

CARACTERIZAÇÃO PRELIMINAR DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA CIDADE DE SANTO ANTÔNIO DE JESUS/BA

James Amorim Araújo¹, Luiza Pereira Borges², Anderson Oliveira Lima³

Resumo: Este artigo de pesquisa buscou caracterizar as condições do serviço, das infraestruturas e dos circuitos de transporte público coletivo disponíveis à população moradora das Zonas Leste e Oeste da cidade de Santo Antônio de Jesus, Estado da Bahia. A justificativa para esta proposição de estudo se refere à importância da mobilidade para a população periférica e moradora de bairros periféricos. As discussões sobre o direito à cidade realizada por Henri Lefebvre (2001) e desenvolvimento urbano por Souza (2005) são os referentes basilares para se pensar e atuar no sentido da cidade como um bem social, acrescidas da Lei 12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A metodologia de pesquisa contemplou a observação e o levantamento de dados em campo, tratamento e representação estatístico-cartográfica e discussão a partir do referencial teórico e legislativo. Os resultados da pesquisa caracterizam o serviço de transporte como insuficiente, as infraestruturas precárias e os circuitos das linhas com baixa cobertura espacial das zonas pesquisadas.

Palavras-chave: mobilidade; periferia; direito à cidade; desenvolvimento urbano.

PRELIMINARY CHARACTERIZATION OF COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT IN THE CITY OF SANTO ANTÔNIO DE JESUS/BA

Abstract: This research article sought to characterize the service conditions, infrastructures and public transport circuits available to the population inhabiting the east and west zones of the city of Santo Antonio de Jesus, Bahia state. The justification for this study proposal refers to the importance of mobility for the working population and residents of peripheral neighborhoods. Discussions on the right to the city carried out by Henri Lefebvre (2001) and urban development by Souza (2005) are the basic references for thinking and acting in the sense of the city as a social good, added to Law 12.587/2012 that instituted the Policy National Urban Mobility. The research methodology included data collection in the field, treatment and statistical-cartographic representation and discussion based on the theoretical and legislative framework. The survey results characterized that the

1 Professor Titular do Campus V da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Doutor em Geografia.

2 Estudante de Graduação em Licenciatura em Geografia do Campus V da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), bolsista de Iniciação Científica (IC) da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB).

3 Estudante de Graduação em Licenciatura em Geografia do Campus V da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), bolsista de Iniciação Científica (IC) da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB).

service is insufficient, the infrastructures are precarious and circuits of lines with low spatial coverage of the areas surveyed.

Keywords: mobility; suburb; right to the city; urban development.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo é o resultado de uma nova etapa de pesquisas relativas à mobilidade urbana. No ciclo anterior, dedicado exclusivamente ao metrô de Salvador e seus impactos na cidade, entendemos a importância desta temática e como ela se realiza no plano da vida cotidiana das pessoas. Ademais, também percebemos a íntima relação entre mobilidade urbana e desenvolvimento urbano. Agora, focamos nossa pesquisa no levantamento das condições de transporte/mobilidade de passageiros na cidade de Santo Antônio de Jesus/Bahia.

O mote para a realização desta pesquisa se deveu a instituição de leis do âmbito federal com vistas a uma Política de Mobilidade Urbana. Em termos específicos, a promulgação da Lei federal 12.587/2012 foi sancionada ainda durante o primeiro mandato da Presidenta Dilma Husseff (2011-2014). Esta Lei substituiu várias outras anteriores, destinadas a regular o transporte de pessoas e cargas, além disso, instituiu uma Política Nacional de Mobilidade, algo que até então inexistia.

A problemática que se constituiu a partir da Lei 12.587/2012 é a que embasa o trabalho. Uma vez que a Política de Mobilidade Urbana deve se adequar à Lei 10.257/2002 (Estatuto das Cidades), em particular ao Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano, todos os municípios com mais de 20 mil habitantes devem aplicá-la através da elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável (PLAMOBs). Até onde sabemos no estado da Bahia, apenas a capital, Salvador, elaborou seu plano. Segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (SEDUR), 181 municípios estão obrigados a elaborar seus planos de mobilidade, dentre eles, está Santo Antônio de Jesus dentro de um prazo estabelecido pela Lei 14.000/2020.

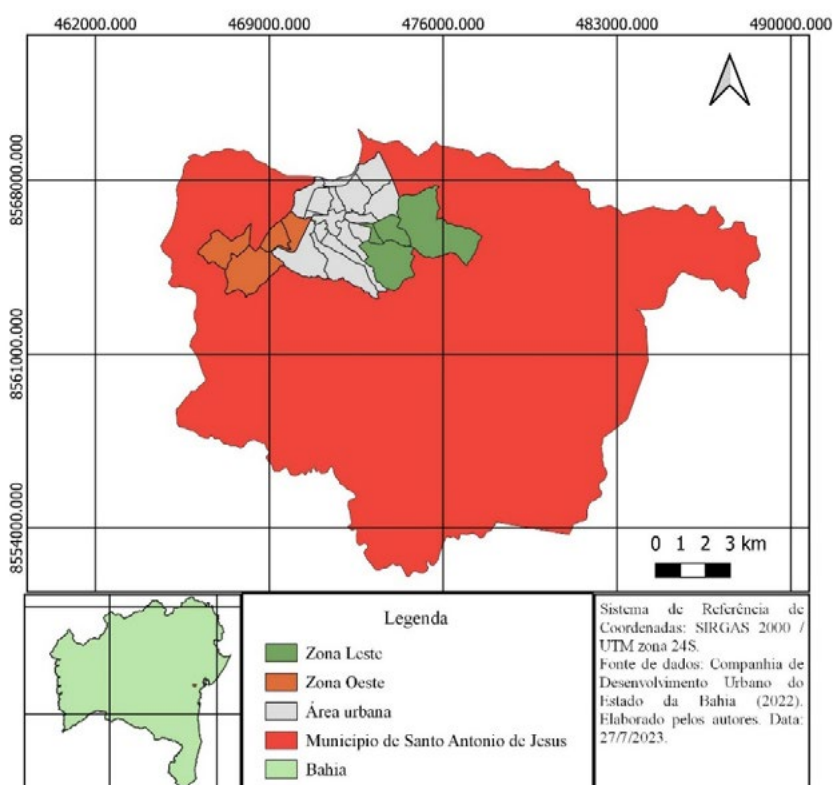
O Município de Santo Antônio de Jesus com, aproximadamente, 262 km² (IBGE, 2023) está localizado na porção sul da região do Recôncavo Baiano, distante 184 km da capital Salvador pelas BR 101 e 324. Seu tamanho populacional, calculado pelo IBGE (2023), já apontava um contingente com mais de 100 mil habitantes, sendo que 80% na área urbana.

O município de Santo Antônio de Jesus sancionou seu primeiro Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) em 2004. Além de ser um plano muito superficial porque não estabeleceu prazos e procedimentos para as diretrizes de desenvolvimento urbano, ainda não foi revisto, como assim determina a Lei 10.257/2002. Somado a isto, agora uma nova camada de regulação urbana com a Lei 12.587/2012 se impõe, contudo, como tornar esta lei realidade se não existe sequer uma caracterização das condições de transporte de sua população?

