

**TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA:
ANALISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE
FEIRA DE SANTANA – BA**

Robson Alves Cerqueira de Jesus

Aluno do Mestrado de Modelagem em Ciências da Terra e do Ambiente pela UEFS
E-mail: geograficman@yahoo.com.br

RESUMO

Esta pesquisa é um estudo que busca avaliar a mobilidade urbana em Feira de Santana, através de uma análise do Sistema de transporte coletivo de Feira de Santana, em especial o Sistema Integrado de Transporte Coletivo, após sete anos de implantação, tempo definido por muitos autores da área, como uma idade madura para a estabilização e adaptação do Sistema de transporte coletivo, entretanto no caso desta cidade em estudo, nota-se que o transporte possuem problemas que não estão sendo resolvidos. Esta pesquisa levará em consideração a visão dos usuários, gestores e operadores buscando sempre conciliar, comparar, analisar o que foi cumprido, apontar problemas, vantagens e possíveis soluções para um modelo de transporte coletivo eficaz e eficiente com a realidade desta cidade em destaque. O estudo do SIT irá conseqüentemente fazer uma qualificação e quantificação da influência e impacto deste Sistema sobre a urbanização feirense e também bem, sobre as alterações ambientais e socioeconômicas que este segmento vem promovendo descontroladamente sobre o solo de Feira de Santana.

1 INTRODUÇÃO

O sistema de transporte coletivo operado por ônibus é essencial, sobretudo, para qualquer cidade de médio e grande porte, pois além de dinamizar as relações na cidade, ele acaba sendo um meio de direcionar o crescimento dos municípios em torno de uma área planejada, pois o tema transporte é um dos fatores que mais devem ser levados em conta durante a discussão e construção do Plano Diretor.

A grande concentração da população brasileira residindo nas cidades não foge a realidade de muitos países em desenvolvimento, onde o sistema de transporte coletivo funciona precariamente e obedecendo as regras e organização do mercado financeiro. A urbanização das grandes e médias cidades brasileiras parecem seguir um padrão de comportamento homogêneo, irracional e desarticulado, onde a população gradativamente migra do centro para as periferias em um ritmo crescente e que foge do controle do Estado, em suas diversas esferas. Neste processo o centro passa a ser o lócus das transações comerciais, da concentração dos serviços públicos e privados ofertados a população. Portanto, o centro passa a ser o destino diário de muitas pessoas que trabalham, estudam, ou vem em busca de serviços. Toda esta concentração no centro e a periferização da população, forçam o deslocamento diário, num comportamento de movimento pendular, onde o transporte coletivo operado precariamente por empresas terceirizadas via ônibus ou metrô, deixa de atender os requisitos básicos de eficiência e

eficácia, fugindo assim ao controle do Estado (responsável pela fiscalização da acessibilidade, conforto, segurança,...) e sucateando a prestação deste serviço de mobilidade urbana coletiva, o que contribui também para o aumento na venda e comercialização de veículos automotores que em maior quantidade irão gerar mais congestionamentos, poluição, stress e segregação social.

A necessidade de mobilidade pela cidade é indispensável à população e é ao mesmo tempo resultado do planejamento ineficaz, inoperante e/ou inexistente no que tange a urbanização. A prestação de um serviço público de forma arbitrária, como é o caso do transporte coletivo em muitas cidades brasileiras, restringe o acesso da população aos serviços públicos essenciais aos cidadãos, o que limita a capacidade do indivíduo exercer seus direitos e deveres.

Neste cenário, Feira de Santana, sediada no Sertão baiano, segunda maior cidade do Estado da Bahia (distante 105 km de Salvador), com uma população de 556.642 habitantes (Censo 2010), abrangendo uma área de 1.344 Km² e com uma economia bastante diversificada (comércio, indústrias e agropecuária), e localizada num dos principais entroncamentos de rodovias do Nordeste brasileiro, é onde ocorre o encontro das Br's 101, 116 e 324.

