



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA  
BAHIA (UESB)**  
**Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PPG)**  
**Programa de Pós-Graduação em Geografia**  
**(PPGeo/Uesb)**



**Mestrado em Geografia**

**ANA PAULA DE SOUZA MACIEL**

**O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO NA DINÂMICA DA  
MOBILIDADE NO ESPAÇO URBANO EM BRUMADO/BA**

Vitória da Conquista - BA

2024



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA  
BAHIA (UESB)  
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PPG)  
Programa de Pós-Graduação em Geografia  
(PPGeo/Uesb)**



**Mestrado em Geografia**

**ANA PAULA DE SOUZA MACIEL**

**O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO NA DINÂMICA DA  
MOBILIDADE NO ESPAÇO URBANO EM BRUMADO/BA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGeo/Uesb), para obtenção de título de Mestre em Geografia pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia.

Orientador: Prof. Dr. VILOMAR SANDES SAMPAIO

Vitória da Conquista - BA

2024



Este documento está sob licença CCBY da Creative Commons

## FICHA CATALOGRÁFICA

M138s

Maciel, Ana Paula de Souza.

O sistema de transporte coletivo urbano na dinâmica da mobilidade no espaço urbano em Brumado/BA. / Ana Paula de Souza Maciel, 2024.

113f.; il.

Orientador (a): Dr. Vilomar Sandes Sampaio.

Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGeo, Vitória da Conquista, 2024.

Inclui referência F. 100 – 104.

1. Mobilidade urbana. 2. Transporte público. 3. Geografia. I. Sampaio, Vilomar Sandes. II. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo. T. III.

CDD: 910.130776

**Catálogo na fonte:** Karolyne Alcântara Profeta – CRB 5/2134

UESB – Campus Vitória da Conquista – BA



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA (UESB)  
Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PPG)  
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGeo/Uesb)  
Mestrado em Geografia



## FOLHA DE APROVAÇÃO

### “O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO NA DINÂMICA DA MOBILIDADE DO ESPAÇO URBANO EM BRUMADO-BA”

**ANA PAULA DE SOUZA MACIEL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UESB (PPGeo-Uesb), como requisito para obtenção do título de MESTRE.

Aprovada em: 29 de agosto de 2024

Banca Examinadora

**Prof. Dr. Vilomar Sandes Sampaio**  
(Orientador - UESB)

**Prof. Dr. Jânio Laurentino de Jesus Santos**  
(Examinadora Interna - UESB)

**Prof. Dr.<sup>a</sup> Poliana Machado da Silva Moreira**  
(Examinadora Externa - UNEB)

**Ana Paula de Souza Maciel**  
(Mestranda)

## **DEDICATÓRIA**

Dedico esta pesquisa a minha mãe, que durante o período de escrita esteve em tratamento contra um câncer de mama maligno muito agressivo e graças ao nosso bom e caridoso amigo Jesus vencemos essa batalha, superou o tratamento de viagens semanais e cansativas até o hospital em Salvador, filas e horas de espera; agressividade da quimioterapia que quase a fez partir desta vida, mas diante de tudo hoje está com saúde e bem para continuar sendo minha rede de apoio. Ela quem fica com minha filha Alice, a quem também dedico esta pesquisa, pois depois de um ano de idas e vindas semanais até a cidade de Vitória da Conquista para cumprir os créditos do Programa de Mestrado, passou por momento dos quais eu não estava presente, sentiu minha falta nas noites que não passei em casa, nos eventos escolares, nas tarefas que não pude ajudá-la a fazer, enfim e no ano seguinte sentiu também o baque da avó que passava pelo tratamento, e teve diagnóstico de vitiligo, seu rostinho alegre passou a ficar com manchas que expressavam esses sentimentos. Meu esposo Leonardo que superou junto comigo todas essas fazes. E meu orientador Vilomar que não desistiu de mim, sempre me incentivando a não desistir.

Ana Paula de Souza Maciel

## **AGRADECIMENTOS**

Os agradecimentos estão na mesma linha daqueles a quem dedico, incluindo a espiritualidade amiga que sustentou meu espírito e não me deixou desistir.

Ana Paula de Souza Maciel

O transporte é, sem dúvida, um dos componentes  
que podem ajudar a mudar a cidade.  
Não mudar para qualquer coisa, mas para  
algo que tenha as características  
mais benéficas para ela”. — Orlando Strambi <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Orlando é professor do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica (Poli) da USP, coordenou o eixo “Mobilidade e Acessibilidade” do plano estratégico para o município de São Paulo (SP) e é fundador e ex-diretor da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET).

## RESUMO

A forma como a cidade se organiza e é apropriada constitui tema de relevância para os estudos da ciência geográfica na atualidade. A mobilidade urbana possui um papel essencial no entendimento de como se dá a organização do espaço urbano nas cidades brasileiras. Portanto, o tema central desta pesquisa é entender o sistema de transporte coletivo urbano na dinâmica da mobilidade no espaço urbano em Brumado – BA de tal forma que possamos compreender os motivos pelos quais ainda não está inserido neste sistema de transporte coletivo urbano. Viver a cidade é entender como as pessoas transitam, produzem e coexistem no espaço urbano. Sendo assim, o objetivo principal dessa dissertação é compreender como o sistema de transporte coletivo urbano interfere na dinâmica de mobilidade urbana de Brumado – BA visto que os movimentos diários das pessoas, meios de transporte, o ir e vir daqueles que aqui residem é que transformam o espaço urbano. Como objetivos específicos estão: identificar quais políticas de mobilidade urbana estão sendo pensadas e aplicadas na cidade de Brumado; conhecer os deslocamentos e fluxos da dinâmica da mobilidade urbana da população de Brumado/Ba; apresentar os diversos tipos de modais de transporte urbanos que a população de Brumado/Ba tem acesso; identificar as dificuldades e desafios da mobilidade urbana e a interferência do transporte coletivo urbano. A originalidade da pesquisa está no fato desse ser um tema ainda não explorado ou pesquisado nessa cidade. Estudar a mobilidade urbana na cidade de Brumado traz a oportunidade de abirmos o caminho para novos olhares e perspectivas de (re) conhecer a cidade em que se vive. Os modais de transporte urbano são os diferentes meios de transporte utilizados nas áreas urbanas para deslocamento de pessoas e bens. Eles podem variar de acordo com a infraestrutura disponível, as necessidades da população e as políticas de transporte de uma determinada cidade. Os procedimentos metodológicos de um estudo sobre mobilidade urbana, focando em Brumado-BA. Inicialmente, foi realizado um estudo bibliográfico para embasar teoricamente o tema, incluindo conceitos de mobilidade urbana, espaço urbano e transporte coletivo, com base em autores renomados e dados de instituições como IBGE e IPEA. O estudo incluiu entrevistas semiestruturadas com operadores de mobilidade e representantes do poder público, além de questionários aplicados a transeuntes através de formulários online. O objetivo foi compreender a percepção das pessoas sobre a mobilidade urbana, suas dificuldades e perspectivas. A amostra contou com 144 pessoas e teve uma margem de erro de 10%. Portanto, faz-se necessária a busca por um comprometimento maior com uma mobilidade urbana que proporcione a todos os habitantes de Brumado o acesso irrestrito a tudo que a cidade pode oferecer. Atrelado a isso, é proeminente a adoção de medidas que levem em consideração a ampliação do convívio, a integração, a ampliação e a diversificação dos modais de transporte coletivo por meio do deslocamento por bicicletas e ônibus, e outros modais que possam se sobrepor ao uso dos modais individuais.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana. Transporte público. Geografia



## ABSTRACT

The way a city is organized and appropriated is a topic of significant relevance for contemporary geographical studies. Urban mobility plays a crucial role in understanding the organization of urban space in Brazilian cities. Therefore, the central theme of this research is to understand the urban public transportation system within the dynamics of urban mobility in Brumado-BA, aiming to grasp why it is not yet integrated into this system. Living in the city means understanding how people move, produce, and coexist within urban space. Thus, the main objective of this dissertation is to understand how the urban public transportation system influences the dynamics of urban mobility in Brumado-BA, given that the daily movements of people, transportation methods, and the comings and goings of residents transform urban space. Specific objectives include: identifying which urban mobility policies are being considered and implemented in Brumado; understanding the movements and flows of the urban mobility dynamics of Brumado's population; presenting the various types of urban transportation modes accessible to the population of Brumado; and identifying the difficulties and challenges of urban mobility and the impact of public transportation. The originality of the research lies in the fact that this topic has not yet been explored or studied in this city. Studying urban mobility in Brumado offers the opportunity to pave the way for new perspectives on (re)discovering the city. Urban transportation modes are the different means of transport used in urban areas for the movement of people and goods. They can vary according to available infrastructure, population needs, and the transportation policies of a particular city. The methodological procedures for this study focused on urban mobility in Brumado-BA included a bibliographic review to theoretically support the topic, incorporating concepts of urban mobility, urban space, and public transportation based on renowned authors and data from institutions such as IBGE and IPEA. The study involved semi-structured interviews with mobility operators and public officials, as well as questionnaires applied to passersby via online forms. The goal was to understand people's perceptions of urban mobility, their difficulties, and perspectives. The sample comprised 144 people with a 10% margin of error. Therefore, there is a need for a greater commitment to urban mobility that provides all Brumado residents with unrestricted access to everything the city has to offer. Additionally, it is essential to adopt measures that consider expanding interaction, integration, and diversification of public transportation modes through the use of bicycles, buses, and other modes that can supplement individual transportation.

Key words: Urban Mobility. Public Transportation. Geography.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 01</b> – Mapas de Situação e Localização Brumado-BA .....	13
<b>Figura 02</b> - Evolução dos projetos de lei sobre transporte e mobilidade urbana pós-CF/1988 (1988-2012).....	38
<b>Figura 03</b> – Mapa dos pontos de Moto taxi no centro urbano de Brumado-BA .....	67
<b>Figura 04</b> – Estatuto da Liberdade dos Motoboys .....	92

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 01</b> - Porcentagem da população que vive em área urbana e rural, Brasil, 1040 a 2010 – 2020 .....	20
<b>Gráfico 02</b> - Divisão modal, cidades com mais de 60 mil habitantes (2007) .....	43
<b>Gráfico 03</b> – Faixa etária dos entrevistados .....	64
<b>Gráfico 04</b> – Profissão ou ocupação dos participantes da pesquisa .....	69
<b>Gráfico 05</b> – Escolaridade dos participantes da pesquisa .....	69
<b>Gráfico 06</b> – Identificando se os participantes possuem transporte próprio .....	70
<b>Gráfico 07</b> – Tipo de transporte utilizado pelos participantes da pesquisa .....	71
<b>Gráfico 08</b> – Qual meio utilizado pelos participantes da pesquisa para realizarem o deslocamento pela cidade .....	72
<b>Gráfico 09</b> – Frequência em que os participantes realizam o deslocamento .....	73
<b>Gráfico 10</b> – Principais motivos de deslocamento diário pela cidade .....	73
<b>Gráfico 11</b> – Tempo de deslocamento trabalho/escola ou outros locais em Brumado .....	74
<b>Gráfico 12</b> – Média de gasto com transporte por semana dos participantes da pesquisa .....	75
<b>Gráfico 13</b> - Identificando se os participantes da pesquisa utilizam algum transporte coletivo para deslocamento .....	76
<b>Gráfico 14</b> – Identificando se os participantes da pesquisa já deixaram de ir a algum lugar ou compromisso pela falta de transporte .....	77
<b>Gráfico 15</b> - Você sente falta de transporte coletivo, como ônibus, circulando pelos principais pontos da sua cidade? .....	80
<b>Gráfico 16</b> - Caso houvesse um transporte coletivo, sua vida seria facilitada? .....	81
<b>Gráfico 17</b> - Você considera a cidade de Brumado boa para circulação de pessoas e veículos?.....	82

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

<b>Fotografia 01</b> – Motocicletas como meio de transporte em Brumado-BA .....	62
<b>Fotografia 02 e 03</b> – Calçadas obstruídas Bairro Santa Tereza, Brumado-BA .....	83
<b>Fotografia 04</b> – Circulação de carros e pessoas no centro de Brumado-Ba .....	84
<b>Fotografia 05</b> – Avenida no centro da cidade de Brumado-BA .....	85

## LISTA DE IMAGENS

<b>Imagem 01</b> – Estação Ferroviária do Leste Brasileiro: Brumado, BA – 1947/1950 .....	53
<b>Imagens 02 e 03</b> - Embarque e desembarque de passageiros nas estações de Brumado e Umburanas – 1950/1980 .....	54
<b>Imagem 04</b> - Transporte coletivo em Brumado – linha de transporte de passageiros do distrito de Itaquaraí/Lagoa Funda para sede do município .....	57
<b>Imagem 05</b> – Transporte Irregular em Brumado-BA .....	58
<b>Imagem 06</b> – Ônibus escolares em Brumado .....	59
<b>Imagem 07</b> – Vans de transporte escolar particulares passando por vistoria da SMTT em Brumado-BA .....	59
<b>Imagem 08</b> – Localização dos bairros em Brumado .....	68

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 01</b> - Institucionalização do Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade como instrumento de planejamento municipal .....	42
<b>Tabela 02</b> – Frota de Veículos em Brumado julho/2023 .....	61
<b>Tabela 03</b> – Bairro dos participantes do questionário .....	66

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

AGERBA - Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

BRT - Bus Rapid Transit

CF - Constituição Federal

CETEM - Centro de Tecnologia Mineral - Governo Federal

DETRAN - Departamento de Trânsito da Bahia

ETI – Estação de Tratamento de esgoto

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA – Instituto de Pesquisa Aplicada

MCidades - Ministério das Cidades

MPL - Movimento Passe Livre

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

ONU - Organização das Nações Unidas

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PDTU - Plano diretor de Transporte Urbano

PDU - Plano Diretor Urbano

PL – Projeto de Lei

PlaMob - Plano de Mobilidade Urbana

PMU - Plano de Mobilidade Urbana

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PRE – Polícia Rodoviária Estadual

PT – Partido dos Trabalhadores

SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

SeMob - Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos

Sest-Senat - Serviço Nacional de Aprendizagem em Transportes

SMTT – Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte de Brumado

TCU - Tribunal de Contas da União

UESB - Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA E SUAS PERSPECTIVAS	21
2.1 Desenvolvimento das cidades brasileiras	22
2.2 Mobilidade Urbana: os desafios de deslocamento nas áreas urbanas	25
3. AVANÇOS E DESAFIOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE NO BRASIL	40
3.1 A Lei de Mobilidade Urbana em pauta	40
3.2 Plano de Mobilidade Urbana dos Municípios Brasileiros	44
3.3 Plano de Mobilidade Urbana sob a ótica Municipal em Brumado -BA	49
4. DESLOCAMENTOS E FLUXOS DA DINÂMICA DE MOBILIDADE URBANA EM BRUMADO-BA	54
4.1 A Expansão Urbana de Brumado-BA	55
4.2 Estrutura do transporte na cidade de Brumado-BA	59
4.3 Dificuldades e desafios da mobilidade urbana em Brumado-BA	68
4.4 O sistema transporte coletivo urbano na organização da dinâmica de mobilidade urbana em Brumado-BA	86
5. CONCLUSÃO	99
REFERÊNCIAS	103
ANEXOS	108

## 1. INTRODUÇÃO

A organização e a apropriação das cidades constituem tema de relevância para os estudos da ciência geográfica na atualidade. A mobilidade urbana possui um papel essencial no entendimento de como se dá a organização do espaço urbano nas cidades brasileiras. Portanto, o tema central dessa pesquisa é entender o sistema de transporte coletivo urbano na dinâmica da mobilidade no espaço urbano em Brumado–BA, de tal forma que possamos compreender os motivos pelos quais a cidade ainda não possui um sistema de transporte coletivo urbano.

As questões relacionadas à mobilidade das pessoas e à distribuição das atividades e densidades no espaço urbano têm merecido destaque proporcional à dimensão dos desafios para a sua solução. A condição da mobilidade urbana brasileira tornou-se um dos maiores problemas sociais e urbanos, “e embora a piora de mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos – é das camadas de renda mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade” (Maricato, 2013, p. 24).

A formação das cidades brasileiras ou seu desenvolvimento e seus formatos urbanos advindos ao longo dos tempos trouxeram modelos de vida urbana que não privilegiaram as pessoas e nem seus deslocamentos, ou a vida cotidiana em si. Podemos dizer que os movimentos cotidianos têm sido vistos, em sua maioria, pelo entendimento de que as vias são feitas para carros, e não para pedestres.

A partir de 2012, foi aprovada a chamada Lei de Mobilidade Urbana, ou Lei Federal 12.587/12, após tramitar por dezessete anos no Congresso Nacional. No Art. 2º, A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) tem por objetivo “contribuir para o acesso universal à cidade, ao fomento e à concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana” (Brasil 2012),

Os projetos de Lei (PL) anteriores as essas leis estavam restritas à regulação do transporte coletivo urbano. Somente a partir da criação do Ministério das Cidades foi adotada uma abordagem mais abrangente, que substituiu o termo inicial de estabelecimento das diretrizes para o transporte coletivo urbano para a instituição das diretrizes referentes à PNMU (IPEA, 2012).

Ainda assim, os investimentos públicos no setor de transportes urbanos nos últimos 25 anos não foram suficientes para melhorar as condições da mobilidade nas cidades. As cidades brasileiras, de modo geral, pautaram seus projetos e seu planejamento urbano em uma cultura

que privilegia os modos motorizados individuais e os grandes fluxos, ao invés de estabelecer diretrizes, ações e espaços voltados a oportunidades de deslocamento complementares e integradas, qualificadas por diversos modos (Kneib, 2014).

Inclusive, algumas cidades não contam com nenhum tipo serviço de transporte coletivo, exceto o escolar dessa forma, os deslocamentos individuais a pé, de bicicleta ou com motocicletas e veículos particulares se tornam as únicas possibilidades. Em algumas cidades no Brasil, proliferam transportes clandestinos sem planejamento e sem fiscalização, com serviços de mototáxi, vans e caminhões adaptados que acabam suprimindo a necessidade da população para se locomover. Brumado é um entre vários outros que tem esse cenário de mobilidade urbana.

Ao considerar que as pequenas e médias cidades representam a maioria dos espaços urbanos, na atualidade, o estudo delas é fundamental para a ciência geográfica. As constantes transformações decorrentes da dinâmica das próprias cidades pressupõem a necessidade cada vez maior de encontrar soluções para os problemas advindos da rápida e intensa transformação do perfil da população brasileira que, a partir dos anos de 1960, segundo dados do IBGE (2020), vêm se tornando majoritariamente urbana.

O Censo Demográfico de 2022 revelou que a população brasileira cresceu quase dez vezes passando de 17 milhões em 1900 para quase 170 milhões em 2000. No início do século, cerca de 52% da população ocupada trabalhava no campo. Em 2000, essa proporção caiu para 17%, e 80% da população vivia na área urbana.

Todo esse processo de transformação acompanhou o acelerado processo de industrialização da economia brasileira, que tem como marco inicial mais importante a segunda metade da década de 1950, quando se tornou cada vez mais intensa com a expansão dos sistemas de transportes e dos meios de comunicação de massas. Entende-se então que a construção irreversível da hegemonia do urbano, não só como o *locus* privilegiado das atividades econômicas mais relevantes e da população, mas também como difusora dos novos padrões de relações sociais - inclusive as de produção - e estilos de vida (Brito, Souza, 1998).

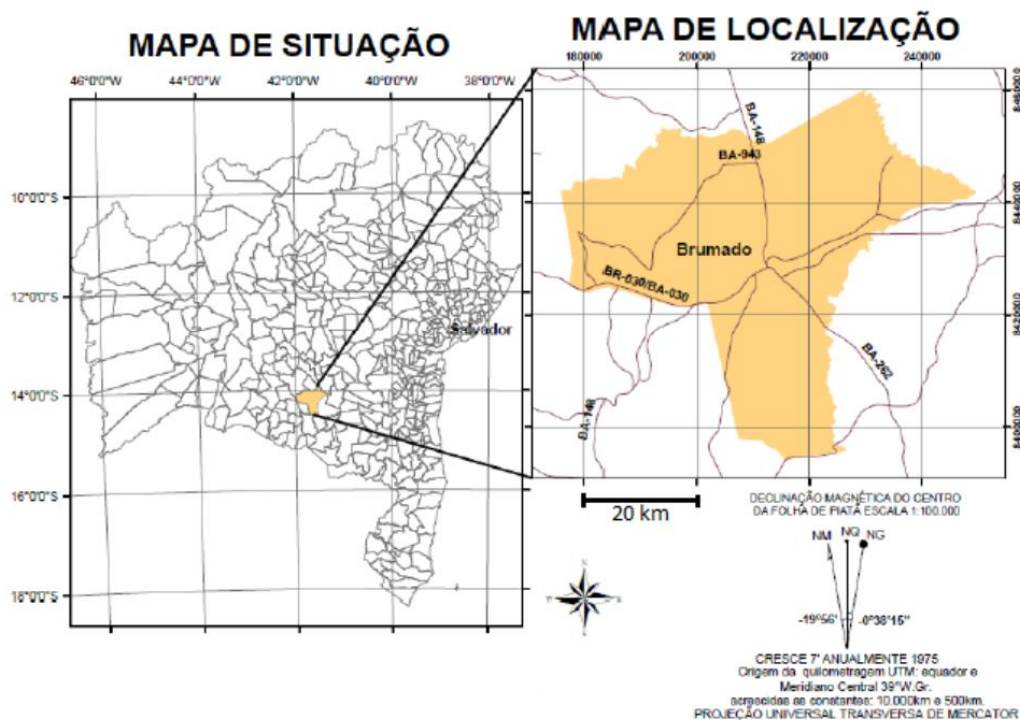
A vida nas cidades contemporâneas, particularmente as brasileiras, são reflexo de uma constante organização espacial desigual e atribuída de novas formas de se deslocar de um local para o outro em diferentes escalas. A mobilidade pode ser entendida como um atributo das pessoas e produtos, para atender as necessidades de deslocamento e realização de atividades cotidianas, desde trabalho, lazer, saúde, educação, entre outros. Para tanto, essas pessoas podem se deslocar a pé, ou recorrer a meios de transporte motorizados (carros, motos, ônibus) ou não (bicicletas, carroças) (Fanini, Vaccari, 2016, p. 10).



A análise geográfica dos fenômenos que compõem o espaço urbano e a necessidade de estudos sobre as pequenas cidades fez com que fosse escolhida a escala local, pois, Castro (1995, p. 121) coloca que “essa escala tem sido muito usada na Geografia humana, em seus diversos desdobramentos: rua, bairro, cidade, município, dentre outros”.

Reforçando esse entendimento, o município de Brumado ocupa uma área territorial de 2.207,612 km<sup>2</sup> e conta com uma população de 78.512 habitantes, segundo dados do censo 2022 (IBGE, 2023). O município está localizado na Mesorregião Centro Sul Baiano, Microrregião Brumado e Território de Identidade Sertão Produtivo, a 684 km da capital Salvador, a área da sede ocupando 2.174 quilômetros quadrados e altitude de 454 metros.

**Figura 01 – Mapas de Situação e Localização Brumado-BA**



O transporte coletivo urbano em Brumado não foi implementado de maneira efetiva, apesar de ser um dos muitos municípios acima de 20 mil habitantes que já deveriam ter o plano de mobilidade urbana. Algumas empresas fazem o transporte de trabalhadores das indústrias de minérios, a saber a Viação Catarino, Transporte Lima e Retral. Existem linhas de transporte coletivo particular que trazem moradores das áreas rurais para a cidade, em dias e horários específicos e determinados pelos proprietários dos ônibus ou vans. Nem sempre essas linhas e horários suprem as reais necessidades dos usuários. O transporte escolar é mantido pela prefeitura e convênios federais e estaduais, fazendo o transporte de alunos da zona rural para

urbana. Dessa forma, questiona-se: como o sistema de transporte coletivo interfere na organização da dinâmica de mobilidade urbana no município de Brumado-BA?

Percebendo o município de Brumado como um emergente centro regional com perspectivas de transformações constantes, surge a necessidade de novas formas de compreender como os deslocamentos e fluxos de pessoas e mercadorias ocorrem cotidianamente nesse espaço, bem como se as políticas públicas de mobilidade urbana têm sido aplicadas, e ainda se a organização e dinâmica do sistema urbano municipal estão em consonância com aquilo que a população de fato necessita.

Assim, viver a cidade é entender como as pessoas transitam, produzem e coexistem no espaço urbano. Sendo assim, o objetivo principal dessa dissertação é compreender como o sistema de transporte coletivo urbano interfere na dinâmica de mobilidade urbana de Brumado-BA, visto que os movimentos diários das pessoas, meios de transporte, o ir e vir daqueles que nele residem é que transformam o espaço urbano. Como objetivos específicos estão: identificar quais políticas de mobilidade urbana estão sendo pensadas e aplicadas na cidade de Brumado; conhecer os deslocamentos e fluxos da dinâmica da mobilidade urbana da população de Brumado/Ba; apresentar os diversos tipos de modais de transporte urbanos que a população de Brumado/Ba tem acesso; identificar as dificuldades e desafios da mobilidade urbana e a interferência do transporte coletivo urbano.

A originalidade da pesquisa está no fato de essa ser uma temática ainda não explorada ou pesquisada. Estudar a mobilidade urbana na cidade de Brumado trará a oportunidade de abrirmos o caminho para novos olhares e perspectivas de reconhecer a cidade em que se vive. As pesquisas e estudos sobre a cidade de Brumado estão permeados pelas questões ambientais, relacionadas às mineradoras, já que essas envolvem a exploração e degradação do meio ambiente, e fizeram parte da formação inicial dessa cidade.

Sobre os procedimentos metodológicos adotados, inicialmente foi realizado um estudo bibliográfico para embasamento teórico sobre o tema. Essa investigação se baseou na compreensão dos temas sobre mobilidade urbana, espaço urbano e suas transformações, transporte coletivo urbano, direito à cidade, bem como a definição de seus conceitos. Trata-se de uma discussão teórico-prática, que apresenta análises e informações empíricas sobre a mobilidade urbana, em especial, do espaço urbano de Brumado-Ba, que discute as contradições presentes na construção da temática.

Foram utilizadas referências dentro do campo da Geografia e áreas afins, utilizando autores como Corrêa (1989), Lefebvre (2001), Carvalho (2016), Vasconcelos (2009), Rubim e Leitão (2013), Santos (2013), Castro (1995), Maricato (2013), entre outros. Os dados

secundários foram obtidos majoritariamente por meio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA), Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), entidades reconhecidas pela confiabilidade de seus dados e relatórios periódicos sobre o tema.

Foram feitas entrevistas semiestruturadas com os operadores da mobilidade urbana de Brumado, representantes do poder público; a princípio, tentamos entrevista com o Prefeito em exercício, o chefe de gabinete, mas não houve retorno. O Secretário de Infraestrutura também foi procurado, e passou a tarefa de responder a entrevista ao Secretário Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT), que através de um dos seus coordenadores informou que poderia responder de forma digital; dessa forma, enviamos as perguntas da entrevista por email. Os representantes das empresas que fazem o transporte coletivo na cidade, da empresa Retral e Viação Catarino, que nos concederam respostas através de formulário *on line* (google forms). As respostas dessas entrevistas foram transcritas e apresentadas como resultados de pesquisa.

Os questionários aplicados com transeuntes, pessoas que circulam pela cidade como um todo e mantêm deslocamentos diários para o trabalho, escola, e outras atividades. Para isso, o questionário foi feito através de formulário *on line* (google forms), enviado por aplicativos de mensagens, o que permitiu alcançar um número maior de respondentes. A amostragem foi de 144 pessoas, com margem de erro de 10%. O intuito foi entender como essas pessoas percebem a mobilidade urbana, como elas se deslocam e qual suas dificuldades e perspectivas sobre a mobilidade na cidade.

O trabalho de coleta de imagens foi feito através de idas ao centro da cidade para fotografar e capturar alguns momentos do cotidiano em vias públicas. Observou-se também os modais de transporte que são mais utilizados, dentre esses as mototáxis que servem como meio de transporte para a pesquisadora, eu Ana Paula de Souza Maciel, faço algumas inferências e comentários sobre situações das quais vivencio no meio dia a dia como moradora, mulher, mãe e trabalhadora, as observações estão contidas no texto e acrescentam um traço pessoal e específico para a pesquisa. O trabalho de campo gerou algumas fotografias, imagens, que foram complementadas por imagens retiradas de sites e revistas eletrônicas locais.

As discussões serão apresentadas em forma de capítulos. O primeiro faz uma revisão da literatura para entender os desafios da mobilidade urbana e suas perspectivas, definindo assim conceitos de espaço urbano, mobilidade urbana e direito à cidade, transporte coletivo urbano, e como os autores têm abordado esses conceitos, com base nas expectativas e percepções dos usuários. O segundo capítulo discute os avanços e desafios das políticas públicas de mobilidade no Brasil, a Lei de Mobilidade Urbana em pauta, plano de mobilidade urbana dos municípios

brasileiros. E o plano de Mobilidade Urbana sob a ótica municipal em Brumado/BA. O terceiro capítulo traz a discussão sobre os deslocamentos e fluxos da dinâmica da mobilidade urbana da população de Brumado/Ba, as dificuldades e desafios da mobilidade urbana e a interferência do transporte coletivo urbano. Nesta seção, são abordadas as principais dificuldades e desafios da mobilidade urbana no município de Brumado-BA. Dados coletados serão apresentados em forma tabelas, gráficos, resultado das entrevistas e questionários, imagens, e suas devidas análises e discussão. As considerações finais e reflexões para trabalhos futuros finalizam esse estudo.

## 2. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA E SUAS PERSPECTIVAS

Mobilidade urbana é um tema crucial quando o foco principal é o crescimento urbano, a transformação e a dinâmica da vida nas cidades. O contexto de movimentos diários das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos afetam toda a sociedade, podendo se manifestar de forma negativa em alguns casos desencadeando acidentes, poluição, sistemas transporte coletivo ineficientes, congestionamentos, atingindo a maioria dos moradores dos centros urbanos, sejam das áreas centrais e até das mais distantes. Como indicam os autores Vasconcelos, Carvalho e Pereira (2011, p. 10):

Esses deslocamentos são feitos com maior ou menor nível de conforto conforme as condições específicas em que se realizam, e implicam consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros de externalidades negativas, como a poluição do ar, acidentes de trânsito e congestionamentos.

De acordo com Cortese, Kniess e Maccari (2017), a mobilidade pode ser caracterizada como um fenômeno socioespacial. Dessa forma, suas condições atuais interferem diretamente na economia, no ambiente e, principalmente, na vida das pessoas. Um sistema de mobilidade ineficaz piora os fluxos de deslocamento, gerando problemas diversos como dificuldades de ir e vir cotidianamente, além de forçar um aumento nas condições futuras do equilíbrio ambiental do espaço urbano. “É fundamental, portanto, compreender que a mobilidade no contexto e no modo de vida das cidades contemporâneas e, particularmente, das cidades brasileiras constitui parte estruturante do funcionamento de uma sociedade convertida, recente e rapidamente, em urbana” (Fanini, Vaccari, 2016, p. 10).

Dessa forma, gestores públicos e a sociedade são acometidos cada vez mais a pensar políticas públicas e soluções alinhadas, entendendo que emerge a necessidade de se construir uma mobilidade urbana que traga benefícios para todas as pessoas poderem usufruir da cidade, driblar os contratempos e utilizando os diversos meios de locomoção de forma inteligente para alcançar todos os aspectos da vida social e ambiental urbana.

Portanto, dada a importância do tema, esse capítulo discute os padrões de mobilidade urbana da população brasileira diante dos desafios e suas perspectivas junto ao desenvolvimento urbano acelerado ocorrido no país, observando as consequências dessas transformações na mobilidade urbana nas cidades brasileiras, seus desafios e suas perspectivas. Faz também observações quanto ao direito à cidade e as condições e surgimento do transporte coletivo urbano no país.

