



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA-UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA- DCET
CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO

JOELITON DOS ANJOS OLIVEIRA

**AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO: ESTUDO DE CASO
DO BAIRRO DE CAJAZEIRAS X**

SALVADOR

2017

JOELITON DOS ANJOS OLIVEIRA

**AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO: ESTUDO DE CASO
DO BAIRRO DE CAJAZEIRAS 10**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Urbanismo, Departamento de Ciências Exatas e da Terra, Universidade do Estado da Bahia, como parte dos requisitos do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador. Prof. Dr. Agripino Souza Coelho Neto

SALVADOR

2017

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo central apresentar uma análise da qualidade do serviço de transporte público oferecido à população periférica do bairro de Cajazeiras X da cidade do Salvador, levando em consideração a discussão da relação centro-periferização. Buscou-se discutir que a questão do transporte público oferecido a populações periféricas, muitas vezes é reflexo da produção desigual do espaço urbano, cujo agentes hegemônicos prevalecem em detrimento de outros hegemonzados. No primeiro capítulo, empreende-se o esforço de elaborar uma discussão sobre a produção do espaço urbano, e de que forma esta reverbera no contexto da cidade capitalista atrelada ao processo de periferização. No segundo capítulo, realizou-se a exposição dos atores, e as variáveis que entende-se como indicadores determinantes na avaliação da qualidade do serviço de transporte público. No terceiro capítulo, buscou-se demonstrar por meio do estudo de caso, atrelado a pesquisa de campo os resultados alcançados, tendo como avaliação os questionários quantitativos, para a partir destes dados, compreender e demonstrar a real situação do transporte público no bairro de Cajazeiras X.

Palavras-chave: Transporte. Centralização-periferização. Qualidade.

ABSTRACT

The present work has as main objective to present an analysis of the quality of the public transportation service offered to the peripheral population of the district of Cajazeiras X of the city of Salvador, taking into account the discussion of the center relationship periphery. It was sought to argue that the issue of public transportation offered to peripheral populations is often a reflection of the unequal production of urban space, whose hegemonic agents prevail to the detriment of other hegemonized ones. In the first chapter, the effort is made to elaborate a discussion about the production of the urban space, and how it reverberates in the context of the capitalist city tied to the process of peripheralization. In the second chapter, the actors' exposition was carried out, and the variables that are understood as determining indicators in the evaluation of the quality of the public transport service. In the third chapter, we tried to demonstrate through the case study, linked to the field research the results achieved, having as an evaluation the quantitative questionnaires, from this data, to understand and demonstrate the real situation of public transportation in the district of Cajazeiras X.

Keywords: Transport. Center-periphery. Quality.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico	Pág.
01- Perfil da população usuária do transporte público do bairro de Cajazeiras X- Sexo da população usuária- 2017.....	68
02- Faixa etária da população usuária do transporte público do bairro de Cajazeiras X- 2017.....	69
03- Frequência de uso do transporte público da população do bairro de Cajazeiras X- 2017.....	70
04- Motivo do deslocamento da população usuária do transporte público do bairro de Cajazeiras X- 2017.....	71
05- Acessibilidade da população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Descolamento até o ponto de ônibus – 2017.....	72
06- Acessibilidade da população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Destino final da viagem- 2017.....	73
07- Tempo de atendimento à população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Tempo de deslocamento - 2017.	75
08- Frequência de atendimento à população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Tempo de espera no ponto de ônibus – 2017.....	76
09- Capacidade de lotação de passageiros em pé no transporte público de Cajazeiras X- Capacidade de lotação- 2017.....	77
10- Confiabilidade no transporte público pelos usuários de Cajazeiras X- Utilização de aplicativo para smartphones- 2017.....	78
11- Confiabilidade no transporte público pelos usuários de Cajazeiras X- Os ônibus passam no horário do aplicativo - 2017.....	79
12- Segurança no transporte público segundo os usuários de Cajazeiras X – Acidentes de trânsitos- 2017.....	80
13- Segurança no transporte público segundo os usuários de Cajazeiras X – Usuários acometidos por assaltos no ponto ou no ônibus- 2017.....	81
14- Características dos veículos que realizam o serviço de transporte público de Cajazeiras X –Condição dos veículos- 2017.....	82
15- Características dos locais de parada do transporte público em Cajazeiras X – Condição dos pontos- 2017.....	83

16-	Sistema de informações no transporte público de Cajazeiras X –Conhece as linhas horários e itinerários- 2017.....	84
17-	Integração do transporte público de Cajazeiras X – 2017.....	85
18-	Comportamento dos operadores do transporte público de Cajazeiras X - 2017.....	86

LISTA DE MAPAS

Mapa	Pág.
01- Localização de Cajazeiras X no contexto do conjunto de bairros de Cajazeiras- 2017.....	59
02- Delimitação do Bairro e Cajazeiras X- 2017.....	60
03- Bairro de Cajazeiras X em relação as duas centralidades da cidade do Salvador- Centro antigo e área central do Iguatemi- 2017.....	61
04- Mapa de localização dos pontos de aplicação no bairro de Cajazeiras X- 2017.....	67

LISTA DE TABELAS

Tabela	Pág.
01- Frota programada para operação, frota admitida e percurso médio mensal (PMM) de Salvador até julho- 2017.....	64
02- Linhas, frota e frequência de atendimento do transporte público no bairro de Cajazeiras X- 2017.....	65

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PMM - Percurso Médio mensal

SEDUR - Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo

SEMOB - Secretaria de Mobilidade de Salvador

TRANSALVADOR - Superintendência de Trânsito de Salvador

URBIS - companhia de Habitação e Urbanização da Bahia

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO, A CONSTRUÇÃO DA PERIFERIA URBANA E O PAPEL DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	18
2.1	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A CONSTRUÇÃO DAS PERIFERIAS SÓCIO ESPACIAIS NA CIDADE CAPITALISTA.....	18
2.1.1	Os produtores do espaço urbano no contexto da cidade capitalista.....	20
2.2	O PROCESSO DE PERIFERIZAÇÃO E A PRODUÇÃO DA PERIFERIA URBANA COMO FORMA ESPACIAL.....	27
2.2.1	O processo de periferização urbana.....	29
2.3	MOBILIDADE URBANA NAS PERIFERIAS COMO PRODUTO DA DESIGUALDADE SOCIOECONÔMICA NA CIDADE CAPITALISTA.....	32
2.4	O PAPEL E A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NAS PERIFERIAS URBANAS.....	36
3	A QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: ATORES E VARIÁVEIS DETERMINANTES.....	40
3.1	ATORES QUE COMPÕEM O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.....	41
3.2	VARIÁVEIS PARA A AVALIAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS.....	47
4	O BAIRRO DE CAJAZEIRAS X: DISCUSSÕES HISTÓRIA E GEOGRAFIA.....	56
4.1	O BAIRRO DE CAJAZEIRAS X NO CONTEXTO HISTÓRICO E ESPACIAL DA CIDADE DO SALVADOR	56
4.1.1	Centralização-periferização e o bairro de Cajazeiras X.....	59
4.2	CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE CAJAZEIRAS X.....	62
4.3	AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE CAJAZEIRAS X: UMA PERSPECTIVA DOS USUÁRIOS.....	66
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	88
	REFERÊNCIAS.....	91
	APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO QUALITATIVA DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	93

1 INTRODUÇÃO

Na primeira década do início do século XXI o Brasil acompanhou avanços significativos na redução das desigualdades sociais, principalmente através dos programas de transferência de renda, onde a taxa de famílias em situação de miséria caiu de 7,38% em 2004 para 2,71% em 2014, como foi constatado segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em 2015, além de políticas que asseguraram maior igualdade nas cidades brasileiras, como a criação do Estatuto da Cidade em 2001 e o Ministério das Cidades posteriormente em 2003, ambos com uma de suas maiores responsabilidades o planejamento urbano, voltados para a sistematização das ações e processos que ocorrem na cidade ao longo do tempo, e prevendo suas mudanças. Com o crescimento exponencial das cidades brasileiras, pensar no transporte público se tornou de fundamental importância para ter uma mobilidade urbana eficiente e melhor qualidade de vida, principalmente nas grandes cidades.

Seguindo essa linha de raciocínio é correto afirmar que uma das grandes preocupações que as cidades deveriam ter após a criação do Estatuto da Cidade, seria uma política de transporte que garantisse a funcionalidade do transporte público com qualidade e acessível para todos, condição que não se realiza, principalmente quando se trata da 4ª maior capital do país, Salvador.

A cidade do Salvador, com uma população de aproximadamente 2.938.092 habitantes e uma densidade demográfica de 3.859,44 hab/km², segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016), é detentora de um transporte público bastante questionável quando se trata de sua qualidade, e que não satisfaz por completo o usuário em suas necessidades de deslocamento diário. Isso se torna mais evidente quando se refere à população periférica do Município, que é um dos focos deste trabalho, seja pela má distribuição de equipamentos e serviços, pela segregação imposta no decorrer do tempo, ou através dos interesses econômicos do capital.

Este trabalho tem como objeto de estudo Cajazeiras X, bairro periférico, de alta atividade econômica formal e informal que compõe o conjunto Cajazeiras, a fim de analisar a qualidade transporte público oferecida aos usuários.

Cajazeiras é um conjunto de 14 bairros periféricos (Cajazeiras 2, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, Fazenda Grande 1, 2, 3, 4, Águas Claras e Boca da Mata), segundo a divisão elaborada pelo Município de Salvador no estudo “O Caminho das Águas”¹, localizados no "miolo" da cidade do Salvador, com uma das maiores densidades demográficas do Município. Possui uma população estimada em mais de 600 mil habitantes² em sua grande maioria de etnia negra, e por sua considerável distância das centralidades da Cidade, conseqüentemente também de equipamentos e serviços, possui um intenso comércio popular e informal. Porém mesmo com toda a atividade econômica presente nesta localidade, muitas pessoas dependem do transporte público para acessarem outros serviços que não existem ou que não atendem suficientemente as pessoas em seus bairros, como escolas, faculdades, hospitais de alta complexidade e em sua grande maioria empregos.

A vivência na cidade como usuário do transporte público e em específico de Cajazeiras X, para acessar serviços de lazer, comércio ou de saúde, nos permite algumas observações sobre a qualidade do mesmo: primeiramente podemos eleger a superlotação dos ônibus que atendem muito mais que a capacidade dos veículos, que é estipulada pelas empresas em parceria com o poder público, segundo a Lei que regulamenta o transporte público por ônibus da Cidade (Decreto Nº 25.966 de 17 de abril de 2015) ; por seguinte a temporalidade irregular das linhas, que mesmo com aplicativos de celular elaborados para ajudar aos usuários, nem todas as pessoas tem acesso, o que reflete em pontos extremamente cheios e a vulnerabilidade dos indivíduos; outro aspecto muito delicado é a frota de veículos

¹ O Caminho das Águas foi um estudo realizado entre diversos atores sociais, incluindo a Universidade Federal da Bahia e a Prefeitura Municipal do Salvador com os seguintes objetivos: a produção de indicadores sobre a qualidade das águas e sobre o acesso aos serviços públicos de saneamento ambiental, a delimitação das bacias hidrográficas e de drenagem natural e a delimitação dos bairros de Salvador, tendo como referência as noções de identidade e de pertencimento dos seus moradores.

O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes / Elisabete Santos, José Antonio Gomes de Pinho, Luiz Roberto Santos Moraes, Tânia Fischer, organizadores. – Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010. 486p.: il. .- (Coleção Gestão Social)

² **Salvador cultura todo dia. Fundação Gregório de Mattos.** Disponível em: < http://www.culturatododia.salvador.ba.gov.br/vivendo-polo.php?cod_area=4&cod_polo=29>. Acesso em: 15 de setembro de 2017.

que não atendem as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), nem à Lei que regulamenta o transporte público, mesmo com a concessão entre Prefeitura e Empresas, e prazos para adequação dos veículos, ainda é recorrente encontrar diversos ônibus desprovidos de acessibilidade e que não estão em conformidade com a norma técnica da ABNT 14022³, e em alguns casos, com o elevador quebrado, que dificulta em muito a acessibilidade e o conforto dentro do transporte, além da falta de assepsia; a carência de informações sobre as linhas, horários e itinerários; por fim o risco de acidentes no trânsito, muito motoristas são levados ao extremo de sua capacidade, seja por terem a necessidade de fazer horas extras ou cumprir imposição das empresas de trabalharem em outros horários, o que pode ser muito arriscado para o condutor do veículo e principalmente para os usuários.

Todos esses aspectos citados podem ser caracterizados ou exemplificados através do processo histórico da forma de ocupação da cidade do Salvador que delineou suas centralidades e sua distribuição populacional, porém, atualmente, pode se observar em relação ao transporte público por ônibus em Cajazeiras X: a má distribuição de equipamentos e serviços ou "distribuição estratégica" da Cidade, que privilegia as localidades centrais a fim de elevar o valor de uso e ocupação do solo a níveis muito elevados privilegiando o capital imobiliário e conseqüentemente, reverbera em muitos espaços ociosos de serviços públicos nas periferias da Cidade; a valorização do transporte individual motorizado, principalmente nesses últimos anos com as facilidades de compra proporcionadas pelo Governo Federal, também foi um fator que favoreceu o descaso com o transporte público e por outro lado fortaleceu cada vez mais a idealização do automóvel como "ideal" de vida, impactando na mobilidade urbana com engarrafamentos cada vez mais longos e demorados; e outra questão extremamente importante, é ressaltar a segregação forçada, que mesmo sendo parte do processo histórico, ainda hoje "empurra" parte da população pobre para a periferia, resultando em deslocamentos diários muito extensos e demorados.

³ A NBR- 14022 é uma norma técnica brasileira de dezembro de 1997, responsável por auxiliar o transporte - acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal. Disponível em:< http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/NBR14022.pdf>. Acesso em: 31 de outubro de 2017.

Diante das diversas questões que perpassam pela qualidade do transporte público em localidades periféricas, foram levantadas algumas inquietações que se colocaram como desafio e como norte para desenvolvimento deste projeto de pesquisa: Qual a qualidade do transporte público oferecido à população usuária de Cajazeiras X? Quais os tipos de carência de equipamentos e serviços levam a população usuária a realizar deslocamentos através do transporte público? O serviço de transporte público disponível consegue suprir as demandas de passageiros/dia contemplando as variáveis propostas por Ferraz e Torres (2004), no que se refere aos aspectos de: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, veículos, locais de paradas, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e bom estado das vias?

Cajazeiras X é um dos 14 bairros que compõem o conjunto periférico de Cajazeiras da Cidade do Salvador, que por sua construção histórica, possuiu sempre pouca notoriedade aos olhos do poder público, conseqüentemente, isso reverberou em muitos problemas urbanos e neste caso afetando negativamente a qualidade do transporte público do bairro.

Um estudo de caso sobre a qualidade do sistema de transporte coletivo por ônibus se faz necessário para produzir uma reflexão sistemática sobre essa realidade que impacta decisivamente na vida de grande parte da população da capital baiana. Esse estudo também terá importância para suprir e compor a carência de trabalhos sobre transporte público ou mobilidade em localidades periféricas, que é uma questão fundamental para assegurar melhores condições de direito à cidade aos cidadãos, principalmente da periferia.

Considerando a dimensão espacial e populacional de Cajazeiras X, o problema do transporte público é relevante e de fundamental importância, especialmente em um bairro de classe socioeconômica baixa e periférico. Portanto, aprofundar a discussão sobre aspectos que tangem a qualidade e funcionalidade do sistema de transporte público na periferia da cidade do Salvador, em específico do bairro de Cajazeiras X, irá revelar o que demanda intervenção e oportunizar possíveis projetos ou trabalhos acadêmicos voltados para a qualidade do transporte

público, mobilidade, acessibilidade e entres outras produções na periferia urbana da cidade do Salvador.

Como objetivo geral desta pesquisa destacamos a avaliação da qualidade do transporte público no bairro de Cajazeiras X, utilizando como principal alicerce conceitual os indicadores elaborados por Ferraz e Torres (2004), já citados anteriormente.

Como objetivos específicos deste trabalho busca-se inicialmente discutir o serviço de transporte público no contexto da produção do espaço urbano e das relações centralização- periferização, posteriormente discutir e delimitar as variáveis e os atores que permitirão a avaliação da qualidade do transporte público no bairro e uma caracterização do serviço por ônibus coletivo de Cajazeiras X.

Utilizou-se essencialmente nesta pesquisa os procedimentos de levantamento e revisão bibliográfica a fim da seleção do aporte teórico que embasou a compreensão de conceitos e indicadores mais pertinentes para construção do trabalho, de maneira consistente, coerente e condizente com a realidade. Assim como também a realização de levantamento documental através de órgãos públicos do Município de Salvador, a exemplo da Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB), a Superintendência de Trânsito de Salvador (TRANSALVADOR) e da Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo (SEDUR), que auxiliaram tecnicamente a produção do trabalho, como a caracterização da situação atual do transporte público no bairro de Cajazeira X (número de frota, itinerários, média de idade da frota, etc.).

Para materialização do objetivo geral desta pesquisa, foi utilizado uma técnica de pesquisa muito difundida para comprovação de hipóteses em estudos e pesquisas científicas, o estudo de caso, dentre os diversos autores que conceituam este método, selecionamos a classificação dada por Cesar (2005):

O Método do Estudo de Caso enquadra-se como uma abordagem qualitativa e é frequentemente utilizado para coleta de dados na área de estudos acadêmicos (CESAR, 2005. p. 1).

No estudo de caso selecionamos uma amostra aleatória de 100 pessoas, num universo de aproximadamente 8.000 moradores do bairro de Cajazeiras X, seguido por um modelo de questionário com 18 questões de múltipla escolha e outras

abertas, para melhor avaliação das condições do transporte público no bairro de Cajazeiras X. No capítulo 4, abordamos de forma detalhada o método da pesquisa de campo.

Este trabalho está dividido fundamentalmente em três capítulos, onde buscamos compreender a qualidade do transporte público oferecido as populações periféricas e sobretudo, socialmente excluídas, por outra ótica, para além da técnica, visto que boa parte das contribuições dos trabalhos acadêmicos voltados para a área do transporte, possuem uma abordagem essencialmente cartesiana e isolada.

Dessa forma, desenvolvemos inicialmente como primeiro capítulo deste trabalho uma discussão pautada na ideia de que, o serviço de transporte oferecido aos grupos sociais excluídos que, ocupam as periferias urbanas no contexto das cidades capitalistas, muitas vezes é reflexo de uma produção desigual do espaço urbano, cujo agentes hegemônicos, tal qual os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e especialmente o Estado, atuam como viabilizadores da distribuição das distintas zonas na cidade, seja de habitação, de equipamentos e serviços, comércio, indústria, etc., em detrimento dos grupos periféricos que ocupam as áreas mais precárias na cidade, sendo obrigados a manter rotinas extremamente exaustivas no interior de veículos do serviço de transporte público, que em alguns casos, não supre as necessidades básicas do passageiro, e dessa forma destacamos a necessidade da qualidade de um transporte público que, para além de efetuar os deslocamento dos usuários na cidade, também lhes proporcione os critérios básicos de qualidade, segundo Ferraz e Torres (2004).

No segundo momento do trabalho, enfatizamos os atores responsáveis pelo equilíbrio na oferta do transporte público de qualidade: O governo, os usuários, os trabalhadores do transporte público, os empresários e a comunidade. Salientamos seus direitos, obrigações e objetivos para que seja contemplado o nível de satisfação dos usuários, assim como também demonstramos as variáveis para avaliação da qualidade do transporte público, que foram aplicadas no bairro de Cajazeiras X.

Como último e principal capítulo da monografia, realizamos um breve balanço histórico da construção do bairro de Cajazeiras X, no contexto de Cajazeiras e principalmente da cidade do Salvador, a fim de compreender a produção do espaço

urbano do bairro, além de caracterizar a atual situação do transporte público na localidade. Posteriormente nos direcionamos para a análise dos dados obtidos na pesquisa de campo, com a finalidade de atender o objetivo geral desta pesquisa e sobretudo demonstrar a qualidade do transporte público em um bairro periférico e reflexo de uma produção desigual do espaço urbano na Cidade.

2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO CONTEXTO DA PERIFERIA URBANA E O PAPEL DO TRANSPORTE PÚBLICO

Neste capítulo buscaremos discutir o processo de produção do espaço urbano, da construção do processo de periferização, além de buscar compreender o papel e a importância do transporte público na periferia urbana como forma de acumulação na cidade.

Considerando que esta pesquisa procura compreender a qualidade do transporte público em um bairro periférico da cidade do Salvador, nos sustentamos no pressuposto de que a periferia urbana, habitada em sua maioria por populações de baixa renda, como forma espacial, é produto do processo de produção do espaço urbano no capitalismo e que o transporte público exerce uma importância fundamental na articulação da mobilidade e na possibilidade de acesso aos bens e serviços que a cidade oferta.

Desse modo, entendemos que compreender o contexto e a importância do transporte público para a periferia, pressupõe anteriormente compreender brevemente o processo de periferização e a produção da periferia como forma espacial na esteira do processo de produção do espaço urbano na cidade capitalista.

2.1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A CONSTRUÇÃO DAS PERIFERIAS SOCIOESPACIAIS NA CIDADE CAPITALISTA.

Segundo o dicionário Aurélio, o espaço, do latim *spatium*, é a extensão que contém a matéria existente, a parte que ocupa um objeto sensível e a capacidade de um terreno, e o adjetivo urbano, refere-se àquilo que pertence ou que é relativo à cidade. Ou seja, os significados de ambos os termos são explicados de forma literal de fácil compreensão ao leitor. Aqui neste primeiro tópico deste capítulo, buscaremos explorar mais profundamente o conceito e os agentes produtores do “Espaço Urbano”, utilizando fundamentalmente como referência as discussões sobre o tema, do autor Roberto Lobato Corrêa (1995), levando em consideração a cidade capitalista e explorando a produção da periferia urbana dentro desse contexto.