Entre 2013 e 2015, a Universidade do Estado da Bahia (UNEB) por meio do seu Departamento de Ciências Humanas-V, manteve um convênio de cooperação técnica⁴ com a Prefeitura de Santo Antônio de Jesus (PMSAJ) e a Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (CONDER) para realizar diversas ações de planejamento e ordenamento urbano, dentre elas destacamos o cadastramento de logradouros, a definição de bairros e zonas urbanas⁵ e o adensamento de marcos geodésicos.

A realização deste trabalho nos fez entender com mais profundidade a condição socioespacial da população da cidade, sobretudo, a que se localiza em bairros periféricos como nas Zonas Leste e Oeste, doravante, (ZL) e (ZO), Figura 1.

Figura 1 – Localização da Zona Leste (ZL) e Zona Oeste (ZO) no Município de Santo Antônio de Jesus - 2022



A decisão de iniciarmos por estas zonas se sustenta nos seguintes fatos: (a) em termos populacionais, com base no censo demográfico de 2010 do IBGE, as ZL e ZO

4 Convênio de cooperação técnica nº 010/2013 PMSAJ/UNEB/CONDER.

5 Lei Municipal nº 1299 de 09 de novembro de 2015. Institui a delimitação de bairros da sede do Município de Santo Antônio de Jesus.

abrigavam, respectivamente, 12.360 e 9.091 habitantes. Isto equivalia a cerca de 20% da população urbana de Santo Antônio de Jesus; (b) ocupações populares para moradia com a predominância de conjuntos habitacionais.

Na ZL se localizam bairros como Santa Terezinha e Campo do Governo, enquanto na ZO, os bairros do Barro Vermelho, Renato Machado e Distrito Industrial, contudo este último não fez parte da pesquisa pelo fato de não existir transporte público neste bairro. Distantes do centro em uma escala que ultrapassa a casa de quilômetros e, sendo o local de vida de uma parte significativa da população urbana pobre de Santo Antônio de Jesus, estas zonas compelem o poder público municipal a efetivação de transporte público de massa para os moradores que se deslocam, cotidianamente, do bairro para o centro e vice-versa, a fim de realizar práticas como o trabalho e estudos.

É neste contexto acima descrito que focalizamos nossa problemática de pesquisa ao nos perguntarmos: como é realizado o transporte público nas ZL e ZO da cidade? Quais infraestruturas urbanas, isto é, vias de circulação, pontos de ônibus e sinalização existem para a realização do transporte público e em condições estruturais estas se encontram? E, como se configuram os circuitos de transporte público de passageiros entre o centro da cidade e os citados bairros periféricos?

Portanto, este trabalho objetivou caracterizar, preliminarmente, as condições de realização do transporte público coletivo por meio do serviço ofertado, das infraestruturas (vias de circulação, pontos, paradas e sinalizações) e dos circuitos de transporte público disponíveis à população residente nas ZL e ZO. Trata-se, assim, de uma pesquisa cujo nível de complexidade se enquadra como descritivo.

Os objetivos específicos foram os seguintes: realizar levantamento e diagnóstico de dados das condições de transporte público, as infraestruturas disponíveis e os circuitos de transporte realizados pela população moradora de bairros periféricos agrupados nas zonas urbanas leste e oeste da cidade; representar espacialmente as infraestruturas e os circuitos de transporte coletivos disponíveis; analisar as condições de transporte coletivo, as infraestruturas e os circuitos disponíveis à população residente nas zonas pesquisadas, de acordo os princípios e diretrizes da Lei 12/587/12012 e demais correlatas.

Entendemos que a proposição desta pesquisa se ampara em um papel social importantíssimo da Universidade ao caracterizar, analisar e propor soluções para problemas cotidianos da sociedade, sobretudo, nas cidades onde a mobilidade dos cidadãos tem assumido um papel crucial no desenvolvimento social, a partir deste recorte específico do urbano. Neste sentido, os resultados que ora apresentamos neste trabalho visam subsidiar políticas públicas municipais relativas à mobilidade urbana consubstanciadas em um plano municipal de mobilidade.

Não é possível uma cidade buscar o seu desenvolvimento se não há uma caracterização da situação em que o deslocamento de seus cidadãos ocorre. Então, qual contribuição pensamos retornar à sociedade com esta pesquisa? É justamente produzir conhecimento sobre a realidade do transporte em Santo Antônio de Jesus e disponibilizá-lo à população dos bairros pesquisados e à própria cidade. Tal proposição de pesquisa se baseia nos direitos

de mobilidade urbana e acessibilidade urbanas, conforme legislação, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587/2012.

Dessa maneira, propõe-se estudar as condições concretas de mobilidade urbana em uma cidade do interior da Bahia, à luz de uma interpretação científica na qual esta problemática é uma questão-chave no direito à cidade.

Além desta introdução, o artigo é composto pela discussão teórica da problemática em tela, pela análise dos dados e, por fim, as considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O fenômeno da urbanização da sociedade remonta à ascensão do processo de industrialização no mundo. De fato, se observarmos a história ocidental desde o século XIX, veremos que aconteceram dois processos correlatos. Primeiro, as cidades anteriores à industrialização foram, em sua grande parte, capturadas pela indústria, mesmo aquelas que não nas quais o dito processo não tenha se estabelecido enquanto produção, mas por meio da circulação e distribuição. Segundo, a urbanização, enquanto consequência, promoveu a inversão da oposição campo-cidade em favor das cidades. Por isso, a partir de meados do século XX, estas se tornaram os *loci* preferenciais de moradia da maior parte da população mundial. No Brasil, a inflexão da população rural para urbana aconteceu na década de 1960 (IBGE, 2017). Desde então, as cidades que cresceram, aumentaram sua população, assim como sua área urbana em detrimento da rural.

De uma maneira geral, o duplo processo industrialização-urbanização (LEFEBVRE, 2004) é estudado a partir da grande cidade ou metrópole. Há uma longa tradição de pesquisas sobre as metrópoles na academia e, estas pesquisas reiteram o papel central desses grandes aglomerados urbanos na dinâmica territorial. Por outro lado, desde a década de 1990, um outro fenômeno espacial ligados às cidades tem se mostrado importante. Trata-se do crescimento das chamadas cidades médias como desdobramento do processo de urbanização da sociedade já indicado por Lefebvre (2001) e refletido por Sposito (2004) e Santos (2012), ou seja, a urbanização de induzida pela industrialização agora se torna ela mesma indutora.

A urbanização, enquanto processo indutor do crescimento das cidades, tem feito cidades crescerem sem necessariamente precisarem de parques industriais instalados para funcionar como atratores de população e isto tem se mostrado, particularmente, verdadeiro para cidades não-metropolitanas.

Com efeito, o crescimento de cidades não-metropolitanas as fez a passarem a desenvolver processos de diferenciação espacial, constituindo centros e periferias. O reconhecimento deste fenômeno conduziu a produção de um conjunto teórico crítico de reflexão sobre os problemas decorrentes. Então há também uma reflexão científica acumulada sobre as chamadas cidades médias, inclusive seus problemas socioespaciais, os quais não têm se mostrado diferentes das metrópoles, mas com intensidades diferenciais. Em muitas cidades ditas médias, já se constitui como fato da paisagem a presença de periferias.