## 2.1 Desenvolvimento das cidades brasileiras

As cidades se originaram a partir do surgimento de assentamentos de indivíduos em novas áreas distintas daquelas onde era obtido o sustento, com propósito de comercializar seus produtos. Estes locais passaram a se especializar em suas atividades econômicas, que abrangem diversos seguimentos. Com o surgimento da produção industrial e novas organizações sociais, houve um grande movimento em que as pessoas se deslocaram de áreas essencialmente rurais para áreas que começavam a se urbanizar (Souza, 2003).

O surgimento das primeiras cidades é um processo complexo que se estende por milhares de anos e varia de região para região ao redor do mundo. Não há um único evento ou fator que explique o surgimento das cidades, mas sim uma série de desenvolvimentos sociais, econômicos e tecnológicos ao longo do tempo. Alguns dos principais pontos que contribuíram para o surgimento das primeiras cidades foi a agricultura (Souza, 2003).

À medida que as sociedades passaram da caça, coleta e nomadismo para a agricultura, as populações começaram a se concentrar em áreas onde poderiam cultivar alimentos e criar gado de forma mais eficiente. Isso levou à formação de comunidades sedentárias, contribuiu com a produção de excedentes de alimentos, o que significava que algumas pessoas podiam se dedicar a atividades além da produção de alimentos. Isso levou à especialização e à divisão do trabalho, com algumas pessoas se tornando artesãos, comerciantes ou líderes (Souza, 2003).

Outros fatores também contribuíram para esse fenômeno, se assim podemos chamar, tais como: comércio, defesa, organização social, avanços tecnológicos, fatores geográficos. A localização desempenhou um papel importante no surgimento de cidades. Muitas cidades antigas surgiram em áreas geograficamente favoráveis, como vales férteis de rios, que eram propícios à agricultura e ao comércio. Souza (2003, p. 46) explica o processo de surgimento das primeiras cidades:

As primeiras cidades surgem como resultado de transformações sociais gerais – econômicas, tecnológicas, políticas e culturais -, quando, para além de povoados de agricultores (ou aldeias), que eram pouco mais que acampamentos permanentes de produtores diretos que se tornaram sedentários, surgem assentamentos permanentes maiores e muito mais complexos, que vão abrigar uma ampla gama de não-produtores: governantes (monarcas, aristocratas), funcionários (como escribas), sacerdotes e guerreiros. A cidade irá, também, abrigar artesãos especializados, como carpinteiros, ferreiros, ceramistas, joalheiros, tecelões e construtores navais, os quais contribuirão com suas manufaturas para o florescimento do comércio entre os povos. (Souza, 2003, p. 46)

Exemplos de algumas das primeiras cidades antigas incluem Uruk (atual Iraque) e acredita-se tenha surgido por volta de 3.500 a.C. na Mesopotâmia; Jericó no Levante (atual

Palestina), uma das cidades mais antigas do mundo, com evidências de ocupação humana que datam de cerca de 8000 a.C.; Mohenjo-Daro (atual Paquistão) no Vale do Indo, e Tebas, no Egito, datadas de cerca de 2600 a.C. a 1900 a.C., são algumas das primeiras cidades planejadas conhecidas. Cada uma dessas cidades teve sua própria história de desenvolvimento, mas todas compartilharam alguns dos fatores mencionados acima. É importante notar que o surgimento das primeiras cidades foi um processo gradual e complexo que ocorreu ao longo de milênios, e as características específicas das primeiras cidades variaram conforme a região e a cultura em que se desenvolveram.

O processo contemporâneo de urbanização teve sua origem na Inglaterra a partir do século XVIII, impulsionado pela Revolução Industrial. O crescimento da atividade industrial resultou na criação de oportunidades de emprego nas áreas urbanas, abrangendo construção, comércio e serviços. Esse fenômeno provocou um êxodo cada vez mais significativo da população rural para as cidades, à procura de melhores condições de vida. Segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU), em 1950, apenas um terço da população mundial residia em áreas urbanas. Entre final do século XX e início do século XXI, cerca de metade da população mundial reside em áreas urbanas.

Somente após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) é que, nos países em desenvolvimento, a industrialização e a urbanização ocorreram mais tardiamente. Por isso, as nações da América Latina se urbanizaram de forma muito acelerada, os processos e as condições de planejamento ocorreram de forma desordenada e sem muitos critérios. Como diz Sposito,

Ainda que a indústria seja a forma através da qual a sociedade apropriasse da natureza e transforma-a, a industrialização é um processo mais amplo, que marca a chamada Idade Contemporânea, e que se caracteriza pelo predomínio da atividade industrial sobre as outras atividades econômicas. Dado o caráter urbano da produção industrial (produção essa totalmente diferenciada das atividades produtivas que se desenvolvem de forma extensiva no campo, como a agricultura e a pecuária) as cidades se tornaram sua base territorial, já que nelas se concentram capital e força de trabalho (Sposito, 1999, p. 30).

No Brasil, num contexto de reconfiguração da urbanização, impulsionada pelas transformações globais e refletidas no território nacional, ocorreram alterações significativas nas cidades, especialmente a partir da década de 1950 e posteriormente aprofundadas com base na reestruturação produtiva do capital nos anos 1970 (Vasconcellos, 2016). Esse processo teve como principal catalisador as políticas desenvolvimentistas do governo de Getúlio Vargas, que atraíram um grande contingente de trabalhadores para as áreas urbanas a partir dos anos 1950.

Nesse período, o êxodo rural foi notável, impulsionado por fatores como a mecanização da agricultura, que reduziu a demanda por mão de obra, e a ausência de políticas voltadas para a fixação do trabalhador rural na terra, como a reforma agrária. Dessa forma, o processo de urbanização deu um enorme salto e as cidades se expandiram. “A incontável fuga dos campos brasileiros está em estreita ligação com o grau diferenciado de industrialização de seus respectivos estados. O principal problema é a rapidez que caracterizou o crescimento demográfico das principais cidades brasileiras nas últimas décadas” (Serpa, 2008). Segundo Santos (1998, p. 69), no Brasil, a urbanização acontece da seguinte maneira:

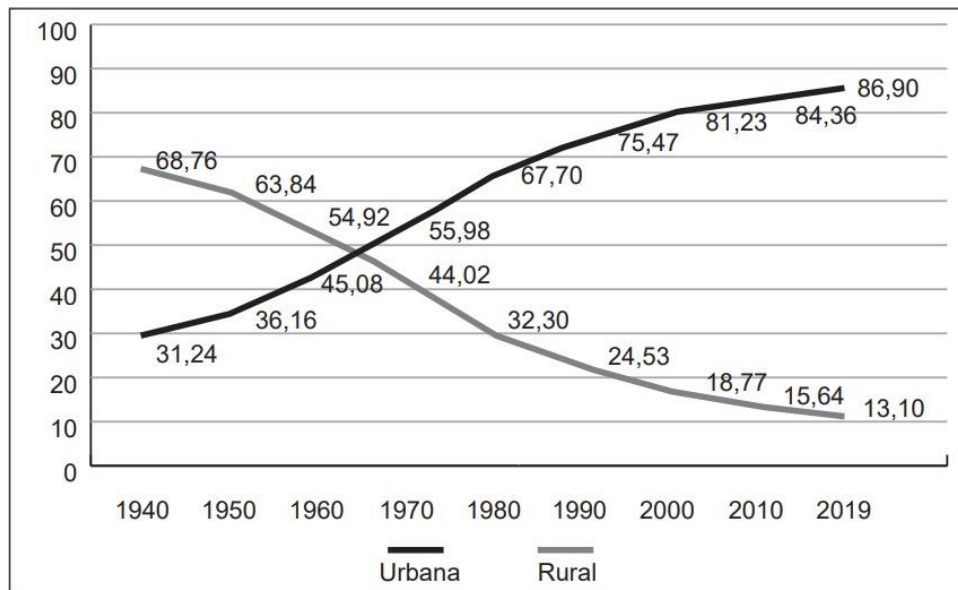
Desde a revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica dos anos 50, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número - e da população respectiva - dos núcleos com mais de 20.000 habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio de metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno de meio milhão de habitantes).

Durante o século XX, apesar da marcante concentração urbana e do rápido processo de urbanização, o Brasil enfrentou uma crônica carência de aplicabilidade de políticas habitacionais capazes de atender às demandas da população de baixa renda, especialmente nas áreas metropolitanas. Muitos indivíduos passaram a residir em locais inadequados e desprovidos de infraestrutura urbana mínima, um fenômeno conhecido como favelização. Os desafios são diversos, incluindo a falta de acesso a serviços públicos essenciais, à educação, aos cuidados de saúde e a oportunidades econômicas. Essa realidade contribui para a perpetuação do ciclo de pobreza nessas áreas.

À medida que as cidades brasileiras cresceram e se expandiram, muitas favelas se estabeleceram em áreas periféricas, como encostas de morros, margens de rios e terrenos abandonados, tanto públicos quanto privados. Em muitos casos, essas comunidades se formaram por meio de ocupações ilegais de terras, onde grupos de pessoas sem moradia invadiram esses espaços. É crucial ressaltar que as favelas no Brasil refletem as profundas desigualdades sociais e econômicas presentes no país.

Como podemos observar no gráfico 1, segundo dados de 2020, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a taxa da população que vivia em cidades era de apenas 31,24%. Em 1960 aumentou para 45%, chegando a cerca de 85% em 2010, ou seja, um crescimento exponencial dos brasileiros que deixaram o campo e foram para as cidades ou centros urbanos que se industrializavam.



**Gráfico 01 - Porcentagem da população que vive em área urbana e rural, Brasil, 1940 a 2010 – 2020**

Fonte: Santos, Santos, Reis 2021.

Diante de inúmeras transformações, o espaço urbano se reorganizou de tal forma que influenciou os hábitos de vida cotidianos das pessoas. Por exemplo, os deslocamentos que anteriormente eram realizados a pé passaram a ser feitos utilizando algum tipo de transporte não motorizado, inicialmente como cavalos e carroças, e posteriormente veículos motorizados, como carros e motocicletas, seja de forma individual ou coletiva. Essa mudança na dinâmica de mobilidade gerou a necessidade de novas formas de deslocamento pelo espaço urbano.

## 2.2 Mobilidade Urbana: os desafios de deslocamento nas áreas urbanas

A mobilidade urbana é uma questão que tem peso significativo na qualidade de vida das pessoas, logo sua importância é ampliada enquanto aumentam as dificuldades para os deslocamentos dos indivíduos dentro da cidade, seus fluxos diários para diversos fins desde ir e vir do trabalho, ir à escola, ao lazer, entre outros.

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano [...] pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito (Brasil, 2005, p.4).

O conceito de mobilidade urbana se apoia em quatro pilares: (i) integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; (ii) melhoria do transporte público de passageiros; (iii) estímulo ao transporte não motorizado; e (iv) uso racional do automóvel. Estudos sobre o tema, publicados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em 2010, apontam diversas dificuldades de locomoção enfrentadas na maioria das cidades brasileiras (TCU, 2010).

O conceito de "mobilidade urbana" surgiu nos primeiros anos do século XXI, à medida que os desafios de deslocamento nas áreas urbanas se tornaram mais proeminentes. Inicialmente, esse termo era pouco utilizado, especialmente no âmbito da formulação de políticas públicas. Questões relacionadas ao tráfego, ao transporte e à infraestrutura viária eram mais comuns. Desde as décadas de 1960 a 1980, as grandes metrópoles já enfrentavam dificuldades com o fluxo de veículos, porém os problemas de deslocamento se agravaram a partir dos anos 2000. O cotidiano das pessoas, incluindo suas rotinas de trabalho, estudo, lazer e outras atividades, tornou-se mais complexo, especialmente para aqueles com menor renda (Fanini, Vaccari, 2016).

Atualmente, essa realidade também se faz presente em cidades de porte médio. O crescimento vertiginoso da frota de veículos motorizados e individuais circulando nas cidades brasileiras tem sido acompanhado por um estabelecimento precário do transporte coletivo. (Santos, Santos, Reis, 2021). Desde meados do século passado, o padrão de mobilidade da população brasileira tem passado por mudanças significativas. Essas transformações são reflexo do intenso e rápido processo de urbanização e crescimento das cidades, bem como do aumento do uso de transporte motorizado individual pela população (IPEA, 2010).

O Ministério das Cidades, em 2004, definiu que a mobilidade abrange um conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito. (Kneib, 201, p. 18). Em 2005, a mobilidade foi definida como “o resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados” (Kneib, 2001). Em 2007, acrescenta-se o termo sustentável a este conceito, entendendo que, como política pública, poderá contribuir para a melhoria de diversas condições sociais, reduzindo as distâncias, priorizando os modos coletivos, colaborando assim com uma cidade mais sustentável. Abrangendo diversos temas, se torna complexo em seu entendimento e principalmente em sua efetivação. Segundo Kneib,

A mobilidade está muito ligada à articulação e efetividade de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras, seja no âmbito da cidade, seja no âmbito metropolitano. Essa

multiplicidade de políticas, que afetam e são afetadas pela mobilidade das pessoas” (Kneib, 2001, p. 19).

As condições da mobilidade urbana brasileira tornaram-se um dos maiores problemas sociais e urbanos, “e embora a piora de mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos-, é das camadas de renda mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade” (Maricato, 2013).

A necessidade de deslocamento está intrinsecamente ligada à realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas essenciais para a sociedade. Além disso, a circulação está intimamente ligada aos fatores de mobilidade e acessibilidade. Por um lado, está relacionada às condições físicas e à capacidade financeira dos viajantes para arcar com os custos envolvidos. Por outro lado, depende da disponibilidade de tempo das pessoas e da adequação aos horários de funcionamento das atividades nos destinos (janelas de tempo), bem como da oferta de meios de transporte. (Vasconcellos, 2012).

O crescimento urbano e expansão das cidades também ampliam as distâncias, especialmente quando uma parte considerável da população se estabelece em áreas periféricas distantes dos centros urbanos. Isso complica os deslocamentos, potencialmente resultando em formas de exclusão e segregação social, especialmente em regiões menos privilegiadas. Nessas localidades, os residentes muitas vezes enfrentam o ônus financeiro dos transportes, dedicam mais tempo em seus deslocamentos e, ocasionalmente, são limitados em suas atividades diárias devido a essas circunstâncias desfavoráveis (IPEA, 2016).

Além disso, o crescimento urbano desordenado, muitas vezes, resulta em infraestrutura de transporte inadequada nas áreas periféricas, exacerbando os desafios de mobilidade. A falta de investimentos em transporte público eficiente nessas regiões pode aumentar ainda mais a dependência de meios de transporte individuais, como carros particulares, contribuindo para congestionamentos e poluição ambiental. Isso cria um ciclo vicioso no qual os residentes enfrentam dificuldades crescentes para acessar empregos, serviços essenciais e oportunidades de educação e lazer, alimentando assim a desigualdade social e econômica.

Parte dos problemas urbanos vividos pela população brasileira hoje em dia é resultado desse forte e rápido crescimento das cidades, ocorrido após o início do processo de industrialização brasileira, sem que houvesse investimentos correspondentes na rede de infraestrutura urbana, formando grandes passivos nessa área. Os sistemas de transporte urbano são um exemplo claro desse descompasso entre o crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimento em infraestrutura de transporte de massa e não motorizado (IPEA, 2016, p. 08).

A mobilidade se manifesta de diversos modos: cotidiana, espacial, simbólica, residencial, do trabalho, pendular, turística, de lazer, de bens, cargas etc. (Santos, Santos, Reis, 2021, p. 22). Durante seus percursos, as pessoas variam suas funções diversas vezes. A depender do motivo, do momento ou de situações, elas podem se tornar pedestre, ciclista, passageiro de ônibus, motorista, etc. (Brasil, 2007a). Em síntese, mobilidade urbana é um atributo e direito das pessoas, individual ou coletivamente, deslocarem-se no espaço urbano. (Santos, Santos, Reis, 2021, p. 23).

Pensando desta maneira, a mobilidade urbana passa a ser intrínseco à vida nas cidades, sejam elas grandes metrópoles ou centros urbanos de médio porte, podendo ser um marcador de qualidade de vida das pessoas. “Se deslocar de um local para o outro com rapidez, segurança e liberdade é uma necessidade para a maioria das pessoas. Todavia, que também se tornou um problema, em função do aumento do uso de transportes particulares, nas últimas décadas”. (Santos, Santos, Reis, 2021, p. 23). A distinção reside na escala e nos elementos a serem considerados. Por exemplo, a ausência de um sistema de transporte público em uma cidade de porte médio ou pequeno pode ter um impacto direto na vida de um trabalhador que reside em um bairro distante do centro. Isso pode resultar em desafios significativos, como despesas adicionais com deslocamento, que podem afetar sua renda mensal.

A dinâmica do planejamento urbano está intrinsecamente ligada à mobilidade urbana e às condições de deslocamento da população. Em cidades caracterizadas por bairros dispersos, crescimento horizontal recente, terrenos subutilizados e atividades econômicas espalhadas, observa-se uma tendência ao uso de modos de transporte não motorizados, individuais ou coletivos, em detrimento dos sistemas de transporte público motorizado ou coletivo. Essa dinâmica resulta em uma mobilidade urbana que não atende a todas as camadas da população, gerando impactos negativos no dia a dia, conhecidos como externalidades negativas. De acordo com Kneib,

A mobilidade das pessoas nas cidades e nas regiões é o produto de um conjunto de políticas. E para buscar a melhoria da mobilidade, é fundamental que o processo de planejamento, implementação das ações e gestão busquem efetivar uma articulação e complementação entre as políticas públicas que se refletem nos padrões de mobilidade (Kneib, 2014. p. 29).

À medida que as áreas urbanas se expandem para as proximidades das áreas rurais, os deslocamentos diários se tornam mais longos e exigem maior velocidade, o que implica em novas demandas e requisitos para o planejamento público. Nesse contexto, a Lei de Mobilidade prioriza o transporte público, no entanto, o uso de veículos particulares é cada vez mais

incentivado. Corroborando com Maricato (2011), no Brasil, entre a lei e a sua aplicação há um abismo mediado pelas relações de poder na sociedade. (Maricato, 2011).

A incompatibilidade entre as necessidades de mobilidade da população e a infraestrutura de transporte disponível são evidentes em muitas cidades pequenas no Brasil. A concentração da infraestrutura urbana, a distribuição irracional dos horários das atividades, os deslocamentos pendulares simultâneos, a precariedade ou ausência de transporte coletivo e o sistema viário insuficiente resultam na queda da qualidade de vida urbana.

Além de dar prioridade aos veículos não motorizados e ao transporte público coletivo, a legislação estabelece os princípios de acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, equidade no acesso ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana, segurança nos deslocamentos, bem como uma distribuição equitativa dos benefícios e ônus no uso dos diferentes modos de transporte e do espaço de circulação nas vias e logradouros públicos. (Kneib, 2014). Segundo Carvalho,

Os desafios que os governos enfrentam hoje para melhor as condições de mobilidade da população urbana no Brasil são enormes. Foram décadas de crescimento urbano forte e com pouco planejamento, além de políticas públicas sempre voltadas para o desenvolvimento do transporte motorizado individual em detrimento do transporte público e do transporte não motorizado (Carvalho, Ipea, 2013, p.15).

Em última análise, refletir sobre a mobilidade hoje, independentemente da configuração urbana em que se vive, é reconhecer os desafios e dificuldades enfrentados por aqueles que precisam se deslocar pela cidade. Cabe ao poder público reavaliar questões que estimulem o debate coletivo e promovam melhorias no planejamento urbano, enfrentando os obstáculos do contexto atual e contribuindo para garantir o uso e o direito pleno à cidade.

É fundamental que sejam implementadas políticas públicas na área de mobilidade, consolidando a transição da abordagem voltada exclusivamente ao trânsito, ao transporte à e infraestrutura viária para uma perspectiva mais ampla de mobilidade urbana. Isso implica estabelecer uma nova abordagem técnica para lidar com a mobilidade na cidade, garantindo que as necessidades básicas de deslocamento dos indivíduos e da sociedade sejam atendidas de forma segura e sustentável, respeitando tanto as exigências humanas quanto as ambientais (Kneib,2014).

Os governos municipal, estadual e federal têm a obrigação legal de elaborar um Plano de Mobilidade Urbana que reorganize a cidade e o planejamento urbano de acordo com as diretrizes estabelecidas pela Lei de Mobilidade Urbana e pelo Estatuto das Cidades. Esses planos são instrumentos de grande importância para simplificar os deslocamentos diários das

pessoas, promovendo uma cidade centrada nas necessidades humanas, porém sustentável e acessível. Desenvolver projetos que antecipem um conjunto de medidas para melhorar o acesso e o deslocamento das pessoas, bem como as condições dos transportes e a fluidez do trânsito, é essencial para garantir o direito de ir e vir com qualidade e segurança, e, conseqüentemente, para assegurar o direito à cidade.

Como visto, a efetiva implementação de políticas de mobilidade urbana requer um compromisso contínuo por parte dos governos em todos os níveis, desde o municipal até o federal. Além disso, é crucial o envolvimento da sociedade civil e de especialistas no planejamento e execução de projetos que visem a melhoria dos sistemas de transporte e a criação de cidades mais humanas, sustentáveis e acessíveis. Ao priorizar o direito à cidade e garantir condições adequadas de mobilidade para todos, podemos construir um ambiente urbano mais inclusivo e equitativo, promovendo uma melhor qualidade de vida para os cidadãos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável das comunidades.

### **2.3 Mobilidade cotidiana e o direito à cidade**

As movimentações e fluxos contínuos de pessoas entre diferentes espaços, impulsionados pelo aumento da urbanização desempenham papel fundamental nas dinâmicas de deslocamento urbano. Essas dinâmicas estão intrinsecamente ligadas à mobilidade cotidiana, também conhecida como deslocamento diário, que compreende os trajetos regulares realizados pelas pessoas em sua rotina diária para atender às necessidades básicas, como trabalho, educação, compras e acesso a serviços, os quais estão predominantemente concentrados nas áreas urbanas (Vasconcellos, 2016).

Compreender a cidade como um ambiente acessível de maneira equitativa para todos os seus residentes enfatiza a importância de organizar os fluxos de deslocamento e a mobilidade de modo a garantir o pleno exercício do direito à cidade. A mobilidade diária desempenha um papel essencial na vida urbana, impactando diretamente na qualidade de vida das pessoas e na eficácia das cidades em responder às demandas de seus habitantes (Vasconcellos, 2016).

É um aspecto relevante a ser ponderado no planejamento urbano e na formulação de políticas de mobilidade, pois influencia o tráfego nas cidades, a demanda por transporte público e a infraestrutura necessária para atender às necessidades da população. Ao buscar uma mobilidade diária mais eficiente e sustentável, as cidades têm o potencial de aprimorar a qualidade de vida de seus habitantes, reduzir congestionamentos e fomentar um ambiente urbano mais saudável e inclusivo para todos (Vasconcellos, 2016).

A mobilidade diária pode ser alcançada por meio de uma variedade de modos de transporte, e a escolha do meio de deslocamento frequentemente é determinada por diversos fatores, tais como a distância a ser percorrida, o tempo disponível, o custo, a disponibilidade e a conveniência. Alguns dos modos de transporte comuns utilizados para a mobilidade cotidiana incluem o transporte público coletivo e os transportes individuais (Vasconcellos, 2016).

A urbanização está intimamente ligada à mobilidade urbana, pois o crescimento e desenvolvimento das cidades influenciam diretamente os padrões de deslocamento das pessoas dentro dessas áreas urbanas. A relação entre urbanização e mobilidade urbana é multifacetada e abrange diversos aspectos, incluindo densidade populacional, expansão urbana, planejamento urbano, infraestrutura de transporte, acessibilidade a serviços e os impactos ambientais associados.

Esses conceitos descritos indicam que mobilidade urbana significa todas as formas e lógicas que as pessoas empregam para se deslocar pelas cidades, para usufruí-las da melhor maneira possível, e para isso utilizam diversos modais e infraestrutura disponíveis. Outro elemento fundamental é a discussão de que a mobilidade é um atributo das cidades. Não dá para pensar em espaço urbano sem considerar o direito de os indivíduos poderem se deslocar, pois qualquer atividade realizada, necessariamente, precisa de algum movimento: seja rápido ou lento, motorizado ou não motorizado, individual ou coletivo. Portanto, para existir vida urbana as pessoas precisam se movimentar; ou seja, para existir a cidade é necessário existir mobilidade urbana (Santos, Santos e Reis, 2021, p. 21).

Em síntese, a urbanização influencia diretamente a mobilidade urbana, e a maneira como as cidades são planejadas e desenvolvidas desempenha um papel fundamental na determinação da eficiência, sustentabilidade e qualidade da mobilidade para os seus habitantes. Um planejamento urbano inteligente, com foco na mobilidade sustentável, é crucial para enfrentar os desafios decorrentes do crescimento urbano e para aprimorar a qualidade de vida nas cidades.

O conceito de direito à cidade, originado no âmbito da teoria urbana e dos movimentos sociais urbanos, representa o direito fundamental das pessoas de participar integralmente da vida urbana, de acessar os recursos disponíveis na cidade e de influenciar ativamente o processo de planejamento e desenvolvimento urbano. Essa ideia está comumente ligada a uma abordagem mais inclusiva e democrática do planejamento urbano e da administração das cidades. A ideia de "Direito à Cidade" foi popularizada pelo sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre em seu livro de 1968, "Le Droit à la Ville" (O Direito à Cidade), e tem sido amplamente discutida e adotada por acadêmicos, ativistas e governos em todo o mundo.

Lefebvre (2001) discute que o direito à cidade abrange diversas dimensões fundamentais, incluindo o acesso a serviços básicos. Isso significa que todos os residentes

urbanos têm o direito de usufruir de serviços essenciais, como habitação digna, água potável, saneamento, energia, transporte público eficiente, educação e assistência médica.

Além disso, o direito à cidade envolve uma expansão da política de mobilidade urbana e a realização dos direitos sociais, como saúde, educação, transporte e lazer. Isso é essencial para assegurar que todos os cidadãos tenham acesso livre a esses direitos e possam desfrutar completamente da vida urbana. Dessa forma, partindo do conceito de direito à cidade, Lefebvre (2001) o coloca como direito “à vida urbana, condição de um humanismo e de uma democracia renovada” (Lefebvre, 2001). Ou seja, apreende-se que o direito à cidade engloba a ideia de coletividade e convivência socialmente construída no meio urbano.

Uma cidade que se diferencia daquela que conhecemos atualmente demanda a construção de uma sociedade mais inclusiva e socialmente justa, acompanhada pela implementação de medidas complementares. Isso engloba aprimoramentos no transporte coletivo e a revisão da documentação e legislação existentes, através de pressão sobre os órgãos governamentais para fortalecer e fazer cumprir as leis em vigor. Harvey (2013) também parte desse mesmo entendimento ao considerar que a cidade é fruto de ações diárias individuais e coletivas, assim e afirma que muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade.

O direito à cidade preconiza a participação ativa dos cidadãos no processo de decisão sobre o desenvolvimento urbano. Isso inclui a contribuição para o planejamento urbano, o orçamento municipal e outras questões urbanas pertinentes. Essa abordagem busca assegurar que os interesses e necessidades da população sejam levados em conta e satisfeitos, promovendo, portanto, uma cidade mais justa, inclusiva e democrática. De acordo com Carvalho e Rodrigues,

Os direitos que permitem que se viva a cidade estão ligados, sobretudo, ao acesso a bens públicos de uso coletivo, como praças, parques, centros culturais e espaços de eventos, permeados por uma efetiva segurança pública que incentive que as pessoas percorram os mais diferentes cantos de sua urbe. Por isso, talvez a questão central nessa dimensão do Direito à Cidade seja justamente a mobilidade urbana, consubstanciada pela problemática do transporte público (Carvalho, Rodrigues, 2023, p. 56).

O conceito também visa promover a igualdade de acesso à cidade para todos os grupos sociais, independentemente de sua renda, raça, gênero, orientação sexual ou origem étnica. Isso implica combater a discriminação e a segregação urbanas. Além disso, está ligado à busca por um desenvolvimento urbano sustentável, que considere os aspectos ambientais, econômicos e sociais. Dessa forma, inclui promover o uso eficiente de recursos e reduzir as desigualdades



sociais. A ideia também destaca a importância da preservação e ampliação de espaços públicos acessíveis, onde as pessoas possam se reunir, interagir e participar da vida comunitária.

Um elemento essencial é o direito à habitação digna, o que implica que as pessoas não devem residir em condições precárias, como favelas ou assentamentos informais. “Não se pode viver na cidade sem uma casa para habitar. Por isso o direito à moradia é um dos direitos fundamentais elencados nas Constituições da maioria dos países” (Carvalho, Rodrigues, 2023, p. 55). Esse conceito engloba uma visão abrangente de uma cidade inclusiva, sustentável e equitativa, na qual todos os cidadãos possam desfrutar de uma boa qualidade de vida.

Além disso, o conceito é abrangente, buscando tornar as cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis, garantindo que as políticas urbanas não beneficiem apenas alguns grupos privilegiados, mas atendam às necessidades de toda a população. Esse enfoque tem influenciado políticas urbanas em diversos países e frequentemente é adotado como uma referência importante por movimentos sociais que lutam por melhorias nas condições urbanas.

Assim, a cidade deve ser o cenário onde a cidadania é completamente exercida. À vista disso, não apenas envolve proporcionar condições para o desenvolvimento material e cultural dos indivíduos, mas também incluir todos os cidadãos na concepção e gestão do espaço urbano. Conseqüentemente, a política de desenvolvimento urbano deve refletir esse processo democrático, sendo formada pelos anseios e contribuições de toda a comunidade urbana. De acordo Carvalho e Rodrigues,

A cidade passa a ser considerada como um verdadeiro projeto coletivo, no qual os habitantes constroem possibilidades de moldar o território urbano conforme suas expectativas e necessidades. Dentro da presente lógica, o Direito à Cidade não se limita a distribuir para os cidadãos os elementos urbanos que já existem, mas a garantir que sejam distribuídos também os elementos que ainda irão existir (Carvalho, Rodrigues, 2023, p. 57).

O Estatuto da Cidade (Lei 10257/01) “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (Cap. I, art. 1º, par. Único). Dispõe que a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno funcionamento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana...” Sendo assim, significa primeiramente que os interesses públicos se sobrepõem aos interesses privados e que a propriedade urbana deve adequar-se aos princípios do bem-estar coletivo e da justiça social.

A implantação do Estatuto da Cidade e o exercício da função social da propriedade dependem de um instrumento fundamental: o plano diretor. Esse é o instrumento básico da

política urbana, tornado obrigatório pela Constituição de 1988 para todas as cidades com mais de 20 mil habitantes. De acordo com Rodrigues,

Os princípios do Estatuto propiciam desvendar conflitos relacionados são planejamento, apropriação, propriedade, gestão e uso do solo nas áreas urbanas. O Estatuto não resolve, nem elimina os conflitos, mas os retira da sombra. Reconhece o predomínio da população urbana e a falta de acesso da maioria aos padrões de urbanidade vigente (Rodrigues, 2005, p. 91).

Na elaboração do Plano Diretor, deve haver, obrigatoriamente, a participação popular para que todos possam participar em igualdade de condições, diretamente e indiretamente, através de suas associações representativas, devem ser feitas conferências da cidade, debates e audiências públicas e os estudos, diagnósticos e propostas elaborados devem ser amplamente divulgados pelos meios de comunicação.

Entendemos que o urbanismo o qual se trata de uma nova dimensão da cidade ainda é um processo recente e seu reconhecimento não é real. Como indica Rodrigues (2005 apud Lefebvre, 1969) e Santos (1995), que colocam que o Estatuto das cidades é uma utopia do direito à cidade. Segundo Lefebvre (1969), a utopia é a exploração de novas possibilidades e vontades humanas, por via da oposição da imaginação à necessidade do que existe, em nome de algo radicalmente melhor que a humanidade tem direito de desejar e por que merece a pena lutar. Dessa forma, as condições para a apropriação do espaço urbano não são automaticamente realizadas apenas com os instrumentos legais em vigor.