Corrêa (1995) classifica o espaço urbano considerando quatro momentos pertinentes para sua caracterização. Constitui-se em primeiro momento de conjuntos de usos da terra justapostos entre si por diferentes classes sociais, pessoas e interesses que se reverbera na organização da cidade tornando visíveis as áreas industriais, de lazer, distintas áreas residenciais, serviços, gestão e ainda as áreas voltadas para futura expansão da cidade.

Caracterizando o segundo momento, temos o espaço urbano como articulado e concomitantemente fragmentado, isso dado que, mesmo havendo distintos grupos sociais e econômicos na cidade, todos eles mantêm ainda que de intensidade muito variável, relações espaciais com os demais, embora se manifestem de forma empírica através do transporte público, das relações de trabalho, fluxo de mercadorias, deslocamento para uso de serviços, religião, ou até mesmo deslocamentos menos frequentes para o centro da cidade. Na cidade capitalista ainda é possível perceber o deslocamento de renda, mais-valia, salários, juros, lucros, decisões, informações assim como também a difusão de ideologias através dos meios de comunicação que suprime a capacidade reflexiva e crítica de alguns grupos sociais condicionados a outros hegemônicos. (CORRÊA, 1995)

Carlos (2008), em sua obra a “ (re) produção do espaço urbano”, se remete a esse espaço fragmentado e ao mesmo tempo articulado, destacando que:

A reprodução do espaço urbano recria constantemente as condições gerais a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital. Se de um lado aproxima a indústria, as matérias-primas (e auxiliares), os meios de circulação (distribuição e troca de mercadorias produzidas), a força de trabalho e o exército industrial de reserva, de outro lado “aproxima” pessoas consideradas consumidoras (CARLOS, 2008, p. 83).

Analisada essa relação do espaço articulado e fragmentado, é possível aprofundar a reflexão em um terceiro momento do espaço urbano. Corrêa (1995) afirma este é o reflexo da sociedade, ou seja, todos os processos materializados no espaço urbano, são reflexo das relações sociais, dessa forma a cidade capitalista é um ‘retrato’ da dinâmica social. Porém o espaço urbano não é somente as relações sociais presentes reverberados neste, mas também um conjunto de ações do passado que se concretizaram na forma e transpassam o tempo.

O espaço urbano se expressa também como condicionante social, através da ideia que este é mutável e dispendioso da complexidade de diferentes ritmos na cidade capitalista. Esse é quarto momento a ser considerado na caracterização do espaço urbano, e este condicionamento se dá através do papel que as obras fixadas pelo homem, as formas espaciais desempenham nas condições de produção e nas relações de produção. Dessa forma como CORRÊA (1995) afirma:

As áreas residenciais segregadas representam papel ponderável no processo de reprodução das relações de produção no bojo qual se reproduzem as diversas classes sociais e suas frações: os bairros são os locais de reprodução dos diversos grupos sociais (CORRÊA, 9, p. 1995).

Considerando como aspectos relevantes todos os momentos citados a seguir, ainda temos uma última questão a ponderar: a cidade capitalista como palco de símbolos e significados. Porém essa simbologia no espaço urbano é variável conforme seus grupos e classes sociais. A praça e rua se tornam cenário de luta e conquistas por classes sociais segregadas sócio espacialmente de seus direitos civis e em alguns casos, humanos. O espaço da cidade é assim, e também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de contas, o direito à cidade plena e igual para todos (Corrêa, 1995).

Assim, o espaço urbano é um conjunto de usos justapostos entre si, articulado e fragmentado, reflexo da sociedade, condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. O espaço urbano reflete em todos seus aspectos que o compõe a dinâmica dos processos presentes e passados da sociedade humana, na cidade capitalista. Portanto, é possível compreender que o espaço urbano é constituído de elementos de alta complexidade baseado nas relações sociais, que em sua maioria são desiguais, mas também articulado, através do simbolismo das religiões, no campo das lutas ou das relações sociais, como característica da condicionante social, que reflete as ações da sociedade, no contexto capitalista (CORRÊA, 1995).

2.1.1. Os produtores do espaço urbano no contexto da cidade capitalista

O espaço urbano como conjunto de elementos que compõem a cidade capitalista, é definido segundo Corrêa (1995), considerando cinco grupos de ação

social e econômica: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado, e os grupos sociais excluídos. Em sua maioria, os produtores do espaço urbano dentro da lógica capitalista, impõem a forma que o espaço se organizará no âmbito da polis e dessa forma todos esses, por sua natureza de produção a partir do capitalismo, tem papel fundamental na produção do espaço urbano, que por consequência é dinâmico e ao mesmo tempo desigual.

Corrêa (1995) ainda destaca que a ação desses agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles. Este marco não possui neutralidade, dessa forma reflete o interesse dominante de um dos agentes que possui maior força dentro desta lógica capitalista de produção do espaço urbano.

Os proprietários dos meios de produção

Os proprietários dos meios de produção, por sua dimensão de atuação bem ampla, são um dos maiores consumidores do espaço urbano por conta, principalmente, do exercício de suas atividades. Os mesmos necessitam, como Corrêa (1995) afirma, de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locais pertinentes às atividades de suas empresas, em áreas estratégicas de escoamento e consumo da produção, próximas a linhas férreas, aeroportos, portos, rodovias, áreas acessíveis à população, etc.

Os conflitos que surgem a partir da disputa pelo uso e ocupação do solo nas cidades capitalistas tendem a ser resolvidos em favor dos proprietários dos meios de produção, que comandam a dinâmica econômica e política. A solução desses conflitos se faz através da beneficiação desses agentes, como exemplo, a instalação de infraestrutura necessária às suas atividades e para criação de facilidades e a construção de casas baratas para força de trabalho. (CORRÊA, 1995. p, 14.)

Por consequência dessa forma de negociação de terras através de interesses, as cidades capitalistas refletem uma dinâmica na mobilidade que reverbera na qualidade e quantidade dos serviços oferecidos à população mais carente nas periferias das cidades. Há uma concentração em áreas especializadas dos meios de produção, próximas a áreas periféricas, onde populações segregadas

social e espacialmente se distanciam mais ainda da vida cidadina como um todo, e impõem com perversidade a exclusão de certos grupos, como veremos mais a frente. Diante disso Corrêa afirma o seguinte aspecto:

Nas grandes cidades onde a atividade fabril é expressiva, a ação espacial dos proprietários industriais leva à criação de amplas áreas fabris em setores distintos das áreas residenciais nobres onde mora a elite, porém próxima às áreas proletárias. Deste modo a ação deles modela a cidades, produzindo seu próprio espaço e interferindo decisivamente na localização de outros usos da terra (CORRÊA, 1995, p. 15).

Os proprietários fundiários

Esse tipo de grupo produtor e modelador do espaço urbano agem no sentido de obterem o maior lucro por seus terrenos, que muitas vezes tem duas grandes finalidades: uso comercial ou residencial de status como afirma Corrêa (1995). Estão estritamente objetivados a tornar terra-rural dentro do município em terra-urbana da cidade, possuem grande responsabilidade na expansão da mesma, no sentido que para obterem o maior tipo de remuneração sobre suas terras, os proprietários fundiários impõem que aja a especulação fundiária no mercado de forma perversa.

Diante disso é percebido, que esse grupo não está interessado em dar o uso ao solo ocioso, assim como indica o Estatuto da Cidade⁴ quando trata da função social da propriedade, mas sim que estão profundamente interessados no *valor de troca* da terra.

A expansão da cidade através desses grupos está intimamente ligada à questões referentes a disposição de equipamentos, serviços, habitação e comércio na cidade, principalmente moradia, Corrêa (1995) destaca dois tipos de características que irá indicar se a terra rural, será convertida em periferia urbana:

Por um lado, destacamos inicialmente a urbanização de status quando se trata do terreno que mesmo localizado na periferia urbana da cidade possui características de amenidades que são comercializadas como objeto da promoção à qualidade de vida, como proximidade com praias, parque urbanos, áreas

⁴ “Estatuto da Cidade” é a denominação oficial da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo “Política Urbana” da Constituição Federal, detalhando e desenvolvendo os artigos 182 e 183.

arborizadas, etc. Criam-se assim bairros seletivos de alto padrão construtivo e para parcelas pequenas da sociedade com poder aquisitivo elevado, porém mesmo sendo fisicamente periférica, essas áreas não são consideradas dessa forma, pois afinal de contas os bairros de alto status não são socialmente periféricos.

Por outro lado, a urbanização popular é o segundo tipo de uso que se pode dar a conversão de uma terra rural em periferia urbana. Esse tipo de expansão é destinado aos proprietários com terrenos mal localizados e sem amenidades, Corrêa (1995) afirma da seguinte forma esse tipo de uso:

Em uma cidade onde existe uma segregação sócio espacial, com um setor periférico, não apenas distante do centro, mas sem amenidades, não atraindo, portanto, grupos sociais de elevado status, não resta aos proprietários fundiários senão o loteamento de suas terras como meio de extrair a renda da terra (CORRÊA, 1995, p. 19).

Tal forma de urbanização popular é baseada em loteamentos periféricos com o mínimo de infraestrutura possível, haja vista que o retorno de capital financeiro é baixo, se comparado à urbanização de status, devido ao baixo poder aquisitivo da população que, sem outras opções de habitação dentro da cidade, são obrigados a compor esse tipo de organização espacial precária. Trata-se do processo de produção da periferia como forma espacial habitada pela população de baixa renda.

A periferia urbana produzida por consequência da ação dos proprietários fundiários é constituída de uma diversidade de problemas urbanos: doenças, inacessibilidade, segurança pública deficitária, facções criminosas e muitas horas perdidas dentro de transportes coletivos de péssima qualidade. Corrêa (1995) afirma que esses tipos de loteamentos, fruto das ações diferenciadas desse grupo em específico, inicialmente são ilegais face a legislação, porém em pouco tempo são legalizados por pressão popular e por já estarem consolidados, através das estruturas físicas e os vínculos sociais.

Os promotores imobiliários

Esse grupo também responsável pela produção do espaço urbano possui características específicas para a dinamização do mesmo. A incorporação, o

financiamento, o estudo técnico, a construção ou produção física do imóvel e a comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, porém acrescido dos respectivos lucros (CORRÊA, 1995).

No contexto do capitalismo, os promotores imobiliários não têm interesse em produzir habitações populares, tais quais não são rentáveis. Esse tipo de moradia só será rentável se for erguida utilizando péssimos materiais construtivos, se for ocupada por muitas famílias, ou se houver escassez de habitações para elevar ao máximo o preço das moradias. Em alguns casos, se for produzido em parceria com o Estado, como temos o exemplo no Brasil do programa “Minha Casa Minha Vida”, onde moradias financiadas por um banco público do Governo Federal são construídas com o mínimo de recursos possíveis, utilizando-se dos terrenos baratos nos arrabaldes das cidades e produzindo as periferias urbanas, impregnadas de problemas urbanos e carências de infraestruturas urbanas.

Portanto, a atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo extremamente desigual, criando e reforçando a segregação sócioespacial que caracteriza a cidade capitalista. E, na medida em que outros setores do espaço urbano produzem conjuntos populares, a segregação é reafirmada como realidade nas cidades. Dessa forma, como fora percebido até então, a produção do espaço urbano é dada de forma perversa e seletiva, supervalorizando certas classes sociais, áreas ou setores da economia, enquanto a população que não tem alto poder aquisitivo e não se enquadra nesses parâmetros, são empurradas para a produção das periferias urbanas e da segregação sócioespacial.

O Estado e sua atuação determinante

O Estado atua na cidade capitalista, como grande regulador das ações que perpassam pela gestão, planejamento e administração do urbano. Como vimos anteriormente, ele também lida diretamente com outros três grupos de produção do espaço urbano, os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários.

O papel do Estado é muito delicado dentro no contexto da produção do espaço urbano, pois qualquer decisão reverbera em prováveis consequências ou

benefícios para os distintos grupos da sociedade, geralmente, os mais prejudicados são as classes sociais periféricas, e os mais beneficiados são os grupos economicamente dominantes. No entanto, como Corrêa afirma (1995), é através da implantação de serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parque, coleta de lixo etc., interessantes tanto às empresas como à população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais corrente e esperado.

Esse agente produtor do espaço urbano dispõe de um conjunto de instrumentos que pode empregar nesse mesmo espaço: direito a desapropriação; regulamentação do uso do solo; impostos fundiários e imobiliários; taxação de terrenos ociosos; mobilização de reservas fundiárias públicas; investimento público na produção do espaço; organização de mecanismos de crédito à habitação; e pesquisas sobre matérias e procedimentos de construção. Todavia essas ações não se verificam literalmente, depende de alguns fatores, principalmente do grupo dominante no momento, tornando as decisões do Estado favorável a esses grupos (DURAND-LASSERVE, 1980, *apud* CORRÊA, 1995).

Levando em consideração esses argumentos, o Estado capitalista cria mecanismos que levam à segregação residencial e à sua legalização. Assim, os grupos sociais influentes ocupam áreas mais especulativas e valorizadas na cidade, enquanto a população pobre produz através da imposição do Estado, as periferias urbanas segregadas.

Os grupos sociais excluídos e a periferia urbana

Na cidade onde o capitalismo se dissemina, as classes sociais excluídas, podem se verificar em três tipos de zonas: as áreas que antes foram ocupadas por classes altas da sociedade, e hoje são locais em estado de obsolescência, desprovidos de amenidades e com condições sociais básicas para esse tipo de população; as zonas da periferia urbana auto construídas das grandes cidades, onde as condições necessárias para a sobrevivência se dão no limite do básico e populações vivem à margem de seus direitos; e as zonas de conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado, na maioria dos casos, em terras mal localizadas e sem

amenidades de ex-proprietários fundiários, e comercializados por promotores imobiliários.

Aqui daremos ênfase aos grupos sociais excluídos produzindo as periferias urbanas no contexto da cidade capitalista, e a discussão de um elemento determinante nesse processo de produção, que impacta diretamente na dinâmica das cidades, principalmente se considerarmos o transporte público e a mobilidade: a habitação.

A habitação, como fora percebido é um dos elementos mais necessários, e um direito fundamental para esses grupos sociais excluídos, pois é um fator determinante na produção da periferia urbana. Para Corrêa (1995) a habitação é um dos bens, cujo acesso é seletivo, visto que parcela muito elevada da população não tem acesso, ou melhor, não possui renda para pagar o aluguel de uma moradia decente e, muito menos, comprar um imóvel numa localidade com as condições necessárias para a vida na cidade, provida de equipamentos, serviços, comércio, lazer etc.

Assim, por falta de alternativas para consolidarem suas vidas, só restam os loteamentos irregulares do ponto de vista que os proprietários não possuem a documentação formal, as ocupações em áreas geograficamente críticas, como encostas de morros, ou as habitações financiadas por bancos públicos, onde essas pessoas estarão destinadas a passar parte de suas vidas pagando uma residência em condições construtivas mais regulares, porém desprovidas de distintos equipamentos e serviços no seu entorno, levando a viagens extremamente longas para o centro, e gerando uma grande demanda por transporte público.

Dessa forma a produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de sobrevivência. Resistência e sobrevivência as adversidades impostas aos grupos sociais recém-expulsos do campo ou proveniente de áreas urbanas submetidas às operações de renovação ou requalificação, que lutam pelo direito à cidade. (CORRÊA, 1995, p. 30). Mares (2013) apresenta uma lúcida caracterização da periferia:

O que, no senso comum, representa a periferia é a sua caracterização social, marcada pela presença de pessoas de baixa renda, os pobres, que não têm meios para aquisição de uma

residência em um bairro de status. Mesmo que a escolha não seja um bairro elitizado, a população não encontra meios que a possibilite escolher em que bairro ou em que área morar e em que condições de moradia habitar. Por isso, a periferia é vista como uma apropriação desigual do espaço urbano. (MARES, 2013. p, 3.)

Segundo Corrêa (1995), a favela como conhecemos com uma dinamização própria e peculiar de pequenas atividades econômicas e alguns serviços, são resultantes de um lado da ação dos próprios moradores que, pouco a pouco, durante um grande período de tempo, vão melhorando suas residências e implantando esses tipos de atividades diversas, e de outro lado, através da ação do Estado, que como forma de mitigar as problemáticas urbanas ali presentes, mas principalmente através da pressão popular organizada pelos moradores em associações, implanta alguns tipos de infraestrutura urbana.

Portanto devemos considerar a periferia urbana, como um produto de um processo específico, onde todos os outros grupos citados anteriormente, que compõem a dinâmica da construção do espaço urbano, impactam diretamente nos grupos sociais excluídos e, que isso repercute diretamente nas estruturas, formas e nos processos da cidade capitalista, assim como também nos diferentes modos de apropriação por cada grupo, desse espaço.

2.2 O PROCESSO DE PERIFERIZAÇÃO E APRODUÇÃO DA PERIFERIA URBANA COMO FORMA ESPACIAL.

Neste tópico buscaremos explorar um pouco do conceito de periferia urbana, considerando sua origem etimológica, e aprofundaremos no processo de periferização urbana, para que entendamos o contexto dessa periferia na cidade capitalista, e o cenário da vida de populações nas periferias.

O termo periferia, originado do grego *periphéreia*, indica originalmente a linha que define uma circunferência, ou seja, o limite de certo espaço, que diretamente nos remete à ideia que a periferia é o ponto mais distante dessa área, ou sendo mais específico mais afastado de seu centro. (CORRÊA, 1986).

A periferia, antes considerada pelos autores marxistas como o território de reprodução de mão-de-obra e consequência do modo de acumulação do capitalista,

expande-se com um padrão de ocupação diferente do restante da cidade, por sua organicidade nos traçados sinuosos, loteamentos irregulares etc. A distribuição da pobreza no espaço urbano, e ao redor de condomínios de luxo, assim como a emergência de formas de segregação, aparece em função do empobrecimento da classe média, que procurou localizações periféricas para morar. (LIMA, 2004, *apud* SOUZA, CAMPOS, DIAS, BARROS, 2010)

Segundo Corrêa (1986) a periferia urbana, neste caso, pode ser considerada em termos de localização, aquela que se situa nos arrabaldes do espaço urbano. Trata-se de uma faixa periférica que pode possuir duas características: áreas com pouca urbanização e infraestrutura, nos limites desse espaço urbano contínuo; ou áreas de agricultura, intensiva ou extensiva esterilizadas, marcadas pela presença de ocupações urbanas, que mesmo em condições precárias, mantém relação com sua centralidade. Corrêa (1986), ainda afirma no contexto da formação da periferia urbana, o “subúrbio” e a periferia rural- urbana, porém aqui aprofundaremos na ideia da periferia urbana já constituída como componente do espaço urbano.

Como percebemos no tópico anterior, em que tratamos dos produtores do espaço urbano, podemos inclui-los também na discussão sobre a periferia urbana, isso dado que a mesma tem sido objeto de práticas territoriais e de setorização das classes dominantes, através da forma da acumulação de capital. Os promotores imobiliários, os proprietários fundiários, os proprietários dos meios de produção e principalmente o Estado, cumprem papel determinante na delimitação da periferia urbana. Corrêa (1986) destaca que a faixa periférica não se dá de forma homogênea, e traz a expressão de que há “periferias e periferias”, ou setores periféricos.

A periferia urbana das grandes cidades capitalistas podem se verificar setorizadas em zonas de grupos sociais distintos: os grupos sociais dominantes e auto segregados, entretanto bem servidos de conteúdo, contemplando as necessidades básicas e “não básicas”, geralmente próximos de amenidades, intermediadas pelos promotores imobiliários, e que utilizam o transporte individual motorizado para manter relação com sua centralidade e; os grupos socialmente excluídos, onde a ausência de infraestruturas, de lazer, comércio, serviços, transporte, equipamentos e trabalho, os obrigam a utilização do transporte público

para deslocamentos diários, cuja as viagens são extensas e cansativas até suas centralidades.

Corrêa (1986) traz algumas considerações sobre essa periferia urbana, ele a caracterizando-a como:

Mal localizadas, distante de amenidades, voltadas para a população pobre, transportadas por transportes públicos precários e de péssima qualidade, sem saneamento básico, com presença de grupos milicianos, tráfico de drogas, desempregados ou com salários extremamente baixos e indignos. (CORRÊA, 1986. p, 74.)

Assim, podemos dizer que a periferia urbana geograficamente distante de sua centralidade também carrega alto distanciamento social, ou em outras palavras, a periferia urbana no contexto do espaço urbano é social e espacialmente segregada.

2.2.1 O processo de periferização urbana

A consolidação da periferia urbana está estritamente ligada a diversos fatores, mas principalmente o uso e a valorização do solo urbano nas áreas centrais das cidades. O processo de periferização verifica-se quando a moradia em lugares com mais infraestruturas físicas ou sociais, se elevam por especulação dos agentes imobiliários e também dos proprietários fundiários, dessa forma a parcela da população pobre que não pode pagar por condições convenientes e dignas em outras áreas da cidade, ocupam ou compram loteamentos localizados na periferia urbana.

É difícil dissociar o processo de periferização no Brasil da forma como se dá urbanização das cidades, e isso nos remete diretamente ao direito a habitação que em tese, deve ser um bem comum a toda população independente de quaisquer características econômicas, físicas ou sociais. No capitalismo a forma de apropriação da terra e da casa entra na lógica mercadológica do capital imobiliário, submetidos a transações de compra como afirma Sousa et al. (2010)

Os distintos agentes que produzem o espaço urbano possuem interesses distintos nesta “mercadoria” e especulam de diferentes formas no sentido da

obtenção de lucro nas áreas mais “produtivas” da cidade, dessa forma o valor da terra se eleva drasticamente, tornando o valor de parcelas do solo extremamente altas e muito disputadas pelos variados grupos que podem pagar o valor mais alto por ela. Essa elevação no custo da terra gera dificuldades para pessoas de baixa renda ou de classes sociais mais baixas, adquirirem sua própria moradia com condições decentes para sua sobrevivência, a partir desse momento surge à necessidade de procurar terrenos baratos nas periferias urbanas das cidades.