O Sistema de transporte coletivo de Feira de Santana surgiu em 1951 e somente a partir do ano de 2005 é que sofreu uma profunda modificação: a implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SIT). O novo sistema foi dotado de três Terminais de Transbordo sediados em pontos estratégicos da cidade (Comércio, Bairro da Cidade Nova e Centro Industrial do Subaé), e uma frota de ônibus com amplas funções de acordo com as suas cores: vermelho (entram nos Terminais, mas suas viagens são dos bairros para os Terminais), verde (entram nos Terminais e viajam de Terminal para terminal), azul (ônibus que não entram nos Terminais, saem dos bairros para o centro da cidade) e branco (transporte para os distritos) e as vans (que executam o transporte gratuito dos terminais Norte e Sul). Ainda foram implantadas: a TV urbana, câmeras de vídeo e o Programa de Acessibilidade ao Cidadão Especial.

O projeto de implementação do SIT modificou bastante o transporte em Feira de Santana: algumas linhas deixaram de existir, outras novas linhas foram criadas, foi implementado o corredor de tráfego exclusivo para ônibus, a frota de veículos aumentou correlacionado também ao valor da tarifa, o roteiro de muitas linhas foram modificados,

enfim a cidade ganhou um novo sistema de transporte apoiado no antigo, até mesmo porque as duas empresas que operam atualmente (Princesinha e 18 de Setembro) já prestavam este serviço antes, porém possuíam outra logomarca, modificada para atender as exigências da nova licitação do SIT. No entanto, após a implementação do sistema, o mesmo teve que passar por algumas modificações, pois as empresas legalmente são obrigadas a avaliarem constantemente o seu sistema de transporte, de forma a atenderem as exigências de seu público alvo: os usuários. Muitas dessas modificações partiram das análises da Secretária Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT), sem mesmo uma consulta prévia aos usuários. Contudo alguns elementos de extrema importância e que necessitam de uma forte intervenção para a melhoria do sistema e comodidade do usuário, permanecem inertes.

Sendo assim esta pesquisa é um estudo avaliativo acerca das atuais condições do SIT, analisando para isso as mudanças alcançadas, as transformações que precisam ser executadas e os elementos que ainda vigoram e contribuem para que o Sistema de Transporte Coletivo caia no descrédito por parte de uma parcela significativa da sociedade.

2 METODOLOGIA

Como método científico para conduzir a pesquisa, será adotado neste estudo o Método Hipotético-Dedutivo pelo fato de sua metodologia de estudo partir de uma análise local, para uma análise comportamental mais ampla, ou seja, geral. Segundo Lakatos e Marconi (2000, p.57), o Método Hipotético-Dedutivo “parte de generalizações aceitas, do todo, de leis abrangentes, para casos concretos, partes da classe que já se encontram na generalização”.

O ponto de partida do Método Hipotético-Dedutivo é a hipótese gerada na observação do problema. Portanto, a pesquisa é realizada na tentativa de comprovar a hipótese. Como método de procedimento adotado na pesquisa, podemos caracterizá-la como uma pesquisa descritiva com observações diretas, por meio de um estudo de caso. Por isso diz-se que esta pesquisa é eminentemente um modelo explicativo, pelo fato de tentar e buscar responder o problema em questão.

Os dados essenciais para a pesquisa serão coletados de diversas formas: busca junto à prefeitura de documentos; procura de acervo em movimentos sociais que lutam pela

melhoria deste Sistema; observações sobre o funcionamento do Sistema; e outras formas a mais, que possam ser lançadas para o bom desenvolvimento da pesquisa. Com os dados em mãos, as observações de campo, será possível realizar um diagnóstico da situação do SIT, elencando suas problemáticas e vantagens.

3 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

3.1 MOBILIDADE URBANA

Sob este enfoque caótico da cidade no que tange ao tema transporte, trânsito e urbanização, foi criado o conceito de mobilidade urbana como sendo “à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados” (FÓRUM NACIONAL DE REFORMA URBANA, 2009, p. 36). O transporte coletivo surge, portanto como uma ferramenta do Estado para atender a urbanização mal planejada e operacionalizada em algumas cidades de médio e grande porte, garantindo assim a mobilidade parcial pelo espaço.