Considerar a possibilidade de efetivação do direito a cidade, mesmo de maneira utópica, abre caminho para que um dia todos possam verdadeiramente desfrutar do direito de viver a cidade e aproveitar todas as suas oportunidades. Apesar dos desafios enfrentados na efetivação das condições para a apropriação do espaço urbano de forma ampla a todas as pessoas, é crucial manter a esperança em um futuro no qual todos os cidadãos tenham acesso equitativo e pleno à cidade. Ainda que essa visão possa parecer utópica, é através dela que se abre espaço para transformações concretas e para a concretização do direito de todos os indivíduos de viverem e desfrutarem das possibilidades oferecidas pelo ambiente urbano. Assim, ao mantermos essa aspiração, fortalecemos a luta por cidades mais inclusivas, justas e acessíveis para todos.

## **2.4 Transporte coletivo urbano: uma necessidade incontestável**

Ao longo da história, o transporte coletivo remonta a diversas civilizações antigas. A concepção de transportar várias pessoas simultaneamente para o mesmo destino, visando

umentar a eficiência e reduzir os custos individuais de deslocamento, constitui um aspecto central do transporte coletivo. Alguns marcos significativos na trajetória desse modo de transporte remontam à antiguidade. Na Roma Antiga, por exemplo, sistemas de transporte coletivo, como carruagens e charretes, eram utilizados para transportar várias pessoas ao mesmo tempo (Rubim e Leitão, 2013).

Durante os séculos XVII e XVIII, surgiram as "carroças de aluguel" em cidades europeias, como Paris e Londres, proporcionando a possibilidade de aluguel compartilhado por diversas pessoas para dividir os custos do transporte. O desenvolvimento dos sistemas de bondes e ferrovias representou um grande avanço no transporte coletivo. O primeiro sistema de bonde a vapor entrou em operação em Londres em 1803. Além disso, durante a Revolução Industrial, o crescimento urbano acelerado aumentou significativamente a demanda por transporte público.

Com a invenção e popularização do automóvel, o transporte coletivo por ônibus ganhou destaque nas cidades. Em resposta, muitas delas estabeleceram sistemas de ônibus para atender áreas não alcançadas pelos trilhos de bonde. O transporte coletivo moderno abrange uma variedade de modos, como ônibus, metrô, trens de superfície, bondes e sistemas Bus Rapid Transit – Ônibus de Trânsito Rápido (BRT). A busca por soluções de mobilidade sustentável tem impulsionado o desenvolvimento de sistemas de transporte coletivo mais eficientes e ecologicamente conscientes. Segundo Rubim e Leitão (2013) o futuro das cidades, a industrialização, o desenvolvimento tecnológico e econômico é responsável por mudanças expressivas:

A expansão do carro trouxe inúmeros benefícios ao desenvolvimento tecnológico e econômico das cidades, introduzindo mudanças significativas na linha de produção e no mercado de trabalho (fordismo), cujas consequências - positivas e negativas - são sentidas até hoje. Esses fatores fizeram que os investimentos no setor se tornassem constantes, como forma de garantir sua crescente expansão (Rubim e Leitão, 2013, p.55).

Ainda seguindo o pensamento de Rubim e Leitão (2013), no Brasil, a partir da Constituição de 1934, foi quando se deu a preferência ao transporte rodoviário, com o direcionamento dos esforços para construção de rodovias no país. Segundo esses autores,

Essas políticas de incentivo, que persistem até hoje, no entanto, fizeram que, cem anos após a crise vivida pelo uso de cavalos no transporte, o uso do automóvel (outrora uma solução) se tornasse um problema sério nos grandes centros urbanos. Voltamos a enfrentar e discutir os impactos sociais, ambientais e de saúde gerados pelo uso exagerado de um modal no transporte

de pessoas: hoje, o carro se tornou o cavalo do século XXI (Rubim, Leitão, 2013, p.56).

Segundo pesquisa do IBGE (2022), mais de 50% dos domicílios do Brasil já têm um automóvel ou uma motocicleta. Desde a década de 1930, graças à política de incentivos adotada pelo governo, a quantidade de veículos está em exponencial crescimento. Nos últimos dez anos, o número de automóveis no país cresceu 138,6%, enquanto a população brasileira teve expansão de apenas 12,2% no mesmo período. (Rubim e Leitão, 2013).

Esses dados revelam que, apesar das políticas públicas vigentes voltadas à mobilidade urbana no país, o uso de transporte individual motorizado ainda supera o uso do transporte coletivo, contradizendo completamente as especificações da legislação sobre o assunto. As questões relacionadas ao uso de transporte individual ou coletivo levantam discussões sobre a renda da população e os deslocamentos realizados em seu cotidiano. Seja em grandes centros urbanos, cidades menores ou em áreas em desenvolvimento urbano, as pessoas que residem em locais distantes do centro enfrentam maiores dificuldades para se deslocar e realizar diversas atividades, especialmente relacionadas ao trabalho e/ou ao estudo.

Nos dias de hoje, ter um carro é símbolo de status social. Mas, por outro lado, também é uma forma de deslocamento rápido, traz a possibilidade de fugir dos transportes coletivos lotados, e sem conforto, isso a depender em que tipo de cidade a pessoa vive. Em grandes cidades, no entanto, é apenas a ponta do problema da mobilidade, agravado pela utilização cotidiana e excessiva do veículo. Prova disso é que, apesar de Nova York ter uma das maiores taxas de motorização do mundo, é em São Paulo que as pessoas gastam mais tempo no deslocamento casa-trabalho. (Rubim, Leitão, 2013).

O transporte motorizado individual tem se mostrado um problema que vai desde questões sociais e estruturais, e talvez a mais preocupante, que é a ambiental. Com o crescimento das frotas de veículos, as cidades vêm perdendo muito com as emissões de gases do efeito estufa, como explicam Rubim e Leitão: cerca de 7% a 9% das emissões no país, o setor de transporte é um dos atores principais e ocupa o posto de segundo maior emissor, ficando atrás somente das queimadas e mudanças no uso do solo - cerca de 70%. Quando se trata das emissões do setor de energia, no qual o transporte está inserido, ele ainda responde pela maior parte das emissões do setor (48,23%). No tocante às emissões oriundas do transporte de passageiros, 68% delas são provenientes do transporte individual e 32%, do transporte coletivo (Rubim, Leitão, 2013).

Os dados apresentados demonstram que o modal de transporte com carros, ou veículos individuais, não é mais considerado uma solução viável, e suas consequências negativas já estão

sendo percebidas em diversas cidades. Isso pode ser atribuído à priorização histórica dada por diversos governos, incluindo o brasileiro, à indústria automobilística, o que resultou na marginalização e subestimação de outros modais que não envolvem o uso de veículos motorizados individuais.

O transporte coletivo, nesse caso, é visto como algo para pobre e que não tem condições de ter carro ou moto. Embora as classes mais pobres o utilizem e necessitem muito mais, esse precisa ser pensado e planejado para todas as pessoas. É necessário que tenhamos uma mobilidade “como o modal mais adequado para todos utilizarem, independente da condição de renda, idade, gênero. Ainda segundo esses autores, “é preciso compreender que a luta por uma mobilidade urbana adequada, que inclui melhorias profundas na lógica do transporte coletivo, mas não apenas isso, deve ser uma pauta de todos”. (Santos, Santos, Reis, 2012. p. 30).

As políticas públicas vigentes estão condizentes com esse ideal, um dos pontos fundamentais é a indicação de que os planos priorizem modos de transporte não motorizado e coletivos, em detrimento dos motorizados e individuais, justamente para repensar o projeto de cidade que conhecemos, com alto número de veículos motorizados e individuais, precários serviços de transporte coletivo, excessiva emissão de poluentes, ausência de áreas de circulação de pedestres e ciclistas etc. (Brasil, 2012a).

Apesar de todos esses elementos que favorecem uma mudança de paradigma do uso de modais motorizados individuais para o uso de transportes coletivos, que poluem menos e têm maior capacidade de transporte, e apesar das políticas públicas com indicativos de melhoria, ainda não há garantia de que teremos uma nova forma de perceber e conceber as cidades, as pessoas e seus deslocamentos.

Dez anos após os acontecimentos conhecidos como "jornadas de junho" em 2013, que mobilizaram uma grande quantidade de pessoas nos principais centros urbanos do Brasil em protestos relacionados ao transporte público coletivo, várias propostas foram apresentadas e discutidas, resultando na promulgação de algumas leis. No entanto, poucas medidas foram de fato implementadas ao longo da década seguinte. Em janeiro de 2019, o Ministério das Cidades foi extinto e incorporado ao "Superministério do Desenvolvimento Regional", o que acabou por desacelerar as discussões e projetos em andamento nessa área. A partir desse momento, cada estado ou município passou a traçar suas próprias iniciativas voltadas para o transporte e mobilidade.

Segundo o Anuário 2022/2023, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em 2021 foi iniciada a discussão sobre o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo. Esse novo marco propõe o aumento no número de cidades que subsidiariam

os serviços de transporte público, como parte das medidas emergenciais de apoio ao setor. Tal proposta foi apresentada no Projeto de Lei - PL 3278/21, que visa modernizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana. No mesmo ano, o governo federal estabeleceu o Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, cuja função é assessorar a Secretaria Nacional de Mobilidade do Ministério do Desenvolvimento Regional em assuntos relacionados à mobilidade urbana e transporte público.

Em 2023, durante o mandato do então presidente Lula, do governo do PT, houve a recriação do Ministério das Cidades. Nesse contexto, foi concluída e encaminhada ao Congresso a primeira consulta pública sobre o texto do Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo. Paralelamente, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) elaborou o documento "Propostas para um Novo Programa de Mobilidade Urbana", o qual inclui quatro medidas de implementação imediata: acesso de beneficiários do Bolsa Família ao transporte público, renovação da frota, investimentos em infraestrutura e aprimoramento da governança na área de mobilidade urbana. Esse documento foi encaminhado ao Ministério das Cidades.

Com esse novo cenário e as novas propostas em pauta, há uma possibilidade de retomada e viabilização das políticas públicas. O transporte coletivo, sem dúvida, necessita de melhorias significativas. Aqueles que residem em grandes centros urbanos frequentemente passam longas horas nos transportes públicos, enfrentando custos elevados, violência, atrasos e uma série de transtornos. Repensar esse modo de deslocamento em cidades que ainda têm margem para incluir ou modificar sistemas de transporte coletivo de forma eficiente, a fim de facilitar e tornar mais operacionais os deslocamentos diários das pessoas, representará um desafio considerável.

Esse período da história do Brasil se destaca como um dos que testemunharam um dos maiores ciclos de investimento em mobilidade urbana. É de extrema urgência que a distribuição desses recursos seja guiada por diretrizes estritas que priorizem outras formas de deslocamento além do carro. Essas diretrizes devem ser refletidas localmente por meio de um planejamento que trace um perfil inovador de mobilidade para a cidade. Caso contrário, correremos o risco de ver os recursos sendo aplicados na manutenção de um status quo que favorece o uso do carro e, conseqüentemente, submete mais de 60% da população dos centros urbanos a um sistema de transporte coletivo sobrecarregado. (Rubim, Leitão, 2013).

A implementação de medidas que reduzam ou desencorajam o uso de carros, direta ou indiretamente, não será uma tarefa fácil. A maior resistência a ser enfrentada provavelmente será a dos próprios cidadãos. Como persuadir as pessoas a deixarem seus carros na garagem ou

a não comprarem um novo veículo, optando pelo transporte coletivo? Tudo isso em prol de uma cidade mais sustentável, de uma mobilidade mais equitativa e em benefício da coletividade. Trata-se de uma mudança profunda no estilo de vida das pessoas, um paradigma a ser superado. Além disso, é importante notar que essas transformações só se materializarão a médio e a longo prazos. Contudo, para uma parcela da população que realiza deslocamentos diários a pé, tais medidas serão bem recebidas.

### **3. AVANÇOS E DESAFIOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE NO BRASIL**

Mobilidade urbana é um termo que se refere ao deslocamento de pessoas e bens dentro de áreas urbanas, como cidades e regiões metropolitanas. Esse conceito abrange uma variedade de aspectos relacionados à forma como as pessoas se movem nas áreas urbanas e como esse movimento afeta a vida urbana em geral. É importante observar que a mobilidade urbana é uma questão complexa que requer o envolvimento e a cooperação de governos, autoridades locais, setor privado e a sociedade em geral para implementar soluções efetivas e sustentáveis. Essas considerações podem servir como base para entender os desafios enfrentados pela mobilidade urbana no Brasil (Vasconcellos, 2016).

As discussões desse capítulo trazem as principais legislações brasileiras e políticas públicas sobre mobilidade urbana, e ações federais e municipais que, ao longo da história da gestão urbana no Brasil, vista como “desordenada” ou sem planejamento. Entretanto, é preciso perceber que tal consideração não deve ser aplicada a todas as cidades. Em algumas das cidades brasileiras, as leis e os decretos ainda não passam de teorias.

O que pode ser o diferencial é o modo como as ações e execuções dos planos ocorrem, muitos desses, desconsideram aspectos e especificidades de cada região, município ou cidade. O que pode piorar esta condição são as restrições financeiras, questões políticas, além de outros inúmeros impasses. Segundo Maricato (2013), as cidades brasileiras crescem de modo predatório, embora isso não seja por falta de planos, legislação ou aparatos legais urbanísticos.

#### **3.1 A Lei de Mobilidade Urbana em pauta**

Em 1988, a Constituição Federal da República incluiu, pela primeira vez na história, um capítulo específico para a política urbana, que prevê uma série de instrumentos para a garantia, no âmbito de cada município, do direito à cidade, da defesa da função social da propriedade e da democratização da gestão urbana. No entanto, o texto constitucional necessitava de uma legislação complementar de regulamentação desses instrumentos e, como resultado de mais de uma década de negociações, foi aprovada em 2001 o Estatuto da Cidade, Lei 10.257, que regulamentou os art. 182 e 183 da Constituição Federal e estabeleceu diretrizes gerais da política urbana.



O Estatuto da Cidade garante o direito às cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações. (Brasil, 2007). Em 2007, foi lançado, no governo do Partido dos Trabalhadores (PT), o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que deveria promover investimentos em infraestrutura no Brasil. Embora, nessa primeira fase, a mobilidade urbana não aparece como um item principal, sendo assim, poucos recursos foram destinados ao setor.

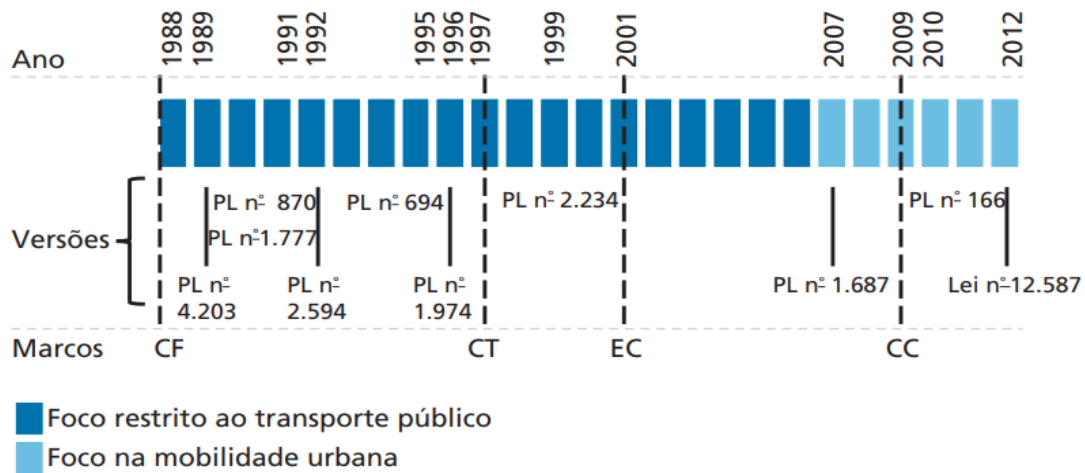
Os seus investimentos serviram somente para viabilizar o repasse de recursos federais para projetos prontos ou obras que já estavam em andamento, mas necessitavam de aporte financeiro. (Pinheiro, Fontes, Azevedo, 2015). No ano de 2011, foi lançado o PAC II, com especificidades relacionadas a Mobilidade Grandes Cidades e do PAC Mobilidade Médias Cidades, lançado em 2012, sendo gerados novos investimentos, com anúncio de várias obras, especialmente nas grandes capitais.

Os Projetos de Lei (PL), anteriores a PNMU, estavam restritos à regulação do transporte coletivo urbano. Somente a partir da criação do Ministério das Cidades foi adotada uma abordagem mais abrangente, que substituiu o termo inicial de estabelecimento das diretrizes para o transporte coletivo urbano para a instituição das diretrizes referentes à PNMU (IPEA, 2012).

Podemos assim observar, figura 02, a evolução dos projetos de lei sobre transporte e mobilidade urbana desde a Constituição Federal - CF/1988, até a promulgação da Lei que cria a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012).

Neto e Galindo (2015), em estudo do IPEA, tentaram sistematizar as fases pelas quais passou especificamente o PL no 694/1995 original, pode-se sugerir a divisão em quatro “ciclos” de alteração. O primeiro refere-se ao período de poucas mudanças, que antecedeu a entrada do PL no 1.687/2007 na Câmara, restrito ao pensamento de outros projetos de mesmo tema. Num segundo momento, destacam-se as emendas da Câmara dos Deputados, que modificaram o texto, aproximando-o da linha proposta pelo PL no 1.687/2007 e da contribuição apresentada pelo Conselho das Cidades. No terceiro, houve as alterações feitas pelo Senado, restritas praticamente às que aproximaram o projeto daquilo que foi sugestão da Seae/MF e também do PL no 1.687/2007. O quarto “ciclo” refere-se às modificações advindas dos vetos presidenciais. (Neto, Galindo, 2015).

**Figura 02 - Evolução dos projetos de lei sobre transporte e mobilidade urbana no Brasil pós-CF/1988 (1988-2012)**



Fonte: (Neto, Galindo, 2015, p. 14)

O Art. 2º A PNMU tem por objetivo “contribuir para o acesso universal à cidade, ao fomento e à concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana” (Brasil, 2012).

Ficam assim estabelecidos alguns princípios gerais da mobilidade urbana, condições de deslocamentos, ordenamentos territoriais, transporte urbano e suas infraestruturas, cidades sustentáveis, dentre outras discussões que começam a surgir e fazendo com que as políticas públicas urbanas ganhassem novos desenhos. No entanto, nem todas as cidades ou gestão pública levaram em pauta esta discussão tão importante para o desenvolvimento das cidades.

Segundo a Lei 12.587/2012 (Brasil, 2012), no seu Art. 5º, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

O conceito de mobilidade urbana é entendido como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, segundo a Lei de Mobilidade (Brasil, 2012), enquanto a acessibilidade é percebida como “facilidade disponibilizada às pessoas que

possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”. Transporte urbano também é conceituado como “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

Esse entendimento sobre mobilidade urbana nos faz refletir que pessoas de todas as idades têm necessidades e condições distintas e precisam encontrar meios de realizar seus deslocamentos pela cidade, independentemente da sua condição física ou social, gênero ou idade, para que possam se apropriar igualmente da cidade. Os meios de transporte precisam estar em consonância com essas atividades.

O planejamento do transporte nas cidades brasileiras com a Lei da Mobilidade de 2012 passa a exigir que todos os municípios acima de 20.000 habitantes elaborem seus planos de mobilidade urbana. Esses deverão ser revistos a cada dez anos. Até então, a Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade), definia que a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória apenas para aqueles municípios com mais de 500.000 habitantes. (IPEA, 2011)

Para auxiliar esse planejamento, a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SeMob) publicou o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. O Plano de Mobilidade Urbana (PlaMob) é obrigatório para as cidades com mais de 500 mil habitantes, mas é fundamental para as cidades com mais de 100 mil habitantes e indispensável para a maioria dos demais municípios brasileiros. A importância estratégica dessa nova abordagem é tanta que o Ministério das Cidades decidiu avançar na obrigação legal e incentivar a elaboração do PlanMob por todas as cidades com mais de 100 mil habitantes e as situadas em regiões metropolitanas e em de desenvolvimento integrado.

Afinal é nessa faixa de cidades que ainda é possível reorientar os modelos de urbanização e de circulação de maneira preventiva. Sua concepção pretende ser inovadora, seguindo os princípios estabelecidos na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, principalmente na reorientação do modelo de urbanização e de circulação das nossas cidades (Brasil, 2007, p.15).

Sendo assim, o número de municípios obrigados a terem um plano de mobilidade que passa de aproximadamente 38 para 1.663 municípios no Brasil. De acordo com o Ministério das Cidades (MCidades), através de amostra de pesquisa, apenas 5% dos municípios dessa lista cumpriram o disposto na lei, sendo que 67% das capitais brasileiras não possuíam ainda plano de mobilidade. Isso mostra, ainda, que nas cidades menores questões ligadas à mobilidade não estão no primeiro nível de decisão dos governantes. (Brasil, 2007).

### 3.2 Plano de Mobilidade Urbana dos Municípios Brasileiros

A União tem caráter predominantemente indutor, sendo responsável pela instituição de diretrizes para o desenvolvimento, já os municípios brasileiros devem ser os entes federativos para o exercício das atividades relacionadas ao planejamento e à gestão do espaço. Após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, as diretrizes da política nacional de Mobilidade Urbana, foram regulamentadas pela Lei 12.587/2012 e foi sancionada em 03 de janeiro de 2012. A Lei visa contribuir para instituir as diretrizes e dotar os municípios de instrumentos que melhorem as condições de mobilidade nas cidades brasileiras (Brasil, 2012).

O planejamento urbano deve se adequar à realidade de cada município, contribuindo, dessa forma, para a qualidade da mobilidade urbana e conseqüente boa alocação dos recursos públicos. Diante disso, o poder público federal, com a promulgação da referida Lei citada acima, estabeleceu o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, trazendo uma série de princípios, diretrizes e objetivos para a concretização ao acesso universal à cidade, de maneira justa e sustentável. Desta forma, ficou determinado no texto da lei, no artigo 24, §1º, que os “Municípios com mais de vinte mil habitantes e os demais, obrigados à elaboração do plano diretor, deverão criar o Plano de Mobilidade Urbana”, formulado e integrado ou compatíveis com seus planos diretores (Brasil, 2012).

O Plano de Mobilidade urbana é o principal instrumento de efetivação das políticas de mobilidade urbana. É a partir desse plano que as cidades promovem a melhoria da mobilidade urbana. Os municípios obrigados por lei a elaborar seus planos são os mesmos aos quais se determina que façam os Planos Diretores. Dessa maneira, a elaboração desses dois documentos é obrigatória segundo o Ministério das Cidades (Brasil, 2006), nos seguintes municípios:

- Com mais de vinte mil habitantes;
- Integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- Integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- Inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental;
- Com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos (Brasil, 2006).

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial é um instrumento de planejamento urbano e gestão do território adotado pelos municípios para orientar o desenvolvimento urbano de forma sustentável e ordenada. Ele é previsto pela Constituição Federal brasileira de 1988 e pelo

Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), sendo obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, áreas metropolitanas e aglomerações urbanas.

O plano diretor tem como objetivo principal direcionar o crescimento da cidade de maneira a promover o uso adequado do solo urbano, a oferta de serviços públicos, a preservação ambiental, a valorização das áreas urbanas e a melhoria da qualidade de vida da população. Algumas das principais características e componentes de um plano diretor incluem:

- Zoneamento: delimitação das diferentes zonas ou áreas da cidade, definindo os usos permitidos em cada uma delas (residencial, comercial, industrial, etc.).
- Parcelamento do solo: regulamentação da subdivisão de terrenos e lotes para evitar ocupações desordenadas e ilegais.
- Infraestrutura: definição de diretrizes para a implantação de infraestruturas como saneamento básico, abastecimento de água, energia elétrica, transporte público, entre outros.
- Preservação ambiental: identificação e proteção de áreas de valor ambiental, como reservas naturais, parques, áreas de recarga hídrica, entre outros.
- Mobilidade urbana: diretrizes para o sistema de transporte público, ciclovias, calçadas e integração entre diferentes modos de transporte.
- Regularização fundiária: Mecanismos para lidar com a ocupação irregular de terras e para promover a regularização de assentamentos informais.
- Participação social: o processo de elaboração do Plano Diretor deve envolver a participação da sociedade civil, garantindo que os cidadãos tenham voz nas decisões que afetam o desenvolvimento da cidade.
- Desenvolvimento sustentável: incentivo à utilização de práticas sustentáveis de construção, promoção da acessibilidade universal, criação de espaços públicos de convivência, entre outros (Brasil, 2006).

O plano diretor é um importante instrumento para evitar o crescimento desordenado das cidades, a especulação imobiliária, a falta de infraestrutura adequada e os problemas socioambientais que podem surgir com o desenvolvimento não planejado. Ele deve ser revisado periodicamente para se adaptar às mudanças sociais, econômicas e ambientais ao longo do tempo.

Pesquisa realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU, 2010) identificou que alguns aspectos do planejamento do uso do solo, importantes para o planejamento de transporte, não estão sendo contemplados no Plano Diretor de Ordenamento Territorial dos municípios. Adicionalmente, foi constatado que é expressivo o número de municípios que não elaboraram efetivamente os seus Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade, conforme pode ser observado na tabela 01 a seguir:

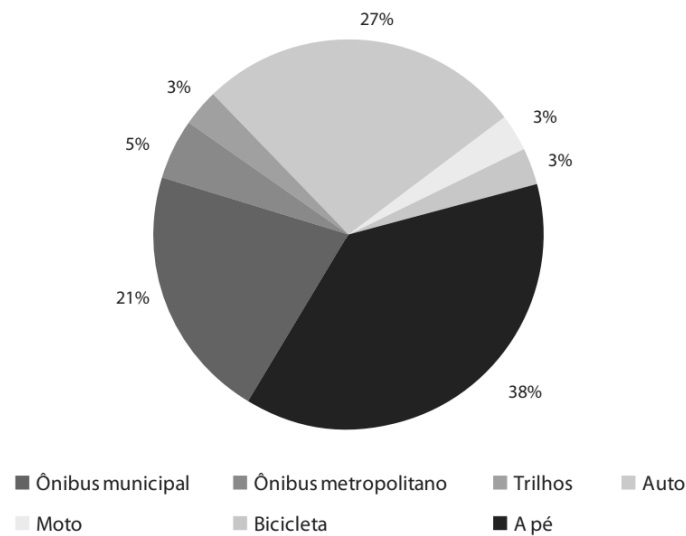
**Tabela 01 - Institucionalização do Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade como instrumento de planejamento municipal, Brasil - 2010**

Perfil do município	Quantidade de respondentes	Possuem plano de transporte e mobilidade vigente?	
		SIM	NÃO
Mais de 500 mil habitantes	22	13	9
Entre 100 mil e 500 mil	31	9	22
Total	53	22	31

Fonte: TCU, 2010

Em resposta ao ofício enviado aos municípios para que respondessem a pesquisa do TCU, revelou que, das 22 cidades com mais de 500 mil habitantes, 13 destes possuem um plano de transporte e mobilidade vigentes, 09 responderam que não. As cidades na faixa entre 100 e 500 mil habitantes, das 31, apenas 09 responderam que sim e 22 que não havia ainda um plano de transporte e mobilidade. Do total de 53 municípios que responderam essa pesquisa, apenas 22 responderam positivamente, assumindo que o plano já estava vigente.

Os dados apresentados a seguir são baseados no Sistema de Informações da Mobilidade da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), referentes aos municípios com mais de 60 mil habitantes, nos quais estão 70% da frota de veículos e 60% da população urbana do país. Nos municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes, existe um sistema viário de 282 mil quilômetros. A maioria dessas vias é do tipo local, que serve ao tráfego dos moradores (77%), havendo 11% de vias coletoras e 12% de vias arteriais e de trânsito rápido. A frota que circula nesses municípios é de 20 milhões de veículos, sendo 15,2 milhões automóveis e veículos comerciais leves (75,2%). Nas áreas urbanas dos municípios com mais de 60 mil habitantes, são realizados, por dia, cerca de 148 milhões de deslocamentos. O Gráfico 02 mostra que as pessoas fazem 38% dos deslocamentos a pé, 32% por transporte coletivo e 28% por automóvel. No transporte coletivo, os ônibus atendem a maior parte dos deslocamentos (84%). (Vasconcellos, Carvalho, Pereira. 2011, p.14).

**Gráfico 02: Divisão modal, cidades com mais de 60 mil habitantes, no Brasil (2007)**

**Fonte: ANTP, 2007.**

Embora tenha se passado muitos anos após o advento do Estatuto das Cidades, a determinação feita por ele ainda continua obscura para boa parte dos gestores. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), somente 55,3% dos municípios com mais de 500 mil habitantes possuem o Plano de Transporte. Dentre os 44,7% restantes que também deveriam ter um Plano há mais de uma década, somente 28,9% o estão elaborando. Se o recorte for ampliado para todos os 5.564 municípios do país, o percentual cai consideravelmente: somente 3,8% possuem o mencionado instrumento de planejamento (IBGE, 2013).

Esse preocupante cenário demonstra que o retorno da determinação, de forma mais detalhada e aprimorada, veio em boa época, devido a dois fatores principais - um relativo à norma em si e outro externo a ela. (Rubim, Leitão, 2013).

Ficou estabelecido um prazo de três anos, que se encerrou em 2015, o não cumprimento desse prazo traria o risco desses municípios ficarem impedidos de receber recursos advindos do governo federal específicos à mobilidade urbana, a não ser que atendessem a essas exigências da lei federal. Todavia, muitos municípios, até hoje, não apresentaram o Plano de Mobilidade Urbana, nem mesmo o Plano diretor é feito ou se relaciona com tema, seguindo as orientações da Lei Federal 12.587.

Com a omissão da efetivação da exigência legal, os municípios perdem recursos importantes para viabilização e a efetivação de políticas públicas urbanas que poderiam

colaborar com a política de transporte e circulação e com a política de desenvolvimento e planejamento urbano. Obviamente a construção do Plano de Mobilidade Urbana a nível municipal, que precisa ser construído coletivamente, não garante a solução para os diversos problemas de mobilidade urbana nas cidades. Sua elaboração e viabilidade, pelo poder público municipal, em acordo com a Lei Federal 12.587/2012, tem necessidades que vão além disso. Um posicionamento político efetivo e favorável à realização destes objetivos deve surgir através da conscientização e participação cidadã.

Um dos pontos de interesse para a construção do presente trabalho está num dos princípios da referida Lei descrito no artigo 6º, inciso II que trata da priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos **serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado** (grifos nossos), o segundo de forma mais relevante. Embora pensar a dinâmica de mobilidade urbana viabilizando o modal coletivo, ou individual não motorizado, nem sempre está no topo das prioridades orçamentárias do poder público, priorizar os modais motorizados privados ou o sistema viário, construção de novas ruas e avenidas, parece ser mais atrativo que de seguir o próprio Plano Diretor. De acordo com Ermínia Maricato (2011):

Os orçamentos públicos, especialmente municipais, privilegiam os investimentos relacionados ao automóvel ou sistema viário, mas dificilmente seguem o Plano Diretor Urbano. Por outro lado, não é pouco frequente que urbanistas se detenham na regra de uso e ocupação do solo e ignorem que o grande promotor que orienta a ocupação do solo é o transporte (Maricato, 2011, p. 183).

Essa prática acaba se tornando uma violação aos preceitos do direito à cidade, haja vista que muitos governos municipais, que direcionam grande parcela do orçamento da infraestrutura urbana para uma parte da população que usa os automóveis privados, acabam indo de encontro às pautas coletivas, bem como às diretrizes traçadas no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que determinam que os transportes não motorizados e os coletivos sejam priorizados nas políticas urbanas.

A ineficiência se apresenta principalmente quando na aplicação das políticas de mobilidade urbana o que sobressaem são os congestionamentos, as vias públicas inviáveis, os amontoados de carros em estacionamentos sem nenhuma regulamentação, calçadas sendo disputadas por pedestres, bicicletas e até motocicletas, dentre outras situações que ocorrem no cotidiano das cidades.



