maioria dos entrevistados – analisados conjuntamente ou por região metropolitana – não responsabilizar os agentes de segurança pública pelo início da violência nas manifestações (Gráfico 46), cerca de um terço (33%) considera que esses agentes demonstraram despreparo para lidar com a situação. Esse percentual aumenta para 41% quando se analisa a RM do Rio de Janeiro, mas perde a relevância para a avaliação de que a polícia “fez o possível diante da situação” que enfrentou, no caso da RM de Belo Horizonte (31%) (Gráfico 47). Em acordo com a opinião expressa no Gráfico 48, **mais da metade do total de respondentes defende a aprovação de uma lei mais dura para conter as manifestações, contanto que seja apenas para os atos violentos.**

Na região metropolitana de Belo Horizonte, estão os maiores percentuais de respostas para essa opção, com 67% dos pesquisados. Já no Distrito Federal, 45% dos entrevistados se dizem contra essa lei, enquanto 40% a apoiam (Gráfico 48). A maior parte das pessoas pesquisadas, 52% do total, acredita que a proibição do uso de máscaras em manifestações não irá funcionar (Gráfico 49).

**GRÁFICO 47**

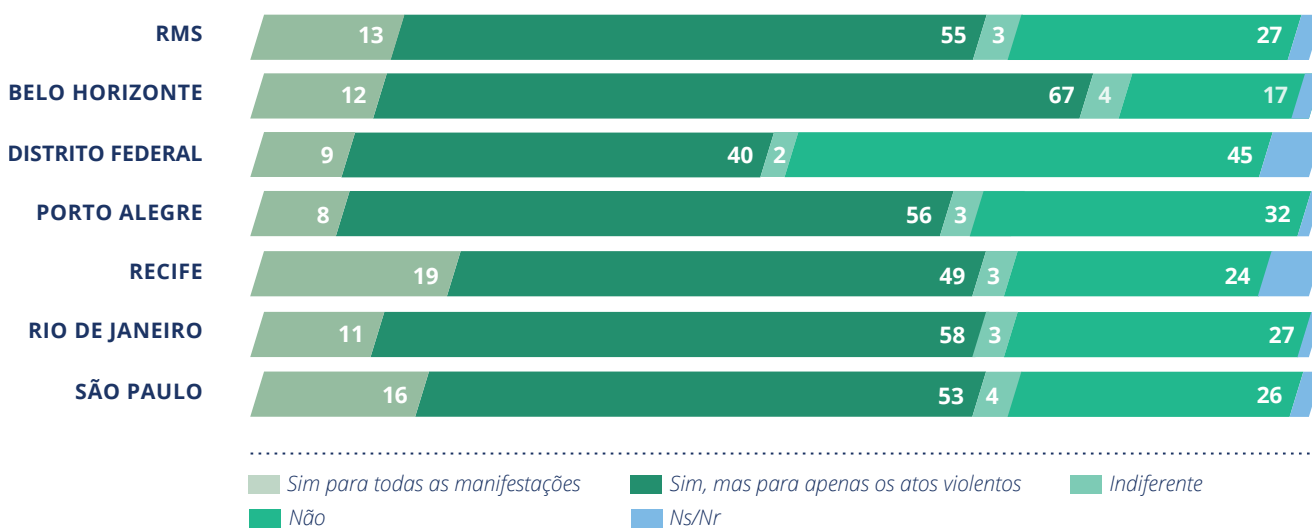
A RESPEITO DA REAÇÃO ÀS MANIFESTAÇÕES DE 2013, VOCÊ AVALIA QUE A POLÍCIA:



Fonte: FGV/DAPP

**GRÁFICO 48**

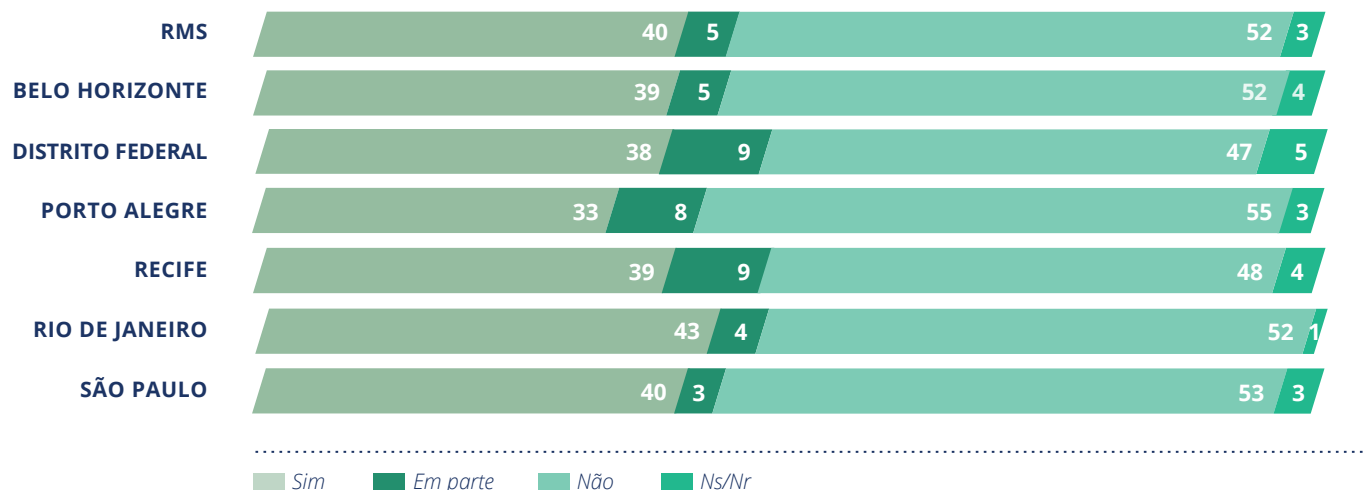
VOCÊ DEFENDE A APROVAÇÃO DE UMA LEI MAIS DURA PARA CONTER MANIFESTAÇÕES?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

GRÁFICO 49

VOCÊ ACHA QUE A PROPOSTA DE PROIBIÇÃO DO USO DE MÁSCARAS EM MANIFESTAÇÕES IRÁ FUNCIONAR?  
(em percentual)