Frequentemente a periferia é representada, tanto no Brasil quanto alhures, pela precariedade material de infraestruturas de urbanização como arruamento, esgotamento,

eletrificação, etc. Da mesma forma, pela deficiência de oferta de serviços de consumo coletivo a exemplo de escolas, postos de saúde, transporte, segurança etc. É, com efeito, uma leitura formal na qual escapa a própria produção espacial realizada em diferentes escalas espaciais.

É importante frisar que uma periferia não se localizada, necessariamente, distante de um centro, como é tradicionalmente representado. A periferia é o produto socioespacial de uma estrutura de classes da sociedade capitalista na qual a assimetria na distribuição e acesso à riqueza social (fruto da produção de valor) é a característica principal. Logo, a periferia é onde se reproduz, majoritariamente, a classe trabalhadora, inclusive o lumpemproletariado. Esta é a condição socioespacial da periferia.

É a partir da condição socioespacial da periferia e, com efeito, de seu reconhecimento pelo agentes públicos e pela sociedade civil organizada é que se adentra no campo da política urbana e, em específico, no que se denomina de planejamento urbano consagrado pelo Estatuto das Cidades. No entanto, o planejamento urbano, para além do concebido em leis, é contingente à realidade do “jogo político” local, em especial, nas cidades ditas médias. Por isso, o urbanista Antônio Heliódório Lima Sampaio (2014), ao colocar em questão as cidades médias e o planejamento urbano na Bahia, destaca os Planos de Desenvolvimento Urbano como pouco consistentes e distantes da realidade concreta das cidades, apesar das diretrizes estaduais de desenvolvimento urbano, preconizadas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (SEDUR, 2010) estarem baseadas em três pilares: direito à cidade, gestão democrática e controle social da cidade e desenvolvimento urbano.

A discussão sobre o direito à cidade realizada por Henri Lefebvre (2001) é o referente basilar para se pensar e atuar no sentido da cidade como um bem social. O direito à cidade é o de viver na e com a cidade, de ter direito à uma porção de solo desta, de usufruir enquanto cidadãos de seus serviços e de se deslocar para diferentes lugares sem constrangimentos. Enfim, o direito à cidade seria impensável a muitos anos atrás, no entanto, sua importância atual é incontornável.

No Brasil, o direito à cidade se consubstanciou em direito urbanístico, principalmente, a partir da Constituição Federal de 1988 em seus Artigos 182 e 183 (Política de Desenvolvimento Urbano) e na Lei 10.257/2002 intitulada de Estatuto das Cidades, cuja aplicação mais conhecida se refere ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU. Outrossim, novas legislações foram derivadas da Lei 10.257/2002, como as que embasam esta pesquisa, isto é, as Leis 12.587/2012 e 14.000/2020 as quais instituíram a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

A Lei 12.587/2020, em particular, ao instituir uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, definiu diretrizes que devem ser atendidas pelos municípios que se enquadram em seu escopo normativo, sendo que a diretriz mais importante se trata da redução das desigualdades sociais e promover a integração social. Além dessa diretriz precípua, a referida Lei busca gerar uma integração com outras políticas setoriais como habitação e planejamento do uso do solo no âmbito municipal.

Da mesma forma que o Estatuto das Cidades, a Lei 12.587/2012 define a mobilidade como um direito urbano essencial da sociedade

Considerando o desenho urbano, a Mobilidade Urbana possui a função primordial de viabilizar o acesso aos benefícios da cidade e a utilização equânime do espaço público. É peça de larga importância na efetivação dos direitos humanos na cidade porque é o instrumento utilizado pelos Gestores Municipais para interligar as vias de acesso às centralidades econômicas, comerciais, equipamentos e bens públicos urbanos, lazer, saúde e demais serviços sociais essenciais da sociedade (FELTRAN, p. 92, 2016).

É bom observar que não há como acessar recursos federais sem a elaboração e aprovação por parte do legislativo municipal de um Plano de Mobilidade Urbana Municipal. De acordo com Alves *et al.* (2018), em 2015, cerca de 62% dos municípios brasileiros que se enquadravam nos requisitos da Lei ainda não tinham elaborado seus PLAMOBs, neste conjunto está incluído Santo Antônio de Jesus.

Em maio de 2020, uma nova Lei, a 14.000, alterou as datas estipuladas pela Lei 12.587/2012, basicamente em relação aos prazos de elaboração e aprovação de um PLAMOB. No caso específico dos municípios com até 250 mil habitantes, o prazo passou a ser 12 de abril de 2023. Na Bahia, o único município a elaborar um PLAMOB foi Salvador em 2017.

Em relação aos municípios que já elaboraram seus PLAMOBs, os estudos até agora desenvolvidos têm se atidos a caracterizar a participação popular em audiências públicas no processo de confecção de seus planos. Um exemplo disso, é o estudo de Leite, Maia e Santos (2019) a respeito da participação da população de Olinda quando da elaboração do PLAMOB de Olinda/PE. Este estudo avaliou os procedimentos de realização de escutas à população por meio de oficinas e audiências e, com efeito, a crítica reiterou a pouca participação popular na elaboração do plano de mobilidade. Logo, a gestão democrática dos planos de desenvolvimento urbano, o que inclui o PLAMOB, acaba não expressando as necessidades reais da população.

Apesar de ainda poucos, estes estudos são essenciais para contribuir na elaboração de políticas públicas porque são indicadores justamente de ausência de desenvolvimento urbano pensado a partir da mobilidade. Para Souza (2005), o desenvolvimento socioespacial significa melhoria da qualidade de vida da população. Este conceito, quando aplicado à melhoria da vida de cidadãos se aproxima do que estamos tratando neste trabalho de desenvolvimento urbano. Neste sentido, seria o planejamento, o ordenamento e o controle de ações voltadas às necessidades de moradia, saneamento, transporte, etc., uma condição para o desenvolvimento urbano? Apesar das boas intenções de planejadores, a verdade é que o urbanismo é uma estratégia de classe burguesa como já apontara Lefebvre (2001), mas os instrumentos de política urbana brasileiros, os quais pressupõem a participação popular nas tomadas de decisão, existem para tensionar esta problemática.

As pesquisas desenvolvidas em torno da mobilidade urbana, a partir do transporte público coletivo, e o direito à cidade tem pontuado sobretudo os limites do planejamento urbano diante do conflito de interesses entre o privado e o público. Digno de nota é a pesquisa realizada por Silveira e Cocco (2013) na qual avaliaram o transporte público, a mobilidade e o planejamento no Brasil, em suas conclusões os autores frisam a necessidade de mais investimentos no transporte público, a redução dos custos de passagens para a

classe trabalhadora e, finalmente, a atuação do poder público de forma mais incisiva no planejamento e fiscalização do referido serviço de consumo coletivo.