De qualquer maneira, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana é o instrumento normativo em vigor, mas que, por si só, é insuficiente para alterar a dinâmica da mobilidade urbana das cidades, sendo de fundamental importância a sua existência. O que precisa se manter firme são as discussões em torno dessa problemática, de forma coletiva, em busca de condições de avançar e instituir os parâmetros e diretrizes em prol de cidades mais sustentáveis e acessíveis às pessoas. Ou então continuarão enfraquecidos os questionamentos que precisam fazer frente às omissões e descompassos municipais.

### **3.3 Plano de Mobilidade Urbana sob a ótica Municipal em Brumado -BA**

O município de Brumado possui os critérios ou características que, de acordo com a Lei de Mobilidade Urbana, fica obrigado a elaborar e colocar em prática tal planejamento, pois conta atualmente com uma população de 70.512 habitantes, segundo dados do censo do IBGE de 2022, e uma densidade demográfica de 31,94 habitantes por quilômetro quadrado.

Algumas discussões sobre o plano de mobilidade urbana surgiram no ano de 2015, haja vista que o prazo estipulado na Lei de Mobilidade Urbana era até 2018. Segundo informações obtidas através do Site Agora Sudoeste, o Plano de Mobilidade Urbana foi lançado pela Prefeitura Municipal de Brumado no dia 05 de novembro de 2015, conforme disposições da Lei Federal 12.587/2012.

A elaboração do Plano de Mobilidade contribuiu para construção de uma mobilidade sustentável no município, com foco no equilíbrio entre ações econômicas, ecológicas e sociais. A abordagem realizada trouxe requisitos essenciais para a formulação da política e do plano de mobilidade municipal, incluindo ferramentas, referências e boas práticas para as soluções das problemáticas apresentadas, definindo as diretrizes necessárias para composição do plano através de mecanismos de descentralização de poder, de compartilhamento de responsabilidades e de ampliação de canais que favoreçam a transparência, estimulando o exercício da cidadania participativa e aumentando a efetividade das políticas de governo (Amorim, 2015).

O lançamento do projeto do plano de mobilidade “tem por objetivo diagnosticar as principais dificuldades referentes à mobilidade urbana, incluindo o transporte urbano motorizado e não motorizado e a acessibilidade através da efetividade da participação da população” (Amorim, 2015).

O Prefeito AguiBERTO Lima Dias – em exercício na data desse evento específico – em entrevista para o site do jornal Tribuna do Sertão, destacou: “o município precisa elaborar o Plano de Mobilidade Urbana e encaminhar para aprovação da Câmara até julho de 2016, sob

pena de perder recursos nesta área”. O gestor municipal enfatizou ainda “a importância da participação popular na elaboração do Plano, tendo em vista que ele vai definir metas e ações que melhoram a qualidade de vida de todos”. O então prefeito finalizou “questionando a falta de planejamento de gestores anteriores, citando como exemplo a construção da ponte na Avenida Coronel Santos que, apesar de estar localizada na principal via de acesso ao município, é estreita e não foi projetada pensando no crescimento de Brumado” (Silveira, 2015). Na época da então reunião de lançamento desse plano, estavam a frente dos trabalhos:

[... ] a Secretária de Planejamento e Desenvolvimento Econômico, Dra. Fabrícia Pinchemel Amorim Castro, o Secretário de Infraestrutura, Eng. André Dias Cardoso, e o Superintendente de Trânsito, Sargento Clidemar Risério Amorim. Fazem parte do Grupo de Trabalho a Comissão Executiva, Comissão Técnica, coordenada pela Engenheira Viviane Silva, e Comissão de Acompanhamento, nomeados através do Decreto nº 4.801, de 16 de outubro de 2015. O relatório final deste plano deverá ser entregue em julho de 2016, quando um projeto de lei será encaminhado à Câmara de Vereadores de Brumado para aprovação parlamentar e posteriormente a sanção do executivo (Site Agora Sudoeste 07/11/2015).

Em fase de construção e estruturação, o plano de mobilidade começou a ser elaborado e delineado a partir de questionários e audiências públicas. Depois disso, não houve mais nenhuma indicação de continuação desse plano. Atualmente, quando é feita uma busca no site oficial da Prefeitura de Brumado sobre o tema, o que aparece como legislação oficial relativa ao tema é o Código de Obras e Urbanismo do Município, Lei Complementar Nº 04, de 16 de dezembro de 2013. Analisando esse documento, a seção II traz os critérios de classificação e das características técnicas das vias urbanas, a saber:

## SEÇÃO II

### Da Classificação e das Características Técnicas das Vias Urbanas

Art. 51. Em obediência aos critérios de funcionalidade relativos à estrutura física da área de expansão urbana, as vias se classificam hierarquicamente da seguinte forma:

I – Vias de Trânsito Rápido – TR;

II – Vias Arteriais – A;

III – Vias Coletoras:

a) Primárias – CP;

b) Secundárias – CS;

IV – Vias Locais – VL;

V – Ciclovias – CV;

VI – Vias de Pedestres – VP.

§ 1º. Os conceitos das vias indicadas nos incisos I a IV são aqueles previstos na legislação brasileira de trânsito.

§ 2º. As ciclovias são vias com características especiais destinadas ao trânsito de bicicletas, podendo ou não acompanhar paralelamente o traçado daquelas

destinadas às circulações de veículos automotores, embora estejam separadas fisicamente.

§ 3º. Vias de Pedestres são aquelas destinadas ao uso exclusivo de pedestres e proibidas ao trânsito de veículos.

Art. 52. As vias integrantes do sistema ciclovitário seguirão os padrões técnicos disciplinados pela legislação federal regulamentar, sem prejuízo das exigências constantes deste Código (Brumado, 2013).

Nessa seção, temos apenas as características das vias públicas, não informando ou planejando como essas devem ser utilizadas ou como estariam dispostas no espaço urbano para o uso das pessoas. Exemplo disso é que, no §2º sobre as ciclovias, não tem nenhum desse tipo de via na cidade, ou pelo menos ainda não foram construídas. Quando se fala em transporte, o Capítulo III e IV apresentam as diretrizes para circulação e estacionamento:

### CAPÍTULO III

#### DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE ESTACIONAMENTO

Art. 65. O sistema de circulação e de estacionamento nas áreas urbanas e de expansão urbana deste Município terá seu funcionamento regulado de acordo com a hierarquia do sistema viário naquelas áreas, os dispositivos da presente lei, normas constantes do Código de Trânsito Brasileiro e do seu regulamento.

§ 1º. Para efeito de funcionamento adequado do sistema viário serão levados em conta os seguintes elementos:

I – a sinalização e o sentido de trânsito;

II – o sistema de circulação de veículos em pista de mão única, não importando a capacidade do veículo nem a sua utilização;

III – fixação dos itinerários dos transportes coletivos municipais e intermunicipais de passageiros, incluindo os de turismo, de forma a diminuir, tanto quanto possível, a sua interferência no tráfego urbano;

IV – determinação adequada de itinerários, pontos de paradas e horários dos transportes coletivos urbanos, incluindo os de turismo, bem como de locais destinados ao estacionamento dos referidos veículos e ao embarque de passageiros; (BRASIL, Brumado-BA, 2013).

A sinalização de trânsito foi executada há poucos anos de maneira precária, e nem sempre consegue realmente trazer o ordenamento necessário ao trânsito ou aos pedestres. Privilegiam muito mais os carros que as pessoas que transitam pelas ruas e, como em muitos outros locais, as sinalizações nem sempre são obedecidas por motoristas. Sobre os itinerários dos transportes coletivos municipais, eles não estão afixados ou disponíveis para população. Os pontos de ônibus são precários, ou inexistentes, pois esses itinerários também são escassos, ficam muitas vezes a critério dos donos das viações, ou donos de vans.

Embora essas diretrizes estejam traçadas, o município não conta com linhas de transporte coletivo urbano, sendo que algumas linhas trazem moradores das áreas rurais para a cidade, em dias e horários específicos e determinados pelos proprietários dos ônibus ou vans. Nem sempre essas linhas e horários suprem a real necessidade dos usuários. Algumas empresas

privadas que se alocaram em áreas mais distantes da área urbana que mantêm seus próprios meios de transporte para fazer o deslocamento dos seus funcionários; as indústrias mineradoras (RH I Magnesita, Xilolite, IBAR-NE) também mantêm linhas para levar e trazer seus funcionários, já que ficam a aproximadamente 15 km da área urbana.

As últimas discussões sobre a mobilidade urbana em Brumado ocorreram no ano de 2023 na V Conferência Municipal das Cidades, realizada em Brumado, no dia 14 de novembro. Nessa ocasião, abordou o tema "Construindo a Política Estadual de Desenvolvimento Urbano", com o lema "Unindo o Campo e a Cidade para o Desenvolvimento Sustentável". O então Secretário Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico enfatizou que os quatro eixos temáticos discutidos durante o evento foram: acessibilidade e mobilidade urbana; habitação e espaços públicos; saneamento e resíduos sólidos; e gestão territorial e plano diretor municipal. O objetivo principal foi elaborar políticas públicas para a revitalização e desenvolvimento urbano de longo prazo do município. (Amorim, 2015).

As propostas formuladas durante a conferência municipal foram encaminhadas para a VII Conferência Estadual das Cidades por uma comissão especialmente constituída para essa finalidade. O secretário municipal de desenvolvimento econômico relatou, em entrevista ao site de Achei Sudoeste, que trata de notícias locais e regionais.

Vamos debater diversos assuntos relacionados ao desenvolvimento sustentável, habitação, acessibilidade, entre outros temas pertinentes a essa área" [...] "a partir da conferência, serão constituídas subcomissões de infraestrutura, logística, mobilidade e articulação a fim de mobilizar o poder público e a sociedade civil para elaboração de propostas (Amorim, 2015).

Ainda segundo o secretário, "a conferência também busca uma reestruturação do município com base na acessibilidade para construção de espaços melhores, incluindo debates sobre o código de obras e o plano diretor municipal. É bastante abrangente". (Amorim, 2015).

No geral, as pessoas que vivem na área urbana usam transporte particular motorizados, carro ou moto, caminham a pé, ou até mesmo usam serviço de moto taxi, que estão espalhados por praticamente todos os bairros da cidade e são solicitados via telefone. Os estudantes, tanto do ensino médio quanto fundamental, de modo geral, se forem da zona rural, têm o transporte mantido pela prefeitura, e os que residem na cidade também permanecerem na mesma situação, de possuírem ou não transporte particular, deslocam-se a pé, de moto taxi, ou as famílias pagam transporte particular de vans.

Dessa forma, temos o aumento do número de pessoas que adquirem transporte particular, principalmente motocicletas, o que acaba tornando o trânsito cada vez mais

carregado, afetam o meio ambiente, os transeuntes acabam tendo que disputar espaço pelas ruas e calçadas com automóveis, entre outras consequências citadas anteriormente.

Portanto, é urgente que as cidades, em especial o município de Brumado-BA, continue a planejar e executar os objetivos traçados no plano de mobilidade urbana para que a população, em sua maioria, tenha possibilidade de ter uma circulação e seus deslocamentos diários, feitos de maneira eficientes e com qualidade. Dessa forma, a cidade terá uma melhor dinâmica de mobilidade urbana, conseqüentemente, oferecendo para seus moradores, condições de usufruírem do seu pleno direito à cidade.

#### **4. DESLOCAMENTOS E FLUXOS DA DINÂMICA DE MOBILIDADE URBANA EM BRUMADO-BA**

A vida nas cidades requer que as pessoas, na sua dinâmica diária e de acordo com as suas necessidades sociais e econômicas, desloquem-se no espaço urbano, o que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados. No Brasil, as pessoas que vivem nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia (média entre as que se deslocam e as que não se deslocam), valor correspondente à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos (Vasconcellos, 2002).

Em cidades com população de 3 ou mais milhões de pessoas, consideradas metrópoles no Brasil, segundo dados do IPEA (2011), são realizados por dia 6 milhões de deslocamentos. Em razão do intenso crescimento urbano, muitas cidades brasileiras, a partir da década de 1960, passaram a apresentar a necessidade de rever ou de promover os sistemas de mobilidade urbana, levando em consideração os ditames da legislação vigente que preconiza a minimização dos impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade de um planejamento urbano inadequado. Assim, o estudo das condições efetivas de mobilidade das externalidades advindas desse processo e a eles associados é fundamental para avaliar a qualidade da vida urbana e para identificar ações de políticas públicas que possam reduzir os problemas e melhorar a qualidade geral de vida e a eficiência da movimentação de pessoas e mercadorias.

Portanto, esse capítulo fará uma discussão sobre os deslocamentos e fluxos da dinâmica da mobilidade urbana da população de Brumado, analisando a expansão do espaço urbano e as dificuldades e desafios da mobilidade urbana e a interferência do transporte coletivo urbano. Serão apresentados os dados obtidos através das entrevistas semiestruturadas com os participantes da pesquisa: operadores da mobilidade urbana de Brumado, representante da Secretário Municipal de Trânsito e Transporte, donos das empresas que fazem o transporte coletivo na cidade; e questionários aplicados com transeuntes, pessoas que circulam pela cidade como um todo e mantêm deslocamentos diários para o trabalho, escola, e outras atividades. Com intuito de entender como essas pessoas percebem a mobilidade urbana, como se deslocam. O questionário com 21 questões foi enviado por aplicativos de mensagens, o que permitiu alcançar um número maior de respondentes. A amostragem atingida foi de 144 pessoas, com margem de erro de 10%.

#### **4.1 A Expansão Urbana no Município de Brumado-BA**

O município de Brumado tem testemunhado, ao longo dos tempos, um significativo processo de expansão urbana. Essa expansão é resultado de diversos fatores, incluindo o crescimento populacional, o desenvolvimento econômico, as políticas de infraestrutura e as mudanças no estilo de vida da população local.

A expansão urbana e aumento da população, impulsionado pela migração de pessoas de outras regiões em busca de oportunidades de trabalho, especialmente relacionadas à exploração mineral, e com a implantação da ferrovia por volta de 1947, para escoar a produção das indústrias minerais. Com isso, o desenvolvimento econômico ganhou destaque nos setores de mineração e comércio, que vêm contribuindo para atrair novos moradores e empresas para a região.

A expansão urbana também foi influenciada pelas políticas de infraestrutura adotadas pelo poder público. Investimentos em saneamento básico, pavimentação de ruas, fornecimento de água potável, transporte público e serviços de saúde e educação têm sido, ao longo dos anos, fundamentais para atrair novos moradores e melhorar a qualidade de vida da população existente. Essas políticas também têm impacto direto no desenvolvimento de novos bairros e loteamentos na cidade. (Castro, Cerezini, 1990)

As mudanças no estilo de vida da população, como o aumento da renda e a busca por moradias mais confortáveis e acessíveis, também têm impulsionado a expansão urbana em Brumado nos últimos anos. O crescimento da classe média e a disponibilidade de crédito imobiliário têm estimulado a construção de novos empreendimentos habitacionais, tanto verticais quanto horizontais, para atender a demanda crescente por moradias (Santos, 2019).

Apesar dos benefícios trazidos pela expansão urbana, como o crescimento econômico e a melhoria da qualidade de vida, também surgem desafios e impactos a serem enfrentados. O crescimento desordenado pode levar à ocupação irregular de áreas de preservação ambiental, problemas de trânsito e mobilidade urbana, sobrecarga nos serviços públicos e infraestrutura insuficiente para atender à demanda crescente (Carvalho, 2016).

A expansão urbana no município de Brumado tem sido um fenômeno multifacetado que reflete o dinamismo e os desafios enfrentados por cidades de médio porte no Brasil. Ao mesmo tempo em que representa oportunidades de crescimento e desenvolvimento, requer planejamento urbano adequado, políticas públicas eficazes e a participação ativa da comunidade para garantir um crescimento sustentável e equitativo, preservando os recursos naturais e promovendo a qualidade de vida de seus habitantes (Pessoa, 2023).

Segundo IBGE (2010), do total de habitantes de Brumado, 16.885 vivem na zona rural e os outros 38.531 estão residindo na área urbana, o que pode caracterizar este município como urbano. Sua densidade demográfica é de 31,94 h/km<sup>2</sup>. Conhecido como a "Capital do Minério" por possuir em seu subsolo variados tipos de minerais, e acolher empresas de mineração que realizam suas atividades extrativistas na serra das Éguas<sup>2</sup>, onde se localiza a terceira maior mina de magnesita<sup>3</sup> do mundo (entre as minas a céu aberto) e a segunda maior mina de talco do Brasil<sup>4</sup>.

A exploração de minerais, em particular, a magnesita, foi um fator importante para o crescimento da cidade. No início do século XIX, descobriu-se que a região possuía ricas reservas de minério de ferro e outros minerais, o que impulsionou o crescimento econômico da região, atraindo trabalhadores e investidores. A cidade cresceu em torno das atividades relacionadas à mineração e à infraestrutura ferroviária. A construção da Estrada de Ferro de Brumado também foi fundamental para o crescimento da cidade. A estação de Brumado foi inaugurada em 1947. Segundo o Site Estações Ferroviárias do Brasil:

Baseia esta área todo o seu sistema de transporte em estradas carroçáveis, que a ligam à cidade de Brumado, ponto extremo, hoje, da Estrada de Ferro Central da Bahia. Não possuindo, na lista de seus produtos exportáveis, senão peles, algodão, mamona e gado em pé, produtos valorizados ao extremo, a sub-zona dos contrafortes do Espinhaço pode utilizar o transporte citado, já que esses produtos suportam, perfeitamente, o elevado custo desse meio de transporte, evitando assim a deficientíssima navegação do rio São Francisco. " (Revista Brasileira de Geografia, out-dez 1946, p. 57). A estação de Brumado foi inaugurada já então em 1946. Em 1947, "Do lado da Bahia, as coisas ainda foram mais lerdas: a linha apenas logrou atingir Brumado, sede de um antigo município baiano, cujo nome era Bom Jesus dos Meiras, segue-se que entre Monte Azul, em Minas, e Brumado, na Bahia, faltam agora 244 quilômetros" (Sud Mennucci, no artigo "Recapitulando", de 27/11/1947) (Giesbrecht, 2018).

---

<sup>2</sup> A Serra das Éguas é uma grande área montanhosa, e ocupa uma área aproximada de 142 km<sup>2</sup>, localizada no município de Brumado-Ba, onde são encontradas grandes jazidas de talco e um dos maiores depósitos de magnesita do mundo (Dias, 2012).

<sup>3</sup> Na região da Serra das Éguas, a mineradora Magnesita S.A. (MAGNESITA, 2010 b) — criada em 1939, após a descoberta de depósitos de magnesita no município (MAGNESITA, 2010d) — possui a terceira maior mina de magnesita a céu aberto do mundo, de onde extrai matéria prima para produção de tijolos refratários (MAGNESITA, 2010b) e óxido de magnésio, produto obtido por meio da calcinação controlada do minério de magnesita e usado na indústria de fertilizantes, abrasivos, nutrição animal e química (MAGNESITA, 2010c) (Revista Brasil Mineral, 21/01/2013).

<sup>4</sup> No município de Brumado-BA, na Serra das Éguas, estão as maiores reservas e as mais produtivas minas conhecidas em nosso país, que respondeu por cerca de 3% da produção mundial em 2001 (CETEM/2005).



**Imagem 01 – Estação Ferroviária do Leste Brasileiro: Brumado, BA – 1947/1950**

**Fonte: IBGE - Estação de Brumado, anos 1950.**

A imagem 1 mostra a estação da Ferrovia do Leste Brasileiro em Brumado, para embarque e desembarque de passageiros. Até 2001, também era feito o embarque nos trens o minério de magnesita produzido na região. O prédio ainda existia em 2009, com uso desconhecido. Possivelmente servia à FCA. Os trens também serviam para transportar passageiros nos anos de 1980, conforme a publicação de Ralph Mennucci Giesbrecht no site Estações Ferroviárias do Brasil, ele descreve o seguinte trecho: “TRENS - De acordo com os guias de horários e outras fontes, os trens de passageiros pararam nesta estação de 1950 a 1980. [...] um destes trens está junto à estação de Brumado, nos anos 1950”. As imagens 2 e 3 a seguir fazem parte do acervo do site e também do IBGE, e mostra a movimentação de passageiros na estação de Brumado e também no distrito de Umburanas, que já havia uma estação para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

**Imagens 02 e 03 - Embarque e desembarque de passageiros nas estações de Brumado e Umburanas –  
1950/1980**



**Fonte: IBGE 1946; IBGE, 1960.**

De 1950 até 1980, os trens faziam o transporte de pessoas em linhas que iam de Salvador até Mapele em Monte Azul-MG. Temos então os primeiros registros de transporte coletivo na cidade, fazendo o deslocamento de pessoas com linhas e horários definidos. Depois, as linhas e horários foram diminuindo até se extinguir por completo no final dos anos de 1980. A estação de linha férrea de Brumado passou a servir apenas a serviço das cargas de minérios.

A linha Sul, Mapele-Monte Azul, foi formada pela união das linhas de diversas ferrovias quase todas originadas no século 19, como a E. F. Central da Bahia, a E. F. Bahia ao São Francisco, a E. F. de Santo Amaro e a E. F. Centro-Oeste da Bahia, que, quando finalmente unidas sob o nome de Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) entre 1935 e 1939, tiveram suas linhas unidas e prolongadas de forma a, em 1951, ligarem Salvador e Mapele à localidade mineira de Monte Azul, ponta dos trilhos da E. F. Central do Brasil. Trens de passageiros passaram pelos seus diversos pedaços desde cada uma de suas origens até a linha completa, desaparecendo em 1979, quando somente faziam o trecho Iaçú-Monte Azul, no sul, e até o início dos anos 1980 entre Mapele e Candeias. Hoje a linha é utilizada apenas por trens cargueiros, que sofrem para passar pelo gargalo do rio Paraguassu (Giesbrecht, 2018).

Nas últimas décadas, Brumado evoluiu de um centro de exploração mineral para uma cidade com uma economia mais diversificada. Além da mineração, outras atividades econômicas, como agricultura, comércio e serviços também ganharam importância. O centro urbano começou a se expandir em torno da ferrovia. Praças, igrejas, prédios comerciais e todo aparato de infraestrutura urbano foi sendo constituído em razão não só da indústria de minérios que se fixou, e o escoamento da produção, mas pela atração de novos investidores. Por conseguinte, muitas pessoas começaram a migrar em busca de oportunidades de emprego.

A inserção de novas condições de trabalho e emprego na cidade trouxeram uma infraestrutura urbana que, planejada ou não, foi se adequando às novas condições de uso do espaço. Novos moldais de transporte, como os carros e ônibus, fizeram com que as rodovias começassem a desenvolver novos fluxos de dispersão e deslocamentos intermunicipais e interestaduais. Os padrões de mobilidade nas cidades brasileiras mudaram consideravelmente nas últimas décadas, o que em Brumado não foi diferente.

Os automóveis, que apenas no início do século XX começou a se popularizar no Brasil, especialmente entre a elite social e econômica, surgem em larga escala a partir da década de 1950, com a instalação de fábricas de montadoras internacionais no país. A partir desse período, o automóvel se tornou um meio de transporte cada vez mais acessível para a população em geral, desempenhando um papel importante na mobilidade e na economia brasileira (Castelar, Sucsú, 2009).

Hoje, Brumado é conhecida não apenas por sua história ligada à mineração mas também por sua cultura, por suas tradições e pela sua contribuições para a região. A mineração ainda desempenha um papel significativo na economia local, mas a cidade também se diversificou em outros setores, como agricultura, comércio e prestação de serviços. Apresenta 62,6% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 87% de vias públicas com arborização e 4,4% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio) (IBGE, 2020).

#### **4.2 Estrutura do transporte na cidade de Brumado-BA**

Os modais de transporte urbano são os diferentes meios de transporte utilizados nas áreas urbanas para deslocamento de pessoas e bens. Eles podem variar de acordo com a infraestrutura disponível, as necessidades da população e as políticas de transporte de uma determinada cidade. Alguns dos principais modais de transporte urbano incluem: ônibus, trem urbano, bicicleta, transporte por aplicativo (Uber, Lyft, etc), táxis, micro-ônibus, carros particulares.

Em Brumado, a regulamentação e ordenamento do trânsito e transporte é a Secretária Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), que é o órgão Executivo Municipal de Trânsito e Transporte. Dentre as funções desse órgão estão: desenvolver o ordenamento viário em todo território municipal; a fiscalização viária; estatística da frota circulante; registro de acidentes de trânsito (SINISTRO); ações de informação, orientação e educação no trânsito; sinalização

viária e projetos de engenharia no sistema de trânsito do município; vistoria de permissionários em táxi; transporte de passageiros; transporte escolar; transporte de carga e fretamento de carga fracionada (Amorim, 2015).

Dentro do sistema de transporte que está disponível à população, podemos analisar apenas aqueles que aparecem com mais evidência de uso, e também que o poder municipal tem controle, começando pelos ônibus coletivos. A situação atual é que a cidade não possui linhas definidas que circulam pelos bairros. As empresas Viação Catarino e Retral, companhias privadas que atuam na cidade, têm linhas fixas e diárias que servem a empresas de mineração, levando os trabalhadores em horários demarcados de acordo os turnos deles nas indústrias.

A viação Catarino mantinha linhas de transporte coletivo urbano até 2018 e 2019 que eram: Bairro Urbis I passando pelo bairro Hospital, Flores e chegando até o mercado; Itaquaraí para o centro da cidade até a feira livre; Catiboaba II e Pedra Preta passando pelo centro até o mercado e bairro São Felix; Bairro São Felix até a Baraúnas, chegando à feira livre passando pelo centro. Essas linhas não circulam mais devido à falta de passageiros suficientes, segundo a empresa citada. Apenas a linhas Itaquaraí/Lagoa funda permanece ativa com apenas duas linhas diárias. O representante da Viação Catarino diz que,

A empresa Viação Catarino desenvolve ação aqui no município o transporte de funcionários para as empresas minerais e tem uma autorização aqui do município para fazer linha de transporte de passageiros do distrito de Itaquaraí/Lagoa Funda para sede do município em apenas duas linhas diárias. Para RHI Magnesita, bem como para outras empresas de menor porte e chegando a empresa Brasil Atacarejo empresa que pode vir a ser um novo cliente pois tem uma quantidade de funcionários suficiente para que mantenha linhas diárias (Representante Viação catarino, 2023).

Segundo informações, as empresas de ônibus operam atualmente apenas com um decreto, autorização ou permissão concedida pela prefeitura para realizar suas atividades. Recentemente, a administração municipal lançou uma licitação para regularizar esse serviço, porém, devido à ausência de empresas no pregão licitatório, a regulamentação do serviço não pôde ser efetivada (Amorim, 2016). A imagem ilustra o transporte coletivo feito pela empresa Viação Catarino que circula através de decreto municipal.

**Imagem 04 - Transporte coletivo em Brumado – linha de transporte de passageiros do distrito de Itaquaraí/Lagoa Funda – Brumado - 2016**



**Fonte: Amorim, 2016**

Pode-se perceber, na imagem 4, que existe um ponto de ônibus que fica na Av. Centenário e dá acesso à feira livre e outros estabelecimentos comerciais e serviços concentrados nessa área da cidade, servindo principalmente à população rural de maneira mais efetiva. O transporte coletivo dessa linha específica, embora não esteja totalmente regulamentado, dá a uma parcela da população condições de usufruir de forma mais eficaz de espaços públicos e privados existentes no centro urbano. Embora essas linhas circulem em horários mantidos e ditados pelas empresas e donos de ônibus particulares, muitas vezes a população fica privada de ter a mesma condição em horários diferenciados, já que a mesma linha não circula a noite ou nos fins de semana.

Isso acarreta a utilização de outros meios de transporte conhecidos como lotação, vans e pequenas caminhonetes que, em sua maioria, fazem o transporte de localidades mais distantes ou que não são atendidas pelos decretos municipais. É importante salientar aqui que essas lotações não circulam pelos bairros da cidade, apenas em localidades rurais vindo para o centro.

Circulam sem fiscalização, irregulares e precários, estacionam ou param em quaisquer lugares pois não podem utilizar os pontos demarcados pela Prefeitura. A matéria publicada em meio online, pontua esta situação desde 2016, atualmente a situação continua a mesma. Por outro lado, o transporte de lotação enfrenta uma situação mais complexa dado que a maioria desses serviços transporta passageiros para as comunidades rurais dentro do município, sua operação regulamentada requer uma discussão mais detalhada com a Polícia Rodoviária Estadual (PRE). Isso ocorre porque, para alcançar essas comunidades, os veículos também

utilizam rodovias, incluindo duas estaduais, a BA-262 e a BA-148, e uma federal, a BR-030 (Amorim, 2016).

**Imagem 05 – Transportes Irregulares estacionados em via publica em Brumado-BA**



**Fonte: Amorim, 2020**

Também aparecem na estrutura de modais da cidade o transporte escolar mantido pelo poder público, junto com vans particulares que fazem esse serviço e são pagos pelos pais dos estudantes de todas as idades. Apesar de ser um serviço oferecido pelo poder público de forma gratuita, em algumas situações deixa a desejar, pois, em muitas localidades, esse transporte só passa em um turno e, em outros casos, não serve a todos os estudantes das redes públicas estaduais já que saem da cidade 50 min antes do término das aulas, ou seja, os alunos da zona rural não assistem ao sexto horário nem no turno matutino nem no vespertino. Assim, denúncias são feitas, inclusive, em 2024, a prefeitura foi acionada pelo Ministério Público Estadual da Bahia para que regulamente os horários para que os estudantes não sejam prejudicados.

**Imagem 06 – Ônibus escolares em Brumado - 2022**



**Fonte: Amorim, 2022.**

As vans particulares cobram entre 150 e 250 reais, onerando as famílias com valores mensais que só podem ser pagos por parte da população. Os estudantes cujas famílias não têm condições de pagar pelo transporte escolar fazem os trajetos a pé, ou possuem transporte próprio, ou pagam por serviços de moto taxi. As vans e ônibus escolares passam por vistorias anuais pela SMTT no intuito de organizar, fiscalizar e manter a frota regularizada. SMTT, 2023)

**Imagem 07– Vans de transporte escolar particulares passando por vistoria da SMTT em Brumado, 2022.**



**Fonte: Amorim, 2022.**

De acordo pesquisa de campo e a vivência da pesquisadora, podemos observar que os transportes por aplicativos ainda não chegaram à cidade, logo as pessoas utilizam alguns serviços de táxi urbano, os quais são difíceis de ser encontrados, cobram valores que não podem ser questionados, pois não possuem taxímetro cobrando, assim, de acordo o que o motorista achar melhor, a depender do horário e do ponto da cidade em que a pessoa estiver não é encontrado o serviço. Segundo pesquisas do IPEA, em 2021, sobre uso do transporte coletivo e individual, o crescimento das frotas de carros e motos aumentaram muito mais em cidade de pequeno e médio porte do interior do país, apresentando uma nova condição de mobilidade urbana. De acordo com o IPEA,

O aumento da taxa de motorização no Brasil tem sido ainda mais acelerado nas cidades de médio e pequeno porte do interior do Brasil. Nos últimos vinte anos, o número de automóveis por habitante praticamente duplicou nas cidades com população acima de 500 mil habitantes; e mais do que triplicou nos municípios com menos de 20 mil habitantes. O crescimento da frota de motocicletas tem apresentado um ritmo ainda mais acentuado. Enquanto o número de motocicletas por habitante mais do que quadruplicou nas grandes cidades, a taxa de motorização de motos nas cidades abaixo de 20 mil habitantes em 2020 era seis vezes maior do que em 2001 (IPEA, 2021. p. 24)

A frota de veículos motorizados em Brumado, incluindo transportes como motocicletas, ônibus, caminhonetas, micro-ônibus, caminhões e outros, soma 46.023, segundo dados do Departamento de Transito da Bahia (DETRAN) em 2023 (tabela 02). Os carros, com um total de 14.650, é uma frota considerável para o porte da cidade, demonstrando o quanto as ruas e vias públicas servem aos carros. Esse tipo de transporte na cidade é muito representativo como meio de deslocamento das pessoas. Cada vez mais, os pedestres disputam espaço de circulação, os engarrafamentos aumentam e os locais de estacionamento estão escassos.