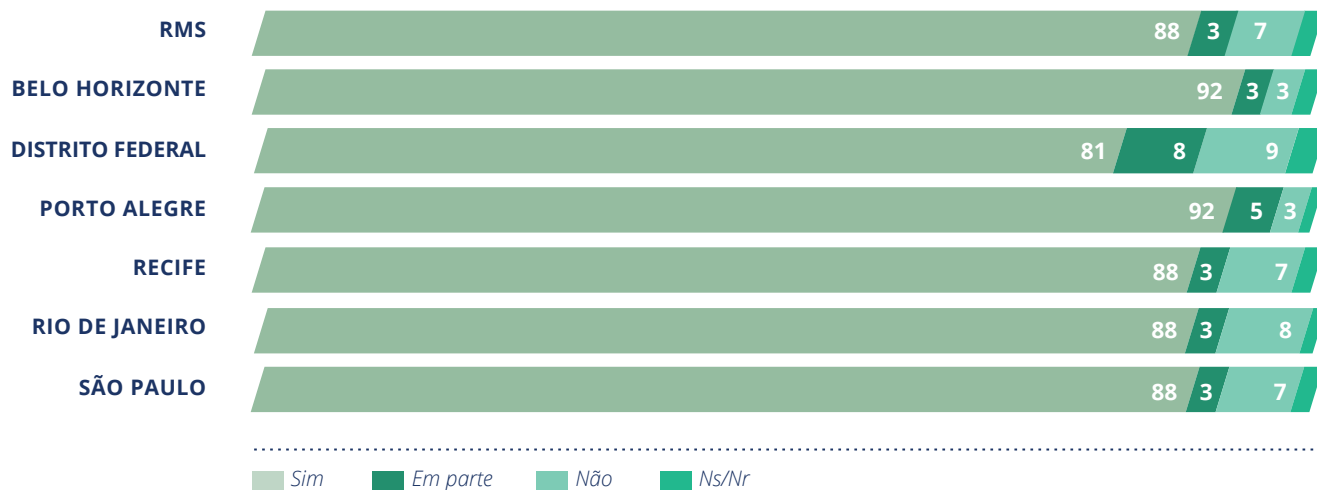


Fonte: FGV/DAPP

Por fim, 88% dos usuários pesquisados dizem acreditar na emergência de novos protestos, caso a situação do transporte público não se modifique. Nas RMs de Belo Horizonte e de Porto Alegre, esses percentuais chegam a 92% dos entrevistados (Gráfico 50). **A comparação entre o Gráfico 36 e o Gráfico 51 sugere que a disposição de sair às ruas para encaminhar demandas e expressar descontentamento aumentou entre os brasileiros.** Enquanto apenas 16% dos entrevistados afirmam que estiveram nas manifestações de 2013, 30% dos respondentes revelam que participariam, e 6% admitem a possibilidade. Respostas proporcionais semelhantes são encontradas nos resultados regionais (Gráfico 51).

### GRÁFICO 50

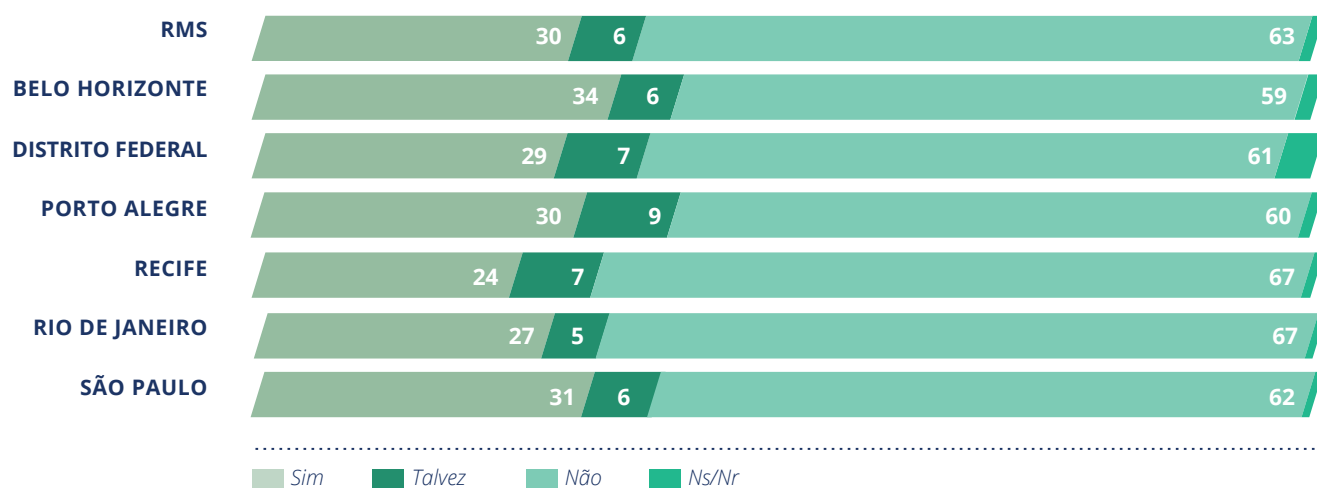
VOCÊ ACHA QUE HAVERÁ MANIFESTAÇÕES SE A QUESTÃO DO TRANSPORTE NÃO SE RESOLVER?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP

### GRÁFICO 51

VOCÊ PARTICIPARIA DE NOVAS MANIFESTAÇÕES DE RUA, CASO ESTAS OCORRAM?  
(em percentual)



Fonte: FGV/DAPP



---

TRANSITO RECIFE  
BRASIL

# 05.



---

# CONCLUSÃO

---

Os resultados da pesquisa “Mobilidade urbana e cidadania” permitem concluir que os usuários de transporte público reconhecem uma melhoria na situação econômica pessoal e têm grande expectativa de que tal melhoria continue nos próximos anos, mas demonstram alta insatisfação com a qualidade dos serviços públicos. Segurança é em geral, atualmente, o setor com a pior avaliação, seguida de Saúde e de Transporte. Já Educação, embora ainda seja motivo de alto descontentamento, tem o menor grau de insatisfação, o que denota a identificação de melhorias importantes em período mais recente.