Harvey, (1980 *apud* PENA, LIMA e FERNANDES, 2011) considera três definições para o espaço urbano que reverbera na forma de ocupação do mesmo, o autor elencando três categorias de análise caracterizadas no contexto da cidade capitalista:

O espaço absoluto que se refere às características físicas e reais da terra, como relevo do solo, dimensão e qualidade do terreno, assim quanto melhores forem essas condições absolutas, maior será a disputa por ocupação.

Em segundo momento, temos o espaço relativo, que faz referência à conectividade do terreno, e a relação entre diferentes objetos ao seu redor, como facilidade de acesso a aeroportos, grandes vias, e também serviços, como bancos, hospitais, escolas, etc. Dessa forma, quanto mais conectado for a área mais valorizada ela será.

E por fim, podemos destacar o espaço relacional do solo, onde é evidenciada a característica meramente de *status* de um terreno, dessa forma o terreno está inserido em áreas de elevada valorização do capital, como em bairros nobres das cidades ou próximo de amenidades. Nesse sentido o valor relacional do terreno é sobreposto ao absoluto e o relativo, conforme a lógica do capitalista (HARVEY, 1980).

Pena, Lima e Fernandes (2011) destacam que distintas diferenças nas áreas da cidade, tem influência significativa em nível da mercantilização do espaço urbano, uma vez que solos mais valorizados tendem a atrair maiores investimentos do capital imobiliário, enquanto as periferias urbanas por sua baixa valorização colapsam pouco a pouco com suas problemáticas urbanas.

Paviani (1979) descreve em seu artigo “Processo de periferização e Pobreza urbana”, um pouco desse processo de conformação da periferização urbana:

Na medida em que a terra urbana é ocupada por atividades comerciais e industriais vai ficando escassa e cara, expulsando para loteamentos periféricos, cada vez mais distantes, as populações incapazes de suportar aluguéis, que se elevam a todo instante, ou o terreno, que, pelo seu preço, torna-se inacessível ao ocupante pobre. Observa-se que é cada vez mais frequente o "surgimento de favelas em diferentes pontos das cidades, com a segregação das populações pobres para os anéis mais externos ou para terrenos insalubres, como fortes declividades, etc." (Paviani, 1979, p. 1).

A discussão sobre a localização das populações pobres nesse processo de periferização, não se finda por aqui, dentre outros diversos fatores que limitam a periferia urbana nesse processo, como o acesso ao saneamento básico, infraestrutura, equipamentos e serviços, etc. podemos ainda analisar uma questão de fundamental importância dentro do âmbito das cidades, a mobilidade urbana, que nesse contexto, se constitui como um elemento determinante na articulação do espaço urbano.

As poucas opções de mobilidade da população periférica produzem grandes fluxos diários, levando em consideração a relação centro periferia, geralmente em transportes públicos sucateados e precários, onde são perdidas muitas horas dentro de veículos sem nenhum conforto e muitas vezes em engarrafamentos demorados.

Caros e ruins, ruins e demorados: é assim que Milton Santos (1987) vê o transporte coletivo nas periferias. Em sua obra “O Espaço do Cidadão”, Santos questiona como o trabalhador pode conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas do seu tempo:

A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos (SANTOS, 1987, p.63).

O distanciamento de camadas pobres da sociedade, para a periferia nesse processo tão excludente de periferização, não somente os torna segregados espacialmente, mas também socialmente, com as mais diversas problemáticas

urbanas, estigmatizados e segregados, sendo forçados a manter relações quase que diárias com centralidades para manterem sua sobrevivência, um dia após o outro.

Dessa forma afirma Ribeiro, (1991 *apud* SOUSA, CAMPOS, DIAS e BARROS, 2010, p. 11), o padrão periférico tem como referência a noção de relações entre centro e periferia, locais de expulsão e atração de pessoas e local de reprodução precária da força de trabalho, ou seja, um espaço de carência, tal espaço não é apenas em termos de localização, mas também, como manifestação de segregação social.

2.3 MOBILIDADE URBANA COMO PRODUTO DA DESIGUALDADE SOCIOECONÔMICA NA CIDADE CAPITALISTA

O transporte público coletivo urbano é dividido e espacializado na cidade conforme as regras ditas pelos grupos hegemônicos que produzem o espaço urbano, onde são delimitadas áreas para a concentração de serviços e que, segrega cada vez mais certa parcela da população. A periferia das cidades é quem enfrenta o maior número de problemas, quando se trata do transporte público e da mobilidade urbana.

É possível verificar diversas bibliografias conceituando a mobilidade urbana, aqui trataremos de tal fenômeno utilizando o conceito presente na Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012)⁵, de forma objetiva e clara a mobilidade urbana é caracterizada como: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Ou seja, a mobilidade urbana é considerada perante a Lei um elemento indispensável e responsável pela facilitação do fluxo de bens, serviços e pessoas, essas que buscam acesso a lazer, trabalho, educação, saúde, e entre outros diversos elementos que compõem a vida urbana.

Para Vasconcellos (2002), o processo de urbanização no Brasil culminou na centralização de renda, no consumo e no novo estilo de vida, cujo o poder de

⁵ A Lei 12.587, ou Política Nacional de Mobilidade Urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

compra estava disseminado entre os indivíduos e o automóvel se difundiu exacerbadamente. Em decorrência disso, a classe média optou pelo automóvel particular. É importante ressaltar que tal escolha está relacionada à política desenvolvimentista incentivada no governo de Juscelino Kubitschek, que era totalmente favorável ao desenvolvimento automobilístico, que fracassou e defasou ainda mais a política de transporte público:

[...] o número relativo de viagens por automóveis cresceu acentuadamente, em detrimento das viagens por transporte público, caracterizando relações de reforço mútuo com a política de circulação pró- transporte individual (VASCONCELLOS, 2009, p. 54).

Então claramente podemos perceber que, o Governo Federal teve forte contribuição ao longo das últimas três décadas na propagação da ideia do modal individual motorizado como o meio de transporte mais adequado para as cidades brasileiras, em decorrência disso houve um relativo abandono de investimento em transportes de massa. Rodrigues (2016) destaca que a combinação desses elementos determinou a maneira como a população brasileira, sobretudo das grandes cidades, passaram a se deslocar atualmente.

Os graves problemas de transporte, decorrentes do uso exacerbado do modal individual e motorizado, têm causado no Brasil a percepção generalizada de uma espécie de “mal-estar coletivo”, tal fenômeno é resultado direto dos congestionamentos e das horas perdidas nos engarrafamentos das grandes cidades, especialmente, segundo Rodrigues (2016), nos trajetos casa/trabalho, além do aumento em número de acidentes, que também envolvem o transporte público. Como exemplo disso, temos cidades que há pouco tempo atrás não enfrentavam problemas referentes à mobilidade urbana, porém em decorrência do crescimento acelerado, passaram a conviver cada vez mais com uma crise na mobilidade local.

Segundo Rodrigues (2016), desde a primeira década do século XXI, nas dez maiores regiões metropolitanas do Brasil tem ocorrido um aumento gradual no tempo gasto nos deslocamentos diários. Entre 2001 e 2010, o tempo médio de viagem nas cidades, passou de 38,1 para 43,3 minutos em média, embora cidades

como São Paulo e Rio de Janeiro essa média verifica-se mais elevada de 47,2 e de 50,7 respectivamente, de tempo desperdiçado dentro de veículos⁶.

Através dessa constatação, verifica-se que o transporte individual motorizado foi e ainda é a solução mais cômoda para grupos de maior renda e, sua disseminação é constante como alternativa para essa parcela população, enquanto os grupos socialmente excluídos e periféricos por falta de alternativas, resta o uso do transporte público deficitário, custoso, degradado, inseguro e repleto de problemas relativos à qualidade (RODRIGUES, 2016).

Uma pergunta fundamental quando se trata da mobilidade urbana, é: porque as pessoas se deslocam de suas localidades para acessarem serviços em outras áreas da cidade? Esse questionamento tem rebatimento direto na forma como as cidades estão organizadas e espacializadas no tecido urbano. Também reflete o nível de igualdade e distribuição de renda na cidade, além de tornar visível a questão da mobilidade urbana nas periferias.

Particularmente no que tange ao uso do solo, a distribuição espacial das atividades urbanas determina o uso de certas áreas do espaço urbano para fins predominantemente residenciais. A ocupação e desenvolvimento dessas áreas se fazem em função da existência de serviços públicos básicos, entre eles o transporte. Esses serviços medeiam às relações entre o local de trabalho e o de moradia, permitindo maior fluidez às pessoas (BARAT & BATISTA, 1973). Dentre as funções públicas de interesse comum, a de transporte é vital para a melhoria da mobilidade e acessibilidade dos cidadãos metropolitanos, assim como para o bom funcionamento do setor privado produtivo e das demais funções públicas (NETO, 2004). Na distribuição do espaço urbano, a acessibilidade, entre outros, provoca uma maior procura pelo solo mais central, procura esta que gera acentuado aumento no preço dos terrenos. A valorização do solo a partir da acessibilidade pode causar o fator segregação-gradiente: empurra-se o indivíduo de baixa renda para a periferia, o qual se instala nessas localidades por falta de alternativa (COSTA e SANTOS, 2006).

As populações periféricas mantêm relações diárias com a centralidade de suas cidades, de forma extremamente exaustiva, onde horas são desperdiçadas no trânsito. Essa constatação no traz diretamente a relação entre mobilidade e as

⁶ Departamento Nacional de Trânsito- DENATRAN, 2014.

desigualdades sociais distribuídas e produzidas pelos diferentes atores do espaço urbano, a partir dessa relação, cria-se uma espécie de inserção do indivíduo socialmente excluído em um espaço desigual e fragmentado.

Para Vasconcellos (2001, p. 26, *apud* OLIVEIRA et. al. 2013), os fatores principais que condicionam a mobilidade dos cidadãos de uma região ou cidade são a renda, gênero, idade, ocupação e nível de escolaridade, dificultando em maior proporção, a mobilidade de pessoas de baixa renda, mulheres crianças e idosos no transporte público.

Oliveira, et al. (2013), consideram que a desigualdade na distribuição espacial dos grupos sociais tem grande impacto sobre os deslocamentos que a população realiza para acessar os mais diversos destinos dentro da cidade. De um lado, temos grupos sociais extremamente privilegiados e ocupando as melhores áreas da cidade e, de outro, uma população periférica com uma condição espacial desfavorável que tornam suas vidas difíceis e, que enfrentam muitas adversidades para acessarem seus destinos e em sua maioria, só possuem a opção do transporte público coletivo.

Para Vasconcellos (1996, p. 69, *apud* OLIVEIRA, et al. 2013), somente a disponibilidade de dinheiro não vale de nada se não houver o meio adequado de transporte ou infraestruturas apropriadas para atingir o destino desejado. Além disso, um grande número de deslocamentos diários, consumindo muitas horas dentro de veículos questionáveis, não representa boas condições de vida para as populações que necessitam do mesmo, pois o número aumentado de deslocamentos pode ser excessivo exatamente pela precariedade do sistema de transportes, principalmente quando se refere às periferias das grandes cidades.

Assim, podemos analisar que à medida que a extensão territorial do espaço urbano se amplia e parte dos equipamentos e serviços, públicos ou privados (escolas, hospitais, locais de emprego e áreas de lazer) continuam centralizados, consolidando cada vez mais a desigualdade na distribuição dos mesmos na periferia das cidades, fazem-se necessários então deslocamentos muito extensos e, por consequência, a utilização dos meios de transporte público. O acesso a eles varia drasticamente se considerarmos a qualidade oferecida nas centralidades e nas periferias (OLIVEIRA, et al. 2013).

2.4 O PAPEL E A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NAS PERIFERIAS URBANAS.

O transporte público cumpre papel fundamental na mobilidade das pessoas de suas casas aos seus destinos. Quando se trata da circulação no contexto da periferia urbana, a importância do transporte público se acentua bem mais, isso em razão da relação centro- periferia que populações periféricas mantêm diariamente, em decorrência das enormes carências infraestruturais existentes nas periferias pobres.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada- IPEA (2006), o transporte público perante a Constituição Brasileira, é um serviço de caráter essencial e dele depende o acesso das populações que não possuem meios de transporte próprios, - ou sendo mais específico, os grupos sociais excluídos que habitam a periferia urbana - às oportunidades de trabalho, aos equipamentos e serviços, e às atividades que garantem a dignidade humana e a integração social (GOMIDE, 2003; ITRANS, 2004).

Todos os dias milhões de pessoas que ocupam as periferias das grandes cidades brasileiras acordam extremamente cedo para enfrentar deslocamentos que podem variar de minutos até horas, dentro de transportes públicos de baixa qualidade, encarando todo o tipo de adversidade, tais como assaltos, superlotação, congestionamentos, longos trajetos casa-trabalho, assim como também a vulnerabilidade a acidentes e outros tipos de riscos.

A mobilidade proporcionada pelo transporte público teoricamente deveria facilitar o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc. Porém, esta se mostra uma tarefa difícil de ser cumprida com satisfação, pois atualmente no Brasil, transporte público se dá em um ambiente construído absolutamente inadequado para realizá-lo com eficiência e qualidade, seja porque os vínculos de poder locais e regionais favorecem o espraiamento urbano disperso, conforme uma proteção aos grupos de produção imobiliária e aos grupos sociais economicamente hegemônicos- mesmo havendo ferramentais legais, como as diretrizes do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores Municipais -, seja porque o processo histórico que facilitou os serviços de transporte público no Brasil leva a marca do enfraquecimento contínuo

do Estado no âmbito federal e dos entes federados, incluindo os municípios (SILVEIRA e COCCO, 2013).

O IPEA (2006) destaca em sua pesquisa “Transporte público e pobreza urbana: um índice- síntese de serviço adequado”, que o Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial de 2004 do Banco Mundial (WORLD BANK, 2004)⁷ afirma que a oferta dos serviços essenciais é, na maioria das vezes, deficiente para os mais pobres, no que diz respeito ao acesso, à quantidade e à qualidade. O transporte público urbano no Brasil não é uma exceção desta afirmação. Apesar da importância dos serviços de transporte público para o desenvolvimento socioeconômico e ambiental, o setor carece de indicadores que avaliem adequadamente os serviços prestados, em escalas distintas, para obtenção de resultados mais realistas e satisfatórios.

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)⁸ traz um aspecto fundamental para que o serviço de transporte público cumpra seu papel com qualidade. Referindo-se a Política Nacional de Transporte, a ANTP destaca que a mesma deve ser igualitária com a descentralização da política no país e a autonomia dos poderes, a política deve respeitar os limites existentes entre os respectivos poderes do governo e planejar objetivos a serem alcançados de forma organizada, seja por órgãos públicos, instituições privadas e a sociedade em geral (ANTP, 2011). Além disso, a mesma deve ter como um de seus objetivos desfazer os benefícios ao uso do automóvel em favor do transporte público de qualidade, uma vez que a prevalência do uso do transporte individual motorizado provoca uma segregação social entre aqueles que o possuem e aqueles que necessitam do transporte público para se locomover, refletindo disparidades econômicas e sociais. Entende-se que uma política de transporte urbano eficaz proporcionaria a melhoria dessas condições já que:

⁷ Segundo informações do website da organização, o Grupo do Banco Mundial é uma parceria global única: onde cinco instituições trabalham para soluções sustentáveis que reduzam a pobreza e criem prosperidade compartilhada nos países em desenvolvimento. Disponível em:< <http://www.worldbank.org/en/who-we-are>> Acesso em: 30/09/2017.

⁸ A ANTP é uma entidade civil, sem fins lucrativos, criada em 1977, voltada ao setor de transporte público e do trânsito do Brasil e que tem por objetivo desenvolver e difundir conhecimentos visando seu contínuo aprimoramento.

[...] a política de transporte urbano é essencial para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas e mercadorias, à medida que utilize recursos institucionais, técnicos e econômicos para preparar as cidades brasileiras para um novo patamar de eficiência (ANTP, 2011, s/p).

No entanto, o que se percebe no Brasil é que a política de transporte ainda continua privilegiando o transporte individual, em contraposição às demandas e necessidades dos usuários do transporte público, que são vítimas de um sistema de condução precário, sem apresentar segurança e conforto, acentuando a distinção entre o meio de transporte público e o particular. (FERRO e FERRO, *apud*, VASCONCELLOS, 2000).

O transporte coletivo urbano é considerado atualmente como sendo um sistema defasado, ruim, que não oferece as mínimas condições exigidas por lei à população usuária, em sua maioria composta por aqueles que sofrem e são vítimas das disparidades sociais como consequência de um sistema capitalista concentrador de renda e excludente (WRIGHT, 1992). É preciso que a política de descentralização no transporte prevaleça e contribua de forma a desenvolver suas atribuições de maneira competente e correspondente com a realidade, atendendo satisfatoriamente as necessidades da população usuária, considerando, inclusive, a qualidade do meio ambiente e a saúde da população.

Braga (1994, *apud* Coelho e Serpa, 2001) explicitam a dinâmica do cidadão periférico que depende desse transporte público na maioria de suas atividades.

Muito cedo o trabalhador aprende que a cidade é um todo articulado e que, para sobreviver nela, é preciso interligar áreas distantes em curto espaço de tempo. É preciso saber e poder ir e vir, é preciso descobrir, no emaranhado de fluxos e fixos da cidade, as estratégias de sobrevivência, como os locais onde existe oferta ou possibilidade de trabalho, onde são encontrados os produtos mais baratos, onde existe a possibilidade de lazer mais acessível, onde estão os postos de atendimento médico, os postos policiais, as repartições públicas, os terreiros, as igrejas, etc. (BRAGA, 1994 *apud* COELHO e SERPA, 2001, p. 4).

Dessa forma é percebido, que o indivíduo periférico necessita do transporte público para quase todas as atividades que realiza, além de expressar a indispensabilidade de um transporte público de qualidade e adequado com a realidade das populações das periferias urbanas pobres.

As políticas urbanas possuem grande importância na melhoria da política de transporte urbano, na modalidade ônibus, que é importante para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas. Contudo, este objetivo deve ser enfrentado pela ação conjunta das três esferas de governo, dadas a amplitude e a complexidade dos problemas de transporte e questão urbana, com intensa participação da sociedade civil organizada e não organizada. (FERRO e FERRO, 2000)

Assim, devemos analisar as reflexões que foram abordadas neste capítulo, com certo nível de criticidade, para que possamos visualizar parte da estrutura social e econômica que reverbera em fenômenos específicos, neste caso, na qualidade do transporte público oferecido as populações periféricas.

Os produtores do espaço urbano, abordados no início deste capítulo, tem importante contribuição nesses fenômenos instaurados nas cidades capitalistas, que impulsionam a conformação de localidades cada vez mais desiguais e excludentes através de um processo de periferização perverso, tal qual verifica-se como um dos elementos fundamentais para entender de que modo as periferias urbanas são produzidas em meio a dinâmica da sociedade capitalista e como as mesmas estão organizadas no espaço urbano.

O esforço empreendido neste capítulo foi explicitar como o serviço de transporte coletivo urbano em um bairro periférico não pode ser compreendido fora do contexto do processo da produção das periferias urbanas no âmbito da cidade capitalista, que produz e acentua as desigualdades socioeconômicas e a segregação sócioespacial.

A distribuição desigual das infraestruturas urbanas e a segregação da população de baixa renda nas periferias das grandes cidades colocam o transporte coletivo urbano como condição fundamental para a mobilidade cotidiana e para o acesso à cidade de uma significativa parcela da população. Isso exige um transporte público de qualidade que possa viabilizar a mobilidade urbana.

Nessa direção em correspondência com os pressupostos deste trabalho, buscaremos seguir, discutir e definir os atores e variáveis que nos ajudarão a avaliar a qualidade do transporte coletivo em um bairro periférico de Salvador: o bairro de Cajazeiras X.

3 A QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: ATORES E VARIÁVEIS DETERMINANTES

Visto que anteriormente, trouxemos um breve aporte conceitual sobre a determinante produção do espaço urbano no contexto da cidade capitalista e seu rebatimento no processo de periferização de populações socialmente excluídas, agora daremos ênfase aos atores e as variáveis da qualidade do transporte público, utilizando essencialmente como alicerce conceitual os indicadores desenvolvidos por Ferraz e Torres (2004), em seu livro “Transporte público urbano”, onde discutiremos sobre esses elementos definidores, no decorrer do capítulo.

É de suma importância tratar do transporte público, como fator determinante na qualidade de vida das pessoas no âmbito das cidades e neste caso, das periferias, de modo que o grau de satisfação dos usuários tem grande reverberação no nível de desenvolvimento econômico e social da população.

Ferraz e Torres (2004) garantem que qualquer tipo de atividade realizada, que são essenciais à vida nas cidades modernas, somente são exequíveis através do deslocamento, tanto de bens quanto de pessoas. Dessa forma, o transporte urbano é tão importante para as populações, quanto qualquer outro tipo serviço, a exemplo do abastecimento de água, coleta de lixo, fornecimento de energia, etc. Essa mobilidade propiciada através do transporte urbano é, sem dúvidas, um elemento balizador do desenvolvimento urbano.

As políticas públicas e as legislações presentes nas cidades têm importante função em garantir através do viés legal, o melhor equacionamento no transporte público e urbano oferecido a população usuária, afinal a grande maioria das pessoas atualmente residem em núcleos urbanos. Assim, pensar no transporte público urbano, é refletir também sobre a qualidade de vida de populações nas aglomerações urbanas, o que não se verifica como uma tarefa fácil, tal qual pelo número de atores responsáveis por manter o equilíbrio no serviço oferecido.

3.1 ATORES QUE COMPÕEM O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Segundo Ferraz e Torres (2004), no serviço de transporte público urbano, para haver qualidade é fundamental que seja contemplado o nível de satisfação de todos os atores: usuários, comunidade, governo, trabalhadores e empresas.