As motocicletas ganham consideravelmente de qualquer outro tipo de transporte, sendo o mais utilizado na cidade. Segundo dados do DETRAN, desde julho de 2023, somam 17.986. Podemos observar o crescimento desse modal em várias cidades do país a partir de 1980 e 1990. Em Brumado, serve como transporte individual, e atividades de serviço como moto taxi. Está na frente de qualquer outro tipo de transporte, tornou-se o transporte individual motorizado mais utilizado, por todas as faixas etárias, mas principalmente por jovens. Veja tabela 2.



**Tabela 02 – Frota de Veículos em Brumado julho/2023**

Automóveis	Caminhoneta	Caminhão	Ônibus	Micro- Ônibus	Motocicletas	Outros	Frota	%
14.650	4.809	3.180	387	297	17.986	4.714	46.023	0,89

Fonte: DETRAN-BA, 2023

Até os anos 1980, a motocicleta era um veículo de uso quase restrito a poucos grupos de renda alta. A partir dos anos de 1990, a produção, a aquisição e o uso da motocicleta foram encorajados pela facilidade de compra e circulação, tendo seu crescimento de maneira vertiginosa. A princípio, os “motoboys” surgiram com serviços de entrega de mercadorias de pequeno porte entre pessoas de renda baixa e média. A cidade brasileira que vivenciou este aumento foi São Paulo, onde ocorreu de maneira forte o suficiente para alterar as condições de deslocamento no sistema viário principal e, por conseguinte, os acidentes de trânsito também crescem exponencialmente (Figueirêdo, Maia, 2013).

Em todo país surgiram como oportunidades de emprego para jovens. Inicialmente, as novas motocicletas foram utilizadas no serviço de entregas de pequenas mercadorias, diante de duas necessidades primárias: o de entrega rápida e o de entrada no mercado de trabalho, mesmo que informal, para jovens de baixa escolarização era a nova atividade como alternativa de fácil aquisição. A disposição desses jovens de assumir riscos faz com que essa condição tenha sido reforçada, junto a isso, é ampliada pela falta ou pouca da fiscalização, principalmente em cidades pequenas. De acordo com Vasconcelos,

O resultado concreto é que um verdadeiro “exército” de jovens (a maioria homens) atravessa as cidades em altas velocidades. O nível de desrespeito às regras de trânsito é muito alto, principalmente a velocidade excessiva, a condução perigosa, o desrespeito ao sinal vermelho, a saída da posição estacionária no semáforo sem atenção aos pedestres que ainda estão cruzando e o uso de calçadas para contornar veículos parados. Parte significativa desse comportamento está ligada às condições de trabalho dos motoboys, pois muitos são pagos por produção, colocando muita pressão sobre a sua produtividade (Vasconcelos, 2012, p.37).

Após os primeiros dez anos de sua entrada no Brasil, as pessoas, em sua maioria de classe média, começaram a trocar o automóvel pela motocicleta para ser usadas para percursos de ida e volta do trabalho e para driblar o trânsito engarrafado por carros. Os grandes congestionamentos nas grandes cidades ou regiões metropolitanas são mais intensos a cada dia. Em cidades pequenas e médias, a motocicleta acaba se tornando um meio de transporte mais viável, como elas não estão submetidas à pressão por rapidez, seu comportamento no trânsito é diferente (Figueirêdo, Maia, 2013).

Nesse contexto, as motocicletas servem ainda para a função de entregas rápidas, de modo particular, para empresas de médio porte resolver diversas atividades do dia a dia, ou ainda os serviços de mototáxis que são uma alternativa de deslocamento na mobilidade cotidiana como transporte individual, mas que, nesse caso, torna-se uma forma das pessoas poderem ir e vir e resolver suas pendências diárias. Na fotografia feita num dia de semana numa das avenidas mais movimentadas do centro da cidade de Brumado, é flagrado um mototaxista transportando carga em sua motocicleta.

Ainda na mesma imagem percebemos um pequeno retorno onde existe um “ponto de mototaxi”, que é utilizado inclusive pela autora dessa pesquisa em várias situações quando tem necessidade de deslocamento. Embora o ponto não seja regulamentado, não tenha um telefone para contato, os condutores ficam sentados esperando que as pessoas cheguem para solicitar o serviço.

**Fotografia 01 – Motocicletas como meio de transporte em Brumado, 2024**



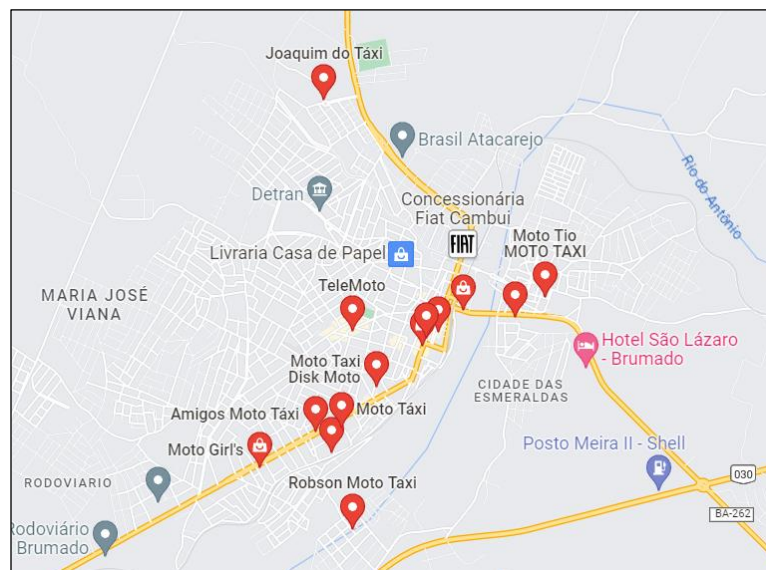
**Fonte:** Trabalho de campo, 2024

Em 2018, o então prefeito Eduardo Lima Vasconcelos pressionou a Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT) a agilizar a regulamentação do serviço de mototáxi na cidade. O coordenador municipal de trânsito, em resposta à entrevista, explicando que “sem essa regulamentação, não haverá espaço para o serviço de mototáxi em Brumado”. Ele lembrou que, apesar de terem sido feitas várias chamadas públicas para a regulamentação anteriormente, houve pouco interesse da categoria. Sendo assim, a prefeitura irá tomar medidas para garantir que as agências e os motoboys individuais se adequem ao regime legal das atividades de transporte de cargas e passageiros. O coordenador ainda detalhou que “as

motocicletas deverão ser pintadas com faixas padrão e usar placas vermelhas para identificar o serviço de táxi de duas rodas”. [...] “aqueles que não se conformarem com a regulamentação não conseguirão permanecer no setor de mototáxis em Brumado. Não haverá espaço para o serviço clandestino, pois a Zona Azul controlará o uso do estacionamento urbano”[...] essa não é uma imposição, mas sim uma medida de organização viária da cidade”. Na ocasião, havia sido implantado processo licitatório para a Zona Azul no centro da cidade, que atualmente já foi desativada.

Em Brumado, temos mais de quinze serviços de mototáxis espalhados pela cidade, funcionando de segunda a sábado das 7 h até as 19 h, cobrando um valor de 5,00 (cinco reais) por corrida, em pontos improvisados, ou pequenos pontos comerciais. As motocicletas são o modal de transporte mais utilizado na cidade tanto para o deslocamento individual, como para serviços de entregas/delivery, mototáxis e outros. A figura 3 abaixo mostra os pontos onde temos serviços de moto taxi da cidade.

**Figura 03 – Mapa dos pontos de Moto taxi no centro urbano de Brumado, 2024**



**Fonte: Google Maps, 2023**

Ainda segundo dados do DETRAN – BA, os ônibus e micro-ônibus que circulam na cidade estão num total de 387 e 297, respectivamente (ver tabela 2). Esses representam ônibus coletivos que transportam principalmente os trabalhadores das indústrias de minérios, outras empresas, ônibus escolares e linhas da zona rural até a zona urbana em dias e horas demarcadas pelo próprio dono do transporte.

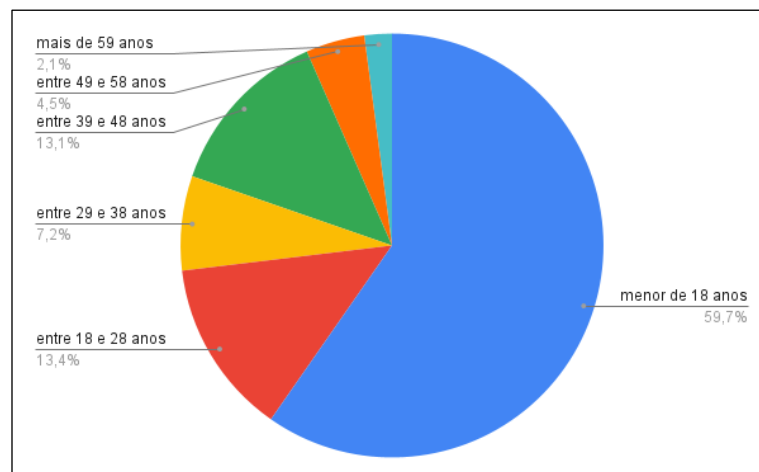
### 4.3 Dificuldades e desafios da mobilidade urbana em Brumado-BA

De acordo o perfil de modais de transporte apresentado no tópico anterior, a cidade de Brumado possui uma frota de veículos baseada em transporte individuais motorizados, com destaque para as motocicletas e carros. Os ônibus de transporte coletivo ainda são particulares e não seguem, de fato, uma regulamentação da Prefeitura, ou mantêm linhas com horários demarcados circulando pelos bairros da cidade.

Para entender as dificuldades e desafios da mobilidade urbana sofrida pela população residente de Brumado, esse estudo se propôs a fazer uma pesquisa quantitativa através de questionários. Foram alcançadas 142 respondentes. Primeiramente, o questionário foi elaborado através do *google forms* (fomulários *on line*), com 21 questões abertas e de múltipla escolha; foram distribuídos por aplicativo de mensagens, em grupos que abrangiam todos os tipos de pessoas e idades, sem ter a pretensão de alcançar um público específico, mas ter o maior número de respostas independente do bairro ou localidade, ou ainda de qual atividade a pessoa poderia exercer.

Como os formulários circulando na rede do dia 10 de julho de 2023 e encerrado no dia 28 de agosto de 2023, tivemos 142 respostas. Os dados coletados foram obtidos sem nenhum tipo de identificação do respondente para que os mesmos ficassem à vontade para dar repostas de forma livre e sincera. A primeira pergunta do questionário foi sobre a idade dos respondentes, o que gerou o gráfico 03. Das 142 pessoas que responderam, 59,7% são menores de 18 anos; 13,4% estão entre 18 e 28 anos; 7,2% estão na faixa entre 29 e 38 anos; 13,1% tem entre 39 e 48 anos; 4,5% entre 49 e 58 anos e 2,1% responderam ter mais de 58 anos.

**Gráfico 03 – Faixa etária dos entrevistados, Brumado - 2023**



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

A pergunta seguinte revela o sexo dos respondentes, estando em sua maioria no sexo feminino 58,5%, enquanto 41,5% são do sexo masculino. Havia no questionário uma outra opção: outros, mas nenhum dos respondentes marcou. As mulheres circulam muito mais pela cidade que os homens, isso devido às atividades que exercem frente à sociedade. São as mulheres que mais levam e trazem os filhos da escola, que vão mais aos serviços médicos, que, além de trabalhar fora, também vão aos mercados e padarias, são uma infinidade de atividades extras que fazem com que seus deslocamentos diários as diferenciem dos deslocamentos dos homens.

Villaça (2001) coloca que um dos avanços da ciência geográfica tem sido a compreensão e a ampliação da ideia de que o espaço social, nesse caso, o espaço urbano é uma produção do trabalho humano, não é dado pela natureza, mas sim transformado e produzido pelas relações que ocorrem nesse espaço. Os deslocamentos diários, a mobilidade ou a imobilidade se desenvolvem, portanto, de maneiras específicas.

Pondera-se então sobre as diferentes formas de deslocamentos entre homens e mulheres nesse espaço. Observam-se mudanças na dinâmica das cidades em decorrência do aumento de movimentos, fluxos e deslocamentos contínuos das pessoas, em conformidade com uma mobilidade cotidiana, que se justifica pelas necessidades diárias, acesso a serviços comerciais e financeiros localizados em sua maioria nas áreas urbanas. Ambos os gêneros têm diferentes maneiras de locomoção devido à construção social dos papéis que têm designados a cada uma das responsabilidades sociais específicas e distintas (Elvir, 2012; 2013). O trajeto, a rota casa-trabalho geralmente é designada ao homem que tem como sua principal atividade cotidiana trabalhar.

Devido à construção histórica do papel social da mulher, de modo geral, a maioria delas designam-se aos cuidados da casa e dos filhos. Mas recentemente, no mundo dito contemporâneo, as mulheres também têm desempenhado outras atividades profissionais, dada a sua incorporação ao mercado de trabalho, a necessidade de ir e vir a locais mais distantes por estarem muitas vezes à frente das famílias, precisam fazer seus deslocamentos diários de maneiras específicas, configurando-se como da casa ao trabalho, levar os filhos à escola, ir ao mercado, sair em busca de serviços informais, estudar, demandas relacionadas a saúde, dentre outros vários tipos de comércios e afazeres.

Tomado como base esses trajetos, podemos entender que as mulheres passam a se deslocar por mais tempo, em comparação aos homens, e, conseqüentemente, por mais lugares, estando sujeitas a todas as dificuldades e diversidade de situações voltadas à relação ao uso da

cidade, do espaço urbano, e dos meios de transporte disponíveis ou não. O papel da mulher na mobilidade urbana é um aspecto crucial a ser considerado na formulação de políticas e no planejamento de sistemas de transporte nas cidades. Historicamente, as mulheres enfrentam desafios específicos no acesso e no uso dos meios de transporte urbano, o que pode impactar sua segurança, autonomia e qualidade de vida.

A segurança é uma preocupação central para as mulheres na mobilidade urbana. Elas são mais suscetíveis ao assédio sexual, à violência e a agressões durante seus deslocamentos, especialmente em locais mal iluminados, áreas isoladas ou em transporte público lotado. Portanto, medidas como iluminação adequada, presença policial e vigilância por câmeras podem contribuir significativamente para melhorar a segurança das mulheres nas ruas e nos transportes.

Além disso, questões como acessibilidade física, conforto e disponibilidade de instalações sanitárias nos sistemas de transporte também afetam a experiência das mulheres. Por exemplo, a falta de calçadas adequadas, banheiros públicos e espaços reservados para mães com crianças pode tornar os deslocamentos mais desafiadores e desconfortáveis para elas. Promover a equidade de gênero na mobilidade urbana não apenas beneficia as mulheres mas também contribui para a construção de cidades mais inclusivas, seguras e sustentáveis para todos os cidadãos.

Ao considerar as necessidades e experiências das mulheres ao planejar e projetar sistemas de transporte urbano, as cidades podem criar ambientes mais acolhedores e igualitários, onde todas as pessoas possam se deslocar com segurança, dignidade e autonomia. São muitos os problemas e desafios enfrentados pelas mulheres nas cidades, sejam de ordem econômica, social, de segurança, o simples fato de ser mulher as colocam no enfrentamento diário de inúmeras dificuldades. De acordo com Gonzaga (2020),

E vale a pena enumerar os diferentes tipos, que são muitos, de problemas enfrentados pelas mulheres no contexto urbano, pois eles, por si só, já dão uma dimensão estratégica da vida das cidades: violência, terciarização acompanhada de feminização da força de trabalho comprada a baixos salários, aumento do número de mães solteiras e sozinhas, empobrecimento crescente das mulheres idosas e das chefes de família, além da dificuldade de acesso aos serviços sociais de habitação, lazer, cultura, educação, etc.

Foi importante verificar qual localidade/bairro os respondentes residem, para ter uma noção das distâncias e espaços percorridos nos deslocamentos feitos pela cidade. Os bairros listados abaixo são os que mais aparecem nas respostas. Os dados estão organizados pela quantidade de vezes que aparece citado no questionário. Algumas pessoas pularam essa pergunta, ou responderam Brumado, ou cidade de Brumado, sem destacar o bairro. O que se

percebe é que pessoas de vários bairros em pontos diferentes da zona urbana responderam ao questionário. Ver tabela 3:

**Tabela 03 – Bairro dos participantes do questionário, Brumado - 2023**

<b>Bairro</b>	<b>Quantidade de respondentes</b>
Santa Teresa, Olhos D'água e Baraúnas	13 em cada bairro
Vila Presidente Vargas, Malhada Branca,	7 em cada bairro
Centro	6
Esconso, São Felix, São Jorge, Monsenhor Fagundes, Flores	5 em cada bairro
Novo Brumado, Vivendas do Parque	4 em cada bairro
Brisas, Feliciano Pereira Santos, Campo de Aviação	3 em cada bairro
Campo Seco	2
Dr. Juracy, Cidade das Esmeraldas, Hospital, Parque Alvorada, Urbis I, Urbis II, Mercado	1 em cada bairro

**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

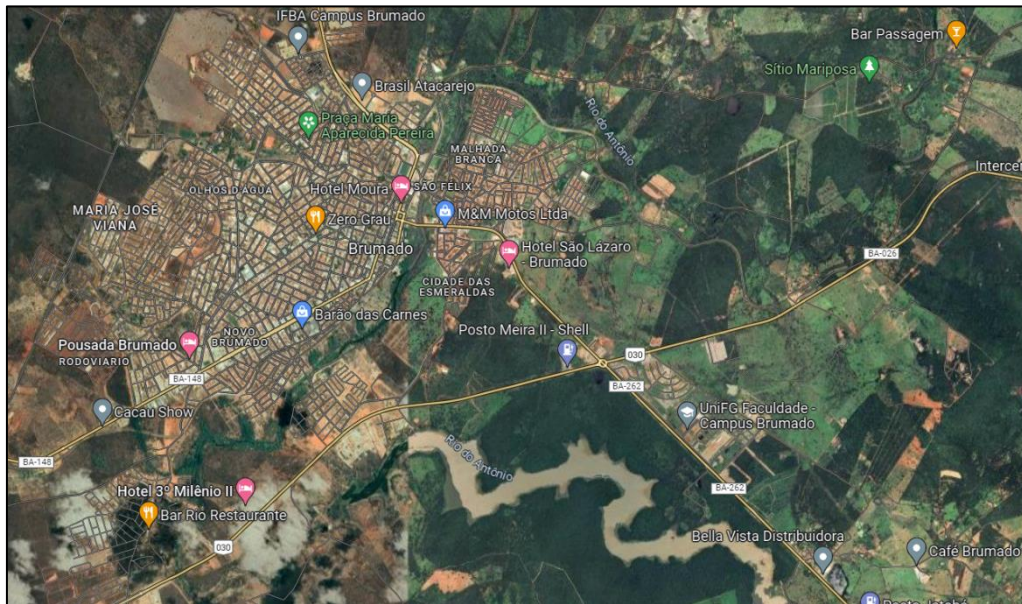
A expansão do espaço urbano em Brumado tem causado uma série de condições adversas no deslocamento das pessoas cotidianamente, visto que, quanto mais distante a residência ficar do centro urbano onde tradicionalmente se encontram os serviços oferecidos a população - como saúde, bancos, lojas, mercados entre outros – maior será o seu percurso até alcançar essas áreas onde estão dispostos aparatos urbanos. O transporte é essencial para ligar os bairros mais distantes ao centro da cidade, sendo assim, atualmente, quem possui transporte próprio consegue de maneira mais acessível do que aqueles que não os possuem. Isso pode ocasionar visivelmente uma forte segregação entre bairros ou localidades na cidade, dificultando o acesso de boa parte da população a usufruir da cidade como um todo, restringindo seus fluxos diários. A imagem 8 foi retirada do *Google Maps* com a localização dos bairros citados na tabela 3. De acordo com Bertucci,

Um planejamento de transporte público deve ser harmonizado com um plano de ocupação adequado. Parte da população tem ido cada vez para mais longe dos centros, em busca de condomínios que oferecem espaços de lazer privados, o que torna a tarefa de ofertar um sistema de transporte público mais difícil e onerosa (Bertucci, 2011, p. 7).

Sem a necessidade de dirigir um veículo, é possível aproveitar o tempo durante o trajeto para realizar diversas pequenas tarefas, como fazer uma lista de compras ou ler uma revista ou jornal, tornando a viagem mais agradável e produtiva. Além disso, o transporte coletivo oferece uma opção segura para aqueles que tenham consumido bebidas alcoólicas ou medicamentos, ajudando a prevenir acidentes e evitar infrações que poderiam resultar em graves consequências

legais. O uso do transporte coletivo também promove a prática de pequenas caminhadas diárias, um exercício recomendado por médicos para quase todos. Em suma, o transporte coletivo tem o potencial de trazer uma série de benefícios para os habitantes da cidade, aumentando sua mobilidade, bem-estar e contribuindo para uma população mais feliz, próspera e saudável. (Bertucci, 2011)

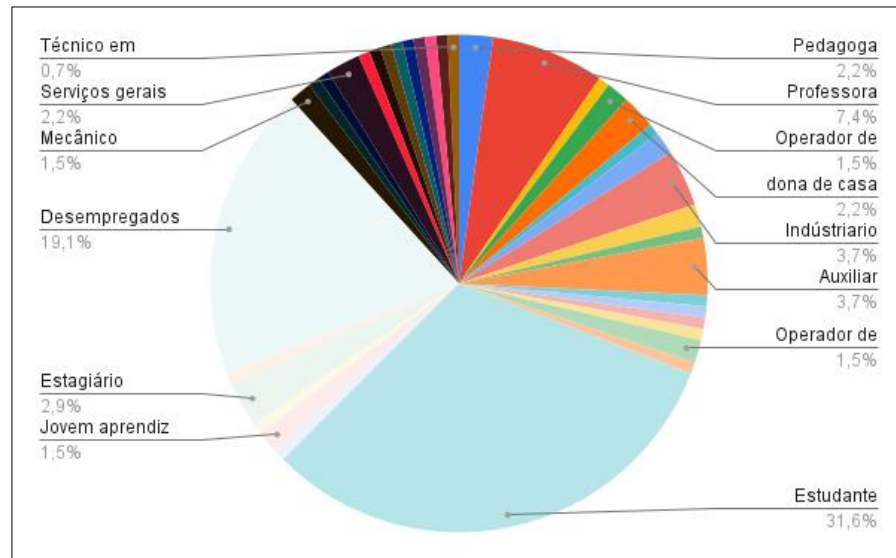
**Imagem 08 – Localização dos bairros em Brumado-BA**



**Fonte: Google Maps, 2023**

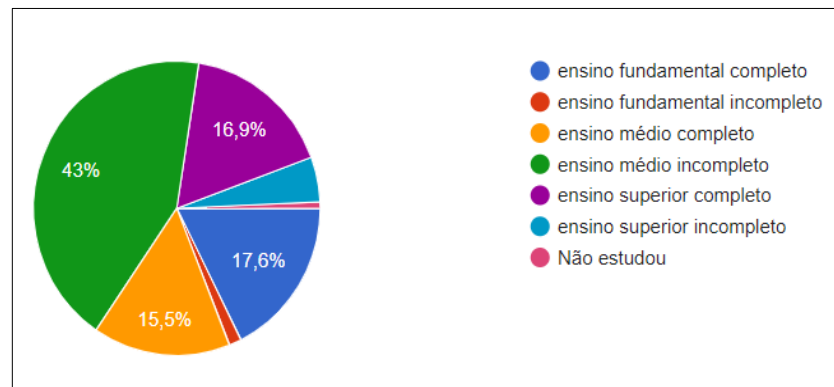
Dirigir-se para o trabalho ou para a escola é um dos principais motivos de deslocamento das pessoas pela cidade; essa pergunta foi feita no questionário e as respostas estão organizadas no gráfico 4, demonstrando as diferentes profissões em que aparece, em maior número, os estudantes, com 31,6% dos respondentes; 19,7% desempregados; seguindo de professor com 7,4%; auxiliar administrativo e industriário 3,7%; estagiários com 2,9%; dona de casa, pedagoga e serviços gerais com 2,2%; com 1,5% aparecem jovem aprendiz, operador de empilhadeira, mecânico, operador de caixa; técnico em informática e outras profissões que não aparecem no gráfico contam com 0,7%, o que significa que temos 1 pessoa por resposta para outras profissões, como esteticista, pedreiro, pintor, secretária escolar, entre outras.



**Gráfico 04 – Profissão ou ocupação dos participantes da pesquisa, Brumado-2023**

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Observando o gráfico 4, sobre a maioria serem estudantes, podemos complementar a informação com o gráfico 5, em que a maioria desses ainda não completou o Ensino Médio, 43%, são estudantes secundários que fazem o trajeto casa/escola diariamente.

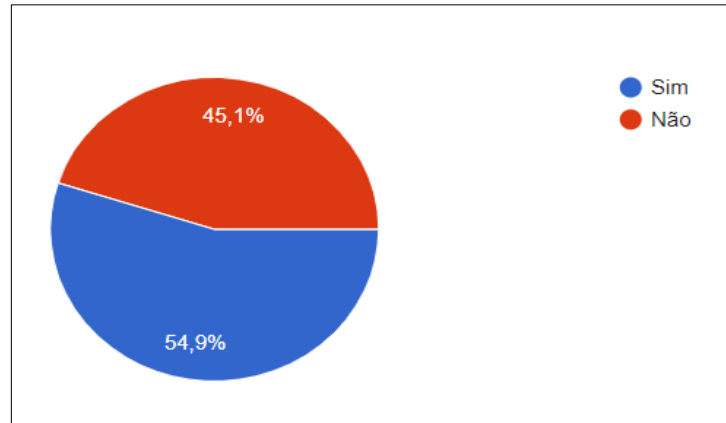
**Gráfico 05 – Escolaridade dos participantes da pesquisa em Brumado - 2023**

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Também foi questionado se esses participantes possuíam transporte próprio, a maioria respondeu que sim, somando 54,9% ou outros 45,1% responderam que não. A seguinte pergunta se trata do tipo de transporte que possui: carro, moto ou outro. Desses, temos 56,3% que disseram possuir moto e 52,5% os que disseram possuir carros próprios, outros tipos, 17,5%. Esse dado corrobora as ideias do tópico anteriores, que demonstra que os moldais de transportes motorizados individuais prevalecem e têm aumentado consideravelmente em cidades com até 500 mil habitantes. As frotas de carros e motos têm um crescimento

exponencial, pois servem a população como opção para uso de trabalho e lazer, enquanto o transporte coletivo é inexistente. No gráfico 6, podemos notar que a maioria da população possui transporte próprio, 54,9%, que pode demonstrar que o aumento da frota de carros e motos é evidente na cidade.

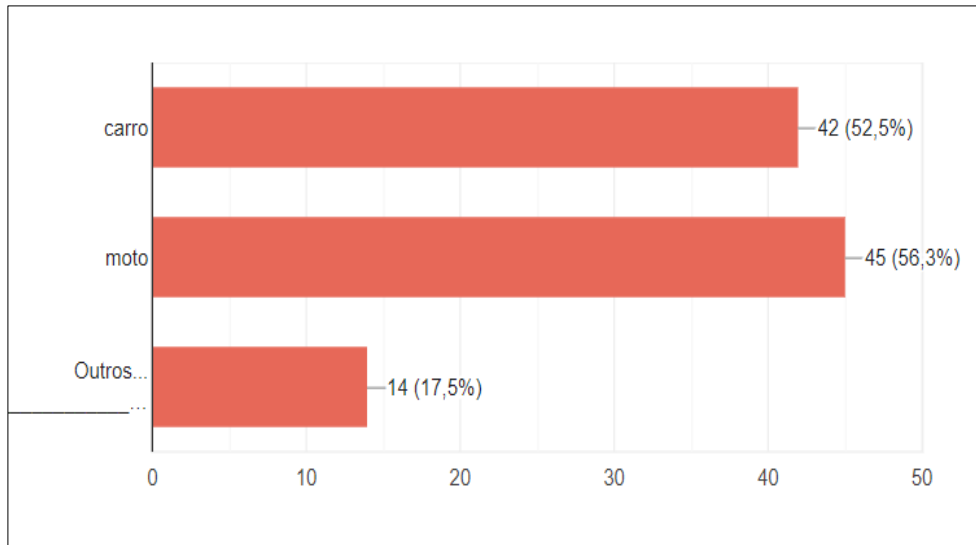
**Gráfico 06 – Identificando se os participantes possuem transporte próprio, Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

O crescimento da frota de carros e motos em detrimento ao transporte coletivo representa um desafio significativo para a mobilidade urbana sustentável. À medida que mais pessoas optam por veículos individuais, como carros e motocicletas, em vez de usar o transporte coletivo, há o aumento nos congestionamentos, na poluição do ar e na demanda por infraestrutura viária. Isso pode resultar na diminuição da eficiência e da acessibilidade do transporte público, afetando principalmente aqueles que dependem dele, como pessoas de baixa renda e aqueles que vivem em áreas periféricas. Além disso, o crescimento descontrolado da frota de veículos particulares pode levar ao uso insustentável do espaço urbano e a degradação da qualidade de vida nas cidades.

De acordo o gráfico 7, fica evidente que as motocicletas são os meios de transporte que mais crescem e são utilizados, com um total de 56,3% de motos, e 52,5% de carros.

**Gráfico 07 – Tipo de transporte utilizado pelos participantes da pesquisa em Brumado-2023**

**Fonte: Trabalho de Campo, 2023.**

Portanto, é crucial implementar políticas que incentivem o uso do transporte coletivo, como investimentos em infraestrutura, tarifas acessíveis e medidas de restrição ao uso de veículos individuais, para garantir uma mobilidade urbana mais equitativa, eficiente e ambientalmente responsável. De acordo com Bertucci,

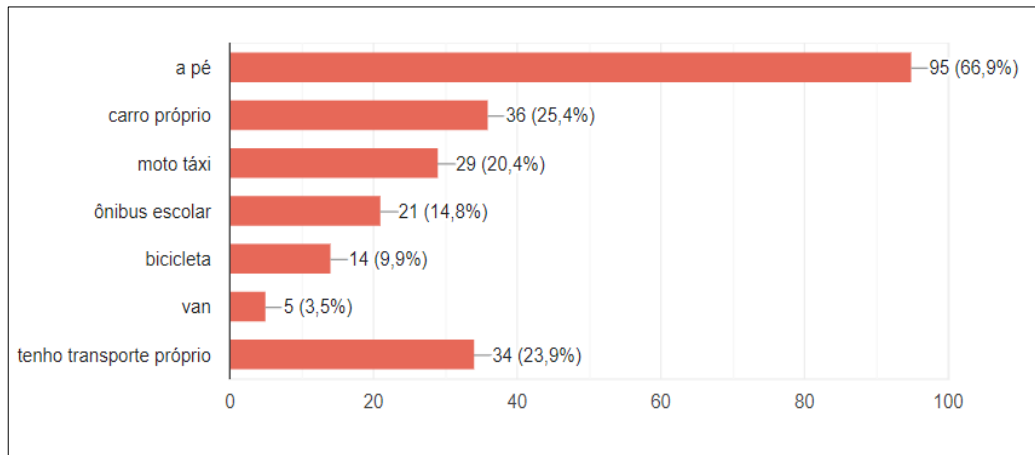
O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA<sup>6</sup>, entretanto, vai além e assevera que o avanço no uso do transporte individual privado é uma das principais causas da perda de passageiros dos sistemas por ônibus. Tal guinada na matriz de transporte é atribuída a políticas de estímulo ao transporte individual (venda de veículos), que foi responsável por taxas anuais médias de vendas de motocicletas e automóveis 3 e 2 vezes, respectivamente, mais altas do que a taxa de crescimento da economia brasileira no mesmo período (Bertucci, 2011, p. 110)

Os deslocamentos cotidianos têm diferentes consequências para os indivíduos e para as cidades. Os diferentes modais de transporte utilizados, como carros e motos particulares, oferecendo conveniência e alcance expandido, permitindo que as pessoas cheguem a seus destinos de forma mais rápida e eficiente. No entanto, seu uso excessivo pode contribuir para a poluição do ar, para os congestionamentos e também para a desigualdade de acesso, especialmente se os serviços não forem acessíveis para todos os grupos socioeconômicos.