Uma das formas de pensar o planejamento de transporte público coletivo atrelado à mobilidade significa justamente analisar as condições em que ocorrem os deslocamentos de pessoas e cargas. Apesar de haver uma vasta legislação normativa, isto não significa que o foco seja melhorar a qualidade de vida. Por isso, a formulação da Lei 12587/2012 vem justamente do sentido de construir uma política pública consubstanciada em um Plano de Mobilidade Urbana, por isso, esta pesquisa se sustenta neste campo do direito à cidade a partir do desenvolvimento urbano, no entanto, para que o desenvolvimento urbano ocorra e conduza e realize o direito à cidade é preciso, antes, caracterizar a condição que o transporte público ocorre.

3 METODOLOGIAS DE COLETA E DE ANÁLISE DE DADOS

A realização desta pesquisa partiu da construção de um objeto de pesquisa centrado em uma idealização, isto é, a configuração de uma Política de Mobilidade Urbana e sua efetivação no plano concreto e próximo. Dessa forma, do ponto de vista do método, trata-se de uma dedução porque o objeto local responde ao geral.

Entretanto, esta busca não significa que há dois objetos da pesquisa, o asséptico e distante do mundo e outro que se experiencia. Não é isso, na realidade, como bem observou Baitz (2006) o sentido é o de implicar-se com o objeto. Com efeito, fez-se necessário usar procedimentos metodológicos destinados à aproximação escalar e à coleta de dados empíricos.

A aproximação escalar significa dimensionar o seu olhar de observador no plano que o fenômeno ocorre. A chamada microanálise é, portanto, uma estratégia de conhecimento fundamental para se aproximar da realidade que deve ser observada em sua forma e trama. Jacques Revel afirma a respeito disso que “mudar a escala de observação significa mudar o conteúdo da representação” (1998, p. 20), e isso é um ponto fundamental nesta pesquisa.

A coleta se realizou através da observação ao rés do chão, enquanto técnica de coleta de dados, o que incluiu o olhar direcionado, a escuta, o diálogo informal como instrumentos de interação social. As observações foram realizadas em conjunção com o trabalho de campo. Durante um período de tempo nos meses de fevereiro a abril em 2022, realizamos levantamentos sistemáticos das condições de transporte, dos circuitos e das infraestruturas disponíveis à população residente nas zonas urbanas pesquisadas⁶.

Os dados coletados foram registrados em diários de campo e em quadros de anotações diárias, além disso, também fizemos uso de instrumentos de coleta de dados como máquinas fotográficas e *gps* de mão. Ao final do período de coleta, os dados foram sumarizados em torno da frequência das variáveis categóricas em planilhas em um programa de planilha de cálculo.

6 Para a coleta de dados relativos às infraestruturas de transporte foram necessárias 5 idas ao campo na ZL e mais 4 na ZO. Quanto ao serviço de transporte público, realizamos 5 viagens de campo, sendo 3 para a ZL e 2 para a ZO.

Por fim, após a aplicação de estatística descritiva, seguiu-se a análise comparativa dos dados e sua interpretação, somente após isso elaboramos as representações cartográficas dos dados. Esta última etapa de procedimentos metodológicos, realizada em laboratório, contou com o emprego do programa livre de geoprocessamento denominado de *Qgis*, o qual permitiu a sintetização dos dados coletados em cartogramas apresentados na parte a seguir. Quanto aos dados observados sobre o serviço de transporte coletivo, usamos as anotações constantes em nossos diários de campo.

4 RESULTADOS, ANÁLISES E RECOMENDAÇÕES

Apresentamos a seguir, os resultados, as análises e recomendações que fizemos das condições do serviço, as infraestruturas de suporte e os circuitos de transporte coletivo a partir da coleta de dados feita nas ZL e ZO da cidade de Santo Antônio de Jesus.

4.1 Condições do transporte coletivo da ZL

Em qualquer cidade, o deslocamento dos cidadãos se trata de uma questão importante, sobretudo nas de médio e grande porte do Brasil, onde precisam se deslocar, muitas vezes, distâncias que ultrapassam mais de mil metros até chegar a um destino final, logo, nesses casos, o deslocamento a pé culmina em uma opção praticamente inviável. Desse modo, neste item foram analisadas as condições do transporte coletivo de ônibus destinado à ZL.

Começamos pelas linhas Centro-Sesc-Centro e Centro-Urbis 4-Centro. Nossas observações constataram que a parte interna dos veículos possuía problemas estruturais, tendo em vista que não havia assentos destinados aos cobradores; a campainha de parada não estava funcionando, demandando a solicitação de parada por parte dos passageiros verbalmente; a entrada de passageiros idosos era realizada pela parte traseira, apesar de os assentos destinados a eles estarem situados na parte dianteira, antes da catraca. Também foi notado uma prática suspeita por parte de uma das cobradoras, que cobrava a passagem dos passageiros que adentravam pelo fundo, mas não contabilizava na catraca. Apenas na linha Centro-Urbis 3-Cidade Nova-Centro, o ônibus apresentava boas condições e a cobradora verificava a Carteira de Identidade dos idosos.

As observações de campo também identificaram a incompatibilidade de certos modelos dos veículos (ônibus grandes) com a largura de certas vias, a exemplo dos que são destinados para a linha Centro-Urbis 4-Centro, no entanto, a maioria dos ônibus que atendem a esta zona são do tipo micro-ônibus (Figura 2).

Figura 2 – Exemplos de transporte público coletivo na ZL- 2022



Fonte: levantamento de dados de campo, 2022.

Além disso, a Romastur, empresa responsável pelo serviço⁷, não disponibiliza informações sobre as linhas existentes e os horários para os usuários nos pontos e/ou nos interior dos ônibus. Esse é um grave problema, visto que ao tentar usar o serviço, as pessoas tendem a ter dificuldades que poderiam ser sanadas com a disponibilização adequada dessas informações, especialmente, para os usuários não utilizam o serviço com frequência diária.

4.2 As infraestruturas de suporte ao serviço de transporte público da ZL

Em grande parte dos municípios brasileiros, as infraestruturas de transportes são precárias, o que reflete diretamente nas condições de mobilidade e acessibilidade da população em geral. No caso das infraestruturas destinadas ao transporte coletivo nos bairros da ZL, algumas infraestruturas são precárias, principalmente, nos locais destinados para que os passageiros aguardem os ônibus, isto é, paradas ou pontos, além da sinalização e do sistema viário (ruas e avenidas).

Os pontos de ônibus praticamente inexistem na linha Centro-Sesc-Centro, sendo que dos quatro existentes, dois estão em situação precária: um situado em frente a unidade do Serviço Social do Comércio (SESC) e outro em frente ao Campus da Universidade

7 Contrato emergencial nº 342/2021 da Romastur (ROMASTUR TRANSPORTE E TURISMO – LTDA) com a Prefeitura Municipal de Santo Antônio de Jesus.

Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB), ambos no bairro do Campo do Governo. Os dois equipamentos possuem a estrutura de concreto e metal (apresentam ferrugem na estrutura), e o teto, recoberto por policarbonato, se encontra perfurado. Já os outros dois existentes, no Bairro Santa Terezinha, servem à linha Centro-Urbis 3-Cidade Nova-Centro estão em situação um pouco menos precária, Figura 3.