Para isso, é primordial que todos os grupos incluídos no sistema de transporte público, tenham conhecimento de seus direitos e obrigações, além do que os cumpra com eficiência e qualidade. Segundo Ferraz e Torres (2004), isso corresponde à capacitação do sistema, ou seja, quando o indivíduo desenvolve consciência do quão importante são suas ações para o coletivo, é fundamental que o mesmo empregue o melhor de si em suas respectivas obrigações e tente alcançar a satisfação da coletividade.

Além disso, outro aspecto fundamental na qualidade do transporte público é a democratização do sistema, que corresponde aos indivíduos, que para além de conhecer seus direitos e obrigações, conhecem também o dos outros atores, para que dessa forma haja uma permanente troca de ideias, e a fiscalização do serviço pertença a todos.

Para Ferraz e Torres (2004), ainda há outro aspecto fundamental conseguido através da satisfação racional e equilibrada dos desejos de todos os atores, que é o de sustentabilidade da qualidade, pois a insatisfação de um grupo pode levar ao colapso no serviço de transporte público. Dessa forma é essencial que todos os atores estejam cumprindo seu papel dentro do sistema de transporte público, e que tenham seus direitos garantidos da melhor forma possível para haver o equilíbrio entre todos os componentes.

Após o levantamento dessas questões relevantes para a composição de um transporte público de qualidade, é notório que o mesmo não se resume apenas na infraestrutura disponível para compor o sistema (frota, itinerários, estado das vias, etc.), se trata também de uma rede de relações, nem sempre harmônicas, entre diferentes grupos e esferas, cujo o objetivo deve ser o mesmo: proporcionar a melhor qualidade e no serviço oferecido.

O Governo

O governo tem como representante legal do povo tem como principal objetivo promover um transporte público com qualidade a um custo compatível com a renda dos usuários, além de planejar, fazer e gerir o serviço como seu direito e dever.

Segundo Ferras e Torres (2004), suas principais obrigações no âmbito do planejamento, é a promoção de infraestrutura adequada para os usuários, como a instalação de pontos de ônibus, sinalização, faixas de segurança, avisos sonoros, veículos com qualidade funcional e estética, requalificação de faixas de rolamento e privilegiar o transporte público urbano na cidade com a consciência que é a melhor alternativa para a mobilidade urbana sobre o transporte público motorizado. Para execução desses planos e projetos o governo pode adotar ações negociadas entre o mesmo e a iniciativa privada, seguindo conjuntos de normas e regulamentos estabelecidos previamente, essa medida já é presente em muitas cidades brasileiras, sejam grandes ou até mesmo médias.

Vale salientar que o papel do estado é muito maior do que as ações puramente técnicas descritas por Ferraz e Torres (2004), pois trata-se de um ator que tem o papel de redistribuir riquezas e dotar populações de serviços públicos de qualidade, especialmente para a população de menor poder aquisitivo. O Estado é definidor de políticas econômicas que podem favorecer alguns atores, geralmente hegemônicos, em prejuízo de outros, hegemonzados. A ação do Estado na sociedade capitalista opera em grande medida como patrocinadores da acumulação de capital.

É recomendável que o planejamento também seja realizado em conjunto com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) da cidade, em razão que o transporte e o uso e ocupação do solo são atividades intimamente ligadas, pois:

A ocupação e o tipo de uso do solo influem na demanda por transporte a existência de transporte induz a um aumento da ocupação do solo influi no tipo de uso do mesmo (FERRAZ e TORRES, 2004. p. 98).

O uso e ocupação do solo e o transporte público tem forte relação, pois a localização dos serviços e equipamentos da cidade irá reverberar diretamente na mobilidade urbana, ou melhor, em diferentes fluxos diários, para distintos tipos de acesso, e diferentes tipos de usuários. Dessa forma é fundamental que o governo,

elabore o planejamento urbano fundamentado na distribuição proporcional dessas infraestruturas ao longo das distintas áreas da cidade.

No âmbito da gerência do serviço de transporte público urbano, é primordial haver regulamentos que normatizem o serviço que será oferecido à população usuária, como a fiscalização, a ouvidoria, bancos de dados informatizados sobre o sistema, audiências permanentes para análise dos atores, etc.

Os usuários do transporte público

O objetivo e também o direito dos usuários, é ter um transporte público de adequada qualidade e baixo custo para que possa ser acessível a todo tipo de indivíduo.

Para os usuários, a relação com o transporte público é próxima da relação de uma empresa privada e seu cliente, neste as empresas operadoras do transporte público urbano tem a obrigação de oferecer um serviço de qualidade que proporcione satisfação ao “cliente” e o motive a continuar utilizando. O que nos faz referência diretamente ao que foi citado anteriormente, em relação à capacitação do sistema: se um grupo deixar de cumprir seus objetivos com qualidade, todo o sistema entra em colapso. Em específico nessa situação o usuário, se possível economicamente, pode optar por outra modalidade de transporte, já para os mais pobres, não resta outra opção senão continuar utilizando transportes precários.

Os principais parâmetros que influem na qualidade do transporte público para os usuários serão apresentados posteriormente, onde são destacados doze critérios fundamentais para a utilização do transporte público.

Para Ferraz e Torres (2004), os usuários também possuem obrigações como atores fundamentais no serviço de transporte público: respeitar e ser cortês com os operadores e outros usuários, ceder assento às pessoas com mobilidade reduzida, idosos, crianças e enfermos, respeitar as normas e regras de segurança e ajudar a conservar os veículos e as instalações.

Os trabalhadores do transporte público

No contexto do transporte público urbano, os trabalhadores têm importante contribuição e relevância, por se tratar do contato físico das empresas e do governo, para com o usuário. Diante disso, destacamos os objetivos que também são direitos desse grupo: salários compatíveis com a função, benefícios sociais e jornada de trabalho adequada, instalações de trabalho saudáveis, respeito dos chefes e dos colegas, possibilidade de participação das decisões para melhoria e eficiência da qualidade do trabalho no setor que estiver inserido na empresa, e reconhecimento da importância do seu trabalho pela comunidade. Vale destacar que dentro desse grupo não estão somente presentes os motoristas, cobradores, despachantes etc., mas também os trabalhadores das empresas operadoras de forma geral, do órgão de planejamento e da gestão do governo, ou seja, qualquer tipo de funcionário ligado ao serviço de transporte público urbano (FERRAZ e TORRES, 2004).

Ferraz e Torres (2004) destacam que esses são os requisitos mínimos para que um funcionário cumpra suas tarefas com satisfação e tenha motivação para realizá-las sempre bem, melhorando o desempenho pessoal e o da empresa onde trabalha.

Um dos aspectos fundamentais do conceito de qualidade é que todas as partes devem realizar suas obrigações, por mais simples que sejam, levando em consideração que são importantes para a eficiência e qualidade do serviço. Por essa razão Ferraz e Torres (2004) definem que é fundamental atividades de capacitação dos funcionários e a conscientização da importância individual de suas tarefas para que o serviço de transporte público tenha qualidade, eficiência e fluidez. Isto corresponde, como citamos anteriormente, à capacitação do sistema.

Ferraz e Torres (2004) trazem uma breve exemplificação da situação do trabalhador cumprindo suas funções com satisfação:

O motorista capacitado e satisfeito conduz o ônibus com eficiência, precaução e paciência. Dessa forma, há redução do consumo de combustível e de pneus e aumento da vida útil dos coletivos e das peças e acessórios, com conseqüente diminuição dos custos de operação e manutenção. Dirigindo adequadamente, também evita quebras que poderiam provocar interrupções das viagens e deixar veículos fora de operação, com prejuízo para a qualidade do serviço.

e para as finanças das empresas (FERRAS e TORRES, 2004, p.100.)

O bom comportamento e a satisfação do trabalhador é essencial para que haja um serviço de transporte público com qualidade e eficiência, na medida do que for possível, pois a ação inadequada de qualquer grupo, pode refletir em na estrutura da qualidade de todo o sistema de transporte coletivo.

No entanto, os autores não problematizam as reais condições de trabalho e de remuneração dos trabalhadores. Não se pode desconsiderar o conflito entre capital e trabalho, cuja ação dos empresários é a maximização dos lucros e isso passa pelo pagamento de baixos salários à força de trabalho.

Os empresários

Os empresários do setor do transporte público têm como objetivos e direitos: retorno econômico justo do investimento, garantia de continuidade da prestação do serviço por um tempo compatível com o investimento realizado e reconhecimento da importância do seu trabalho por parte dos usuários e governo (FERRAZ e TORRES, 2004).

Os empresários possuem a relação com o serviço oferecido bem próximo da estrutura de uma empresa, onde o usuário é o cliente e espera o melhor serviço possível, logo eles têm como importante obrigação realizar a oferta do serviço com eficiência e qualidade.

Par Ferraz e Torres (2004), as principais obrigações dos empresários são: pagar corretamente impostos e encargos sociais, obedecer à legislação trabalhista em todos os seus aspectos, pagar salários justos, tratar os funcionários com respeito e humanidade, ter permanente disposição de melhorar a qualidade e a eficiência do serviço fazendo os investimentos e as mudanças necessárias, manter o controle da qualidade em todas as ações e promover a permanente capacitação dos seus empregados.

Assim, os empresários cumprem importante função na oferta do serviço de transporte público para as cidades, e como representantes capitalistas atrelados ao

cumprimento de um aspecto essencial às cidades, é fundamental que haja permanente fiscalização e planejamento de ações por parte do estado.

A comunidade

Por fim, a comunidade se trata do conjunto de atores no âmbito da cidade, assim como todos os outros anteriormente citados, estes possuem importantes objetivos e direitos: Controle da emissão de gases poluentes na atmosfera, sonora e visual, mínimo prejuízo para o trânsito em geral, não degradação do espaço público junto às estações, terminais e pontos de parada com maior movimento, baixo índice de acidentes, baixo preço do serviço para proporcionar mobilidade às pessoas de baixa renda, boa qualidade do serviço, veículos e instalações físicas com aparência agradável, possibilidade de o sistema ser utilizado por pessoas com deficiência, condições de salários e trabalho justos para os trabalhadores do setor, respeito às leis e regulamentos por parte das empresas operadoras, contribuição para a ocupação e uso racional do solo, etc. (FERRAZ e TORRES, 2004).

A comunidade possuindo distintos direitos e objetivos é necessário também, que haja obrigações, e que impliquem na boa qualidade do transporte público. Ferraz e Torres (2004) destacam que é fundamental a comunidade apoiar o sistema de transporte público, reconhecendo a sua importância econômica e social, dado que distintos perfis dentro da cidade dependem desse modo de transporte para se locomover. Esse apoio deve se mostrar fundamentalmente no trânsito, na obediência a legislações, na colaboração com o transporte coletivo, na vigilância para que não haja depredação dos veículos nem dos equipamentos, etc. A comunidade como a junção de todos os grupos na cidade, deve cumprir com excelência todas as suas obrigações.

Assim, é visível perceber que todos componentes da dinâmica urbana citados anteriormente, tem importantes contribuições e obrigações para que haja um transporte público acessível a todos e de qualidade. Todos estão integrados numa teia multiescalar de direitos, objetivos e obrigações, onde o descumprimento ou a violação desses direitos, por algum grupo, reverberará de forma negativa na qualidade do serviço de transporte público.

3.2 VARIÁVEIS PARA A AVALIAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Atualmente o transporte público urbano nas grandes cidades brasileiras vem atrelado à ideia de integração intermodal ou intramodal, e toda essa troca de modais proporciona um desgaste físico relativamente considerável ao usuário. Iniciando o percurso a pé da origem, até o local de embarque no sistema, espera pelo coletivo, locomoção dentro do coletivo, troca de modal, e finalmente a caminhada até o destino final. Toda essa movimentação causa um impacto na rotina dos usuários do serviço de transporte público e, que consome energia e tempo, assim como expõem os usuários ao contato com diferentes ambientes. Para mitigar esse gasto é fundamental que alguns critérios sejam seguidos, relativos à qualidade do transporte público (FERRAZ e TORRES, 2004).

Ferraz e Torres (2004) elencam doze critérios que influenciam na qualidade do transporte público urbano na perspectiva dos usuários: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estados das vias.

Nesta seção buscaremos apresentar brevemente os indicadores de avaliação da qualidade do transporte público que, serão levados em consideração para o estudo de caso no bairro periférico da cidade do Salvador: Cajazeiras X.

Acessibilidade

A acessibilidade é fundamental nos percursos até o local de embarque no transporte coletivo e deslocamento até alcançar o destino final. Segundo Ferraz e Torres (2004) no caso do acesso ao sistema de transporte público ser realizado a pé, importa a distância percorrida para iniciar a viagem e a comodidade experimentada nesses percursos, baseada nos seguintes fatores: Condições das calçadas (largura, revestida ou não, estado do revestimento e piso tátil de alerta), declividade do percurso, facilidade para cruzar as ruas existentes no trajeto, existência de iluminação pública (levando em consideração os trajetos a noite) e segurança no trajeto.

Para a avaliação da qualidade do transporte público os principais aspectos a serem considerados relativos à acessibilidade são os seguintes: a distância caminhada até o local de origem da viagem até o local de embarque e do desembarque até o destino final.

Frequência de atendimento

No transporte público urbano a frequência de atendimento das linhas, está relacionada ao intervalo de tempo da passagem dos veículos, a qual afeta diretamente o tempo de espera nos locais de parada para usuários que não conhecem os horários pela falta de informação, assim como influi na flexibilidade de utilização do sistema para os usuários que conhecem os horários. Dado que atualmente nas cidades brasileiras, a espera nas paradas de ônibus, podem se verificar de maneira distinta, há usuários que utilizam da tecnologia para acessarem o transporte coletivo, assim como também, aqueles que não possuem meios para diminuir o tempo de espera (FERRAZ e TORRES, 2004).

Segundo Ferraz e Torres (2004) o tempo de espera para os usuários que não conhecem os horários varia desde zero até o valor do intervalo entre atendimentos, sendo a espera média igual a metade do intervalo. Ou seja, um hipotético usuário que vá utilizar do serviço de transporte da linha 'A' de uma determinada cidade, que possui frequência de atendimento a cada 30 minutos, irá esperar em média 15 minutos no ponto de ônibus.

Por outro lado, o usuário habitual que conhece os horários das linhas do serviço de transporte público, possui pouco tempo de espera no ponto de ônibus, conseqüentemente, eleva o tempo de espera no trabalho, ou em casa, para daí então se deslocar ao ponto de ônibus, no horário que a linha for passar.

Para Ferraz e Torres (2004) a avaliação da qualidade da frequência de atendimento pode ser realizada com base no intervalo de tempo entre viagens consecutivas.

Tempo de viagem

Para Ferraz e Torres (2004), o tempo de viagem corresponde ao tempo gasto no interior dos veículos e depende da velocidade média de transporte e da distância percorrida entre os locais de embarque e desembarque. O tempo de viagem leva em consideração o tempo gasto saindo da casa ou trabalho, até o destino final.

Segundo Ferraz e Torres (2004) alguns fatores podem refletir um maior tempo de viagem, como exemplo: a velocidade de transporte depende do grau de separação da via de transporte público do tráfego geral, da condição dos veículos, condições do trânsito e da distância entre os locais de parada ; pavimentação de má qualidade das vias por onde passam os ônibus, assim como buracos, lombadas, etc.; o movimento compartilhado do veículo em dias de trânsito normal em condições de tráfego intenso; distâncias muito pequenas entre as paradas de ônibus; rotas muito abertas nas pontas, assim como a existência de muitas curvas sinuosas e tortuosas ampliam o tempo de viagem, pois aumentam as distancias percorridas e exigem redução da velocidade nas conversões; assim como também a capacidade de aceleração de frenagem dos veículos.

No entanto, os autores não tratam de um fator determinante focalizado neste estudo: o processo de periferização que segrega social e espacialmente as populações pobres, impondo-lhes longos (temporal e espacialmente) deslocamentos urbanos.

Para avaliar a qualidade em relação do tempo de viagem, pode ser empregada a relação entre os tempos de viagem por transporte público e por carro nos dois sentidos da vagem (FERRAZ e TORRES, 2004).

Lotação

A lotação diz respeito essencialmente a quantidade passageiros no interior do veículo. Ferraz e Torres (2004) fazem a seguinte análise sobre esta variável:

O ideal seria que todos os passageiros pudessem viajar sentados. Isso, contudo, aumentaria muito o custo do transporte. A presença de usuários em pé, desde que não excessiva, é perfeitamente aceitável. O problema surge quando a quantidade de passageiros em pé é

elevada, devido ao desconforto decorrente da excessiva proximidade entre as pessoas e à limitação de movimentos, que dificulta as operações de embarque e desembarque (FERRAZ e TORRE, 2004, p. 104)

A avaliação da qualidade do parâmetro lotação pode ser feita com base na taxa de pessoas em pé por metro quadrado que ocupam o espaço livre no interior dos veículos (FERRAZ e TORRES, 2004).

Os autores admitem que a presença de usuários em pé é aceitável, mas o que não é levado em consideração, são os passageiros que precisam percorrer longos trajetos com duração de mais de uma hora. Quais os impactos na saúde física e mental? Quais as condições de trabalho após um itinerário tão exaustivo de casa para o trabalho?

Confiabilidade

A variável confiabilidade está estritamente relacionada ao nível de certeza do usuário de que o veículo vai passar na origem e chegar ao seu destino no horário previsto e, com alguma margem de tolerância. Esta variável engloba a pontualidade (grau de cumprimento dos horários) e a efetividade na realização da programação operacional (porcentagem de viagens programadas realizadas) (FERRAZ e TORRES, 2004).

Segundo Ferraz e Torres (2004) inúmeros fatores podem ocasionar a quebra desta confiabilidade, para com o usuário, tais como: defeitos dos coletivos, acidentes de trânsito, acidentes com passageiros no interior dos veículos e nas operações de embarque e desembarque, desentendimentos de trânsito, falta de habilidade dos condutores, dentre outros contratemplos que comprometam a funcionalidade do serviço de transporte público em seu horário previsto. Em nossa opinião, não se pode desconsiderar dois fatores fundamentais. Os longos trajetos produto da periferização- segregação e, os congestionamentos produto de políticas públicas que ao longo das últimas décadas priorizam o transporte individual privado e negligencia o transporte público coletivo.

A avaliação da confiabilidade pode ser realizada pela porcentagem de viagens programadas não realizadas por inteiro ou concluídas com atraso superior a cinco minutos ou adiantamento maior que três minutos (FERRAZ e TORRES, 2004).

Segurança

Esta variável talvez seja a categoria de análise mais complexa, pois a segurança no seu aspecto mais geral compreende os acidentes envolvendo os veículos de transporte público e os atos de violência (agressões, roubos, etc.) no interior dos veículos e nos locais de parada, como pontos, terminais, estações, etc. Contudo, a violência que pode ocorrer aos usuários, extrapola a dimensão somente do transporte público, se trata de um problema bem maior da sociedade capitalista que produz possuidores e despossuídos.

Dessa forma a segurança deve estar focada na frequência de acidentes envolvendo os veículos de transporte público (FERRAZ e TORRES, 2004).

Ferraz e Torres (2004) afirmam que o parâmetro segurança pode ser avaliado pelo índice de acidentes significativos envolvendo a frota de veículos de transporte público a cada 100 mil quilômetros percorridos.

Os autores não discutem a violência como um problema estrutural de uma sociedade assentada em desigualdades socioeconômicas.

Características dos veículos

A respeito das características dos veículos, uma série de fatores influem na satisfação e comodidade dos usuários. A tecnologia e o estado de conservação dos veículos de transporte são fatores determinantes para o bem-estar dos usuários (FERRAZ e TORRES, 2004).

Para Ferraz e Torres (2004), os principais fatores que impactam diretamente para o usuário, no que se refere à tecnologia empregada nos veículos são: microambiente interno no veículo (temperatura, ventilação, nível de ruído, umidade do ar, etc.), a dinâmica (aceleração horizontal e vertical, variação da aceleração,

nível de vibração, etc.), tipo de banco (forma anatômica e existência ou não de estofamento) e arranjo físico (número e largura das portas, largura do corredor, posição da catraca, número e altura dos degraus das escadas ,etc.).

A estética do veículo também é um fator determinante para que os usuários se sintam bem, tanto da parte interna, quanto externa, pois a estética sempre está presente na natureza humana. Assim é fundamental que o veículo tenha um aspecto moderno e com cores alegres.

Segundo Ferraz e Torres (2004) no que diz respeito ao estado de conservação dos veículos, contam a idade, limpeza, o aspecto geral e a existência ou não de ruídos decorrentes de partes soltas do ônibus.

Assim, a qualidade dos veículos pode ser avaliada com base nos seguintes fatores: idade, número de portas, largura do corredor e altura dos degraus das escadas.

Características dos locais de parada

Quando se trata das características dos locais de parada, os seguintes aspectos são importantes: sinalização adequada, calçadas com largura suficiente para os usuários que estão esperando e os pedestres que passam e existência de cobertura e bancos para sentar (sobretudo nos locais de maior movimentação) (FERRAZ e TORRES, 2004).

A sinalização dos locais de parada é importante para regularizar o número de paradas dos veículos, e evitar pontos criados pelos próprios usuários. Já a existência de cobertura protege as pessoas de questões naturais, como sol e chuva. Os bancos para sentar também contribuem para melhor qualidade dos passageiros com mobilidade reduzida permanente ou temporária.

Assim como nas características dos veículos, pensar na estética dos pontos de ônibus é fundamental para maior bem-estar dos usuários.

Para Ferraz e Torres (2004), a avaliação das características dos locais de paradas pode ser feita com base nos seguintes parâmetros: sinalização adequada, existência de cobertura e banco para sentar e aparência dos objetos sinalizadores.

Sistema de informações

Segundo Ferraz e Torres (2004), o sistema de informações envolve os seguintes aspectos: disponibilidade de folhetos com os horários e itinerários das linhas e a indicação das estações de transferência e principais locais de passagem; colocação do número e do nome das linhas, assim como dos horários de passagem ou intervalos, no caso das linhas de maior frequência, nos locais de parada; mapa geral simplificado da rede de linhas no interior das estações e dos veículos se for o caso; fornecimento de informações verbais por parte de motoristas e cobradores; quiosques para o fornecimento de informações e recebimento de reclamações e sugestões nas principais estações; etc.