O artigo 30 da Constituição Federal de 1985 ratifica a competência dos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Portanto a Constituição Federal define o transporte coletivo como um serviço essencial à população, assim como o serviço de água, energia e saúde também são. Entretanto, historicamente se vê o tema transporte coletivo sendo tratado no Brasil como um serviço alternativo e fora dos planos de prioridades do Estado; neste sentido o mercado financeiro (iniciativa privada) através das licitações toma posse e controla este sistema, e o organiza dentro de uma lógica de eficiência voltada à maximização dos lucros e minimização dos gastos.

3.2 A URBANIZAÇÃO COMO DIFUSORA DA MOBILIDADE URBANA

Para Donne (1979, p. 77) foi a partir do século XIX que:

foram elaboradas obras que tratam especificamente e com método positivo, da cidade como tipo distinto de organização social e efetuadas pesquisas

empíricas em torno dos problemas da desorganização social, relacionadas com a industrialização e com a urbanização aceleradas.

A cidade passa então a ser vista com certa preocupação, onde seu crescimento populacional e territorial devem ser acompanhados e intervindos, para assim evitar o caos urbano, não só das vias como também dos serviços públicos e da desigualdade social. Neste momento, para Donne (1979, p.16) “os meios de transporte representam um parâmetro válido para se estabelecer a amplitude do setor de influência de uma cidade”, já que os transportes são os meios mais eficazes que proporcionam a expansão e mobilidade urbana.

Mello (1984, p. 45) aponta que “a idéia de planejar a circulação de bens e pessoas nas cidades é bastante antiga... no século I d.C., o Governo do Município de Roma...” já elaborava tentativas neste sentido, para controlar o trânsito urbano rudimentar daquela época. Entretanto neste período o transporte existente não era motorizado e na sua restringia-se a locomoção maioria individual, por isso era comum os mais ricos deterem maior mobilidade.

3.3 A AVALIAÇÃO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE

A avaliação da eficiência e eficácia do transporte coletivo deve ser um ato contínuo. Filho (1992, p. 46), grande estudioso do transporte coletivo, define:

eficiência, como quão bem um sistema de transporte público utiliza os recursos necessários à produção do serviço; e eficácia como quão bem um sistema de transporte público atinge as metas estabelecidas.

Ainda para Filho (1992, p.18),

as principais aplicações da avaliação do desempenho do sistema de transporte público são (EBTU – 1988): Prever problemas eventuais, ou reagir prontamente a problemas detectados ‘a posteriori’; Analisar a coerência entre a operação programada e a demanda; Avaliar o nível de serviço ofertado; Tomar decisões mais racionais acerca da alocação interna dos recursos; Subsidiar um sistema de informações gerenciais; Implementar a participação comunitária; e estabelecer ou avaliar uma política de subsídios.

3.4 CONHECENDO OS ELEMENTOS DE CARACTERIZAÇÃO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE

Assim como ocorre em outras modalidades de sistemas de transporte (a exemplo do aéreo e aquático), o sistema de transporte coletivo apoiado em ônibus possui características singulares, que variam em função do porte da cidade abrangida, dos objetivos dos gestores e operadores do sistema, ou mesmo da variação quantitativa e da mobilidade espacial do usuário.

De forma geral, três sujeitos envolvem e participam ativamente da problemática da eficiência e eficácia do transporte coletivo, são eles:

- Usuário: consumidor e, portanto gerador de renda para o sistema de transporte. Corresponde a todas as pessoas pagantes ou isenta da tarifa do transporte coletivo. É o foco principal do sistema. A verba da tarifa paga por este deve ser revertida em: lucro equivalente para empresa prestador de serviço, transporte com segurança, conforto, cumprimento dos horários, comodidade e a acessibilidade. O usuário deve obrigatoriamente ser consultado NE /ou participar das atividades de planejamento do transporte coletivo, sobretudo quando ocorrem mudanças;
- Operadores, concessionários e permissionários: corresponde as empresas que por meio de contrato ou permissão prestam o serviço de transporte coletivo. As empresas ao vencerem a licitação pública entram com os veículos, mão de obra e equipamentos necessários para a execução do serviço. Cabe à empresa coletar as tarifas e dividir a renda obtida em: lucro, despesas para manutenção e pagamentos diversos, renovação da frota, criação de novas linhas, e etc., ou seja cumprir as ordens dos órgãos gestores.
- Gestor: pode ser entendido como o Estado em suas diversas esferas (Município, Estado e União). O Município controla o sistema de transporte coletivo dentro dos seus limites territoriais. O Estado controla os sistemas cujas linhas operam e atendem mais de um município (que neste caso não é o foco deste trabalho). Já a União controla o sistema que exacerba os limites territoriais de um estado, ou seja os interestaduais (que também não é foco deste estudo). Cabe a este órgão fazer a intermediação entre usuário e operadores, sempre pesando e dando mais atenção mais para os usuários, que são os alvos do sistema. É de sua responsabilidade lançar e fixar licitações, contratos ou permissão para empresas prestarem o serviço, todas as questões do transporte, inclusive