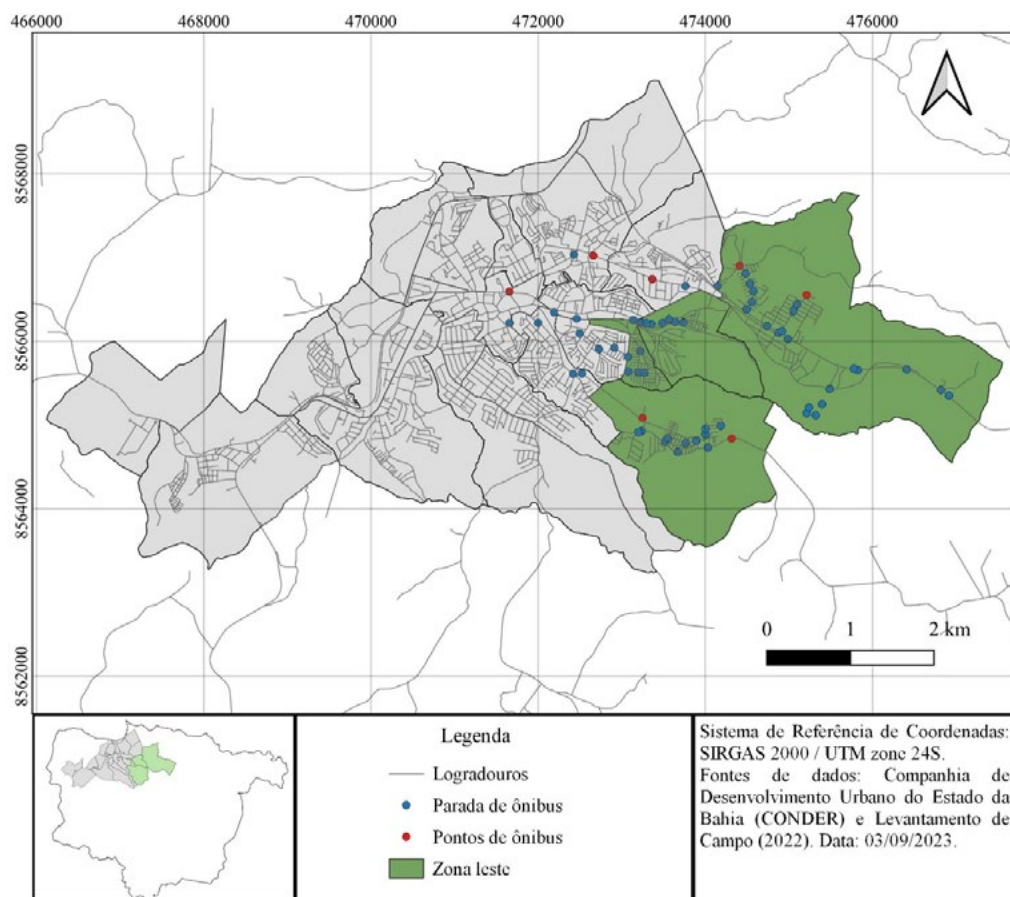
Figura 3 - Infraestruturas de suporte ao transporte na ZL - 2022



Fonte: Levantamento de dados de campo, 2022.

A sinalização também apresenta problemas, haja vista que, erroneamente, as placas indicando os pontos de ônibus foram instaladas nos lugares onde não têm esse tipo de infraestrutura, ou seja, neste caso elas deveriam sinalizar os locais como paradas de ônibus. Também, em alguns casos, as placas são antigas, além disso, há muitos locais onde os ônibus realizam paradas não possuem nenhum tipo de sinalização indicando a ocorrência do serviço. Os motoristas, apesar desses problemas de sinalização, realizam paradas em qualquer local, desde que os passageiros solicitem. Na Figura 4, indicamos a localização das infraestruturas de suporte ao transporte coletivo identificados na pesquisa de campo.

Figura 4 – Localização das infraestruturas de transporte da ZL – 2022



Por fim, a pavimentação das vias que compõem o sistema viário da ZL. Não tão diferente da realidade das demais infraestruturas da zona, apresenta qualidade que vai de precária à razoável. Por exemplo, no bairro Santa Teresinha, há determinadas vias que não foram pavimentadas e outras estão muito esburacadas. Contudo, de maneira geral, a maioria delas possui pavimentação em asfalto ou em paralelepípedo (Figura 5), mas precisam de melhor sinalização horizontal, tendo em vista que em alguns pontos, no caso das pavimentadas em asfalto, a pintura viária praticamente inexistente, apesar da sua função importante de sinalização.

Figura 5 – Exemplos de pavimentação de logradouros da ZL - 2022



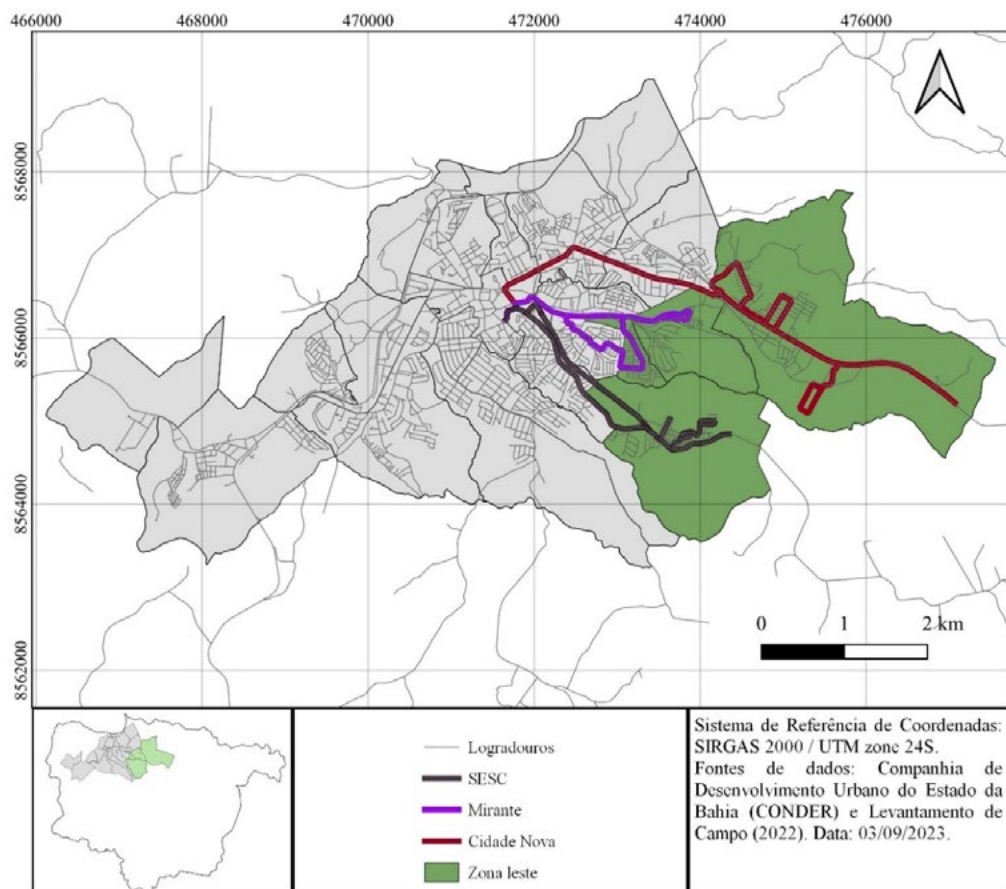
Fonte: levantamento de dados de campo, 2022.