O sistema de informações pode ser avaliado com a disponibilidade de todos esses aspectos citados anteriormente.

Conectividade

Esta variável leva em consideração a facilidade de deslocamento dos usuários do transporte público entre dois pontos da cidade, levando em consideração a porcentagem de transbordos feitos.

Assim, a conectividade depende diretamente da configuração espacial da rede de linhas e da existência ou não de integração física e tarifária. Ferraz e Torres (2004), trazem a seguinte reflexão:

O ideal seria que as viagens entre dois locais da cidade pudessem ser diretas, sem necessidade de trocar de veículo, ou seja, sem transbordo. Isso, em geral é inviável por razões técnicas e econômicas. No entanto, a necessidade de transbordos pode ser bastante reduzida com uma adequada configuração espacial da rede de linhas, sobretudo com o emprego de linhas diametrais, em vez de radiais, e linhas circulares ligando diretamente diversos bairros em

complementação às linhas diametrais e radiais que ligam os bairros à região central (FERRAZ e TORRE, 2004, p. 107).

Segundo Ferraz e Torres (2004), o fator conectividade na prática pode ser avaliado com base nos seguintes parâmetros: porcentagem de viagens com necessidade de realização transbordo, existência de integração física, existência de integração tarifária e tempo de espera para continuar a viagem.

Comportamento dos operadores

Quando tratamos do contato dos operadores com os usuários, é necessário que obedeça a alguns critérios: condução do veículo com habilidade e cuidado, tratar os passageiros com respeito, esperar o que os usuários completem as operações de embarque e desembarque antes de fechar as portas, responder a perguntas dos usuários com cortesia, não falar palavras inconvenientes etc. Quando tratamos do cobrador, os mesmos critérios se aplicam (FERRAZ e TORRES, 2004).

Segundo Ferraz e Torres (2004), a avaliação desta variável pode ser feita com base nos seguintes critérios: condutores dirigindo com habilidade e cuidado e condutores e cobradores prestativos e educados.

Estado das vias

Quando se trata do estado das vias por onde passam os veículos do transporte coletivo, o aspecto mais importante é a qualidade da superfície de rolamento, a fim de evitar frequentes reduções e aumentos da velocidade devido à presença de buracos, lombadas e valetas, os solavancos provocados por esses elementos e a existência de poeira ou lama no caso das vias não pavimentadas no caso de município de menor porte.

Para Ferraz e Torres (2004), a avaliação do estado das vias pode ser feita com base nos seguintes critérios: existência ou não de pavimentação, buracos, lombadas e valetas pronunciadas, assim como sinalização adequada.

Dessa forma demonstramos brevemente neste capítulo a estrutura dos atores do transporte público urbano, suas responsabilidades e obrigações, composta pelos: governo, usuários, trabalhadores, empresários e a comunidade. Tentamos

apresentar de que forma a atuação desses atores deve promover um equilíbrio na qualidade do transporte público, contemplando a capacitação e a democratização do sistema e a garantia da qualidade.

Todavia, é importante salientar a relevância e a apreensão das variáveis da qualidade do transporte público apresentadas nesta segunda seção deste capítulo (acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estados das vias), que irão embasar o estudo de caso da qualidade do transporte público no bairro periférico de Salvador, Cajazeiras X.

4. O BAIRRO DE CAJAZEIRAS X: AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO

Haja vista que até o momento realizamos discussões teóricas que servirão de aporte teórico para a consolidação deste trabalho, neste capítulo nos propusemos a identificar o bairro de Cajazeiras X e apresentar como a cidade do Salvador está organizada, levando em consideração as duas centralidades, (Iguatemi e Centro antigo) e a distribuição de equipamentos e serviços, a fim de compreender o motivo das principais viagens da população usuária do transporte público de Cajazeiras X.

Como foco principal deste capítulo realizamos uma caracterização do bairro de Cajazeiras X a fim de alcançar o objetivo geral desta pesquisa, a avaliação da qualidade do transporte público neste bairro periférico da cidade do Salvador.

4.1 O BAIRRO DE CAJAZEIRAS X NO CONTEXTO HISTÓRICO E ESPACIAL DA CIDADE DO SALVADOR

Na abordagem do contexto histórico da conformação do bairro e Cajazeiras X, na cidade do Salvador, é extremamente difícil dissociá-la dos demais bairros que compõem o conjunto de Cajazeiras, pois sua formação se deu de forma paralela aos processos que impulsionaram a construção e o desenvolvimento dessa área administrativa da cidade.

Nesta seção abordaremos o contexto histórico do conjunto Cajazeiras, e conseqüentemente, de nosso objeto de estudo, Cajazeiras X, além de abordar brevemente a relação centro-periferia que a população residente do bairro vivencia com as duas centralidades da cidade, Centro antigo e área do Iguatemi, por consequência da distribuição desigual de equipamentos e serviços da cidade, assim como também evidenciar a importância da oferta de um serviço de transporte público de qualidade para essas pessoas.

Os conjuntos habitacionais populares do bairro de Cajazeiras foram construídos na década de 1980, pela companhia de Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS) e tinham como objetivo proporcionar a criação de um subcentro regional, a fim de evitar a hipertrofia da área central de Salvador, ou seja, como

forma de controlar o crescimento excessivo e exponencial que a cidade vivenciava naquele momento. Serpa (2001, *apud* TOURINHO, ATONINO, 2009) afirma que o principal papel da implantação desses conjuntos na época, então, era:

O de abrigar uma numerosa população distribuída em nove bairros, bem como distribuir as atividades de comércio e serviços, como forma de fixar esta população no local (SERPA, 2001 *apud* TOURINHO e ATONINO, s/p. 2009).

O governo do Estado iniciou em 1975 o processo de desapropriação das terras de quatro grandes fazendas: a Fazenda Jaguaripe de Cima, também conhecida como Fazenda Grande, a Fazenda Cajazeiras, a Fazenda Boa União e a Chácara Nogueira, num total de 16 milhões de m², absorvendo áreas na BR-324, na altura do Supermercado Makro, até o Km 5,5 da Estrada Velha do Aeroporto, cujos limites abrangiam os bairros de Castelo Branco e Nova Brasília e atravessando o Golfe Clube. A escolha da área se deu devido à sua localização, objetivando a integração dos diversos núcleos habitacionais instalados nas proximidades e sendo mais uma alternativa para o surgimento de um centro regional de comércio e serviços, proposto na margem da BR-324, em Águas Claras. (TOURINHO e ANTONINO, 2009)

Entretanto, a escolha da área indicou também, o planejamento de um processo perverso de periferização no espaço urbano soteropolitano, o qual, grandes proprietários fundiários do município comercializaram suas terras desprovidas de amenidades e segregadas do centro antigo, para o Governo do Estado. Uma decisão estratégica do governo, pois neste período a Bahia vivenciava grandes êxodos rurais, na maioria dos casos de populações pobres, que vinham ocupando áreas centrais da cidade, em situações críticas de miséria, através da construção de cortiços, barracos, palafitas, etc.

Para Tourinho e Antonino (2009), o bairro teve ocupação e expansão significativa a partir da década de 1990 e, hoje, caracteriza-se por reunir populações de diferentes origens, oriundas do interior do estado por conta do êxodo rural, assim como também de outros bairros populares, e por um comércio local em constante crescimento, que procura atender às necessidades da sua população, já que o bairro se encontra bastante segregado espacial e socialmente dos dois centros da cidade, o centro antigo e a área de Iguatemi.

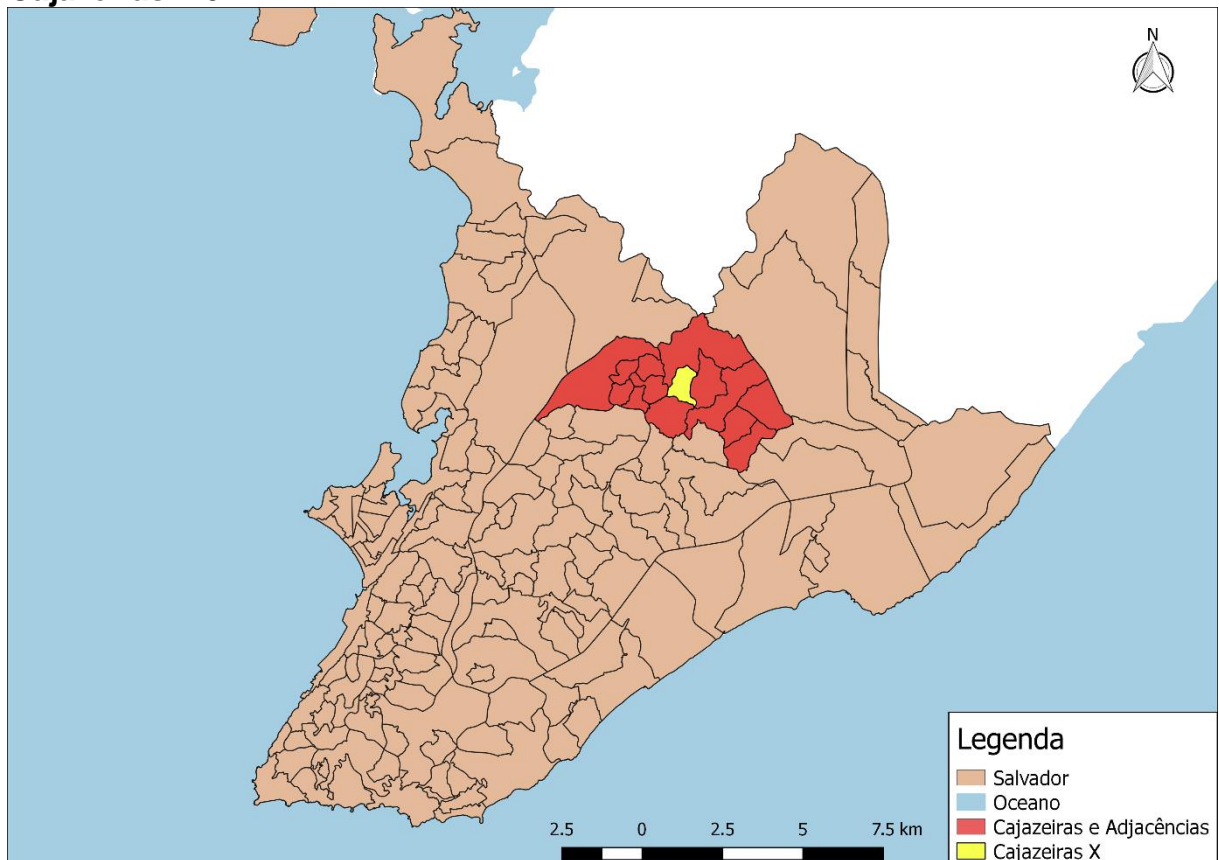
O Governo baiano intencionava que houvesse mais 8.000 unidades habitacionais nas áreas remanescentes, porém, os financiamentos para construção de casas populares foram suspensos por vários anos. Nessa linha de tempo, o bairro de Boca da Mata foi planejado como última etapa da construção de Cajazeiras, integrada aos setores 5, 6 e 7 da Fazenda Grande IV.

Em consequência dessa falta de definição, e o grande déficit habitacional que era presente no momento, ocorreu grande número de ocupações espontâneas nas encostas e vales nos arredores do conjunto, indicando o agravamento de problemas sociais e considerável inchaço populacional, contribuindo para o desequilíbrio habitacional do bairro. Atualmente muitas dessas ocupações já são bairros oficializados pelo Município (FREIRE, JÚNIOR E GOMES, 2002 *apud*, TOURINHO e ANTONINO, 2009).

Freire, et. al. (2002 *apud*, TOURINHO E ANTONINO, 2009) afirmam que atualmente, o bairro de Cajazeiras apresenta características iguais a qualquer outro bairro de Salvador, apesar de ter sido "planejado". Contudo, a impressão que se tem, devido às dimensões do conjunto, é de que se trata de uma cidade dentro de Salvador, pois em seus mais de 50 anos de existência cresceu tanto que passou a ter vida própria, e, igual a maiorias dos bairros pobres e periféricos da cidade, também enfrentou um processo muito grande segregação e desigualdade na distribuição de equipamentos e serviços e, que necessita de obras de infraestrutura para que a sua população tenha melhores condições de vida e um verdadeiro direito à cidade.

Atualmente Cajazeiras é constituída por um conjunto de 14 bairros (Cajazeiras 2, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, Fazenda Grande 1, 2, 3, 4, Águas Claras e Boca da Mata), segundo a divisão elaborada pelo Município de Salvador no estudo "O Caminho das Águas", localizados no "miolo" da cidade do Salvador, com uma das maiores densidades demográficas do Município. No mapa 1 é possível visualizar Cajazeiras X inserido no contexto de todos os bairros do conjunto Cajazeiras.

Mapa 1. Localização de Cajazeiras X no contexto do conjunto de bairros de Cajazeiras- 2017.



Fonte: Base cartográfica da cidade do Salvador disponibilizado pela SEDUR Municipal.

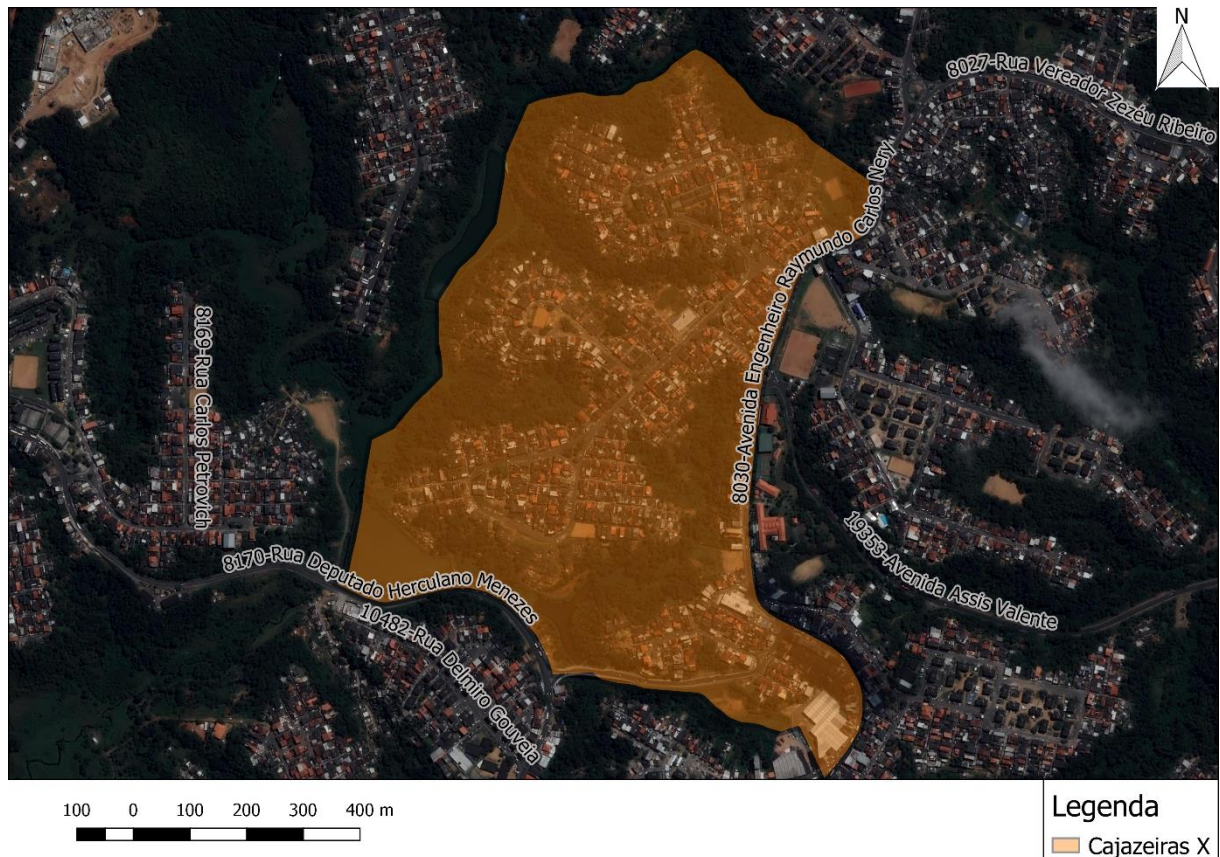
Elaboração do mapa por Joeliton Oliveira em novembro de 2017.

4.1.1 Centralização- periferização e o bairro de Cajazeiras X

Dado que exploramos o processo histórico que delimitou Cajazeiras e consequentemente, Cajazeiras X, aqui daremos ênfase ao nosso objeto.

Cajazeiras X possui uma população de 7.690 habitantes que, corresponde a 0,31% da população de Salvador; concentra 0,30% dos domicílios da cidade, estando 22,16% dos seus chefes de família situados na faixa de mais de 1 a 2 salários mínimos. No que se refere à escolaridade, constata-se que 27,82% dos seus chefes de família têm entre 4 a 7 anos de estudo (O CAMINHO DAS ÁGUAS, 2010). No mapa 2 é possível visualizar a delimitação do bairro de Cajazeiras X segundo a SEDUR (2017).

Mapa 2. Delimitação do Bairro e Cajazeiras X- 2017.



Fonte: Base cartográfica da cidade do Salvador disponibilizado pela SEDUR Municipal.

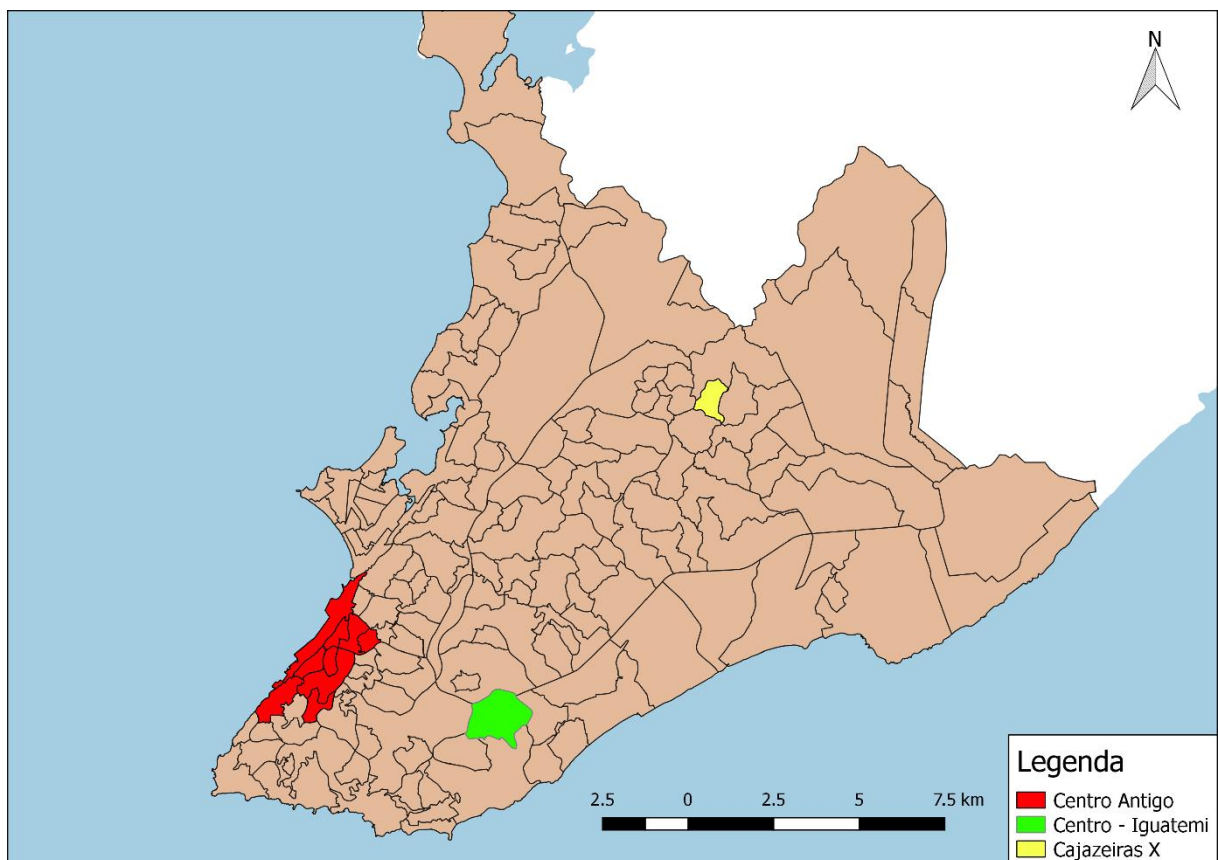
Elaboração do mapa por Joeliton Oliveira em novembro de 2017.

Dado o objetivo principal deste trabalho, que resumidamente é a avaliação da qualidade do transporte público oferecido a população de Cajazeiras X, é necessário compreender, antes de mais nada, porque as pessoas utilizam o transporte público que, empiricamente pela vivência na cidade, nos permite dizer que apresenta diversos aspectos deficientes quanto a sua qualidade. Na produção do espaço urbano no contexto da cidade capitalista, qual Salvador está imersa, a distribuição de equipamentos e serviços se efetiva de forma desigual, contemplando atores hegemônicos em detrimento dos grupos sociais excluídos.