a tarifa, trajeto, horários, número e tamanho dos veículos, dentre outros fatores. Deve ter o reconhecimento e autorização deste órgão.

Para atender toda essa gama de ações descritas acima, os gestores e operadores do sistema em estudo, possuem uma grande diversidade de instrumentos e técnicas de operacionalização e gerenciamento do transporte coletivo. Os instrumentos mais visíveis pela sociedade são as linhas, os próprios veículos e o local de embarque e desembarque de passageiros.

4 DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO

A NTU (1999, p.15) aponta dois principais fatores limitadores, gerados ou agravados pela integração dos sistemas de transporte coletivo, do jeito como são praticados hoje: o primeiro diz respeito às dificuldades de manutenção econômico-financeiro e o segundo e mais preocupante com relação à Feira de Santana, a ineficácia da integração para conter a queda gradativa e constante do atendimento aos usuários.

No ano de 2005 depois de muitas reclamações da sociedade e de transtornos vividos no trânsito, a prefeitura iniciou uma onda de reformas para tornar o trânsito da maior cidade interiorana da Bahia, mais fluente. Foram construídos viadutos, mudado trajetórias do trânsito e implantado o Sistema Integrado de Transporte (SIT) Coletivo, operado pelos ônibus e vans. Segundo Mello (1981, p. 34), ao falarmos em sistema de transporte, é necessário pensar que este termo compreende “os meios, as vias, os terminais e todas as demais instalações e equipamentos necessários, à realização das operações de transporte”.

Na época da criação do SIT deste município foram incrementadas: novas leis para o transporte coletivo, corredor exclusivo, compra de novos ônibus, criação dos Terminais, elevação da tarifa e outras mudanças. Atualmente no SIT de Feira de Santana prevalece o Terminal do tipo ônibus-ônibus, aquele caracterizado pela passagem de diversas linhas de ônibus numa mesma estação. Quanto ao tipo de integração do SIT, podemos afirmar que ocorre a integração Física (quando o transbordo de passageiros, isto é a transferência de passageiros, é realizado em um local apropriado) e Tarifária (o usuário ao descer na estação de transbordo não precisa pagar outra tarifa para pegar outra condução no transbordo).

Entre os vários problemas detectados e criticados pelos usuários do Sistema, estão: tarifa elevada, superlotação dos ônibus nos horários de pico, mal estado de conservação dos ônibus, não cumprimento dos horários de embarque e desembarque, falta de cobertura nos pontos de ônibus, congestionamento no principal corredor de tráfego exclusivo (Senhor dos Passos) e eliminação de algumas linhas. Vale ressaltar que o projeto de Implementação do SIT não foi totalmente executado, pois o mesmo prevê a criação de mais três Terminais de Transbordo, renovação da frota, transparência nas finanças, maior conforto e cumprimento de horários, e outros elementos.

A cidade conta com o Conselho Municipal de Transportes, um órgão consultivo, formado pelo poder público e pela sociedade organizada deste município sendo que suas decisões podem ou não ser acatadas pelo poder executivo, e que somente se reúne nos períodos de ajuste da tarifa.

Porém as leis municipais que regem o transporte coletivo municipal ainda hoje, passados seis anos de operacionalização do Sistema, continuam sendo desrespeitadas. Inicialmente o argumento da Prefeitura era que os transtornos iniciais ocorreriam inevitavelmente, mas que a Prefeitura em conjunto com as empresas de transporte resolveria os problemas gradativamente.