4.3 Os circuitos das linhas de ônibus coletivos da ZL

Um sistema de transporte coletivo de ônibus com circuitos definidos que sejam capazes de atender a população de um determinado local, satisfatoriamente, sobretudo para os que necessitam do serviço, seja para se deslocar para o local de trabalho ou seja para estudos, é o que se espera encontrar ao se investigar. Obviamente, nem sempre o tempo de duração dos circuitos depende apenas dos responsáveis pelo serviço, mas de um conjunto de fatores que são comuns nos diferentes centros urbanos, a exemplo da fluidez do trânsito de veículos nos horários de pico (parte inicial da manhã, meio dia e final da tarde).

Na ZL analisamos três linhas de ônibus: Centro-SESC-Centro, Centro-Urbis 3-Cidade Nova-Centro e Centro-Urbis 4-Centro, conforme pode ser observado na Figura 6. Destas, o itinerário que levou o maior tempo para ser concluído foi o Centro-Urbis 3-Cidade Nova-Centro, aproximadamente 60 minutos, enquanto os demais levaram menos de 30 minutos. Essa demora maior em relação aos demais se justifica pela extensão do percurso realizado.

Figura 6 – Circuitos de linhas de ônibus coletivo da ZL - 2022



No que diz respeito à cobertura (capilaridade urbana) das linhas nos bairros que compõem a ZL, a que melhor atende os passageiros é a Centro-SESC-Centro, em segundo a Centro-Urbis 3-Cidade Nova-Centro, em terceiro e último lugar a Centro-Urbis 4-Centro. De modo geral, elas atendem as principais ruas dos bairros, mas deixam de atender dezenas de logradouros dos bairros que compõem a ZL.

4.4 Condições do transporte coletivo da ZO

A análise do serviço de transporte público prestado pela empresa Romastur na ZO foi feita também no mesmo molde que na ZL. Durante o trabalho de campo, realizado em março de 2002, pode-se observar o tamanho dos ônibus que circulam pelos bairros e eles são geralmente do tipo micro-ônibus. Apesar de uma escolha acertada para se adaptar à morfologia estreita da maioria das ruas há uma questão, por serem micro-ônibus não existe um assento destinado exclusivamente ao cobrador, então o mesmo faz o trajeto do ônibus em pé, além disso, não há um local adequado para guardar o dinheiro das passagens.

Outro problema detectado foi a cobrança da entrada dos passageiros, muitas vezes quando alguém entrava pelo fundo do ônibus sua passagem era cobrada, mas não era registrada na catraca. Também notamos os mesmos problemas em relação ao sinal sonoro que havia na ZL. Isto é, os passageiros solicitavam a parada verbalmente e, com isso, gerava-se várias situações em que, o motorista não ouvia o pedido de parada verbal, fato que provocava discussão entre passageiros e motorista. Outro fato constatado foi o embarque e desembarque de passageiros em locais inadequados, Figura 7.

Figura 7 – Exemplos de transporte público coletivo na ZO – 2022



Fonte: Levantamento de dados de campo, 2022.

Dando continuidade à análise das condições de transporte nesta zona, notamos o comportamento dos motoristas de não olhar pelo espelho no momento de abrir e fechar a porta traseira do ônibus. Eles aguardam o cobrador dizer se podia ou não fechar ou abrir as portas. Isto foi um fato bem estranho e revelou um procedimento que expõe os passageiros à insegurança.

Por fim, temos a conduta da empresa Romastur em dificultar o contato conosco, inclusive em indicar seu escritório. Outra questão que nos causou estranheza foi a resistência em fornecer informações básicas como, por exemplo, o itinerário e o horário das linhas de ônibus para a ZO. Somente após muita insistência a empresa disponibilizou uma informações que, em tese, é pública.

4.5 As infraestruturas de suporte ao serviço de transporte público da ZO

A descrição das infraestruturas de suporte ao serviço de transporte público nesta zona começa pela pontos e paradas de ônibus, ao todo identificamos nove paradas de ônibus e dois pontos de ônibus (Figura 8). Algumas paradas ainda são com sinalização antiga de madeira e a maioria atualizada de maneira incorreta, indicando ponto de ônibus e não parada de ônibus como é o correto. Vale pontuar que além de estar com sinalização fora das normas, elas estão mal localizadas, normalmente onde há placas de paradas o transporte para em outro lugar, longe das placas. Quanto ao estado de preservação das placas somente um se encontra em bom estado, com estrutura de cimento localizado na entrada do Conjunto Salles, bairro do Barro Vermelho.

Outra observação feita em campo foi que existem placas de sinalização de parada que sofreram vandalismo porque estavam próximas a pontos de moto-táxi (Figura 9). Vale destacar que não foi observado, durante a realização do levantamento de campo, trabalho de fiscalização, tanto por parte da Romastur, quanto pela Prefeitura através Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT).