Salvador 4ª maior capital do Brasil, possuindo uma população de 2.938.092 habitantes e uma densidade demográfica de 3.859,44 hab/km², segundo os dados do IBGE (2016), dado o seu processo histórico, apresenta duas grandes centralidades importantes para a economia do Município: o centro antigo consolidado inicialmente em uma área estratégica da cidade, tendo sua economia

estabelecida diretamente nas adjacências do porto, com a presença de distintos serviços e escritórios das mais variadas áreas, correspondendo aos bairros do Comércio, Lapa, Saúde Macaúbas, Barbalho, Nazaré, Tororó, Centro, Centro Histórico e Santo Antônio Além do Carmo, mesmo apresentando áreas em obsolescência, tal qual o centro histórico, possui grande influência na dinâmica soteropolitana, visto a concentração da grande quantidade de equipamentos e serviços e seu impacto na economia da cidade; e a centralidade da área do Iguatemi, tendo grande destaque na cidade por sua localização geográfica central, com grandes equipamentos urbanos (Shoppings centers, rodoviária, grandes avenidas, supermercados, prédios empresariais, etc.) e que ganhou grande notoriedade nas últimas décadas, dado a concentração estratégica de grandes equipamentos e serviços.

Mapa 3. Bairro de Cajazeiras X em relação as duas centralidades da cidade do Salvador- Centro antigo e área central do Iguatemi- 2017.



Fonte: Base cartográfica da cidade do Salvador disponibilizado pela SEDUR Municipal.

Elaboração do mapa por Joeliton Oliveira em novembro de 2017.

Por consequência da forma desigual que se organiza o espaço urbano na cidade do Salvador, a centralização de serviços e das áreas especializadas de trabalho obriga que as populações de baixa renda mantenham relações diárias com essas zonas da cidade, enfrentando viagens com percursos muito extensos e horas perdidas dentro do transporte público. Em Cajazeiras X isso não é diferente, pois o bairro se encontra muito distante espacialmente dessas duas áreas, especificamente há 20 Km da área central do Iguatemi e há aproximadamente 24 Km da área centro antigo.

4.2 CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE CAJAZEIRAS X

Como vimos até então, o serviço de transporte público oferecido a população periférica, está estritamente relacionado há um conjunto de processos que perpassam a produção do espaço urbano e geram desigualdades sociais e espaciais, principalmente na distribuição dos indivíduos nesse espaço, consequência das relações entre os diferentes grupos que detêm o poder econômico ou político nas cidades capitalistas.

O bairro de Cajazeiras X fica em média à 22 Km das duas áreas mais estratégicas da cidade, do ponto de vista econômico e da distribuição de equipamentos e serviços, a área do centro antigo e a área central do Iguatemi, esse distanciamento espacial, demonstra uma grande segregação sócioespacial dos indivíduos que ocupam o bairro, e no geral das pessoas de baixa renda.

Durante as últimas décadas o transporte público de Salvador estava sendo operado por empresas privadas, o que dificultava por parte da prefeitura a intensa fiscalização na forma que o serviço era oferecido, porém, no ano de 2015 a Prefeitura Municipal tomou a decisão de realizar uma concessão entre os empresários e o poder público do Município, se iniciou o processo na cidade de implantação da 'Integra Transportes'.

Esse novo esquema do transporte público da Cidade funciona da seguinte forma: a cidade foi dividida em três grandes áreas operacionais, a 'Salvador Norte' responsável por toda orla atlântica da cidade, a 'Plataforma' responsável por todo o

subúrbio ferroviário da cidade e a 'OT Trans' responsável pela área central da cidade, o que corresponde ao 'miolo' do Município, conseqüentemente, Cajazeiras X.

Com o transporte público definido desta maneira, apenas uma empresa se tornou responsável por cada área operacional e a prefeitura, teoricamente, passou a exercer somente o papel de agente fiscalizador, porém, segundo a Lei que regulamenta o serviço de transporte coletivo por ônibus da cidade (Decreto Nº 25.966 de 17 de abril de 2015), os estudos de demanda, capacidade de passageiros por veículos, itinerários, rotas etc. ainda se mantiveram como responsabilidade das empresas, o que se verifica como uma grande brecha na legislação para atitudes arbitrárias dos empresários em prol dos interesses do Capital .

Na tabela 1 podemos visualizar até o mês de julho de 2017, o que corresponde a frota programada para operação na cidade do Salvador pelas três empresas concessionárias, através dos estudos de demanda, cujo a sigla STCO, representa o total, e significa Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus; em seguida percebemos a frota admitida para operação através da Secretaria de Mobilidade da Município; e por fim o percurso médio mensal (PMM) dos veículos, que corresponde a quantidade em Km percorridos.

Tabela 1. Frota programada para operação, frota admitida e percurso médio mensal (PMM) de Salvador até julho- 2017

FROTA PROGRAMADA

Ano: 2017

EMPRESA	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
INTEGRA SALVADOR NORTE	699	777	749	757	761	763	765					
OT - TRANS (ÓTIMA)	793	863	868	871	878	860	863					
INTEGRA PLATAFORMA	637	695	703	703	703	696	705					
STCO	2.129	2.335	2.320	2.331	2.342	2.319	2.333	0	0	0	0	0

FONTE: SEMOB

FROTA TOTAL CADASTRADA	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO
	2.553	2.546	2.541	2.550	2.553	2.553	2.561

FROTA ADMITIDA EM OPERAÇÃO

EMPRESA	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
INTEGRA SALVADOR NORTE	693	756	745	755	757	752	760					
OT - TRANS (ÓTIMA)	786	812	852	855	865	848	851					
INTEGRA PLATAFORMA	633	665	692	688	690	686	694					
STCO	2.112	2.233	2.289	2.298	2.312	2.286	2.305	-	-	-	-	-

PMM - PERCURSO MÉDIO MENSAL

EMPRESA	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
INTEGRA SALVADOR NORTE	7.047,52	5.695,57	6.686,53	5.844,93	6.610,50	6.398,91	6.681,15	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
OT - TRANS (ÓTIMA)	6.944,13	5.758,00	6.494,56	5.617,04	6.119,11	6.166,28	6.387,42	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
INTEGRA PLATAFORMA	6.550,49	5.582,89	6.162,09	5.321,51	6.006,51	5.807,92	6.176,75	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
STCO	6.860,07	5.684,71	6.456,53	5.603,43	6.246,40	6.135,26	6.420,84	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!


PMM = Quilometragem admitida / Frota Efetiva em operação.

Fonte: Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB, 2017)

Entretanto, entendemos as concessionárias em conjunto com a prefeitura de Salvador demonstram aspectos positivos no que tange os números do transporte público do município, porém cabe refletir sobre a distribuição e a qualidade do serviço oferecido aos usuários, pois, qualidade e quantidade são variáveis distintas, mas indissociáveis.

A empresa 'OT Trans' que, oferece o serviço de transporte público ao 'miolo' da cidade, é detentora de 5 linhas do Bairro de Cajazeiras X, dentre elas a linha 'Cajazeiras 10- Est. Lapa' que, possui um percurso superior a 20 Km de distância e por mais incrível e ilógico que pareça, possui o maior intervalo, que corresponde a 130 minutos, ou 2 horas e 10 minutos, seguida pela linha 'Cajazeiras 11/10- Comércio' que também detém um percurso superior aos 20 Km, e as linhas para a Estação Pirajá que, pela "proximidade" com a estação, possuem uma maior frequência, como é possível visualizar na tabela 2. Nesta pesquisa nos atentaremos para a avaliação da qualidade dessas 5 linhas que operam no bairro, de maneira unificada, como um todo.

Tabela 2. Linhas, frota e frequência de atendimento do transporte público no bairro de Cajazeiras X- 2017



STP
SUPERINTENDÊNCIA
DE TRANSPORTE
PÚBLICO

LINHAS POR EQUIPAMENTO

Pag.:1
Data:11/09/2017
Hora:14:59

DATA DE REFERÊNCIA: 11/09/2017 (SEG)
 EQUIPAMENTO: 04140099-99 R C QUADRA C SETOR I-CAJ X (TERM CAJAZEIRA X) - CAJAZEIRA X

LINHA	Nº OSO	EMPRESA	Viagem Prog	DIA ÚTIL			SABADO			DOMINGO		
				Ônib/h	Frota	Intv	Ônib/h	Frota	Intv	Ônib/h	Frota	Intv
1407 CAJAZEIRA 10-EST PIRAJA	3438	SPE2 OTIMA	37	2	4	25	2	3	30	2	2	35
1407-01 CAJAZEIRA 10-EST PIRAJA	3438-01	SPE2 OTIMA	1		1							
1407-02 CAJAZEIRA 10-EST PIRAJA	3438-02	SPE2 OTIMA	1		1							
1427 CAJAZEIRA 10-EST LAPA	2971	SPE2 OTIMA	6		1	130		1	130		1	130
1435 CAJAZEIRA 11/10-COMERCIO	3265	SPE2 OTIMA	5		1	160						
TOTAL DO EQUIPAMENTO				50	2	8	2	4	2	2	3	

6

Fonte: Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB, 2017)

O bairro de Cajazeiras X é estruturado por uma via principal para comportar o fluxo intenso de diversas linhas de boa parte dos 14 bairros de Cajazeiras, dado que o bairro é elemento central geograficamente no conjunto, a Avenida Engenheiro

Raymundo Carlos Ney possui 1,5 Km, além de pequenos trechos de vias de relativa importância para a área administrativa de Cajazeiras, tal qual a recém-inaugurada Avenida Jorge Calmon e a Rua Deputado Herculano Menezes. Nessas vias, além do interior do bairro, estão distribuídos 12 pontos de ônibus, qual servem a população do bairro de Cajazeiras X e adjacências.

Diante da breve caracterização do bairro de Cajazeiras X apresentada nesta seção, ponderamos que a avaliação da qualidade do transporte público oferecido ao bairro se faz importante para suprir a carência de trabalhos na área, e tentar solucionar qual a real situação do serviço de transporte coletivo oferecido a essa população periférica desassistida e segregada social e espacialmente.

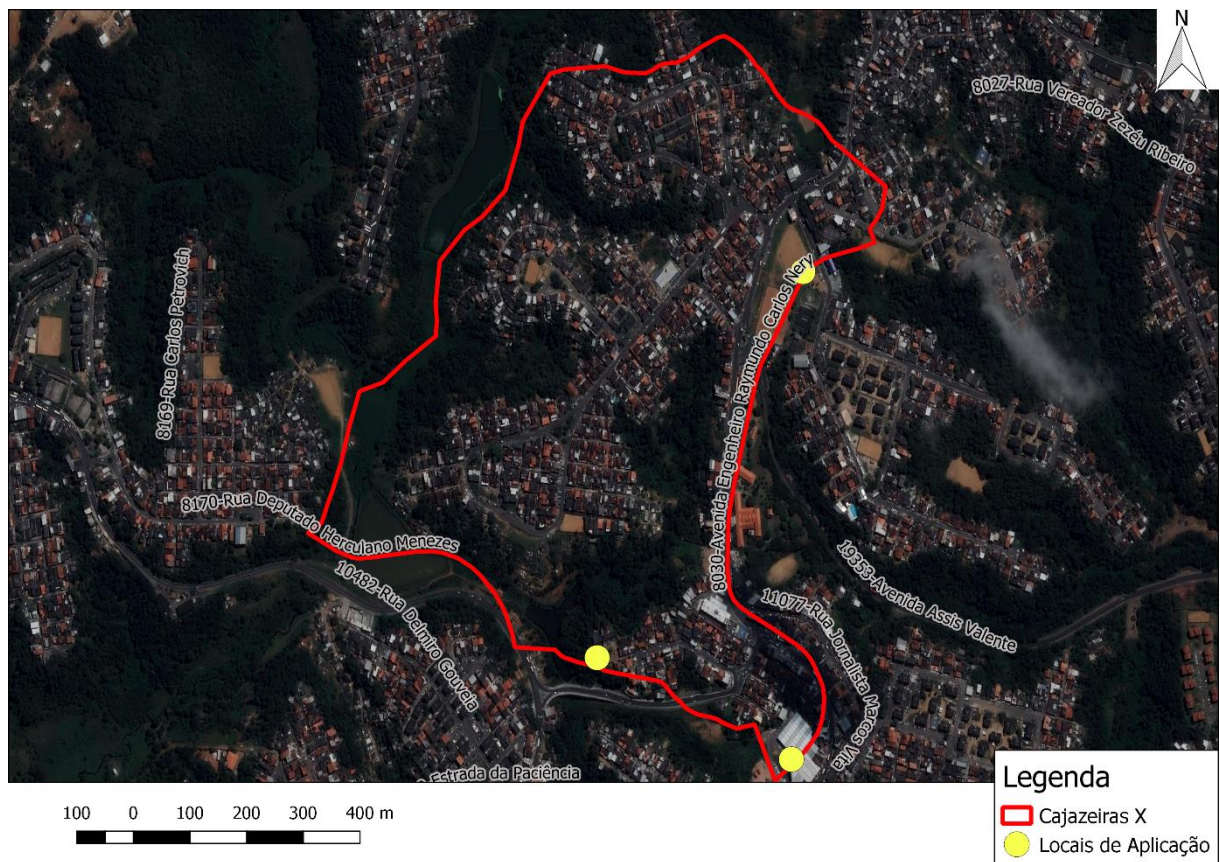
4.3 AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE CAJAZEIRAS X: UMA PERSPECTIVA DOS USUÁRIOS

Para atingir o objetivo geral desta pesquisa, da avaliação da qualidade do transporte público, utilizamos fundamentalmente os doze indicadores já mencionados neste trabalho que, foram propostos por Ferraz e Torres (2004) em seu livro 'Transporte Público Urbano': acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estado das vias. Além desta metodologia pautada nos autores, utilizamos a observação assistemática para refletir sobre algumas questões que não poderiam ser resolvidas somente, pela aplicação de questionários, como por exemplo, a dinâmica da população usuária, quando se trata dos horários de pico do serviço de transporte coletivo do Bairro.

Como instrumento de coleta de dados para estudo, utilizamos a aplicação de 100 (cem) questionários, uma amostra aleatória num universo de aproximadamente 8.000 (mil) moradores no bairro de Cajazeiras X, distribuídos em horários distintos de um dia útil da semana, possibilitando um grande percentual amostral aleatório de usuários do transporte público do bairro. A aplicação das questões foi distribuída em três pontos importantes da área de estudo: ao longo da Avenida Jorge Calmon, cujo o fluxo de moradores do bairro para acessarem o transporte público, é bastante

significativo; no trajeto da Av. Engenheiro Raymundo Carlos Ney e; próximo a Rótula da Feirinha na altura do ‘Fazendão’, local de grande fluxo, conversão de pessoas, veículos, além de carregar enorme significado social e econômico, não só para o bairro da Cajazeiras X, mas também para o conjunto de Cajazeiras. No mapa 4 é possível visualizar mais detalhadamente e de forma espacializada, os locais estratégicos de aplicação dos questionários dentro da delimitação do bairro.

Mapa 4. Mapa de localização dos pontos de aplicação no bairro de Cajazeiras X-2017.



Fonte: Base cartográfica da cidade do Salvador disponibilizado pela SEDUR Municipal.

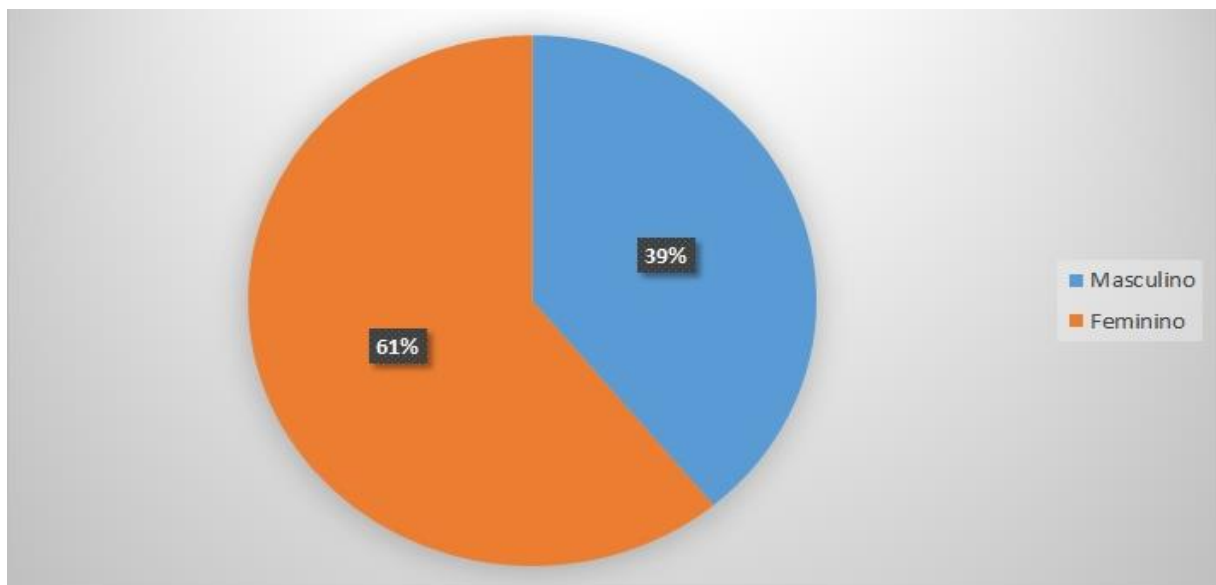
Elaboração do mapa por Joeliton Oliveira em novembro de 2017.

Para definir cada questão abordada na metodologia dos indicadores de Ferraz e Torres (2004) com mais exatidão em suas respostas, realizamos a construção de no total de 18 (dezoito) questões dentro de nosso roteiro, afim de atingir os resultados através dessas variáveis, mas também traçar o perfil da população usuária do transporte público do Bairro.

Para isso, levamos em consideração como primeiro critério para saber o perfil dos usuários, o sexo da população, como podemos observar no Gráfico 1. O número expressivo de mulheres utilizando o transporte público, no total 61% do público entrevistado do bairro, pode ser resultado do crescente acesso a escolaridade e ao mercado de trabalho que, esse perfil vislumbrou nos últimos 20 anos, segundo o estudo 'Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça' desenvolvido pelo IPEA (2017), porém se mostra ainda insuficiente.

O público masculino entrevistado que utiliza o transporte público do bairro representa 39 % do total, em relação ao público feminino, ainda sim possui representatividade significativa no uso deste serviço, o que para ambos requer a disponibilidade de um sistema de transporte público com qualidade suficiente, para atender uma população segregada socioespacialmente.

Gráfico 1. Perfil da população usuária do transporte público do bairro de Cajazeiras X- Sexo da população usuária- 2017.



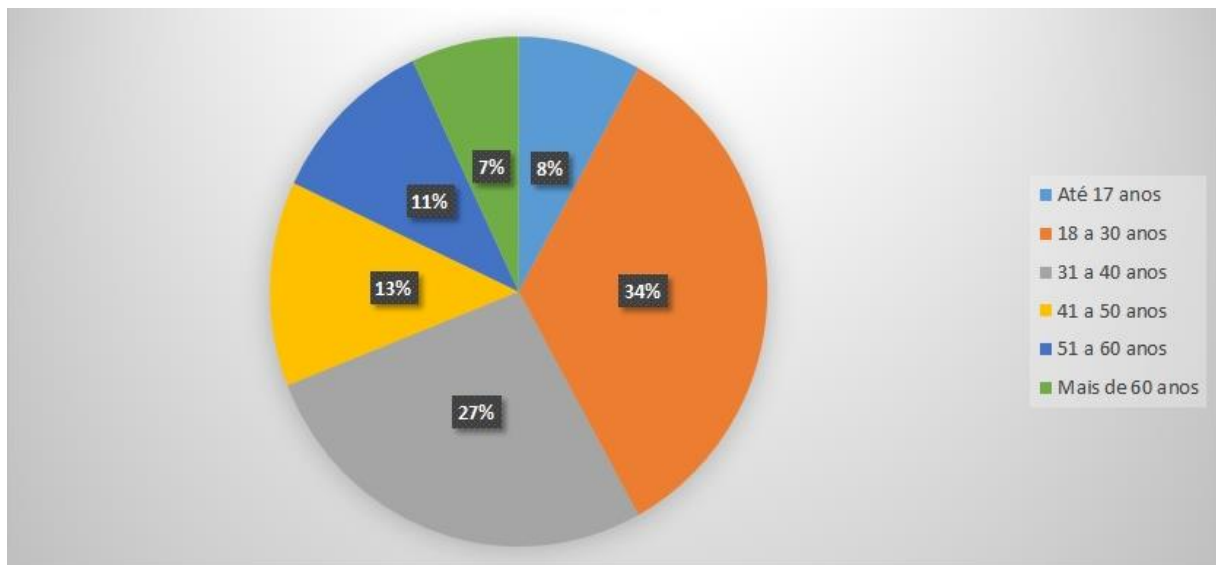
Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

No Gráfico é possível observar que a maioria da população usuária entrevistada, equivale ao público economicamente ativo de 18 a 30 anos, correspondendo a 34% do total, seguido pela população de 31 a 40 anos com 27%, posteriormente a de 41 a 50 anos com 13%, a de 51 a 60 anos com 11%, seguido pelo público jovem até de 17 anos representando 8% e por fim a população usuária

com mais de 60 anos, que corresponde a menor taxa dos entrevistados com 7% do total, e se caracteriza também por apresentar um perfil de usuários idosos que utilizam o transporte público ocasionalmente, muitas vezes para o acesso a lazer, serviços ou saúde, mas que dependem fundamentalmente de um serviço de qualidade, dado a mobilidade reduzida por conta das limitações da idade avançada.