Portanto, é importante encontrar um equilíbrio entre o deslocamento a pé e o uso de transportes individuais, priorizando políticas que incentivem a mobilidade sustentável, a acessibilidade e a equidade no acesso aos diferentes modos de transporte. Os estudantes, muitas vezes, ficam à mercê, deslocando-se a pé, com transporte particular de vans pagos pela família, ou os que vêm da zona rural com o ônibus escolar disponibilizado pelos governos. Como fica bem exposto no gráfico 8, que corresponde à seguinte pergunta: caso não possua transporte

próprio, como faz esse deslocamento pela cidade? A grande maioria, 66,9% responderam que faz a pé. Outros, 23,9% têm transporte próprio, enquanto 20,4% usam o serviço de moto taxi, ônibus escolar, 14,8%; bicicleta, 9,9%; e vans, 3,5%.

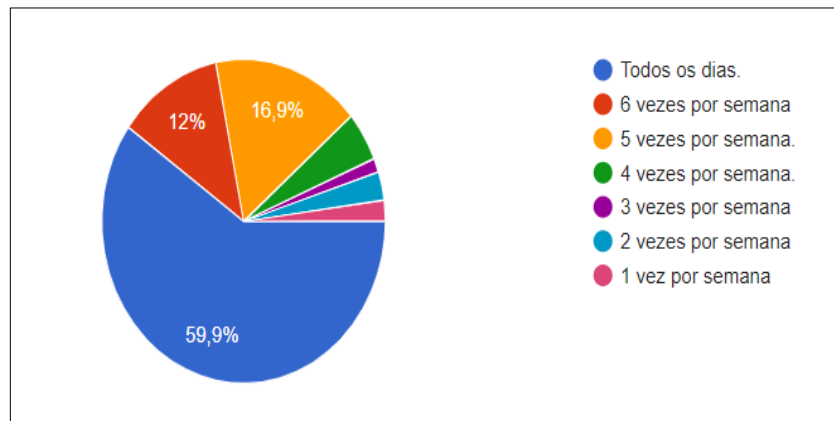
**Gráfico 08 – Qual meio utilizado pelos participantes da pesquisa para realizarem o deslocamento pela cidade – Brumado, 2023**



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

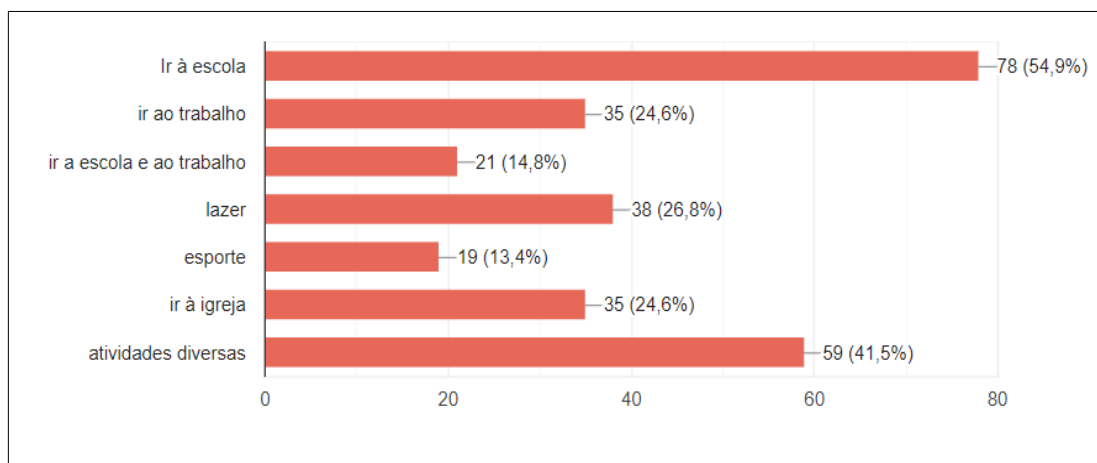
Apesar de Brumado não ser uma grande cidade, nem estar próxima a regiões metropolitanas, seu espaço urbano tem se desenvolvido com o surgimento de novos bairros residenciais e a malha urbana tem aumentado consideravelmente. Muitos bairros já ficam bem distantes do centro, como escolas, comércios, serviços em geral, o que dificulta os deslocamentos diários, tornando a mobilidade urbana complicada para quem precisa viver a cidade e circular por ela. A depender da quantidade de vezes que esse deslocamento precisa ser feito, pagar pelo transporte gera um custo para as famílias, com gasolina, ou o pagamento de serviços particulares.

A questão seguinte quer saber quantas vezes por dia ou durante a semana você faz este deslocamento. O gráfico 9, mostra que 59,9% das pessoas fazem seus deslocamentos diariamente, ir à escola ou ao trabalho é uma atividade diária; mesmo os que responderam 5 vezes por semana, 16,9%, ou 6 vezes, 12%, nos fazem entender que o fluxo de mobilidade é muito grande.

**Gráfico 09 – Frequência em que os participantes realizam o deslocamento em Brumado, 2023**

Fonte: Trabalho de Campo, 2023.

Os motivos desses deslocamentos diários pela cidade são diversos, confirmando os levantamentos anteriores, a escola, o trabalho, atividades diversas, são aqueles que mais aparecem quando questionados sobre isso. Ir à escola 54,9%, ao trabalho 24,6%, completando com os dois: escola/trabalho com 14,8%; seguindo por atividades diversas 41,5%. E lazer, 26,8%.

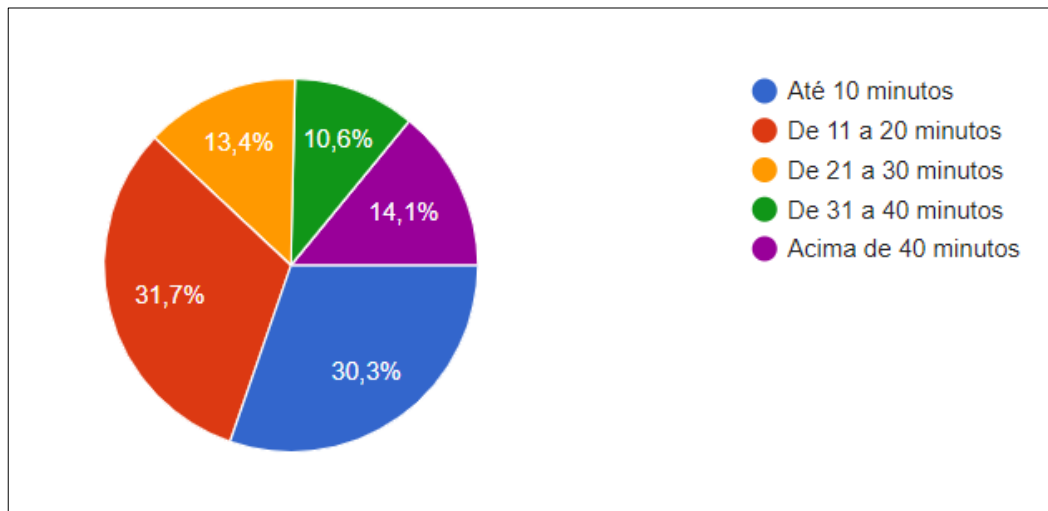
**Gráfico 10 – Principais motivos de deslocamento diário em brumado - 2023**

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Também foi questionado sobre o tempo de deslocamento da sua casa até o local de trabalho/estudo e caso a pessoa não estude ou trabalhe, foi pedido que marcassem o tempo gasto até o local que mais iam frequentemente, 31,7% dos respondentes marcaram a opção de 11 a 20 minutos, seguido de 30,3% até 10 minutos; 13,4% de 21 a 30 minutos; e 14,1% acima de 40 minutos; 10,6% de 31 a 40 minutos. Brumado ainda é uma cidade com distâncias relativamente curtas, os bairros mais distantes são aqueles em que o pedestre deve gastar de 50

minutos a uma hora até o centro, se for a pé. Embora a ampliação da área urbana com o surgimento de novos bairros em áreas que antes eram genuinamente rurais, há aumentado consideravelmente as distâncias e o tempo de deslocamento tanto a pé quanto de transportes motorizados. Ainda assim, de transporte individual motorizado (carro ou moto) essas distâncias diminuem bastante. Os dados relatados estão apresentados no gráfico 11:

**Gráfico 11 – Tempo de deslocamento trabalho/escola ou outros locais em Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de Campo, 2023.**

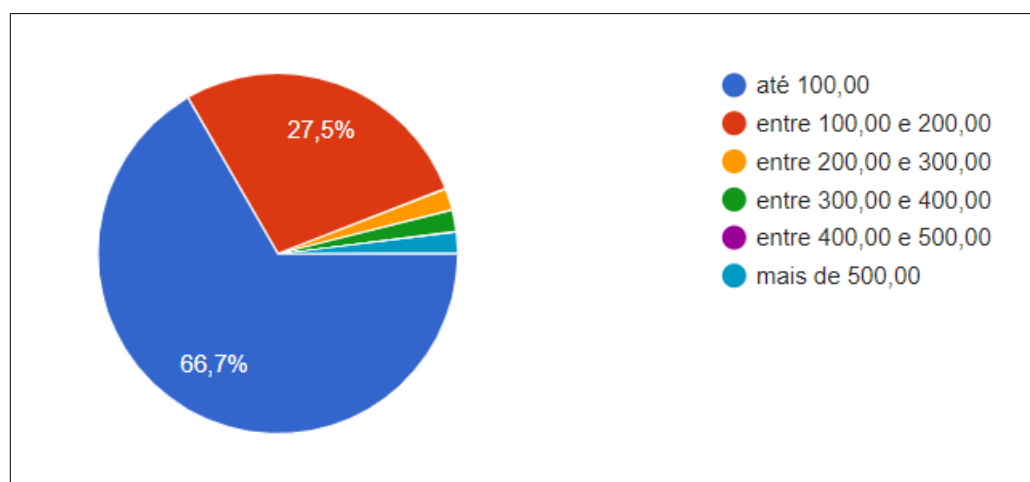
Certamente, quanto mais distante for o bairro do local onde fica a escola ou o trabalho, o valor pago por esses deslocamentos fica mais oneroso para as famílias. Como o transporte particular, a preocupação é com o combustível, a manutenção dos veículos. Caso seja um transporte diário, como exemplo das vans escolares, ou mototáxis, esse valor pode ser igual ou maior. Imaginemos se numa mesma família temos 2 crianças que vão de vans escolar (pagando em média 150,00 cada – vai depender justamente da distância de qual bairro vai sair), um adolescente que vai também à escola, mas possui uma motocicleta, e a mãe que precisa também sair para trabalhar e fazer outras atividades corriqueiras, esse gasto mensal pode passar dos 500,00 ou até mesmo por semana.

Ou seja, podemos dizer que o gasto como transporte para famílias trabalhadoras que vivem em Brumado é alto. E quem não pode pagar esse custo vai a pé, ou só usa algum tipo de transporte quando é estritamente necessário. Se compararmos com os dados nacionais coletados pelo IPEA entre 2012 e 2020, a população de Brumado tem gastado tanto quanto quem vive em grandes cidades e regiões metropolitanas. Segundo o IPEA,

Observa-se que em todas as regiões metropolitanas o gasto per capita mensal médio com transporte coletivo é consideravelmente estável em todos os estratos de renda – situando-se em torno da média nacional de R\$ 133,35. Já o gasto com transporte individual é mais de três vezes esse valor na média nacional (cerca de R\$ 538,31 por mês), e especialmente maior entre os grupos de mais alta renda (IPEA, 2021, pg. 13).

Dessa forma, questiona-se se os moradores pagavam por seus deslocamentos, e quanto era o gasto com transporte. Quanto à primeira questão, 79,3% disseram não pagar pelo deslocamento, e apenas 26,1% confirmaram que pagam sim. Embora a porcentagem de pessoas que responderam que não pagam seja grande, podemos entender que são aquela mesma maioria de estudantes que responderam essa pesquisa. Entendendo que a outra parte, mesmo sendo em menor quantidade de pessoas (26,1%) que responderam que tem algum gasto ou pagam por seus deslocamentos diários, essa parcela da população se encaixa na análise acima da família que tem em média um gasto igual ou acima de 500,00. Observando o gráfico 12, com os dados coletados, pode se entender melhor o que foi discutido até aqui.

**Gráfico 12 – Média de gasto com transporte por semana dos participantes da pesquisa em Brumado, 2023**



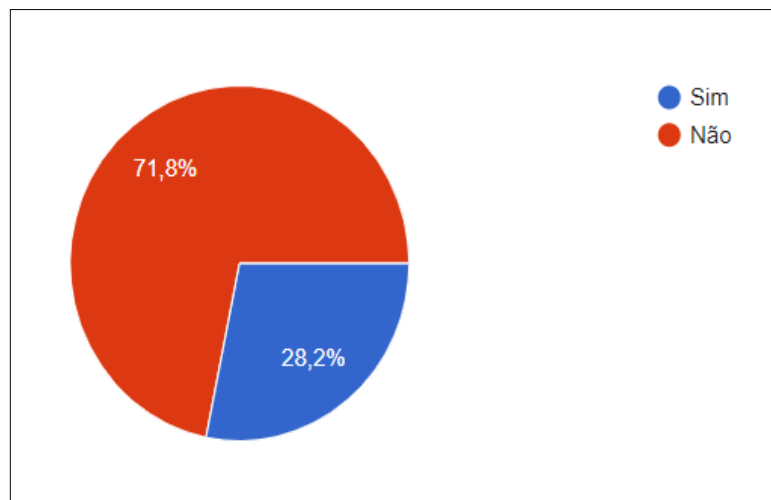
**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

O uso de transporte coletivo oferece uma série de benefícios significativos para a população e para as cidades como um todo. Em primeiro lugar, o transporte coletivo é uma opção mais acessível para muitas pessoas, especialmente aquelas de baixa renda, oferecendo uma alternativa econômica ao transporte individual. Além disso, o transporte coletivo contribui para a redução do congestionamento nas vias urbanas, o que resulta em deslocamentos mais rápidos e eficientes para todos os usuários, mesmo aqueles que optam por outros modos de transporte.

Outro benefício importante do transporte público é a redução da poluição do ar e das emissões de gases de efeito estufa, uma vez que os veículos de transporte coletivo geralmente têm capacidade de levar mais passageiros por percurso do que os individuais. Além disso, o transporte coletivo promove a coesão social, oferecendo um espaço compartilhado onde as pessoas de diferentes origens e estratos sociais podem interagir e se conectar (Bertucci, 2011).

Mesmo sabendo que não existe o transporte coletivo com linhas que circulam entre os bairros e que apenas algumas linhas particulares não regulamentadas pela prefeitura de Brumado-Ba que trazem os moradores da zona rural para urbana; ou ainda os ônibus escolares ou vans particulares, foi questionado o seguinte: você utiliza algum transporte coletivo para seus deslocamentos? A resposta foi que 71,8% não utilizam e 28,2% que sim, provavelmente queriam se referir aos transportes escolares. O gráfico 13 ilustra esta resposta.

**Gráfico 13 -Identificando se os participantes da pesquisa utilizam algum transporte coletivo para deslocamento em Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

A falta de transporte coletivo ou da possibilidade de pagar para ter um meio de transporte próprio afeta uma boa parte da população, que muitas vezes deixa de estar presente em locais mais distantes, participar de algum evento, ou mesmo usufruir de algum tipo de serviço específico. “O Transporte público de forma geral é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade” (Gouveia, Ferreira, 2010, p. 03).

A pergunta seguinte procura entender se a falta do transporte coletivo prejudicou a mobilidade das pessoas na cidade, se deixaram de ir a algum lugar ou compromisso por falta de transporte. Lembrando que os serviços de mototáxis, em sua maioria, só funcionam até as 19 horas. Isso faz inclusive o retorno do trabalho para casa após esse horário mais complicado ou até perigoso. Segundo dados coletados, a grande maioria respondeu que sim, 56,3% admitem

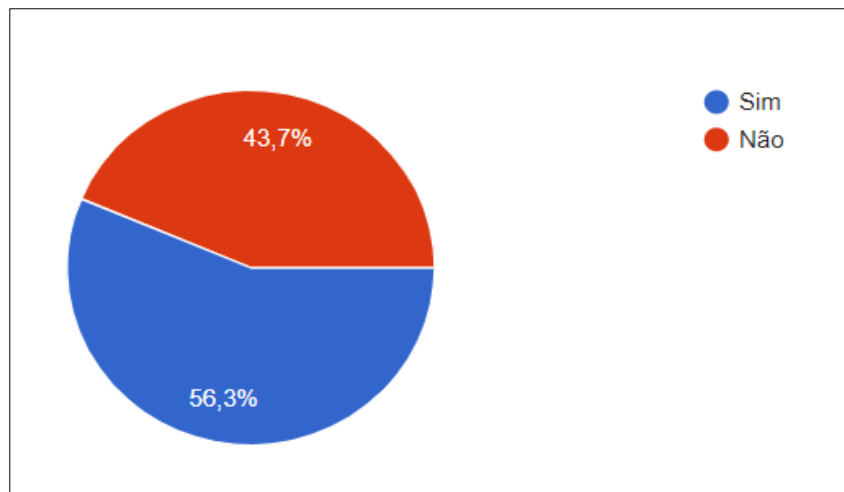


ter deixado de sair por falta de transporte; 43,7% responderam que não. Gouveia e Ferreira discorrem que:

Ao longo das décadas, estabeleceu-se no Brasil condições que favoreceram o uso do automóvel, enquanto que os sistemas de transporte público se tornaram insuficientes para atender a demanda crescente, tendo vivenciado crises contínuas, mesmo com alguns investimentos importantes em determinados locais. O fato é que o motorista de veículo particular se considera com muito mais direito à circulação que os outros participantes do trânsito, sendo eles pedestres, usuários de transportes público (Gouveia, Ferreira, 2010, p. 05).

Ou seja, quem tem transporte particular para circular pela cidade consegue usufruir muito mais dos aparatos urbanos, estar em locais que favorecem a sua participação em eventos de lazer ou outros, e também se sente mais confortável em transitar pelas ruas e bairros independente da distância ou horário. Segundo as ideias de Gouveia e Ferreira (2010, p. 10) “Embora o sistema de transporte público urbano enfrente uma grave crise, este serviço ainda possui grande importância no espaço urbano, sendo necessário para uma parcela significativa da população que depende dele para se locomover e realizar suas atividades”. A falta do transporte coletivo urbano tem prejudicado uma boa parcela da população em Brumado.

**Gráfico 14 – Identificando se os participantes da pesquisa já deixaram de ir a algum lugar ou compromisso pela falta de transporte em Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

Diante disso, foi perguntado sobre o que as pessoas achavam da importância do uso do transporte coletivos na cidade. Pergunta aberta que gerou uma série de respostas bem interessantes, dentre elas, as que mais chamaram a atenção foram:

- Facilidade em deslocamento. Menos veículos em locomoção na cidade evitando a poluição em nosso Meio Ambiente.

- Muito importante, além de ser um preço mais acessível, ajuda em ter uma menor quantidade de veículos nas ruas, conseqüentemente menos poluição.
- É essencial para o desenvolvimento econômico e estrutural da cidade.
- Diminuição de gases poluentes no ambiente e baixo custo para a população.
- Desenvolvimento da cidade, conseqüentemente, contribuem para a redução dos níveis de congestionamento no trânsito
- O poder de ir e vir das pessoas, dando condições de realizar suas atividades gastando menos tempo possível, para poder realizar outras atividades.
- Seria muito importante para atender as pessoas que não tem transporte próprio e não tem condições de pagar moto taxi ou taxi.
- Seria interessante para democratizar a mobilidade urbana e assim melhorar a situação econômica da cidade e conseqüentemente das famílias... oportunidades aparecem quando as pessoas se locomovem com facilidade.
- Ajudaria no deslocamento de várias pessoas, tanto para ir trabalhar e estudar, também ir ao centro da cidade resolver problemas pessoais.
- O transporte coletivo é essencial para garantir mobilidade, reduzir o tráfego e promover a sustentabilidade na minha cidade.
- Para melhorar a vida das pessoas, ajudando a elas circularem pela cidade com maior facilidade.
- Infelizmente a falta de transporte público impossibilita a locomoção de pessoas idosas, com algum tipo de deficiência ou/e sem transporte próprio, já que muitas vezes tem que deixar de ir aos lugares por muitas vezes não terem condições de ir ao local pela falta de transporte público.

**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

As respostas estão em pleno ajustamento com as necessidades reais das pessoas que vivem em numa cidade como Brumado, que cresce e se desenvolve a cada dia, onde a malha urbana se expande cada vez mais e a preocupação da população é clara. A maioria das respostas fala sobre “garantia do ir e vir”, “segurança”, “meio ambiente”, “desenvolvimento econômico”. Portanto, a importância do transporte coletivo para a cidade é clara e já passou da hora do poder público municipal começar a seguir as diretrizes de planejamento urbano ditadas por vários documentos oficiais já existente. De acordo o PlanMOB:

A consolidação de sistemas de transportes inclusivos, sustentáveis e de qualidade do ponto de vista econômico e ambiental passa necessariamente pelo planejamento urbano e regional integrado, pela priorização do transporte coletivo, do pedestre e dos modos não motorizados, pela restrição ao uso do automóvel e pela participação e conscientização da sociedade. A prioridade para o transporte público e os modos não motorizados devem ser encarados como elementos fundamentais da preservação ambiental, inclusão social, desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda (PLanMOB, 2007; p.67).

Vasconcellos (2005) diz que o ônibus pode transportar de uma só vez cerca de 80 passageiros, enquanto que o carro comum tem capacidade de no máximo 5 pessoas. Em relação ao meio ambiente, as vantagens são incontestáveis. É importante que as cidades em desenvolvimento comecem a pensar em moldais mais sustentáveis antes de atingirem níveis de congestionamento e poluição que não deem mais conta de controlar. É uma premissa de grande

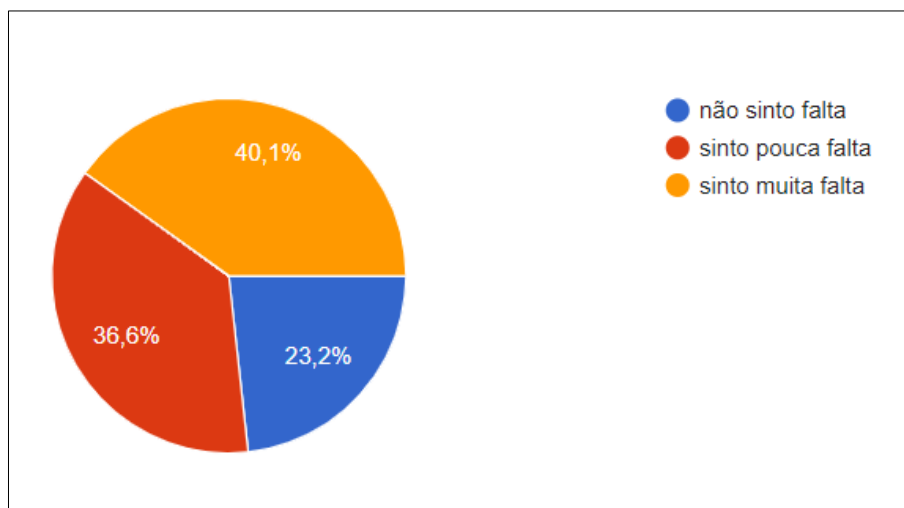
relevância na atualidade. Pensar em modais coletivos certamente vai colaborar para que a mobilidade urbana, o meio ambiente, e as pessoas possam circular pela cidade de maneira que consigam ter uma melhor qualidade de vida. Segundo Gouveia e Ferreira,

Os ônibus permitem ainda o deslocamento de pessoas de baixa renda que não têm condições de comprar seu próprio veículo e uma importante alternativa para quem não pode dirigir, tais como adolescentes, além é claro da inclusão social que esse veículo permite ao possibilitar que qualquer cidadão circule pela cidade. O transporte público coletivo possibilita, dessa forma, melhorar a qualidade de vida da população e a eficiência da circulação nas cidades (Gouveia, Ferreira, 2010, p.23).

É importante perceber que o transporte coletivo urbano tem sua finalidade baseada na substituição dos transportes individuais, como os automóveis, proporcionando a melhoria da qualidade de vida da sociedade mediante a redução da poluição ambiental e do número de acidentes. (Ferraz e Torres, 2001). Esses autores ainda discorrem que os meios de transporte coletivo urbano minimizam a necessidade de grandes investimentos em ampliação do sistema viário, estacionamentos, sistemas de controle de tráfego e outros.

Dessa forma, também foi perguntado se as pessoas sentem falta de transporte coletivo, como ônibus, circulando pelos principais pontos da cidade. A maioria das pessoas, 40,1% responderam que sim, sentem falta do transporte coletivo; 36,6% sentem pouca falta e 23,2% dizem não sentir falta. O gráfico 15 demonstra esses números.

**Gráfico 15 - Você sente falta de transporte coletivo, como ônibus, circulando pelos principais pontos em Brumado 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

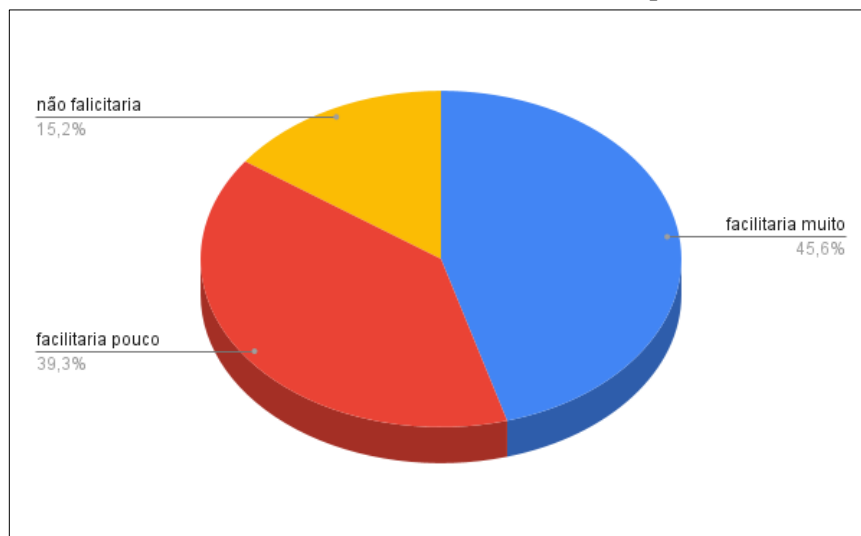
Ficou claro que a população de Brumado está preocupada e tem clara identificação com as necessidades e facilidades que o modal coletivo poderá trazer para cidade e para as

pessoas de maneira geral, em especial aquelas que não podem arcar com altos custos dos transportes particulares individuais. Como diz Bertucci,

O transporte público é um serviço fundamental para permitir o acesso às necessidades básicas do cidadão moderno, que precisa deslocar-se de um ponto a outro. Para que a cidade funcione bem é preciso que o transporte seja eficiente. Quanto menor o tempo de deslocamento, mais liberdade uma pessoa terá para realizar outras atividades, produtivas ou não (Bertucci, 2011, p.02).

Outra pergunta foi a seguinte: caso houvesse um transporte coletivo, sua vida seria facilitada? As respostas geraram o gráfico 16. Analisando esse gráfico, fica claro que a grande maioria das pessoas acredita que o transporte coletivo urbano facilitaria muito seus deslocamentos diários, 45,6% afirmam isso. Contando ainda com 39,3% das pessoas que também indicaram que facilitaria um pouco; e apenas 15,2% responderam que não. Neste caso, a intenção da pergunta foi perceber se caso o transporte coletivo viesse a circular pela cidade isso iria ajudar nos deslocamentos das pessoas pela cidade, fica claro que sim.

**Gráfico 16 – Sua mobilidade seria facilitada, caso houvesse um transporte coletivo em Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

O transporte coletivo também poderia viabilizar uma melhoria na circulação geral do trânsito, a mobilidade seria facilitada para pessoas e para os modais de transporte em geral. O transporte público urbano é responsável pelo deslocamento de 59 milhões de passageiros diariamente. Somente o segmento de ônibus atende 92% da demanda de transporte público coletivo, gerando aproximadamente 500.000 empregos diretos, com uma frota aproximadamente 105.000 veículos (NTU, 2009). Esses dados colaboram com a ideia de que inserir o sistema de transporte coletivo urbano poderá impulsionar a economia local com a

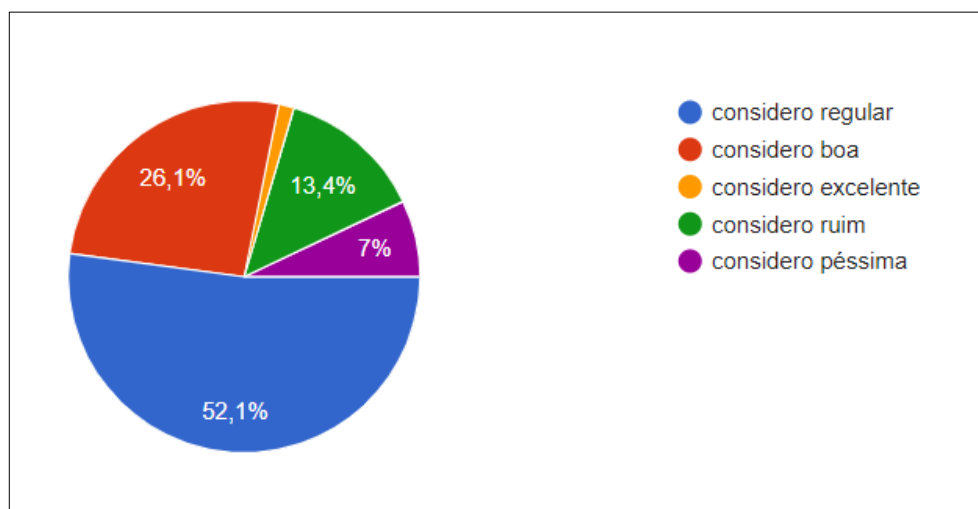
inserção de novos postos de trabalho. Além dos benefícios relacionados ao meio ambiente, favorecimento das famílias de baixa renda poderem ter sua mobilidade garantida. Como bem coloca Bertucci,

[...] a mobilidade urbana é uma questão que se refere à vida coletiva por definição. Trata-se de um problema público que só pode ser resolvido por meio de medidas públicas [...] Antes de se desenvolver uma política para que cada pessoa exerça seu direito a ter um carro, é necessário que o direito universal à mobilidade esteja assegurado. Do contrário, teremos a intensificação do que já constitui grave problema social (Bertucci, 2011, p. 05).

Como visto, a maioria das pessoas circulam pela cidade de Brumado a pé, carro ou moto particulares, transportes motorizados individuais. Também não existe ainda, de maneira regulamentada, o transporte coletivo urbano. Sendo assim, a circulação das pessoas e veículos é feita sob a lógica das ruas para os carros e não para os pedestres. De qualquer forma, todos são obrigados a se deslocarem e a circularem pela cidade com suas ruas largas ou estreitas, com calçadas em bom estado ou até mesmo inexistentes, e com ou sem sinalização adequada.

Diante disso, foi perguntado se as pessoas consideravam a cidade de Brumado boa para circulação de veículos e pessoas. As respostas somam 52,1% como regular; 26,1% consideram boa; 13,4% consideram ruim; 7% consideram péssima e 1,4% consideram excelente. O gráfico 17 demonstra esses dados, ficando claro que as ruas, principalmente do centro da cidade sofrem com engarrafamentos em horários de pico, aquelas que possuem unidades de ensino ficam ainda mais difíceis de trafegar, por conta dos horários de entrada e saída dos estudantes. A sinalização em alguns locais é bastante confusa ou precária. E essas estão voltadas para os carros e não para pessoas.