Figura 8 – Localização das infraestruturas de transporte da ZO – 2022

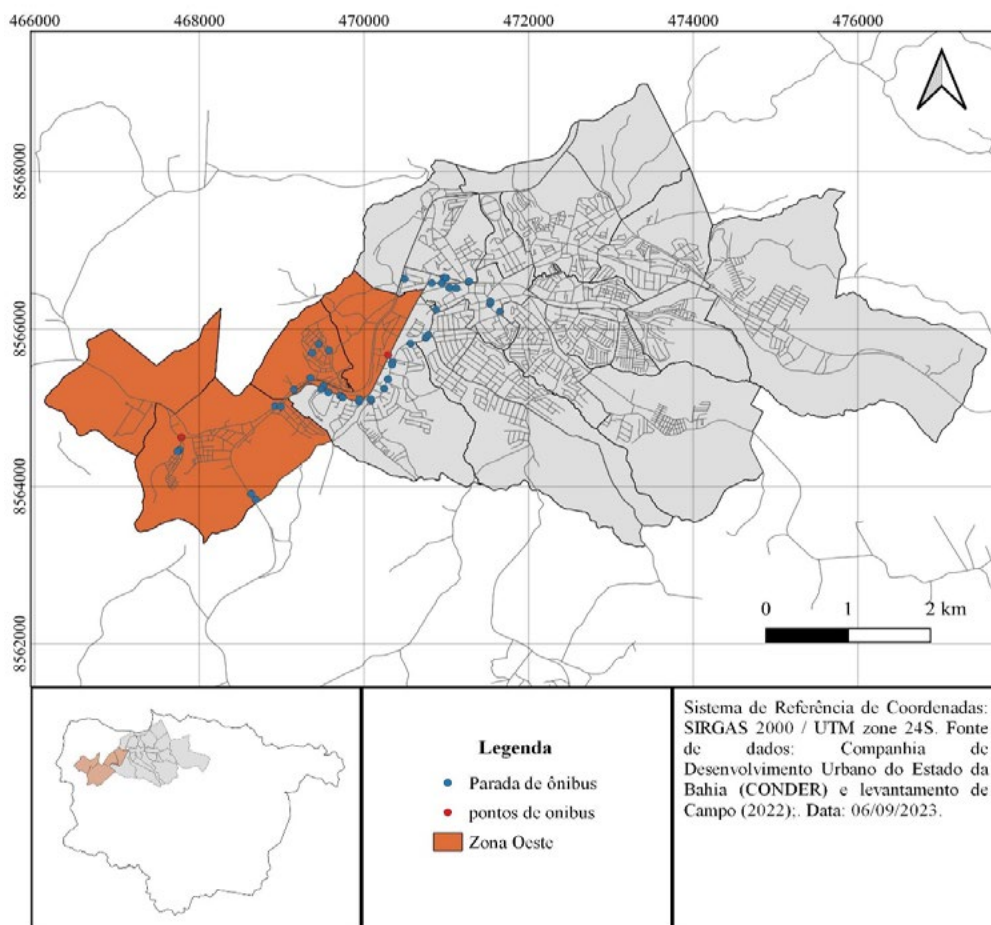


Figura 9 – Exemplos de Infraestruturas de suporte ao transporte público coletivo da ZO – 2022



Fonte: Levantamento de dados de campo, 2022.

Por fim, temos as condições de pavimentação dos logradouros que compõem o sistema viário da ZO. Identificamos desde ruas bem pavimentadas até outras com buracos ou sem pavimentação. Já no conjunto do Salles as ruas são de paralelepípedo (Figura 10).

Figura 10 - Exemplos de pavimentação de logradouros na ZO - 2022



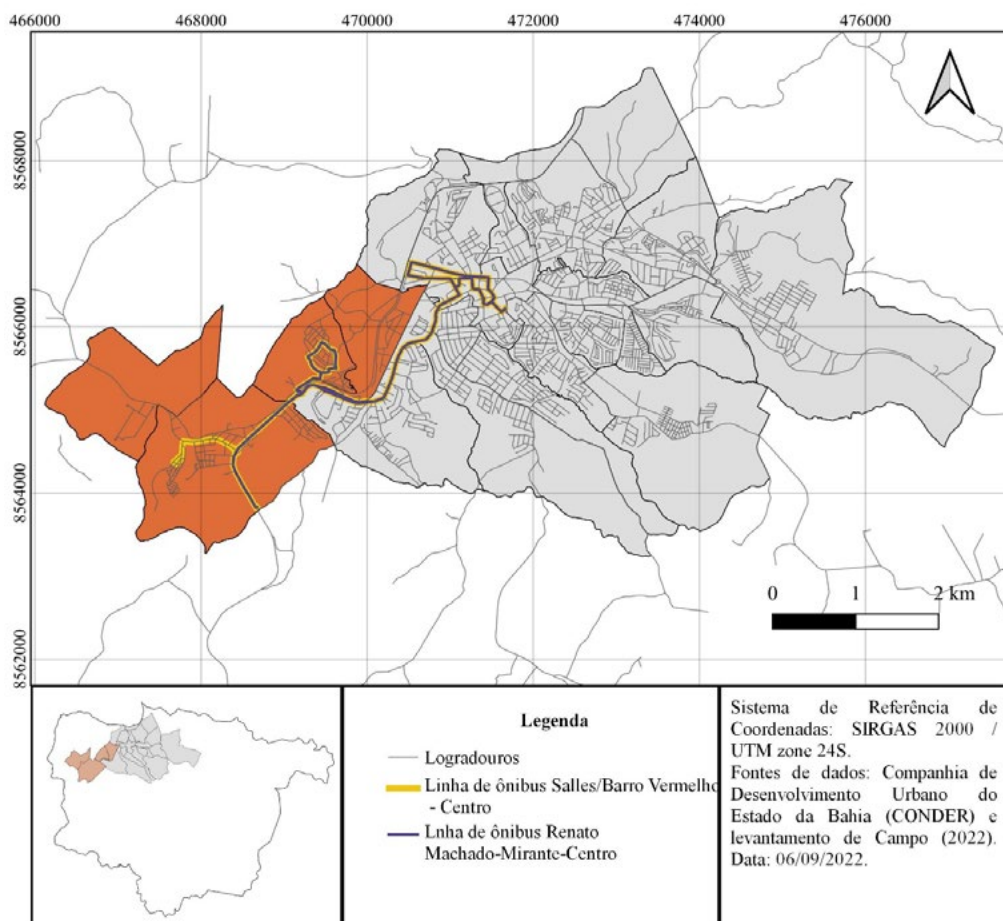
Fonte: Levantamento de dados de campo, 2022.

4.6 Os circuitos das linhas de ônibus na ZO

Neste item apresentamos os circuitos das linhas de ônibus coletivos entre a ZO e o centro da cidade. A primeira linha a ser descrita é o do Salles/Barro Vermelho – Centro, na qual os ônibus passam pelo referido bairro somente nas ruas principais. O trajeto desta linha durou em torno de 20 minutos (Figura 11). Já a outra linha, Renato Machado - Mirante - Centro, durou em média 30 minutos dos bairros até o centro. No entanto, parece ter sido pensada para atender às necessidades da Empresa de calçados Dass, pois, tanto na ida quanto na volta o transporte para na porta da empresa e espera entrar os funcionários e, com isso, negligência os usuários do bairro Barro Vermelho, uma vez que os mesmos têm que ir para a BR 101 e esperar o ônibus.

Por conta de existirem somente duas linhas, a cobertura espacial nos bairros pesquisados da ZO é precária, inclusive não existe linha de ônibus que atenda o bairro do Distrito Industrial. Outro ponto observado é o tempo de traslado das linhas, em média dura 30 minutos, sendo que poderia ser menor, se a linha Renato Machado-Mirante não tivesse que atender à Empresa Dass.

Figura 11 - Circuitos de linhas de ônibus da ZO – 2022



4.7 Recomendações ao planejamento municipal

Apresentados os resultados e suas análises, passamos a seguir com as recomendações de ações a serem implementadas pelo poder público municipal no sentido de minimizar os problemas identificados. Inicialmente propomos ações de natureza geral que envolvem o conjunto do transporte público coletivo da cidade e se referem a:

1 - melhoria da qualidade dos veículos destinados a prestar o serviço de transporte coletivo, sobretudo, no que diz respeito à segurança dos passageiros e atendimento de usuários com deficiência de locomotora (pcd);

2 - adequação dos tipos de ônibus à estrutura (largura, tipo de pavimentação) do sistema viário, haja vista que é muito comum vias muito estreitas e com diferentes tipos de pavimentação ou sem que dificultam a circulação dos veículos. Neste aspecto, a escolha de micro-ônibus para algumas linhas foi acertada;

3 - contratação da empresa que vai prestar o serviço também precisa se dar em outros termos não mais emergenciais, afinal se trata de um serviço essencial à população;

4 - disponibilização de um aplicativo que pode ser instalado em celulares dos usuários do sistema de transporte que informe o tempo de espera em um ponto de ônibus. Esta solução tecnológica já é possível de ser implementada na cidade porque os logradouros já estão cadastrados e georreferenciados;

5 - investimentos na reforma e instalação de paradas e pontos de ônibus, sobretudo, nos bairros analisados da ZO. A elaboração de um PLAMOB poderia trazer recursos para isto;

6 – correção do erro de caracterizar os locais de parada como ponto de ônibus;

7 - sinalização e divulgação apropriada dos itinerários e horários realizados pelas linhas de ônibus aos usuários do serviço de transporte, e;

8 – construção emergencial de um terminal de ônibus central e terminais nas zonas estudadas. Não é possível uma cidade do porte de Santo Antônio de Jesus ainda não ter se atentado para necessidade de construir terminais abrigar, proteger usuários e organizar e distribuir as linhas de ônibus.