**O contraste entre a percepção da situação econômica e a insatisfação com serviços públicos reafirma a constatação de que a vida dos brasileiros, nos últimos anos, melhorou “da porta de casa para dentro”, mas não teve a mesma evolução “da porta para fora”.** Esse cenário indica que o processo de aumento da renda e de redução das desigualdades verificado na última década é tomado como consolidado pela população, e, em termos políticos, as ações redistributivas tendem a gerar ganhos eleitorais decrescentes. Consequentemente, as demandas sociais tendem a se voltar aos serviços públicos basilares do Estado, sobretudo Transporte, Educação, Saúde e Segurança.

A agenda brasileira deveria, nesse sentido, assumir novos contornos a partir de agora, consolidando questões antes centrais, como o controle da inflação – prioridade nos anos 1990 – e o combate à pobreza e às desigualdades – prioridade nos anos 2000 –, mas se concentrando progressivamente em torno da qualidade dos serviços prestados pelo Estado. Tal agenda revela-se ainda mais urgente nas grandes regiões metropolitanas brasileiras e no Distrito Federal, sobre as quais recai com maior intensidade o peso das ineficiências do governo.

Outro aspecto que merece ser ressaltado é que, ao menos em parte, os problemas do transporte público podem ser creditados a deficiências de gestão pública no setor, como é possível verificar pela má avaliação dos governos municipais e estaduais/distrital e, ainda, pelo cruzamento entre o nível de satisfação e o número de conduções utilizadas (Tabela 2). **Não se trata, portanto, somente de uma questão orçamentária, mas também – e principalmente – de gestão e de orquestração de políticas públicas entre as três esferas federativas.**



**O elevado apoio a uma maior participação do governo federal na área de transporte público indica que há espaço para a criação de uma agência nacional encarregada de articular as ações de mobilidade urbana,** estabelecendo padrões de qualidade e eficiência como condicionantes para as transferências realizadas nos últimos anos. A criação de um órgão desse tipo requer uma rediscussão – mesmo que pontual – do pacto federativo brasileiro, para reequilibrar as responsabilidades no setor.

Por fim, percebe-se uma divisão no que diz respeito à confiança nas instituições democráticas, sobretudo no voto como meio para melhorar a situação do transporte. Todavia, mais de 80% das pessoas ouvidas na pesquisa, em todas as regiões, acreditam na emergência de novos protestos se não houver melhorias na qualidade desse serviço. Esses dois resultados denotam a disposição, de parte dos usuários, para exigir melhorias por meio das eleições. No entanto, se esse canal se revelar ineficiente, a grande maioria dos entrevistados acredita que as pessoas recorrerão a outros meios, sobretudo protestos de rua, para exigir mudanças mais profundas.

**A pesquisa revela, em suma, o avanço da cidadania brasileira – refletido na crescente demanda social por uma nova agenda de país que viabilize o próximo ciclo histórico de desenvolvimento do Brasil.** Consolidadas as grandes conquistas da redemocratização – estabilização econômica e as reduções da pobreza e da desigualdade –, bem como a virtual universalização de alguns serviços básicos, sobretudo na área de educação, coloca-se para os próximos anos o desafio do aprimoramento dos serviços públicos basilares do Estado brasileiro. E, nesse sentido, questões como a *qualidade da gestão pública*, o *pacto federativo*, a *transparência* e a *participação* serão centrais. A sociedade brasileira incorporou – resta claro e evidente, a partir dos resultados da presente pesquisa – as conquistas obtidas nas últimas décadas, mas demanda agora um novo patamar de civilidade. Essa sociedade demonstra ainda confiança nos canais instituídos da democracia, como o voto, mas se revela também disposta a se mobilizar, caso não seja atendida nesse propósito.





[www.dapp.fgv.br](http://www.dapp.fgv.br)

[dapp@fgv.br](mailto:dapp@fgv.br)

(21) 3799-4300