**Gráfico 17 – Brumado é boa para circulação de pessoas e veículos - 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

Os dados analisados e recolhidos através de questionários ajudam a compreender como os moradores de Brumado veem e vivem a cidade. Suas dificuldades, suas necessidades e suas perspectivas. Ficando claro que, em sua maioria, esses percebem que os problemas que surgem junto com o crescimento urbano hoje estão começando a afetar suas vidas diárias quando o assunto é a mobilidade urbana. Precisam de melhorias na qualidade dos transportes e da intervenção do governo municipal em tirar do papel as leis que regem essa área específica da vida nas cidades. Os moradores relacionam essas transformações do espaço urbano com a sua qualidade de vida e, conseqüentemente, com uma possível preservação do meio ambiente local urbano. Além de entender que tudo isso trará uma melhoria também na economia e assim da vida de muitas famílias que residem em Brumado.

#### **4.4 Resultados obtidos: O sistema transporte coletivo urbano na organização da dinâmica de mobilidade urbana em Brumado-BA**

Um dos objetivos da pesquisa foi entender como os serviços de transporte interferem na mobilidade urbana e nos fluxos diários das pessoas que vivem na cidade de Brumado-Ba. Para alcançá-los foram feitas entrevistas semiestruturadas com agentes do poder público e com donos de empresas de transportes que circulam na cidade. A entrevista com o agente público consta de dez questões e bem como os donos de empresas de transporte deveriam responder a mesma quantidade de questões diversificadas sobre o tema mobilidade urbana, sistema de transporte coletivo urbano na cidade de Brumado, Plano de Mobilidade Urbana e legislação vigente, entre outras questões que permeiam a situação atual da mobilidade urbana.

Também foram feitas observações durante idas ao centro da cidade e bairros residenciais dos quais fazem parte do roteiro de fluxo dos principais deslocamentos, para obter alguns exemplos através de imagens que mostram a estrutura urbana necessários para uma boa circulação de pessoas e veículos pela cidade. Existe uma série de problemas relacionados a esses aparatos, como calçadas obstruídas por postes e até placas de trânsito, ruas esburacadas, mal sinalizadas, pessoas que disputam passagem com carros e motos pelas vias, dentre outros problemas. Nas fotografias 2 e 3 pode-se observar essas condições de precariedade:

**Fotografia 02 e 03 – Calçadas obstruídas Bairro Santa Tereza, Brumado- 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

Seguindo o mesmo histórico de outras cidades e centros regionais em sua formação urbana, Brumado também mantém a mesma perspectiva de que as ruas são feitas para os carros e não para as pessoas. De acordo com Rubim e Leitão (2013), estima-se que 80% do leito carroçável seja ocupado pelos carros. Não é difícil concluir, assim, que os congestionamentos existem porque as ruas têm uma capacidade limitada de acomodar veículos e, infelizmente, o sistema atual permite que uma menor parte da população ocupe a maior parte da estrutura viária existente.

O uso das vias pública por carros, pessoas e motocicletas é essencial para mobilidade urbana, mas também demanda responsabilidade e cooperação entre todos os usuários. Carros oferecem conveniência e capacidade de transporte, enquanto as motocicletas proporcionam agilidade em meio ao tráfego denso. As pessoas, seja caminhando ou utilizando outros modos de locomoção, também têm seu lugar nas ruas. No entanto, é crucial respeitar as regras de trânsito, priorizando a segurança de todos. A infraestrutura adequada e a conscientização sobre o compartilhamento das vias são fundamentais para promover uma convivência harmoniosa e reduzir acidentes.

As fotografias 4 e 5, retiradas num dia comum de movimento do centro de Brumado, ilustram essa configuração meio caótica das ruas, veículos, carroças, motos, pessoas junto a uma sinalização precária e à falta da fiscalização necessária, tudo fica muito confuso.

**Fotografia 04 – Circulação de carros e pessoas no centro de Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**

Conforme observado, o aumento da quantidade de veículos individuais resulta em problemas como congestionamentos e lentidão no tráfego, destacando a necessidade de aprimorar a circulação através da expansão das vias, implementação de faixas exclusivas para ônibus e bicicletas, e melhoria na qualidade dos transportes coletivos para atrair mais usuários. Além disso, o crescimento do número de veículos também está ligado ao desafio da população urbana, que impacta não apenas as cidades, mas também o meio ambiente como um todo.

**Fotografia 05 – Avenida no centro da cidade de Brumado, 2023**



**Fonte: Trabalho de campo, 2023.**



O entrevistado, representante do poder público, Coordenador da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT), quando questionado sobre a política urbana de mobilidade e papel do poder público municipal, quanto às ações, elas abrangem ou são suficientes para todos os usuários e transeuntes do município de Brumado-BA e ainda se as políticas públicas de mobilidade urbana municipal contemplam a zona rural do município, o Coordenador da SMTT foi bastante contundente e trouxe uma explicação bastante sincera:

Não é suficiente, falta adoção de transporte coletivo urbano de passageiros, falta reduzir ou amenizar a questão do transporte individual de passageiros por veículo de duas rodas, que tem realizados inúmeros sinistros, falta ainda concretização das ações de expansão do sistema viário do município, algumas vias que possibilitam acesso a sede ainda não foram concretizadas, estão em desenvolvimento, e adoção de criar mecanismos para ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas dentro da sede do município que ainda não foram executadas. [...]

Muito pouco a única ação desenvolvida hoje pelo município desde a criação do plano diretor de mobilidade urbana foi a criação das rodovias vicinais em pavimentação asfáltica e sinalização criando rota de ligação entre os distritos e as comunidades mais densas com a sede do município mais ainda falta muito, falta acessibilidade, falta a criação de um transporte regular. Nós só temos hoje o distrito de Itaquaraí que conta com uma linha regular de transporte coletivo autorizado pelo ente municipal. As demais rotas são assistidas pelo transporte alternativo e uma parte pelo clandestino (Coordenador SMTT, 2023).

O desafio aqui é tentar melhorar a mobilidade urbana em um espaço urbano já consolidado. E ainda não temos incluído nesse espaço os transportes coletivos, que necessita de vias mais largas, pontos de ônibus estruturados e outros aparatos necessários para essa circulação.

O modelo de desenvolvimento urbano fundamentado no transporte individual tem se mostrado cada vez mais insustentável e a integração entre políticas de mobilidade e desenvolvimento urbano se fazem necessárias. O grande desafio é conciliar as exigências do desenvolvimento urbano com a necessidade de requalificação de espaços urbanos deteriorados e de intervenções em espaços urbanos já consolidados (ANP trilhos, 2021, p. 02).

Por enquanto, os poucos modais de transporte coletivo que circulam pela cidade são restritos a algumas empresas particulares. As que mais circulam são Retral, Viação Catarino e Transporte Lima. Para conversar a respeito do sistema de transporte e linhas oferecidas regulamentação junto a prefeitura, apenas duas retornaram e responderam o roteiro de entrevista: A Retral, que está em efetiva circulação na cidade há 25 anos, e a Viação Catarino, que presta serviço na cidade há trinta anos. As perguntas foram relacionadas à condição da frota da empresa, à mobilidade urbana em Brumado, e com relação à frota disponível para uma possível criação de linhas do transporte coletivo urbano.

A primeira pergunta foi sobre as principais dificuldades urbanas que a cidade de Brumado tem apresentado nas últimas duas décadas e os dois representantes das empresas responderam de forma bem parecida, apontando: ruas estreitas, falta de asfalto e a questão das árvores que costumam ficar sem poda e estreitam ainda mais as ruas. Ou seja, a infraestrutura urbana precisa se adequar e melhorar bastante para receber o sistema de transporte urbano. Quando questionados se teriam sugestões para melhorar o transporte urbano do município de Brumado, a resposta foi direta: “Implantação de rota de transporte público efetivo”.

A implantação do sistema de transporte coletivo urbano em Brumado é urgente, assim a população, os empresários do ramo e a própria cidade necessitam que o plano de mobilidade seja efetivo e que ocorra a inserção dos transportes coletivos urbanos, facilitando a vida e o dia a dia das pessoas, criando empregos e fazendo a ligação de bairros da cidade para o centro, e também da área rural. “O transporte público é um setor de uso intensivo de mão de obra, o que lhe imputa forte carga de pagamento de encargos sociais (cerca de 10% do custo total), ao contrário dos setores de alto faturamento e baixa empregabilidade” (Vasconcelos, 2011).

As perguntas seguintes pretendem entender como os empresários do ramo de transporte coletivo em Brumado avaliam a qualidade do serviço que sua empresa oferece, e se pretendem aumentar a frota, melhorar os serviços. A seguir, alguns trechos das respostas, a respeito desses questionamentos, o representante da empresa Retral (2023) diz que,

Seus serviços prestados a cidade estão dentro do padrão de qualidade que o cliente exige; A expectativa é sempre de melhor a qualidade do serviço com ônibus menos poluentes e mais confortáveis; que a sua frota precisa melhorar, bastante pois os ônibus que temos hoje servem apenas ao transporte de trabalhadores das indústrias mineradoras e outras empresas menores que atuam na cidade. Tem dificuldade em adquirir mais ônibus já que este processo é feito fora do estado o que requer um deslocamento para compra e também para trazer estes novos ônibus.

O representante da Viação Catarino (2023) diz que,

A empresa Viação Catarino desenvolve ação aqui no município o transporte de funcionários para as empresas minerais e tem uma autorização aqui do município para fazer linha de transporte de passageiros do distrito de Itaquaraí/Lagoa Funda para sede do município em apenas duas linhas diárias. Para RHI Magnesita, bem como para outras empresas de menor porte e chegando a empresa Brasil Atacarejo empresa que pode vir a ser um novo cliente pois tem uma quantidade de funcionários suficiente para que mantenha linhas diárias.

Quando questionados sobre terem condições de fazer parte de uma possível licitação para a implementação do sistema de transporte coletivo, as respostas foram positivas. As duas empresas sinalizaram que sim, irão participar das licitações, embora aguardam esse

processo para começarem a se organizar para tal ação, de acordo com aquilo que a Prefeitura e a legislação exigir:

A Viação Catarino está preparada cobrando e esperando o processo licitatório, processo de implantação do sistema de transporte coletivo para poder participar e executar de melhor maneira possível com o que for solicitado do ente municipal no seguimento de transporte rodoviário de passageiros seja dentro da sede do município em rotas que de certa forma já existem como no transporte da zona rural dos principais distritos sede do município, tendo aí as rodovias todas pavimentadas, o que o poder público municipal tem proporcionado (Representante da Viação Catarino, 2023).

Com relação a legislação e mais especificamente sobre o Plano de Mobilidade Urbana, foi feita a seguinte pergunta: conhece o plano de mobilidade urbana de Brumado? Qual sua opinião sobre esse plano? O representante da Retral diz que não conhece o plano. Já o representante da Viação Catarino respondeu que conhece e participou das reuniões de implementação do Plano na cidade, em 2015.

A última questão do roteiro de entrevista pergunta se na opinião das empresas de transporte eles acreditam que Brumado tem capacidade ou necessidade de ter linhas de transporte coletivo. “Sim. Principalmente por conta da zona rural que precisa utilizar transporte para vir a sede e esse transporte não tem nenhum tipo de regulamentação”. (Representante da Retral, 2023).

A empresa Viação Catarino desenvolve ação aqui no município de transporte de funcionários para as empresas minerais e tem uma autorização aqui do município para fazer linha de transporte de passageiros do distrito de Itaquirai/Lagoa Funda para sede do município em apenas duas linhas diárias. Essa linha é um projeto piloto junto a prefeitura e a secretaria de Infraestrutura e transportes, que já está implantando pontos de ônibus oficiais e testando a capacidade da empresa. Por enquanto a necessidade maior é da zona rural para urbana, que ainda tem muitas linhas clandestinas e a prefeitura tenta combater, mas com certeza a área urbana também tem essa necessidade. Mas ainda precisa de adaptar para receber o serviço (Representante da Viação Catarino, 2023).

Com relação às entrevistas com o poder público, inicialmente foi tentado ir direto a prefeitura na Secretaria de Infraestrutura, que não atendeu prontamente, e também houve mais três negativas de acesso para falar com o responsável. Ou não estava disponível, ou não estava naquele momento. Por telefone, o atendente da secretaria pediu que enviasse o roteiro de entrevista por meio de formulário *on line* (*Google Forms*), assim foi feito e enviado. Alguns dias depois, sem retorno da Secretaria de Infraestrutura, um estagiário entrou em contato através de mensagem e disse que quem deveria responder a entrevista era o Coordenador de Educação no Trânsito da SMTT de Brumado, o qual respondeu prontamente, embora também teve preferência por responder *on line* ao questionário. Enviando assim por aplicativo de mensagem

áudios com as respostas, que foi transcrito alguns trechos. Com relação a pergunta: como o poder público municipal compreende a dinâmica de mobilidade urbana no município de Brumado-Ba, O Coordenador da SMTT, respondeu que:

A gestão municipal vem trabalhando incansavelmente da adoção de mecanismos e condições que proporcione a população circulante na sede do município, bem como em todo município, proporcionando segurança viária, proporcionando vias, estradas vicinais e acesso ao município, que corroborem para aplicação de condições de segurança viária, reduções de acidentes e deslocamento de cargas e pessoas (Coordenador SMTT, 2023).

Questionado sobre a existência do Plano diretor de Transporte Urbano (PDTU) para o município de Brumado, preconizado pela lei da PNMU. “A PNMU é um dos eixos estruturadores da Política de Desenvolvimento Urbano, com um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades. A Lei da Mobilidade Urbana busca incentivar o uso do transporte não motorizado em detrimento do motorizado, e o público coletivo em detrimento do individual” (ANPTrilhos, 2021). O respondente confirma que ele existe, que foram feitas audiências públicas em 2015 para sua elaboração, embora tenha ficado “engavetado”, e também afirmar que as ações não tenham sido colocadas em prática até os dias de hoje. Conforme trechos da entrevista:

Sim existe, foi iniciado toda essa discussão dessa temática, o levantamento de condições que proporcionaram a adoção de tais políticas no dia 05 de novembro de 2015 e de lá para cá o município tenta atualizar o plano proporcionando condições de segurança viária e deslocamentos tanto de cargas e de pessoas dentro do espaço territorial do município de Brumado[...]

Houve ações para elaboração foi constituído, mas falta muito para tornar esse plano exequível como planejado. [...] O plano de mobilidade foi realizado em Brumado de 2015 para cá foi realizado por força de lei ou então perderia recursos federais. **Foi desenvolvido mais de certa forma em um ou dois anos ele ficou engavetado**, foi sendo mais desenvolvido de 2017 para cá com a pavimentação de estradas vicinais e o início da pavimentação criando rotas alternativas para a sede do município, aproximação de municípios limítrofes a sede do município e a adoção de um sistema viário integrado gerando alternativas dentro da própria sede do município. **Mas de certa forma falta ao município execução do que é planejado. Faz um plano muito bonito mais deixa a desejar na execução.** (Grifos do nossos) - (Coordenador da SMTT, 2023).

“A Lei da Mobilidade traz, ainda, outras novidades para o planejamento do transporte nas cidades brasileiras. A primeira delas é que passa a ser exigido que todos os municípios acima de 20.000 habitantes elaborem seus planos de mobilidade urbana, que deverão ser revistos a cada dez anos”. (Carvalho, Ipea, 2011, p. 05). Segundo o coordenador da SMTT, a implementação das ações do plano de mobilidade na cidade de Brumado deixa a desejar em

várias situações. Quanto à pergunta seguinte, que busca entender como esse plano tem sido implementado e quais as ações já postas em prática, ele responde:

Hoje o município conta a Secretária de Infraestrutura e a Secretária de Transito e Transportes tentando proporcionar a atualização do plano. E conversamos com o Secretário de planejamento o Sr. Robson, que o qual já definiu um cronograma de atualização do plano proposto por que várias ações que tinham sido condicionadas, não foram implantadas. [...] O município está desenvolvendo condições para atualização do plano diretor de mobilidade urbana criando condições de prover acessibilidade ao cidadão dentro da área de zoneamento, dentro da sede do município. Mais uma coisa que foi registrada com muito êxito foi a pavimentação das estradas vicinais hoje ligando as comunidades e os distritos dentro do território municipal a sede, única condição de êxito dentro do plano de mobilidade, mais ainda falta muito para alcançarmos a excelência do plano do que foi traçado e desenvolvido em 2015 (Coordenador da SMTT, 2023).

Sobre as ações planejadas, mas não implementadas, ele cita ciclovias e ciclofaixas, a falta do transporte coletivo de passageiros e condições relativas a legislação pública vigente para que a cidade possa se tornar sustentável.

Brumado não conta com ciclovias, não conta com transporte coletivo de passageiros regular, mas temos diversos projetos piloto em andamento os quais fazem com que o deslocamento do cidadão de distritos e comunidades da zona rural e de outras cidades cheguem até a sede do município através de transporte alternativo. Brumado tem necessidade da adoção de tais políticas públicas voltadas para o seguimento de transporte, para prover condições de sustentabilidade, para prover condição de transporte coletivo mais atuante (Coordenador da SMTT, 2023).

E continuou a responder o questionamento a seguir sobre de que maneira as ações de mobilidade são planejadas e implementadas: “São implantadas e planejadas com a junção de necessidades geradas no município, são realizadas reuniões entre a secretária de infraestrutura e a Secretária de Transportes para prover condições que atendam às necessidades do cidadão”. Sobre a regulamentação dos meios de transportes coletivos que realizam trajetos na cidade, o respondente nos informa que:

Hoje existe um projeto piloto que de forma precária autoriza o transporte de passageiros dentro da sede do município e no distrito de Itaquaraí e Lagoa Funda-Brumado única rota. Esse mesmo transporte, essas mesmas empresas desenvolvem o transporte de funcionários das empresas minerais que atendem ao município. E o município está devendo a licitação para escolha de empresa que faça o transporte coletivo de passageiros, em Brumado. Está sendo cobrado, está sendo planejado pela secretária de desenvolvimento econômico e planejamento, junto secretária de infraestrutura e desenvolvimento urbano (Coordenador da SMTT, 2023).

Ainda com relação à regulamentação e legislação vigente, o representante da SMTT deixa bem claro que a maioria dos transportes na cidade é sim irregular, não existe fiscalização efetiva, que a população está sujeita a utilizar o que tem disponível, na falta de um modal de

transporte regular para colaborar com a mobilidade da população. Além das dificuldades que a Prefeitura encontra para fazer valer a legislação.

Ainda é pouco o que Brumado consegue fazer para atender a grande abrangência que de suficiência na questão de transporte no modal rodoviário. Tem o serviço de moto taxi e moto frete que não é regulamentado. **Tem a lei federal 12009 que regulamenta a nível nacional moto taxi e moto frete, o transporte duas rodas e o transporte de carga.** Houve algumas tentativas, mas a câmara rejeitou e dificultou a legislação municipal quanto a esse modal. Hoje o transporte de moto taxi em Brumado é clandestino e traz até riscos para população que necessita de uma locomoção rápida e direta. Enquanto falta o transporte coletivo abre espaço para o transporte clandestino dentro da cidade e a população se vê refém desse tipo de transporte não tendo outro a desenvolver dentro do município. O município de certa forma faz vista grossa para esse tipo de transporte bem como as autoridades policiais que deveriam ter uma atuação mais presente, também de certa forma faz vista grossa. Bem como na zona rural também tem o transporte clandestino de passageiros através de veículos não inspecionados, não vistoriados pelo poder público municipal através da secretária de trânsito e transportes que operam dentro da sede do município ao bel prazer da clandestinidade (Coordenador da SMTT, 2023).

A lei da qual ele cita em sua fala é a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, Lei do Mototáxi e do Motoboy. Em linhas gerais: regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. A figura 04, ilustração feita pela Agência Câmara em 2022, exhibe os direitos e deveres dos motoboys. A importância da regularização deste serviço é de suma importância para a mobilidade atual na cidade, já que a maioria das pessoas usufruem deste modal para se deslocar (Agência Câmara de Notícias, 2022).

**Figura 04 – Estatuto da Liberdade dos Motoboys**



**Fonte: Agência Câmara de Notícias, 2022.**

A proposta em tramitação prevê ainda como direito dos motoboys, a livre definição de horários, preços, dias e rotas trabalhadas, em consenso com empregador ou parceiro comercial; e a possibilidade de trabalhar com veículo próprio, alugado ou de terceiros, sem a atual exigência de registrar a motocicleta na categoria de aluguel. “Muitos desses trabalhadores são alvos de multas por simplesmente trabalhar, seja porque pararam por poucos minutos para entregar uma refeição por aplicativo, seja porque não seguiram alguma das inúmeras exigências burocráticas da legislação engessada a que são submetidos”, argumenta o autor, deputado Gilson Marques (Novo-SC) (Agência Câmara de Notícias, 2022). Sobre a efetiva fiscalização da administração pública sobre os transportes alternativos que atuam na cidade, o participante, Coordenador SMTT (2023), nos diz que:

O único meio de transporte regularizado pela prefeitura hoje inspecionado, vistoriado e autorizado é o transporte escolar de passageiros, que hoje conta 200 veículos que atendem ao processo de deslocamento de estudantes da zona rural e da zona urbana. E o transporte de taxi, considerado individual, mas é inspecionado, orientado, capacitados e autorizados pelo município, tanto o transporte escolar quanto o serviço de táxi, os motoristas são capacitados pelo Sest-Senat que é o Serviço Nacional de Aprendizagem em Transportes de Vitória da Conquista, todos os permissionários são capacitados e inspecionados semestralmente as duas categorias e o município já conseguiu excelência na fiscalização desse modal (Coordenador da SMTT, 2023).

Complementa a resposta dizendo que é justamente da SMTT a responsabilidade sobre a fiscalização, mas que, infelizmente, com a pandemia do Covid-19, essa fiscalização diminuiu drasticamente, ficando hoje somente a critério de órgãos federais ou estaduais.

O município de Brumado da SMTT desenvolvia até 2019 uma fiscalização constante e rotineira no transporte. De 2019 para cá, de certa forma, é omissa com relação a fiscalização de transporte de passageiros houve a pandemia e após isso, os policiamentos rodoviários federal e estadual é quem desenvolve tais condutas, que de certa forma deixando a desejar. O município deveria ter uma interação maior, o que será cobrado nos próximos encontros da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Planejamento, Infraestrutura e Trânsito e Transportes na atualização do plano diretor. O transporte coletivo realizado em trajetos curtos dentro da cidade e dentro da faixa territorial do município de certa forma hoje condicionam o transporte clandestino e que a administração pública municipal tem deficiência no controle e na fiscalização desses veículos (Coordenador SMTT, 2023).

Insistimos sobre os questionamentos relacionados à implantação e execução do Plano de Mobilidade, mesmo entendendo que ainda é um desafio para as cidades com mais de 20 mil habitantes, estando Brumado hoje com bem mais que setenta mil habitantes, é salutar entender se depois das audiências públicas e reuniões para tratar do assunto, se de fato a cidade possui esse documento, ou um planejamento de implantação de transportes coletivos urbanos, bem como as ações que faltam para avançar nessa pauta. O coordenador do SMTT nos responde detalhadamente. O grifo ao final da sua fala é de extrema importância e chama atenção já que se trata de uma preocupação que deve ser levada em consideração.

Um planejamento de implantação do transporte coletivo de Brumado houve; houve até o processo que legislou sobre esse plano de transporte com a possibilidade de se criar um processo licitatório para escolha de uma empresa que seria responsável pelo transporte coletivo de Brumado mais ainda não foi feito. Hoje existe um processo precário, uma autorização precária, para empresa que desenvolve isso, não dando a condição de horário de pontos estratégicos, que foi implantado... a SMTT no último mês implantou mais 8 ou 9 pontos regulamentado, mais ainda falta a execução do plano diretor de mobilidade urbana, criando condições para avançar nessa pauta. **Não é só o transporte, mas a escolha correta do modal priorizando as ações** (Grifos nossos) (Coordenador SMTT, 2023).

O documento que se refere ao planejamento e mobilidade urbana e de transporte coletivo não está disponível para apreciação da população no site da prefeitura, que teríamos assim acesso mais facilitado. Durante o período de pesquisa, foram realizadas idas à prefeitura e às secretarias responsáveis, porém não foi possível ter em mãos os documentos, visto que, infelizmente, não podemos entrar para falar com os representantes e mesmo solicitando essas visitas não foi possível, entendendo que a análise dos mesmos seria de suma importância para o estudo em questão. Sendo assim, ficamos somente com a visão do representante da SMTT.



Ele continua sua fala indicando algumas melhorias e pontos positivos e ações já aplicadas no município que, segundo ele, fazem parte do planejamento para melhoria da mobilidade urbana. Acrescenta a importância do uso do modal de bicicletas, que na atualidade faz parte dos planos de mobilidade que visam ter cidades mais saudáveis e sustentáveis.

Um ponto positivo foi o alargamento do passeio e do recuo dentro do eixo urbano, possibilitando que o cidadão tivesse melhores condições e trafegar sobre as calçadas e passeios do município mais ainda tem dificuldade de controle e fiscalização da execução desse tipo de condição, tem passeios 100% irregulares falta uma aplicação maior da infraestrutura no controle e na fiscalização deste pavimento bem como do trânsito e transporte – SMTT - que também permite de certa forma que veículos estacionar sobre as calçadas e os passeios, dificultando a locomoção do cidadão; falta a criação de ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas, possibilitando o deslocamento do cidadão através de um veículo saudável, de certa forma ecológico e que dê sustentação a Brumado... é uma cidade em sua maior parte do território plana que possibilitaria essa adoção desse modal (Coordenador SMTT, 2023).

Para finalizar, pedimos um panorama geral sobre o Plano de Mobilidade Urbana, uma visão geral das condições urbanas da cidade na atualidade. O coordenador da SMTT descreveu algumas ações, dificuldades e perspectivas para o planejamento e novas possibilidades de melhoria da qualidade da mobilidade e dos fluxos de deslocamento das pessoas tanto na área urbana quanto na rural. Coloca alguns pontos que necessitam de melhoria urgente, como é o caso da regulamentação dos transportes hoje clandestinos, a viabilidade da reestruturação dos aparatos urbanos, da fiscalização e das futuras modificações no plano de mobilidade que já existe. Sendo assim ele relata:

O que a gente tem mais dificuldades é a legalidade do transporte de duas rodas, aplicação e a regulamentação por parte da câmara municipal da lei federal 12009 aqui no município regulamentando mota taxi e moto frete, a criação do processo licitatório para escolha de empresas para criação do serviço do transporte coletivo de passageiros e criar mecanismos de controle e fiscalização dos demais veículos que saem da zona rural e demais cidades limítrofes com o município da cidade de Brumado o que as vezes é feito pela AGERBA, que interagem com a SMTT na adoção de fiscalização dessa condição. Falta acessibilidade do cidadão com dificuldades locomotoras ao pavimento que ainda é um gargalo para a mobilidade urbana. E criação de uma condição que favoreça a pavimentação asfáltica das principais vias da cidade proporcionando maior fluidez e melhoria da circulação, o que não foi feito ainda devido a cidade não contar com a captação de efluentes de águas servidas e rejeitos de domicílios e comércio [...] mas vai ser cobrado do Secretária de Planejamento, até comentei com secretário ontem à tarde a possibilidade de atualizar o plano diretor de mobilidade urbana, o que pode sair daí condições que proporcione propicie a Brumado de condições de deslocamento mais seguro, criação do que temos de inexecuível ainda dentro do município (Coordenador SMTT, 2023).

Diante das considerações apresentadas, torna-se evidente a necessidade de um esforço contínuo por parte do poder público para atender às demandas da população no que diz respeito à mobilidade urbana. Os instrumentos legais que delineiam os rumos para alcançar condições

adequadas de utilização dos meios de transporte na cidade, especialmente em áreas urbanas e seus arredores, ainda carecem de implementação efetiva. Os modais atualmente disponíveis à população frequentemente são precários ou insuficientes. O sistema de transporte coletivo urbano enfrenta desafios significativos, requerendo melhorias substanciais e enfrentando obstáculos de várias naturezas. As soluções e conclusões sobre o tema estão ainda distantes, pois há muitas lacunas a serem preenchidas, novas questões surgem constantemente e exigem respostas, enquanto aprofundar a pesquisa sobre o assunto se mostra imprescindível.

Como visto, a questão da mobilidade urbana permanece como um desafio, exigindo um compromisso contínuo das autoridades e da sociedade em geral. É crucial que sejam adotadas medidas eficazes para melhorar os sistemas de transporte existentes, bem como para promover alternativas sustentáveis e acessíveis. Além disso, é fundamental que sejam realizados esforços contínuos de pesquisa e desenvolvimento para entender melhor as necessidades e os padrões de deslocamento da população, a fim de orientar políticas mais eficazes e abordagens inovadoras para a mobilidade urbana no município de Brumado no futuro.

## 5. CONCLUSÃO

Nas últimas décadas, a mobilidade urbana emergiu como um elemento crucial no planejamento das cidades brasileiras. Deixou de ser apenas uma questão de deslocamento diário de pessoas e mercadorias dentro dos centros urbanos, para se tornar um tema central nas políticas públicas. Quando se almeja uma cidade mais justa e sustentável, é imprescindível garantir que a infraestrutura de mobilidade esteja plenamente acessível e utilizável por toda a população, integrando e proporcionando condições para o uso efetivo dos serviços e recursos urbanos. O processo de transformação do espaço urbano de Brumado assume grande relevância para a compreensão das dinâmicas e da atual situação da mobilidade nessa localidade, sendo, por isso, escolhido como foco desse estudo.

Ao longo do tempo, diversos setores públicos e privados, representando diferentes classes e interesses, contribuíram para a inadequação e a desregulação da transformação do espaço urbano de Brumado. Como resultado, a cidade cresce de forma desordenada, com uma população em constante aumento, ficando cada vez mais dependente de modos de transporte individuais ou coletivos clandestinos, que representam um risco à segurança dos cidadãos. Além disso, a ausência de um serviço de transporte coletivo urbano deixa muitas pessoas e famílias sem acesso pleno às oportunidades oferecidas pela vida urbana.

A gestão do poder público e suas políticas desfavoráveis aos direitos dos cidadãos têm contribuído para que Brumado siga modelos de mobilidade e modais semelhantes aos das grandes metrópoles brasileiras, que estão enfrentando crises. A cidade também falha na implementação de políticas urbanas eficazes relacionadas à mobilidade e transporte. Políticas nacionais que incentivam o consumo e uso de veículos individuais, aliadas à falta de investimento local no setor de transporte, entre outros fatores, resultam em uma população que enfrenta os impactos negativos da escolha de modais que geram insegurança, custos elevados e limitações na vivência urbana.

A cada dia, as cidades se tornam mais segregadas e desiguais, negando aos seus habitantes acesso pleno às oportunidades disponíveis. Os centros urbanos estão cada vez mais congestionados com veículos motorizados, incluindo transportes clandestinos que operam sem fiscalização adequada. As ruas tornam-se espaços de competição, com calçadas obstruídas e acidentes frequentes. Esses desafios, se não enfrentados, podem levar Brumado e sua população a uma situação irreversível, diante das consequências complexas e evidentes dessas transformações urbanas.

A implementação do transporte coletivo urbano em Brumado é uma necessidade premente. Tal medida oferecerá à população, tanto da área urbana quanto rural, a oportunidade de realizar deslocamentos de forma mais eficiente, contribuindo para dinamizar os fluxos da cidade e garantir o direito de acesso aos serviços urbanos. Essa constatação é respaldada por pesquisas quantitativas realizadas por meio de questionários aplicados a moradores de diversos bairros. Mesmo aqueles que já se habituaram à ausência desse serviço reconhecem as limitações e problemas decorrentes dessa lacuna, ressaltando a necessidade premente de sua implantação. Eles afirmam que um sistema de transporte coletivo urbano de qualidade facilitaria significativamente a vida de muitas famílias.