Em termos específicos das zonas urbanas, indicamos que na ZL e a linha Centro-Urbis 3-Cidade Nova-Centro seja dividida em duas, para que o itinerário seja mais rápido e objetivo. Ou seja, uma linha Centro-Urbis 3-Centro e, a outra, Centro-Cidade Nova-Centro. Na ZO, a linha Renato Machado - Mirante - Sesc precisa ser reformulada para atender a população do bairro do Barro Vermelho e não da Empresa Dass como acontece atualmente. Finalmente, observamos que referida empresa deve implementar seu próprio serviço de transporte de seus funcionários. Além disso, a cobertura espacial das linhas desta zona precisa ser ampliada.

Sugerimos à municipalidade que crie um canal de escuta sensível da população periférica da cidade com a realização de audiências públicas, por exemplo, para saber de suas necessidades e, dessa forma, realizar um planejamento de mobilidade urbana mais horizontal e humanizado.

Finalmente, sugerimos também que o poder público municipal, através da SMTT, assim como, a própria Câmara de Vereadores deem início a uma série de audiências públicas para ouvir a população sobre suas necessidades de mobilidade e, dessa forma, atendam às Leis 12.587/20212 e 14.000/2020.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo principal desta pesquisa foi levantar as condições, as infraestruturas e os circuitos de transporte público, disponíveis para os moradores das ZL e ZO da cidade de Santo Antônio de Jesus. Após a apresentação dos resultados da pesquisa e sua discussão, entendemos que realizamos o objetivo proposto e, portanto, atingimos a condição de tecer nossas considerações finais.

Os resultados da pesquisa comprovam que o serviço é insuficiente porque não atende várias demandas, por exemplo, como de pessoas com deficiências locomotoras (pcd), assim

como não informa à população de maneira pública e de fácil acesso informações básicas como horários das linhas, por exemplo. As infraestruturas são em sua maioria precárias, sobretudo os pontos de ônibus. As vias pelas quais os ônibus passam possuem pavimentação bem irregular, principalmente, nos bairros onde estão os terminais. Por fim, os circuitos não atendem a maior parte das zonas estudadas, o que obriga aos moradores morarem distantes das avenidas principais se deslocarem até a via principal para acessar ao transporte, tal situação é particularmente preocupante na Zona Oeste.

Se nas cidades metropolitanas, o desafio do planejamento urbano e, em específico, o de transporte com foco na mobilidade é enorme, o que dizer das cidades médias? É um equívoco pensar que a escala de cidade média torna o planejamento mais fácil do que em uma grande. Por exemplo, apesar de não ter sido objeto de investigação, percebemos a pouquíssima participação popular no controle do serviço de transporte público coletivo em Santo Antônio de Jesus e talvez esse seja um problema mais difícil de ser minimizado quando comparamos com grandes centros urbanos.

Em conclusão, gostaríamos de salientar que esta pesquisa buscou contribuir com a elaboração de um PLAMOB na cidade de Santo Antônio de Jesus, conforme determina legislação relativa à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Além disso, o que fundamentou a realização desta pesquisa é justamente a consecução do direito à cidade, através do desenvolvimento urbano de um serviço de transporte público coletivo referenciado socialmente.

REFERÊNCIAS

ALVES, Luiz Marcelo Teixeira, HUMBERTO, Mateus, SIQUEIRA, Rafael Gustavo Silva. Efetividade da PNMU: caracterização dos municípios e identificação das variáveis relevantes para a elaboração do plano de mobilidade urbana. In: **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, Brasília, DF, nº 40, jan./abr. 2018, pp. 39-58.

BAITZ, Ricardo. A implicação: um novo sedimento a se explorar na Geografia? In: **Boletim Paulista de Geografia**. Trabalho de campo. São Paulo, nº 84, jul. 2006, pp. 51-68.

BAHIA. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **Política Estadual de Desenvolvimento Urbano**. Salvador: SEDUR, 2010. Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/sgt/Polit_Est_Des_Urbano.pdf>. Acessado em: 20 de abril de 2022.

BRASIL, Lei 14.000. **Altera a Lei 12.587/2012**. Brasília/DF, 2020.

BRASIL. Lei 12.587. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília/DF, 2012.

BRASIL. Lei 10.257. **Estatuto da Cidade**. Brasília/DF, 2001.

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília/DF, 1988.

FELTRAN, F. R. Instrumentos de efetivação do direito à cidade: A Lei 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade. In: **Revista Direito & Dialogicidade** - Crato, CE, vol. 7, n.1, jan./jun. 2016.

IBGE. **Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil**: uma primeira aproximação. Rio de Janeiro: FIBGE, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/santo-antonio-de-jesus/panorama>. Acessado em: 2 de março de 2023.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Centauro, 2001.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2004.

REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: REVEL, Jacques (Org.). **Jogos de escalas**: a experiência da microanálise. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

LEITE, Karla Denise Castro, MAIA, Maria, Leonor Alves, SANTOS, Enilson Medeiros. Planos de mobilidade urbana: avaliação qualitativa da participação popular em conformidade com a lei de mobilidade urbana o caso do Município de Olinda-PE. In: **Anais do 33º Congresso de Pesquisa e Ensino de Transporte da ANPET**. Balneário Camburiú/SC. 2019. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2019>. Acesso em: 5 de abril de 2022.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. Urbanismo: utopia, plano e projetos. In: DIAS, Patrícia Chame, LOPES, Diva Maria Ferlin (Orgs.). **Cidades médias e pequenas**: desafios e possibilidades do planejamento e gestão. Salvador: SEI, 2014, pp. 111-142.

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus. Ações do Estado e o papel das cidades médias baianas nos planos da urbanização capitalista. In: DIAS, Patrícia Chame, SANTOS, Janio Laurentino de Jesus (Orgs.). **Cidades médias e pequenas**: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. Salvador: SEI, 2012. pp. 129 – 156.

Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR). **Orientação na elaboração de PLAMOB**. Disponível em: www.sedur.ba.gov.br. Acessado em 21 de janeiro de 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério, COCCO, Rodrigo Geraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. In: **Revista Estudos Avançados (USP)**, 27 (79), 2013. pp. 41-53.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.