Gráfico 2. Faixa etária da população usuária do transporte público do bairro de Cajazeiras X- 2017



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

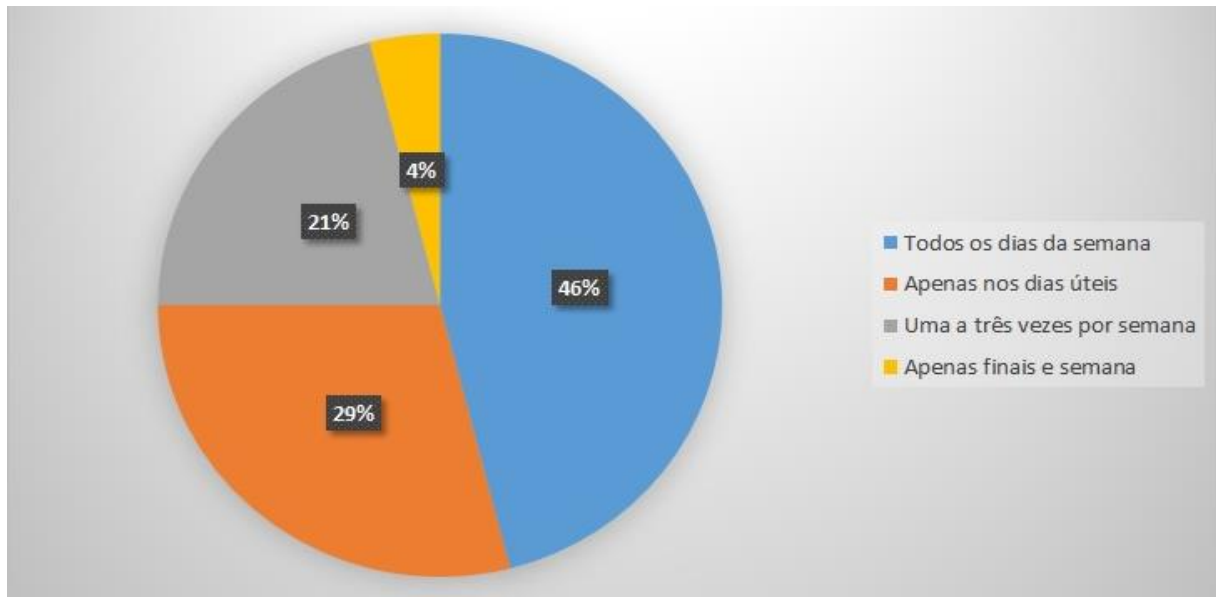
Elaboração: Joeliton Oliveira

Outro aspecto importante que ponderamos na construção do perfil dos usuários, foi a frequência de uso do transporte público, elemento fundamental na avaliação da qualidade do transporte público de qualquer localidade. Em Cajazeiras X a aplicação dos questionários em horários distintos do dia, nos permitiu coletar informações sobre diferentes usos e frequência.

No Gráfico 3, é possível visualizar que a maioria dos usuários se deslocam todos os dias da semana correspondendo a 46% do total dos entrevistados, deixando claro que a maioria da população usuária necessita realizar atividades até nos finais de semana, para suprir ou complementar a renda mensal, e para isso dependem da utilização do transporte público do bairro, constatação esta que demonstra a importância da disponibilidade de um transporte público com qualidade. Também pôde ser constatado no gráfico, que 29% da população utiliza o serviço

apenas nos dias úteis, seguido pelos usuários que fazem uso de uma a três vezes por semana, correspondendo a 21% da população usuária e por fim a menor taxa, quando nos referimos ao uso apenas nos finais de semana, principalmente para o lazer, com 4% do total dos entrevistados.

Gráfico 3. Frequência de uso do transporte público da população do bairro de Cajazeiras X- 2017



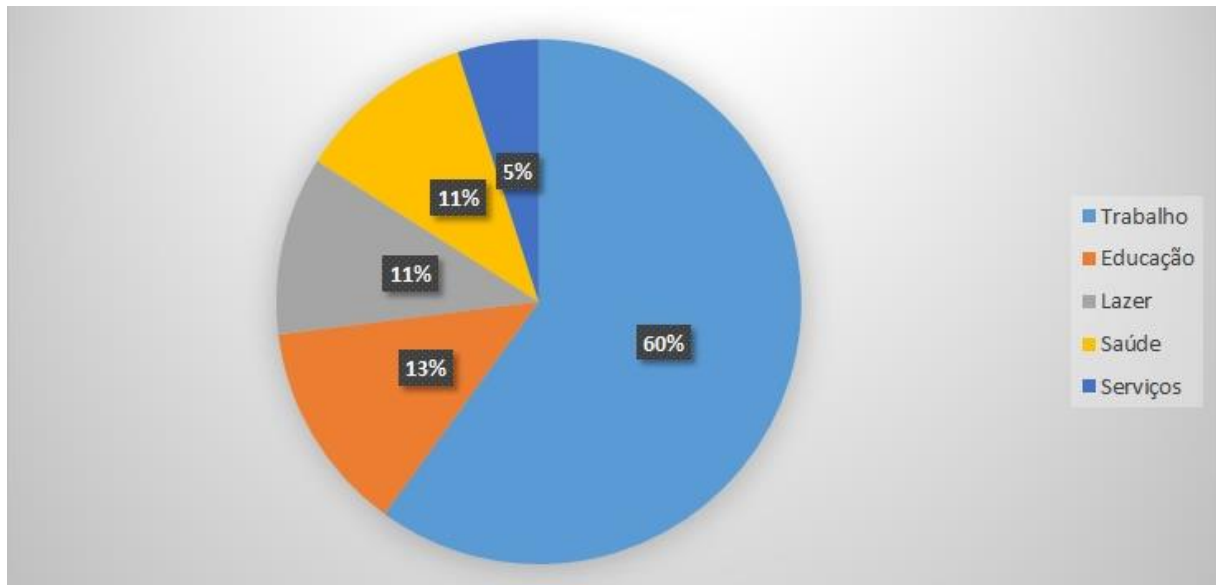
Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

O Gráfico 4, se refere ao motivo do deslocamento dos usuários entrevistados, entendemos que trabalho é o maior gerador de viagens, correspondendo a 60% do total dos entrevistados, o que nos dá alicerce estatístico para cruzar os dados em relação ao gráfico 3 sobre frequência de uso, e entender que o trabalho faz com que a maioria da população se desloca todos os dias da semana, sem intervalo para descanso.

Esse cenário demonstra-se como grande desigualdade social que a população periférica enfrenta no âmbito da cidade, e que são obrigados manter para subsistência. O transporte público, mais uma vez se mostra como elemento fundamental para mitigar essas constatações no bairro de Cajazeiras X. Outras finalidades como educação com 13%, lazer e saúde com 11% e serviços com 5%, são significativos motivos geradores de viagens da população.

Gráfico 4. Motivo do deslocamento da população usuária do transporte público do bairro de Cajazeiras X- 2017



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

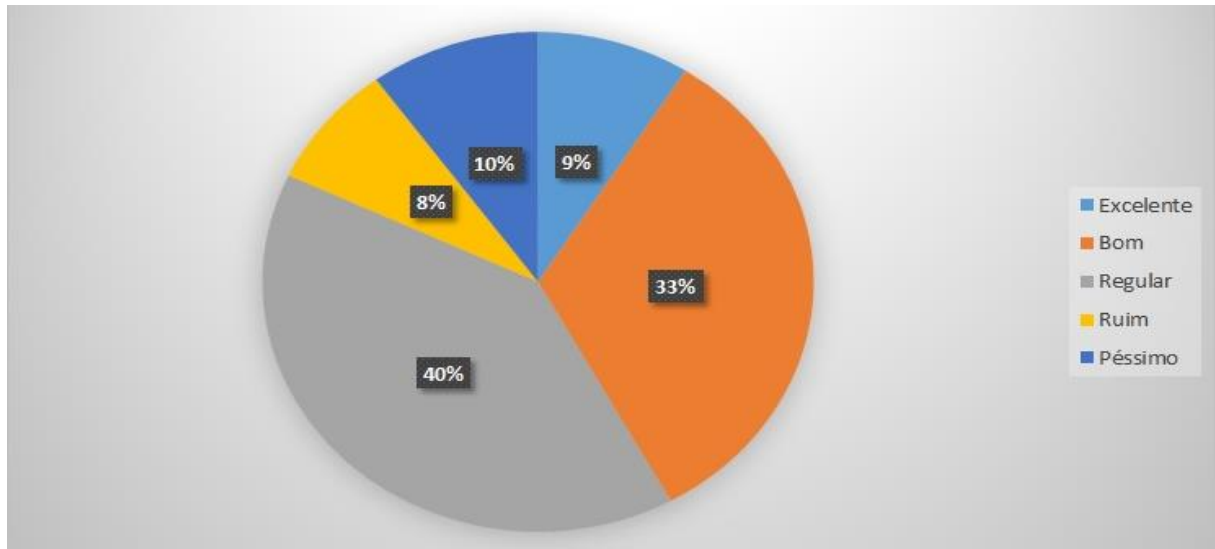
Considerando a variável acessibilidade elaborada por Ferraz Torres (2004) e como um dos critérios utilizados neste estudo, definimos três questões dentro deste quesito para entender as condições de acessibilidade da população usuária do transporte público de Cajazeiras X, como primeiro elemento definidor, dado que entendemos o motivo do deslocamento dos usuários, o destino da viagem é um fator fundamental para compreender o fluxo da população usuária.

No gráfico 5, no que tange ao primeiro quesito da variável 'acessibilidade', destacamos a importância do deslocamento a pé da residência até o ponto de ônibus, levando em consideração: declividade, condição das calçadas, distância, rampas de acesso, sinalização de segurança como, faixa de pedestres, sinaleiras e avisos sonoros.

É possível visualizar claramente no gráfico 5 que os usuários destacam predominantemente o deslocamento até o ponto de ônibus como regular e bom com 40% e 33% assim respectivamente. Esse dado reflete a proximidade dos pontos com as áreas residenciais do bairro e as poucas declividades na área de cume de Cajazeiras X, porém, é possível verificar nas calçadas muitos ambulantes ocupando

áreas públicas, reflexo da produção do espaço urbano no bairro que privilegia os empresários do ramo comercial, donos de grandes equipamentos como hipermercados, loja de materiais de construção, bancos, etc. e segrega a população pobre, obrigando-os a subsistirem nessas áreas.

Gráfico 5. Acessibilidade da população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Descolamento até o ponto de ônibus – 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

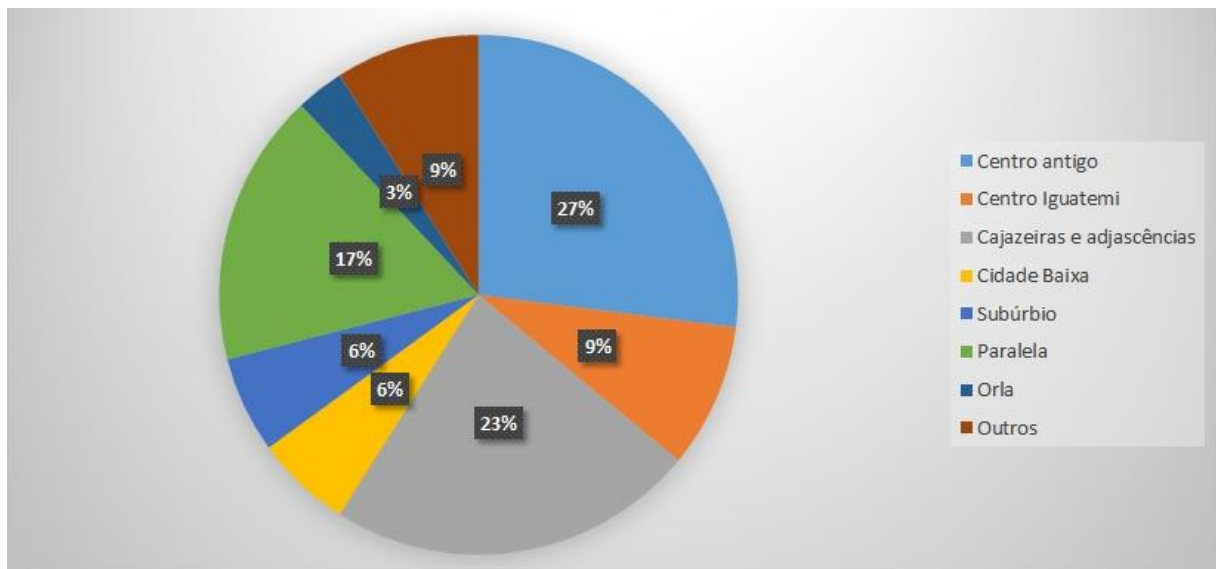
No gráfico 6, como segundo elemento da variável 'acessibilidade', podemos visualizar que o resultado da pesquisa de destino, vai de encontro a um conceito que vem se difundindo nas últimas décadas do século XXI, que considera Salvador como cidade polinucleada, em razão que o centro Iguatemi, ganhou bastante notoriedade neste início de século na cidade, do ponto de vista econômico, todavia se mostrou com apenas 9% do total dos entrevistados e, dessa forma, constatamos que se contrapõe a ideia de que o centro antigo é um lugar de obsolescência econômica em relação a área central do Iguatemi, dado que o centro antigo verificou-se com maior percentual total da pesquisa, sendo o principal destino final para 27% da população do bairro de Cajazeiras X, conseqüentemente, enfrentando o total de aproximadamente 48 Km diariamente dentro do transporte público.

Cabe salientar também que, uma das consequências da baixa expressividade do centro Iguatemi para os usuários do transporte público do bairro, é em razão da ausência de linhas que conectem diretamente o bairro à área

Outro dado importante que observamos nesta questão, foi a alta expressividade das pessoas que saem de Cajazeiras X para outros bairros adjacentes, que verificamos um percentual de 23% do total dos entrevistados, essa confirmação pode ser relacionada com a grande atividade comercial de Cajazeiras que permite a alguns moradores uma maior comodidade, do ponto de vista do deslocamento, assim como também entender como uma expressiva subcentralidade, ou núcleo secundário, nos termos de Corrêa (1995). Outros locais como Cidade Baixa, Subúrbio, Paralela, Orla e Outros, apresentaram percentual de 6%, 6%, 17%, 3% e 9% respectivamente.

Portanto, entendemos que quando se trata de acessibilidade no transporte público de Cajazeiras X, mais de 70% dos usuários se deslocam para outras áreas da Cidade, o que revela a necessidade de um transporte público de qualidade e integrado para facilitar o deslocamento dessas pessoas.

Gráfico 6. Acessibilidade da população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Destino final da viagem- 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

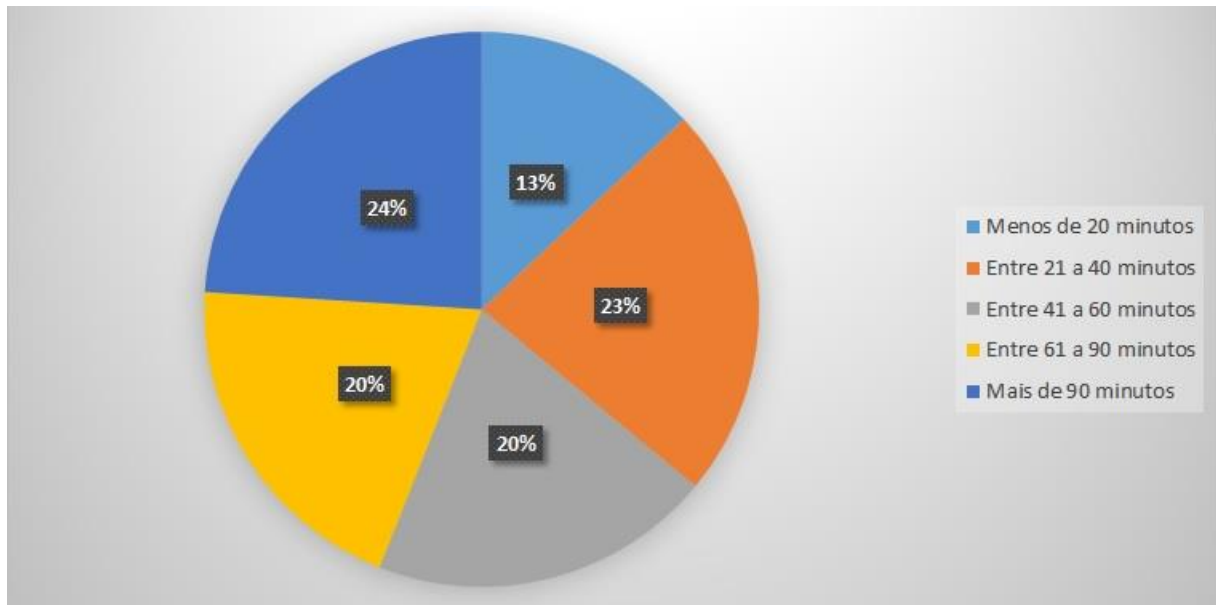
No terceiro e último quesito referente a variável 'acessibilidade', destacamos o tempo de deslocamento dos usuários da residência até o destino final, dado os

distintos locais de destino das pessoas, é possível visualizar no gráfico 7 uma grande distribuição do tempo. Todavia, os deslocamentos com mais de 90 minutos, ou seja, com mais de uma hora e meia, possuem uma certa expressividade, no total de 24% dos entrevistados. Entre 61 e 90 minutos e 41 a 60 minutos também detém uma grande parcela dos usuários entrevistados com 20% do total cada um.

Os resultados entre 21 a 40 minutos e menos de 20 minutos com 23% e 13% respectivamente, são reflexo do relativo número de usuários que se deslocam para as adjacências de Cajazeiras X, citados na análise do gráfico 6. Portanto verificamos que no geral os usuários do transporte público do bairro de Cajazeiras X, no quesito que tange a acessibilidade, levam predominantemente uma hora ou mais para efetuar seus deslocamentos, números que se contabilizados mensalmente resultam em mais de 40 horas que a população leva dependente do transporte público, expressando o grande problema da segregação espacial de populações periféricas, como tratamos no capítulo 2 deste trabalho.

Contudo, visto o que analisamos a respeito do critério 'acessibilidade', entendemos que as condições para as populações efetuarem seus deslocamentos, são críticas, em razão dos seguintes elementos: o tempo de deslocamento até o ponto de ônibus, por mais que os usuários tenham considerado esse quesito predominantemente positivo, as análises técnicas como urbanista, por observação assistemática ao longo dos arredores dos pontos nos demonstram uma visão contrária a opinião dos entrevistados, dessa forma verificamos um problema com o fluxo de pedestres nas calçadas até o ponto de parada, que reverbera na acessibilidade das pessoas que vão acessar o transporte público; o destino final muito distante de Cajazeiras X, reflexo da distribuição desigual de equipamentos e serviços na Cidade do Salvador e consequência da produção do espaço urbano que privilegia os grupos hegemônicos e os favorece com as melhores condições no contexto da cidade capitalista, ocupando as melhores áreas do município, tanto para uso residencial quanto para implantação de seus negócios, que demandam mão de obra barata, assim como também o Estado que atua como facilitador desses agentes, em detrimento dos grupos sociais excluídos; e por fim o tempo de deslocamento, que também verifica-se como consequência da organização dos equipamentos e serviços no espaço urbano da cidade do Salvador.

Gráfico 7. Tempo de atendimento à população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Tempo de deslocamento - 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

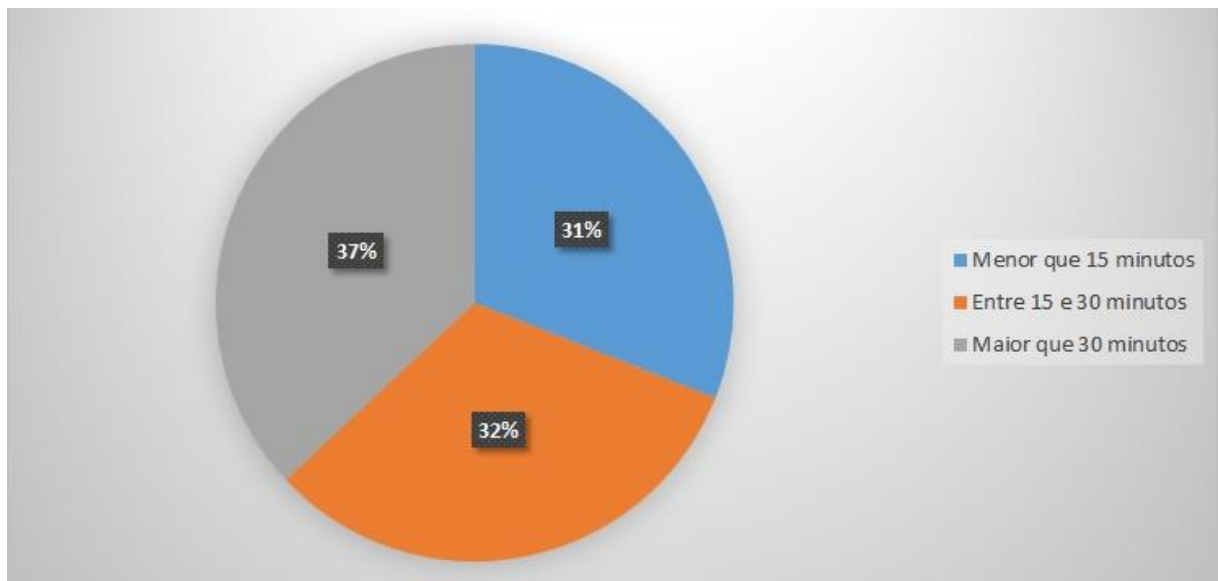
Elaboração: Joeliton Oliveira

O segundo elemento definidor na qualidade do transporte público é a 'frequência de atendimento', nele avaliamos o tempo de espera do usuário no ponto de ônibus. O gráfico 8 ilustra claramente o intervalo de tempo dos veículos em Cajazeiras X, como vimos anteriormente na tabela 2. No que se refere as linhas que atendem o bairro, pudemos constatar frequências variando de 130 (seto e trinta minutos) até 35 (trinta e cinco minutos). No estudo de caso verificamos se esses intervalos condizem com a realidade do bairro. Considerando que certos passageiros chegam ao ponto baseando-se na experiência da vivência do uso do transporte público do bairro, obtivemos o seguinte resultado: o tempo de espera maior que 30 minutos se mostrou com maior percentual do total dos entrevistados, com 37%; já em relação aos passageiros que esperam de 15 a 30 minutos no ponto, constatamos um total de 32% dos entrevistados; e por fim os usuários que levam menos que 15 minutos têm uma representatividade significativa de 31% do total dos entrevistados.