Quando consideramos a introdução do transporte coletivo urbano em Brumado e a expansão do plano de mobilidade urbana, conforme preconizado pela política pública, é importante destacar que esse modal ainda é ambientalmente mais favorável, em comparação com o uso expressivo e expansivo de motocicletas e carros na cidade. Contudo, é crucial compreender que qualquer atividade relacionada ao transporte e à mobilidade, em todas as suas dimensões, inevitavelmente acarreta uma série de impactos no meio ambiente urbano. Esses impactos podem ser tanto diretos, como a emissão de poluentes, os congestionamentos e a demanda por espaço para estacionamento, que reduz ainda mais as áreas destinadas à circulação de pedestres, quanto indiretos, ao desempenhar papel fundamental no estímulo ao desenvolvimento econômico e urbano. Além disso, há também aspectos relacionados às condições sociais da população que devem ser considerados nesse contexto.

De toda forma, ao compararmos o ônibus ao automóvel particular, fica evidente que o modal de ônibus apresenta um menor nível de poluição em relação aos carros. Enquanto o carro comporta no máximo cinco pessoas, o transporte coletivo por ônibus pode acomodar entre trinta e quarenta e cinco passageiros de uma só vez.

O transporte de baixa capacidade, como as vans, poderia ser uma alternativa viável no contexto de cidades menores, como Brumado. Atualmente, esse tipo de modal opera de forma clandestina, conforme destacado pelo coordenador da SMTT. No entanto, sua regularização e fiscalização adequadas poderiam torná-lo uma opção temporária até a implementação do sistema de transporte coletivo urbano. Além disso, a regulamentação do serviço de mototáxi também seria bem-vinda, dada sua alta demanda na cidade. Com essas medidas, seria possível oferecer mais segurança aos cidadãos e aos profissionais que dependem desses serviços para seu sustento, facilitando a vida de todos os envolvidos.

Compreende-se que uma solução verdadeiramente eficaz requer a formulação de políticas voltadas para o estímulo e integração dos modais de transporte existentes, um

planejamento urbano adequado e o aprimoramento das políticas públicas visando o uso mais racional de veículos particulares ou a promoção de novas formas de deslocamento. Nesse sentido, é viável propor intervenções que incentivem o uso de outros meios de transporte em vez do carro particular, como o incentivo ao uso da bicicleta. A implementação de ciclovias, por exemplo, seria um primeiro passo importante para promover as melhorias necessárias e ajustar a dinâmica da circulação dentro da área urbana.

No âmbito da infraestrutura viária, a implantação de ciclovias e bicicletários, juntamente com medidas para promover o uso seguro e apropriado do espaço urbano, são essenciais. Isso inclui melhorias nas calçadas, reforço na sinalização e a criação de vias acessíveis para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Diante do cenário observado em Brumado, torna-se imperativo reavaliar o plano de mobilidade, considerando a perspectiva da sustentabilidade e da inclusão social. Reconhece-se que os resultados dessa reavaliação serão percebidos a curto e médio prazos, refletindo-se no desenvolvimento socioeconômico e ambiental, bem como na melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

Assim, urge buscar um comprometimento mais robusto com uma mobilidade urbana que garanta a todos os habitantes de Brumado acesso irrestrito às oportunidades oferecidas pela cidade. Nesse sentido, torna-se essencial adotar medidas que promovam a ampliação da convivência, a integração e a diversificação dos modais de transporte coletivo, fomentando o deslocamento por bicicletas, ônibus e outros meios que possam substituir o uso dos modais individuais.

Nesse contexto, as vias públicas se tornarão espaços garantidos para os deslocamentos diários das pessoas, proporcionando condições mais seguras e acessíveis. Dessa forma, os cidadãos poderão desfrutar coletivamente de todos os espaços públicos, sem a necessidade de disputar com veículos automotores, obstáculos ou falhas na infraestrutura.

A mobilidade urbana não deve ser tratada de forma isolada nos projetos de desenvolvimento urbano almejados; é fundamental o engajamento de uma gestão eficiente e integrada, que considere as demandas das organizações populares. Enquanto a população não se mobilizar em busca de melhores condições de circulação e deslocamento, por meio da implementação de políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana, o poder público continuará a intervir apenas de maneira pontual, sem abordar as diversas necessidades e especificidades da cidade. Pensar em mobilidade urbana é, portanto, discutir e construir em conjunto com as políticas de uso e ocupação do espaço, bem como com as demandas de todos os indivíduos que compõem e dão vida à cidade.

Diante do exposto, fica evidente a importância crescente que a mobilidade urbana tem assumido no planejamento das cidades brasileiras ao longo das últimas décadas. Não se trata mais apenas de garantir o deslocamento diário de pessoas e mercadorias, mas sim de assegurar o pleno acesso de toda a população à infraestrutura urbana, integrando e proporcionando condições para o uso efetivo dos serviços e recursos disponíveis.

O estudo do processo de transformação urbana em Brumado revela as complexidades e desafios enfrentados pela mobilidade nessa localidade, tornando-se um ponto focal para futuras intervenções. Urge, portanto, uma abordagem mais integrada e comprometida com a mobilidade urbana, promovendo a ampliação dos modais coletivos e a diversificação dos meios de transporte, visando garantir o acesso irrestrito às oportunidades oferecidas pela cidade. Somente assim será possível construir espaços urbanos mais inclusivos, seguros e acessíveis, onde todos os cidadãos possam desfrutar plenamente dos benefícios da vida urbana.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. **Projeto cria Estatuto da Liberdade dos Motoboys.** 27/10/2022. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/913165-projeto-cria-estatuto-da-liberdade-dos-motoboys/#:~:text=O%20Projeto%20de%20Lei%202508,tramita%20na%20C%C3%A2mara%20dos%20Deputados>. Acessado em: 08/07/2023

AMORIM, Lay. **Município Trabalha na Elaboração Plano de Mobilidade Urbana.** Agora Sudoeste, 2015. Disponível em: <https://www.agorasudoeste.com.br/noticias/13521-2015/03/30/brumado-municipio-trabalha-na-elaboracao-plano-de-mobilidade-urbana> Acesso em 03/03/2023

AMORIM, L. **Brumado não conta com serviços de transporte de passageiros regulamentados.** Achei Sudoeste, 2016. Disponível em: <https://www.acheisudoeste.com.br/noticias/20993-2016/11/14/brumado-nao-counta-com-servicos-de-transporte-de-passageiros-regulamentados> Acesso em: 03/03/2023

BERTUCCI, Jonas de Oliveira. **Os Benefícios Do Transporte Coletivo.** Boletim regional, urbano e ambiental – IPEA. Brasília, 2011. 11 p. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5652/1/BRU\\_n5\\_beneficios.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5652/1/BRU_n5_beneficios.pdf) Acesso em: 01/009/2023.

BRASIL. **Decreto nº 5.296**, de 2 de dezembro de 2004. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 2 de dez. de 2004. P. 5.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Caderno MCidades nº6. Brasília, 2004.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.** Brasília, 2006a.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da mobilidade urbana.** Brasília. 2006b.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **PlanMob: construindo a cidade sustentável.** Caderno de Referências para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 04dejan. de2012. p. 1.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Planejamento em mobilidade urbana.** Brasília, 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.145**, de 06 de julho de 2015. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 07 de jul. de 2015. p. 1.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 24 de set. de 1997. p. 21201.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 5.296**, de 2 de dezembro de 2004. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 2 de dez. de 2004. P. 5.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Caderno MCidades nº 6. Brasília, 2004.

\_\_\_\_\_. Brumado-BA. **Código de Obras e Urbanismo do Município**, Lei Complementar Nº 04, De 16 De Dezembro De 2013. Acessado: 19/08/2022. Disponível em: <https://sai.io.org.br/ba/brumado/site/leismunicipais>

BRITO, F.; HORTA, C. **A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas**. Cedeplar - IUSSP, 2002.

BRITO, F.; SOUZA, J. **A metropolização da pobreza**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 11., 1998, Caxambu. *Anais...* Belo Horizonte: Abep, 1998.

BRUMADO (BA). **História de Brumado**. Prefeitura Municipal de Brumado Ba. 2015. Disponível em: <http://www.brumado.ba.gov.br/historia.php> Acesso em: ago. 2023.

CASTRO, Iná. E. O problema da Escala. In: CASTRO, Iná. E., GOMES, Paulo C. C. e CORRÊA, R. L. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995, 117-140

CASTRO, C. N. DE M.; CERZINI, T. **SANEAMENTO RURAL NO BRASIL: A UNIVERSALIZAÇÃO É POSSÍVEL? TEXTOS PARA DISCUSSÃO**. BRASÍLIA: RIO DE JANEIRO: IPEA, 1990.

CARVALHO, C. H. R. de. Texto para Discussão. **Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências e Reflexões**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

\_\_\_\_\_. **Desafios Da Mobilidade Urbana No Brasil**. Texto para discussão/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2016 - ISSN 1415-4765.

\_\_\_\_\_. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**. Cap.14. 2013. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7121/1/O%20Estatuto%20da%20Cidade%20e%20a%20Habitat%20III.pdf> Acesso em: 20/08/2023

CARVALHO, Claudio; RODRIGUES, Raoni. **Fundamentos do Direito à Cidade**. 1 ed. João Pessoa, PB: Editora Porta, 2023. 241p.

CASTELAR, Armando; SICSÚ, João; Orgs. **Sociedade e Economia: estratégias de crescimento e desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2009. Disponível em: [chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3225/1/Livro\\_SociedadeeEconomia.pdf](chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3225/1/Livro_SociedadeeEconomia.pdf)



CORTESE, T. T. P.; KNISS, C. T.; MACCARI, E. A. **Cidades Inteligentes e Sustentáveis**. São Paulo: Manole, 2017.

DETRAN BA. **Frota de Veículos Bahia 2023**. Disponível em: <https://www.detran.ba.gov.br/upload/frota/frota-5519269.pdf> Acesso em: 20/09/2023

DIAS, R. V. **A estratégia do desenvolvimento de Brumado- BA**: baseado na mineração vs. baseado nos serviços. Salvador: 2012, 53p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Faculdade de Ciências Econômicas da UFBA, UFBA, 2012.

ELVIR, M. A. M. **Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe: retratos da mobilidade de mulheres da comunidade do Coque em Recife**. 2017. Disponível em: <https://attena.ufpe.br/handle/123456789/24859> Acesso em: 15/09/2022.

FANINI, V.; VACCARI, L. S.; **Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar Mobilidade Urbana. CREA – PR. 2016. Disponível em: <https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf> Acesso em: 15/09/2022

FERREIRA, J. S. W.; VILLAÇA, F.; MARICATO, E. **O mito da cidade global**: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis: Vozes, 2007.

FIGUEIRÊDO, Cristiane de Fátima; MAIA, Maria Leonor Alves. **Uso da Motocicleta e a Inclusão Social**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, 2013. Disponível em: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/3B55590A-BAC7-4FCE-BC04-4AD816344055.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/3B55590A-BAC7-4FCE-BC04-4AD816344055.pdf) Acesso em: 11/09/2023

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) Acesso em: 09/07/2023.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Tendências e Desigualdades da Mobilidade Urbana no Brasil I**: O uso do transporte coletivo e individual. Texto para discussão 2673 - Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713> Acesso em: 02/09/2023.

\_\_\_\_\_. **Sistema de Indicadores de Percepção Social**. Brasília, 2011.

\_\_\_\_\_. **Comunicados do Ipea nº 128**: A nova Lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Brasília, 2012.

\_\_\_\_\_. **Texto para Discussão 1813 – Tempo de Deslocamento Casa – Trabalho no Brasil (1992 – 2009)**: Diferenças Entre Regiões Metropolitanas, Níveis de Renda e Sexo. Brasília, 2013.

GIESBRECHT, R. M. **Estação de Brumado – 1947/1950**. Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba\\_monte%20azul/brumado.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/brumado.htm) Acessado em: 29/11/2023.

KAUFMANN, V. **Les paradoxes de la mobilité**: Bouger, s'enraciner. Lausanne: Presses polytechniques et KAUFMANN, V.; GALLEZ, C. **Aux racines de la mobilité en sciences sociales: Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine**. In: Manuscrit auteur, publié dans "De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité (2009) 41-55

KNEIB, É. C. **Projeto e cidade: centralidades e mobilidade urbana**. Organizadora - 324 p.:il ISBN 978-85-68359-09-9. 2014.

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

MARICATO, E. **“Cidades no Brasil: neodesenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório”**, Política Social e Desenvolvimento, Campinas, v.1, n.1, ano 1, Nov. 2013.

\_\_\_\_\_, E. É a questão Urbana, estúpido!. In: **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1.ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2014.p. 19-27.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html> Acesso em: 17/08/2022

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Acessado: 17/08/2022. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html> Acesso em: 20/06/2022.

NETO, V. C. L.; GALINDO, E. P. **Planos de Mobilidade Urbana: Instrumento Efetivo Da Política Pública De Mobilidade?** - Texto para discussão/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2015. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5274/1/td\\_2115.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5274/1/td_2115.pdf) Acesso em: 26/08/2023

PESSOA, Carla Carolina Alves. **Análise Da Expansão Urbana Do Município De Brumado-Ba Por Meio De Sensoriamento Remoto**. In: Anais Da Semana Nacional De Ciência E Tecnologia - SECITEC. Anais. Brumado (BA) IFBA Campus Brumado, 2023. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/cienciasbasicasparaodesenvolvimentosustentavel/729461-ANALISE-DA-EXPANSAO-URBANA-DO-MUNICIPIO-DE-BRUMADO-BA-POR-MEIO-DE-SENSORIAMENTO-REMOTO>. Acesso em: 11/09/2024

RODRIGUES, A. M. **Direito à Cidade e o Estatuto da Cidade**. CIDADES. v. 2, n. 3, 2005, p. 89-110. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12819/8419> Acesso em: 07/09/2023.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. Estudos avançados, 2013. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/ea/a/CSxNCNBDvJ4HCFjcXDJh43H/?format=pdf&lang=pt> Acesso em: 08/09/2023.

SANTOS, J.; SANTOS, L. E. P. F. dos; REIS, R. de S. **Mobilidade em Feira de Santana: desafios para um novo projeto de cidade** – Curitiba: CRV, 2021. 188 p.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SERPA, Angelo. **Periferização e metropolização no Brasil e na Bahia: O exemplo de Salvador**. Geotextos 3-final.pmd31/3/2008, 12:2431. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/3044/2147> Acesso em: 07/09/2023

SILVEIRA, L. G. **Brumado começa a debater e elaborar o seu Plano de Mobilidade Urbana**. Jornal Tribuna do Sertão – Sertão hoje. Brumado, 2015. Disponível em: <https://www.sertaohoje.com.br/noticias/imprimir/1948-2015/11/10/brumado-comeca-a-debater-e-elaborar-o-seu-plano-de-mobilidade-urbana> Acesso em: 12/05/2024.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 1999. – (Repensando a Geografia). p. 6-30

TCU – **Mobilidade Urbana**. Áreas Temáticas. 2010. Acessado: 17/08/2022. Disponível em: [https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas\\_governo/contas\\_2010/fichas/Ficha%205.2\\_cor.pdf](https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2010/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf) Acesso em: 23/07/2022.

**V CONFERÊNCIA irá debater plano de mobilidade urbana e código de obras em Brumado**. Achei Sudoeste, 2023. Disponível em: <https://www.acheisudoeste.com.br/noticias/63160-2023/10/31/v-conferencia-ira-debater-plano-de-mobilidade-urbana-e-codigo-de-obras-em-brumado> Acesso em: fevereiro de 2024.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. São Paulo: Editora Senac. 2012. 216p.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade Urbana o que você precisa saber**. São Paulo: Companhia das Letras. 2013.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão**. In.: BALBIM, K.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. (Org.). **Cidade e Movimento**. IPEA: Brasília, 2016, p.57-79.

VASCONCELLOS, E. A. de; CARVALHO, C. H. R. de; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). 74p. ISSN: 2179-5495

Vasconcelos, E. A.. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute. 2001, 373p.

**ANEXOS****UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA  
BAHIA (UESB)****Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PPG)  
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGeo/Uesb)  
Mestrado em Geografia**

Roteiro de Entrevista: Poder Público Municipal

**Caro informante,**

Este roteiro de entrevista enquadra-se numa investigação no âmbito de uma dissertação de Mestrado em Geografia, realizada na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins de pesquisa. Solicitamos que responda de forma espontânea e sincera às questões.

Obrigada pela sua colaboração!

Respostas do Coordenador de Educação no Trânsito da SMTT - Secretária Municipal de Trânsito e Transporte de Brumado

1 - Como o poder público municipal compreende a dinâmica de mobilidade urbana no município de Brumado-Ba?

A gestão municipal vem trabalhando incansavelmente da adoção de mecanismos e condições que proporcione a população circulante na sede do município, bem como em todo município, proporcionando segurança viária, proporcionando vias, estradas vicinais e acesso ao município, que corroborem para aplicação de condições de segurança viária, reduções de acidentes e deslocamento de cargas e pessoas.

2 - Existe o PDTU (Plano diretor de Transporte Urbano) para o município de Brumado, como preconiza a lei da política nacional de mobilidade urbana?

Sim existe, foi iniciado toda essa discussão dessa temática, o levantamento de condições que proporcionaram a adoção de tais políticas no dia 05 de novembro de 2015 e de lá pra cá o município tenta atualizar o plano proporcionando condições de segurança viária e deslocamentos tanto de cargas e de pessoas dentro do espaço territorial do município de Brumado.

3 - Caso não. Existe alguma razão para que não tenha sido elaborado? Há ações para elaboração?

Houve ações para elaboração foi constituído mas falta muito para tornar esse plano exequível como planejado.

4 - Caso sim. Como este plano tem sido implementado? Quais as ações já postas em prática? De que maneira as ações de mobilidade são planejadas e implementadas?

Hoje o município conta a Secretária de Infraestrutura e a Secretária de Transito e Transportes tentando proporcionar a atualização do plano. E conversamos com o Secretário de planejamento o Sr. Robson, que o qual já definiu um cronograma de atualização do plano proposto por que várias ações que tinham sido condicionadas, não foram implantadas. Brumado não conta com ciclovias, não conta com transporte coletivo de passageiros regular, mas temos diversos projetos piloto em andamento os quais fazem com que o deslocamento do cidadão de distritos e comunidades da zona rural e de outras cidades cheguem até a sede do município através de transporte alternativo. Brumado tem necessidade da adoção de tais políticas públicas voltadas para o seguimento de transporte, para prover condições de sustentabilidade, para prover condição de transporte coletivo mais atuante e frequente retirando de circulação a moto taxi, moto frete que tem crescido bastante na sede do município, hoje é uma condição de transporte muito próxima ao risco de sinistros constantes e transporte individual de passageiros, quando deveria estar sendo adotado mecanismos e condições para prover o transporte coletivo. O município está desenvolvendo condições para atualização do plano diretor de mobilidade urbana criando condições de prover acessibilidade ao cidadão dentro da área de zoneamento, dentro da sede do município. Mais uma coisa que foi registrada com muito êxito foi a pavimentação das estradas vicinais hoje ligando as comunidades e os distritos dentro do território municipal a sede, única condição de êxito dentro do plano de mobilidade, mais ainda falta muito para alcançarmos a excelência do plano do que foi traçado e desenvolvido em 2015.

São implantadas e planejadas com a junção de necessidades geradas no município, são realizadas reuniões entre a secretária de infraestrutura e a secretária de transportes para prover condições que atendam as necessidades do cidadão.

5 - A política urbana de mobilidade, segundo o poder público municipal, abrange e é suficiente para todos os usuários e transeuntes do município de Brumado-BA?

Não é suficiente falta adoção de transporte coletivo urbano de passageiros, falta reduzir ou amenizar a questão do transporte individual de passageiros por veículo de duas rodas, que tem realizados inúmeros sinistros, falta ainda concretização das ações de expansão do sistema viário do município, algumas vias que possibilitam acesso a sede ainda não foram concretizadas, estão em desenvolvimento, e adoção de criar mecanismos para ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas dentro da sede do município que ainda não foram executadas.

6 - As ações da política pública de mobilidade urbana municipal contemplam a zona rural do município?

Muito pouco a única ação desenvolvida hoje pelo município desde a criação do plano diretor de mobilidade urbana foi a criação das rodovias vicinais em pavimentação asfáltica e sinalização criando rota de ligação entre os distritos e as comunidades mais densas com a sede do município mais ainda falta muito, falta acessibilidade, falta a criação de um transporte regular. Nós só temos hoje o distrito de Itaquaraí que conta com uma linha regular de transporte coletivo autorizado pelo ente municipal. As demais rotas são assistidas pelo transporte alternativo e uma parte pelo clandestino.

7 - Os meios de transportes coletivos que realizam trajetos na cidade estão regularizados pela prefeitura?

Hoje existe um projeto piloto que de forma precária autoriza o transporte de passageiros dentro da sede do município e no distrito de Itaquaraí e Lagoa Funda-Brumado única rota. Esse mesmo transporte, essas mesmas empresas desenvolvem o transporte de funcionários das empresas minerais que atendem ao município. E o município está devendo a licitação para escolha de empresa que faça o transporte coletivo de passageiros, em Brumado. Está sendo cobrado, está sendo planejado pela secretária de desenvolvimento econômico e planejamento, junto secretária de infraestrutura e desenvolvimento urbano.

Ainda é pouco o que Brumado consegue fazer para atender a grande abrangência que de suficiência na questão de transporte no modal rodoviário. Tem o serviço de moto taxi e moto

frete que não é regulamentado. Tem a lei federal 12009 que regulamenta a nível nacional moto taxi e moto frete, o transporte duas rodas e o transporte de carga. Houve algumas tentativas, mas a câmara rejeitou e dificultou a legislação municipal quanto a esse modal. Hoje o transporte de moto taxi em Brumado é clandestino e traz até riscos para população que necessita de uma locomoção rápida e direta. Enquanto falta o transporte coletivo abre espaço para o transporte clandestino dentro da cidade e a população se vê refém desse tipo de transporte não tendo outro a desenvolver dentro do município. O município de certa forma faz vista grossa para esse tipo de transporte bem como as autoridades policiais que deveriam ter uma atuação mais presente, também de certa forma faz vista grossa. Bem como na zona rural também tem o transporte clandestino de passageiros através de veículos não inspecionados, não vistoriados pelo poder público municipal através da secretária de trânsito e transportes que operam dentro da sede do município ao bel prazer da clandestinidade.

8 - A administração pública fiscaliza os transportes alternativos que atuam na cidade?

O único meio de transporte regularizado pela prefeitura hoje inspecionado, vistoriado e autorizado é o transporte escolar de passageiros, que hoje conta 200 veículos que atendem ao processo de deslocamento de estudantes da zona rural e da zona urbana. E o transporte de taxi, considerado individual, mas é inspecionado, orientado, capacitados e autorizados pelo município, tanto o transporte escolar quanto o serviço de táxi, os motoristas são capacitados pelo Sest-Senat que é o Serviço Nacional de Aprendizagem em Transportes de Vitória da Conquista, todos os permissionários são capacitados e inspecionados semestralmente as duas categorias e o município já conseguiu excelência na fiscalização desse modal.

O município de Brumado da SMTT desenvolvia até 2019 uma fiscalização constante e rotineiro no transporte. De 2019 para cá de certa forma é omissa com relação a fiscalização de transporte de passageiros houve a pandemia e após isso, os policiamentos rodoviários federal e estadual é quem desenvolve tais condutas, que de certa forma deixando a desejar. O município deveria ter uma interação maior, o que será cobrado nos próximos encontros da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Planejamento, Infraestrutura e Transito e Transportes na atualização do plano diretor.

O transporte coletivo realizado em trajetos curtos dentro da cidade e dentro da faixa territorial do município de certa forma hoje condicionam o transporte clandestino e que a administração pública municipal tem deficiência no controle e na fiscalização desses veículos.

09 - O Plano de Mobilidade ainda é um desafio para as cidades com mais de 20 mil habitantes. Brumado possui este documento, ou um planejamento de implantação de transportes coletivos urbanos? O que falta para avançar nessa pauta?

O plano de mobilidade foi realizado em Brumado de 2015 pra cá foi realizado por força de lei ou então perderia recursos federais. Foi desenvolvido mais de certa forma em um ou dois anos ele ficou engavetado, foi sido mais desenvolvido de 2017 pra cá com a pavimentação de estradas vicinais e o início da pavimentação criando rotas alternativas para a sede do município, aproximação de municípios limítrofes a sede do município e a adoção de um sistema viário integrado gerando alternativas dentro da própria sede do município. Mas de certa forma falta ao município execução do que é planejado. Faz um plano muito bonito mais deixa a desejar na execução.

Um planejamento de implantação do transporte coletivo de Brumado houve; houve até o processo que legislou sobre esse plano de transporte com a possibilidade de se criar um processo licitatório para escolha de uma empresa que seria responsável pelo transporte coletivo de Brumado mais ainda não foi feito. Hoje existe um processo precário, uma autorização precária, para empresa que desenvolve isso, não dando a condição de horário de pontos estratégicos, que foi implantado... a SMTT no último mês implantou mais 8 ou 9 pontos regulamentado, mais ainda falta a execução do plano diretor de mobilidade urbana, criando condições para avançar nessa pauta. Não é só o transporte, mas a escolha correta do modal priorizando as ações.

Um ponto positivo foi o alargamento do passeio e do recuo dentro do eixo urbano, possibilitando que o cidadão tivesse melhores de condições e trafegar sobre as calçadas e passeios do município mais ainda tem dificuldade de controle e fiscalização da execução desse tipo de condição, tem passeios 100% irregulares falta uma aplicação maior da infraestrutura no controle e na fiscalização deste pavimento bem como do trânsito e transporte – SMTT - que também permite de certa forma que veículos estacionar sobre as calçadas e os passeios, dificultando a locomoção do cidadão; falta a criação de ciclovias, cliclorotas e ciclofaixas, possibilitando o deslocamento do cidadão através de um veículo saudável, de certa forma ecológico e que dê sustentação a Brumado... é uma cidade em sua maior parte do território plana que possibilitaria essa adoção desse modal.

Desde a implantação do plano diretor de mobilidade urbana o município vem tentando conquistar essa condição e trabalhando bastante na adoção de meios para sistematizar o plano diretor do município e criando um sistema viário binário evitando acidentes e sinistros que ocorriam bastante. Houve uma redução diante disso com a aplicação do projeto RADAR nas principais vias da cidade, temos hoje um sistema de redução de semáforos, foi uma relocação



de algumas bases semaforicas implantadas numa época passada sem planejamento prévio, e hoje adoção de condições que proporcione uma localização correta dessas bases semaforica. A adoção de radares nas vias, que o cidadão de certa forma infringe, possibilitando segurança viária e pavimentação de rotas da sede do município com os distritos.

10 - Ainda falando do Plano de Mobilidade Urbana, poderia dar uma visão geral enquanto administrador público sobre esta pauta?

O que a gente tem mais dificuldades é a legalidade do transporte de duas rodas, aplicação e a regulamentação por parte da câmara municipal da lei federal 12009 aqui no município regulamentando mota taxi e moto frete, a criação do processo licitatório para escolha de empresas para criação do serviço do transporte coletivo de passageiros e criar mecanismos de controle e fiscalização dos demais veículos que saem da zona rural e demais cidades limítrofes com o município da cidade de Brumado o que as vezes é feito pela AGERBA, que interagem com a SMTT na adoção de fiscalização dessa condição. Falta acessibilidade do cidadão com dificuldades locomotoras ao pavimento que ainda é um gargalo para a mobilidade urbana. E criação de uma condição que favoreça a pavimentação asfáltica das principais vias da cidade proporcionando maior fluidez e melhoria da circulação, o que não foi feito ainda devido a cidade não contar com a capitação de efluentes de aguas servidas e rejeitos de domicílios e comércio; Brumado não tem um plano de esgotamento sanitário, hoje n's só temos esgotamento sanitário Urbis II uma ETI – Estação de Tratamento de esgoto – e no Bairro São Jorge no conjunto habitacional Brisas I, II, III e IV, que conta com outra ETI, e 90% da cidade não tem capacitação de água servida, o que possibilita até crime ambiental contra o município diante de ligações clandestinas de esgotos residencial, comercial e industrial em serviço de capacitação de aguas pluviais... mas vai ser cobrado do Secretária de Planejamento, até comentei com secretário ontem à tarde a possibilidade de atualizar o plano diretor de mobilidade urbana, o que pode sair daí condições que proporcione propicie a brumado de condições de deslocamento mais seguro, criação do que temos de inexecuível ainda dentro do município.



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA  
BAHIA (UESB)**

**Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PPG)  
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGeo/Uesb)  
Mestrado em Geografia**



Roteiro de Entrevista: Donos de Empresa de ônibus

**Caro informante,**

Este roteiro de entrevista enquadra-se numa investigação no âmbito de uma dissertação de Mestrado em Geografia, realizada na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins de pesquisa. Solicitamos que responda de forma espontânea e sincera às questões.

Obrigada pela sua colaboração!

1) Poderia fazer um panorama geral dos serviços prestados por sua empresa nesta cidade.

A empresa Viação Catarino desenvolve ação aqui no município de transporte de funcionários para as empresas minerais e tem uma autorização aqui do município para fazer linha de transporte de passageiros do distrito de Itaquirará/Lagoa Funda para sede do município em apenas duas linhas diárias.

2) Para quais empresas presta serviços?

Para RH Magnesita, bem como para outras empresas de menor porte e chegando a empresa Brasil Atacarejo empresa que pode vir a ser um novo cliente pois tem uma quantidade de funcionários suficiente para que mantenha linhas diárias.

3) Conhece o Plano de Mobilidade Urbana de Brumado?

Participou da criação do plano de mobilidade urbana sim, em 2015.

4) Quais linhas de ônibus sua empresa oferece?

Transporte Regular de passageiros, veículos para contratação particular com ou sem motoristas, linha para o transporte de passageiros do Distrito de Itaquaraí/Lagoa Funda-Brumado, e para transporte de funcionários das mineradoras e grandes empresas na cidade, oferece veículos com ar condicionado, veículos urbanos e rodoviários atendendo todo potencial que a cidade necessita e aguardamos o processo de licitação para prover o condições de maior execução do transporte de passageiros do município de Brumado.

5) Caso fosse implantado um sistema de transporte coletivo na cidade, sua empresa teria condições ou possibilidades de assumir algumas das rotas ou linhas?

A Viação Catarino está preparada cobrando e esperando o processo licitatório, processo de implantação do sistema de transporte coletivo para poder participar e executar de melhor maneira possível com o que for solicitado do ente municipal no seguimento de transporte rodoviário de passageiros seja dentro da sede do município em rotas que de certa forma já existem como no transporte da zona rural dos principais distritos sede do município, tendo ai as rodovias todas pavimentadas, o que o poder público municipal tem proporcionado.

6) Conhece o Plano de Mobilidade Urbana de Brumado?

Participou da criação do plano de mobilidade urbana sim, em 2015.

7) Quais linhas de ônibus sua empresa oferece?

Transporte Regular de passageiros, veículos para contratação particular com ou sem motoristas, linha para o transporte de passageiros do Distrito de Itaquaraí/Lagoa Funda-Brumado, e para transporte de funcionários das mineradoras e grandes empresas na cidade, oferece veículos com ar condicionado, veículos urbanos e rodoviários atendendo todo potencial que a cidade necessita e aguardamos o processo de licitação para prover o condições de maior execução do transporte de passageiros do município de Brumado.

8) Caso fosse implantado um sistema de transporte coletivo na cidade, sua empresa teria condições ou possibilidades de assumir algumas das rotas ou linhas?

A Viação Catarino está preparada cobrando e esperando o processo licitatório, processo de implantação do sistema de transporte coletivo para poder participar e executar de melhor maneira possível com o que for solicitado do ente municipal no seguimento de transporte rodoviário de passageiros seja dentro da sede do município em rotas que de certa forma já existem como no transporte da zona rural dos principais distritos sede do município, tendo aí as rodovias todas pavimentadas, o que o poder público municipal tem proporcionado.