É perceptível no sistema pelos inúmeros usuários, que a situação nestes dias atuais pouco mudou. Inclusive o tema transporte passa a ser comum e estratégico durante o período eleitoral. O sistema não é avaliado, nem pelas empresas, nem mesmo pela Prefeitura. Um diagnóstico, ou seja, uma avaliação do desempenho do SIT torna-se extremamente necessária como forma de demonstrar que o transporte possui falhas e que podem ser resolvidas, desde que sejam dados esforços conjuntos de todos (Prefeitura, empresas e usuário). De acordo com a CNT (2011, p. 37) “no Brasil, a oferta de transporte público urbano é de competência municipal, embora o poder público possa conceder licenças a particulares”.

Na maioria dos casos, a operação do transporte público urbano é realizado por empresas privadas (devido à maior eficiência em relação às empresas públicas), sendo o planejamento e a gestão do transporte urbano público (regulamentação, administração, fiscalização e programação das operadoras), prioridades que devem ser realizadas pelo governo municipal. (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 56).

5 CONCLUSÕES

A proposta de implementação deste Sistema em Feira de Santana continua sendo um grande passo dado neste município, na medida em que a integração do sistema trouxe benefícios para muitos indivíduos, além é claro das contribuições sociais, econômicas, de tráfego e dentre outras a mais, ela também trouxe uma enorme vantagem, que hoje se constitui num fato preocupante em todo o mundo: a preservação ambiental do nosso planeta (através da redução do índice de poluição do ar, do solo e do controle de crescimento da cidade). Porém é necessário que o Sistema passe por modificações para atender aos critérios de eficiência e eficácia e seja vantajoso tanto para os usuários, como também para os operadores e gestores.

6 REFERÊNCIAS

ANDREAZZA, Mario David. **Perspectivas para os transportes**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Serviço de Documentação, 1972. 348 p ISBN Broch.

BRASIL. CONSTITUIÇÃO. **Constituição da Republica Federativa do Brasil**: Brasília: Senado Federal, 1985.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Plano CNT de transporte e logística 2011**. Brasília: CNT, 2011. 370 p.

DEMO, P. **Metodologia do Conhecimento Científico**. São Paulo, editora Atlas, 2000.

DONNE, Marcela Delle. **Teorias sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Arte e Comunicação, 1979.

FEIRA DE SANATANA. Prefeitura Municipal. **Estudo de racionalização e modernização do sistema de transportes coletivos de Feira de Santana: SIT - Sistema Integrado de Transportes**. Feira de Santana, Ba: Secretaria Municipal de Transportes e Transito, [2006]. ca 200 p. + anexo.

FEIRA DE SANTANA. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Feira de Santana**. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/planej/pddm.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

FERRAZ, Antonio Clovis Coca Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinoza Torres. **Transporte Público Urbano**. 2ª ed. ampliada e atualizada. São Carlos: Rima Editora, 2004. 430 p.

FILHO, Antônio Ribeiro. **Avaliação do desempenho de sistemas de transporte**. In: Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Leste Meridional do Brasil - FETRANSPOR. Gerenciamento de transportes coletivos: manual para empresários. [Rio de Janeiro]: s.n, 1992. 161p.

FILHO, Rômulo Dante Orrico. **Ônibus urbano: regulamentação e mercados**. Brasília. L.G.E., 1996.

FÓRUM NACIONAL DE REFORMA URBANA. **Mobilidade urbana e inclusão social**. Movimento nacional pelos direitos ao transporte público de qualidade para todos. Brasília, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=>>. Acesso em: 08 jul. 2012.

LUDKE, M & ANDRÉ M.E.D.A. **Pesquisa em Educação: abordagem qualitativa**. São Paulo: EPU, ed. 9ª 2005, 99p.

MELLO, Jose Carlos. **Planejamento dos transportes urbanos**. Rio de Janeiro: Campus, 1981. 32 p.

MELLO, Jose Carlos; **Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos. Transportes e desenvolvimento econômico.** Brasília: EBTU, 1984. 258p.

MINAYO. M.C.D.S. (org). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade.** Petrópolis: Vozes, 1999.