Segundo Ferraz e Torres (2004), esse último intervalo verifica-se como o mais adequado de espera no ponto de ônibus, porém, ainda sim, os resultados que

tendem para frequência superiores aos 15 minutos, reforçam a comprovação das péssimas condições do serviço de transporte público oferecido a população de Cajazeiras X, dado que, mais tempo no ponto de ônibus, conseqüentemente, significa maior disposição do indivíduo a qualquer tipo de vulnerabilidade da localidade.

Gráfico 8. Frequência de atendimento à população usuária do transporte público de Cajazeiras X- Tempo de espera no ponto de ônibus - 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

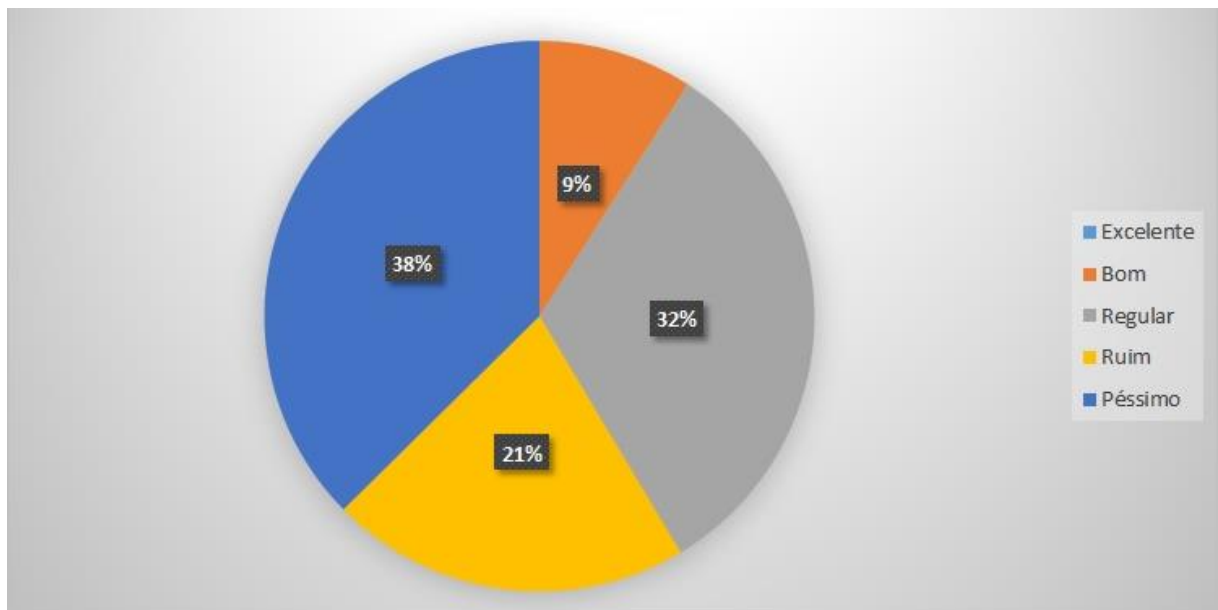
Elaboração: Joeliton Oliveira

No que se refere a variável 'lotação', levamos em consideração a capacidade de passageiros em pé no transporte público. No gráfico 9 podemos entender nitidamente como os usuários do transporte público de Cajazeiras X, classificam essa lotação dos veículos que fazem linha para o bairro. No que se refere aos resultados dos questionários com os usuários em relação a , da capacidade de lotação dos veículos, identificamos que 38% do total dos usuários definem como péssimo, seguido por 32% como regular, 31% como ruim e 9% como bom.

Todavia, há duas importantes questões a ponderar sobre esses dados obtidos: a primeira e extremamente relevante é que, se somado o quesito péssimo e ruim, quase 70% da população usuária classifica de maneira geral o transporte público de Cajazeiras X com a lotação muito elevada, verificando-se de forma negativa na rotina dos usuários e revelando a ausência da atuação fiscalizadora do

órgão regulador do transporte público do Município, além da falta de cumprimento das obrigações para com a população periférica; a segunda constatação é que não há resultado no que tange o quesito 'excelente', demonstrando a alta insatisfação da população de Cajazeiras X. Os usuários que classificaram a lotação como 'bom', não utilizam o transporte público em horários de pico ou nos dias úteis da semana.

Gráfico 9. Capacidade de lotação de passageiros em pé no transporte público de Cajazeiras X- Capacidade de lotação- 2017



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

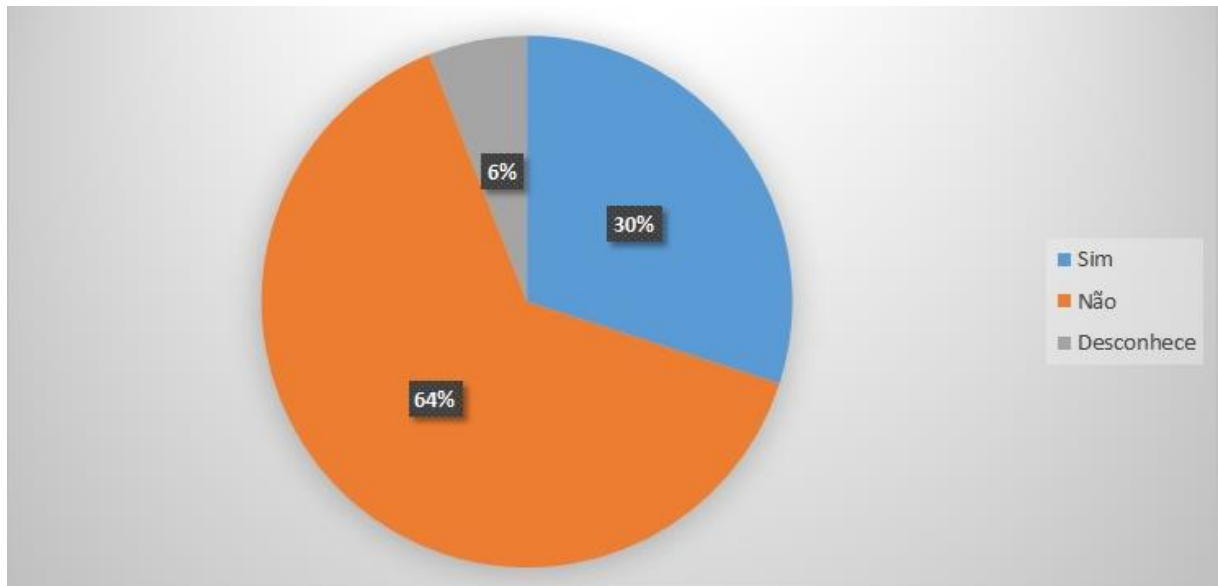
Elaboração: Joeliton Oliveira

Para o que se trata da variável 'confiabilidade', já discutida neste trabalho, definimos duas questões para analisar de que forma os usuários se certificam que os veículos vão passar no respectivo ponto e em determinado horário.

Para isso, entendemos que na cidade do Salvador nos últimos 3 anos, a relação de confiabilidade da população usuária no transporte público, está pautada até certo ponto, no uso de aplicativos para smartphones que determinam o local e horário que os veículos iram passar, porém, há diversas limitações nesta forma de informação através da tecnologia, principalmente porque nem todos os indivíduos que ocupam localidades periféricas, têm condições econômicas para acessar essa tecnologia e os que possuem, vivem reféns da constante criminalidade que assola essas zonas da cidade.

No gráfico 10 é possível visualizar claramente que boa parte da população não utiliza aplicativos para se orientarem sobre o transporte público de Cajazeiras X, correspondendo a 64% do total dos entrevistados, somente 30 % utilizam aplicativos e 6% desconhece a existência do mesmo.

Gráfico 10. Confiabilidade no transporte público pelos usuários de Cajazeiras X- Utilização de aplicativo para smartphones- 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

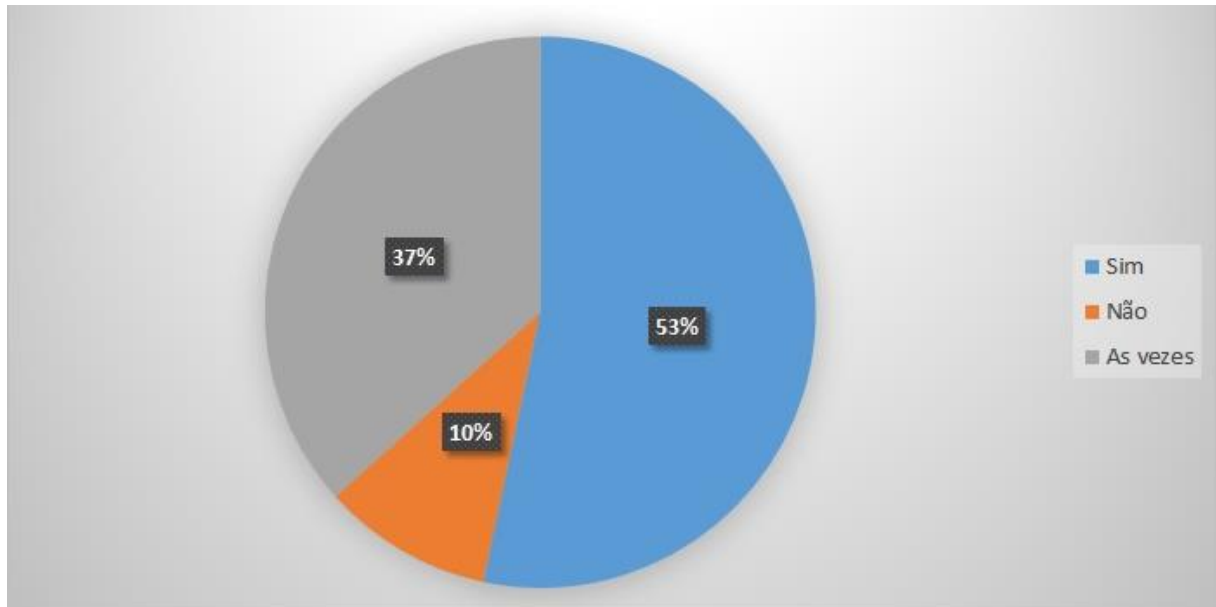
Ainda se tratando da variável ‘confiabilidade’, entendemos que não bastava somente levantar se os usuários do transporte público em Cajazeiras X faziam uso de aplicativos para smartphones, mas também se os ônibus passavam nos respectivos pontos, e o mais importante, se passavam no horário correto.

Os resultados da questão podemos observar no gráfico 11, especificamente, se ônibus passam no horário do aplicativo. Dos 30% dos usuários que fazem uso, 53% do total responderam que as linhas passam no horário correto, 37% falaram que as vezes e 10% responderam que não passavam no horário do aplicativo.

Assim, apesar de mais da metade dos usuários responderem que as linhas passam no horário do aplicativo, essa parcela no universo dos entrevistados é bastante pequena, dado que os usuários que não utilizam ou desconhecem as

ferramentas tecnológicas de orientação do transporte público, juntos somam 70% do total dos entrevistados.

Gráfico 11. Confiabilidade no transporte público pelos usuários de Cajazeiras X- Os ônibus passam no horário do aplicativo - 2017.

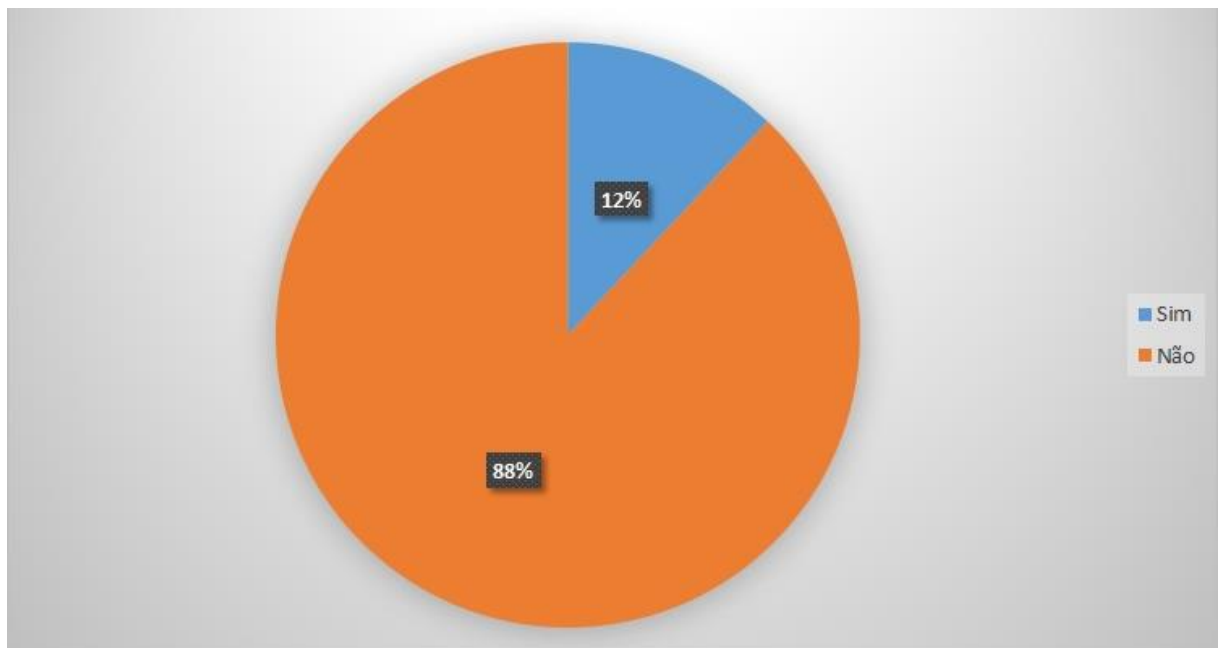


Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

No que se refere a variável 'segurança', definimos duas questões para avaliação. No gráfico 12 analisamos a relação de acidentes de trânsito dentro do transporte público. De maneira objetiva, 88% do total dos entrevistados declararam não ter sofrido nenhum tipo de acidentes de trânsito, porém os 12% dos entrevistados que foram vítimas, possuem uma média de 1.75 acidentes para cada usuário, variando de contusões leves até mesmo acidentes em grande escala dentro dos veículos. Essa constatação verifica-se com uma questão relativamente alarmante, pois, apesar da grande maioria não ter sofrido nenhum tipo de lesão na utilização do transporte público, os que sofreram, se somado os números de vezes, totalizam mais de 40 acidentes.

Gráfico 12. Segurança no transporte público segundo os usuários de Cajazeiras X - Acidentes de trânsito- 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

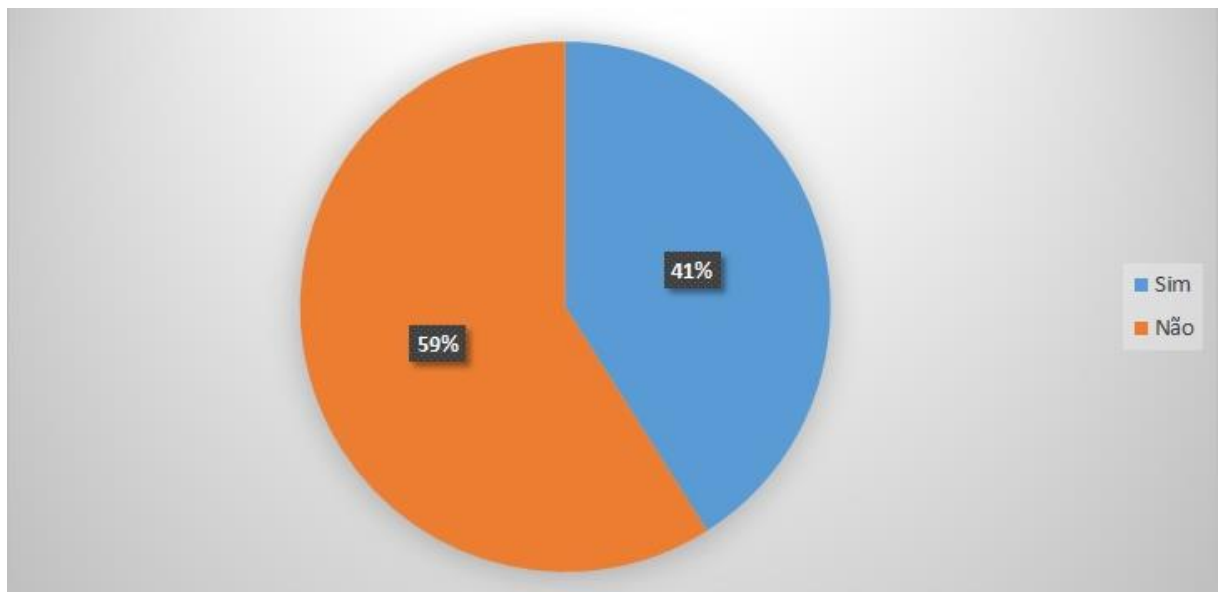
Elaboração: Joeliton Oliveira

Como segundo aspecto que ponderamos sobre a segurança, foi a questão sobre o número de usuários acometidos por assaltos, no ponto ou dentro do ônibus. Dado que os autores Ferraz e Torres (2004), não incluem este critério como sendo relativo a variável de 'segurança' do transporte público, a vivência na cidade do Salvador nos permite afirmar que a análise na perspectiva da segurança pública, também pode ser um elemento definidor no contexto do transporte público urbano, principalmente quando se trata da população periférica do município.

No gráfico 13 informa que a maioria dos usuários não foram acometidos por assalto no uso do transporte público, totalizando um percentual de 59% dos entrevistados; já os passageiros que sofreram algum tipo de furto ou assalto totalizam um número de 41% do total dos entrevistados. A alarmante contradição deste resultado é que os 41% que foram vítimas, sofreram uma média de 1.73 assaltos por usuários, o que no total, se somado, representa 71 assaltos, número que supera o total de passageiros entrevistados que declararam não terem sido vítimas, dado que pudemos constatar em campo, pessoas que já sofreram mais de 8 assaltos no transporte público.

Dessa forma ponderamos, que o transporte público oferecido a população usuária de Cajazeiras X, no que tange a segurança, se verifica insipiente para assegurar o bem-estar das pessoas que o utilizam, e principalmente a vida desses indivíduos. Este fato se deve também às condições de desigualdades socioeconômicas marcantes no Brasil e na cidade do Salvador, cujo reflexo é bem definido nas periferias urbanas.

Gráfico 13. Segurança no transporte público segundo os usuários de Cajazeiras X –Usuários acometidos por assaltos no ponto ou no ônibus- 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

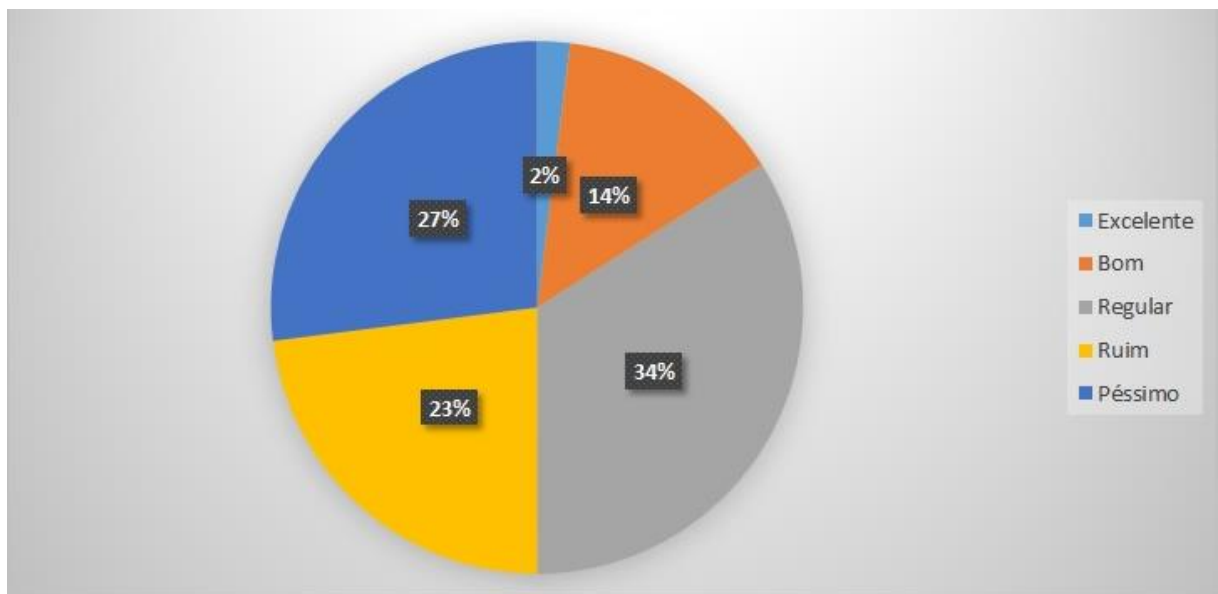
Elaboração: Joeliton Oliveira

Outro elemento fundamental a ser considerado quando se trata da qualidade do transporte público, são as características físicas do transporte público oferecido a população usuária. Neste caso avaliamos as condições dos veículos que realizam o serviço e o que é importante salientar, mantém os usuários, até mais de uma hora e meia no interior desses ônibus, como vimos anteriormente no gráfico 7.

No gráfico 14 demonstramos como usuários caracterizam a condição dos veículos que realizam o serviço de transporte público no bairro de Cajazeiras X. É bastante expressivo a caracterização da condição como péssima e ruim, com 27% e 23% assim respectivamente, totalizando 50% dos resultados. Outros aspectos como regular bom e excelente, possuem 34%, 14% e 2% assim respectivamente.

Esse resultado tendendo para a má qualidade dos veículos, é resultante de alguns fatores: a frota antiga que realiza o serviço com mais de 5 anos; a péssima manutenção dos veículos que, segundo relatos de usuários, quebram com frequência, sendo necessário a transferência para outro ônibus; e principalmente, a má higienização, pois, muito usuários relataram a presença de insetos e a péssima limpeza do interior dos veículos.

Gráfico 14. Características dos veículos que realizam o serviço de transporte público de Cajazeiras X –Condição dos veículos- 2017.



Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

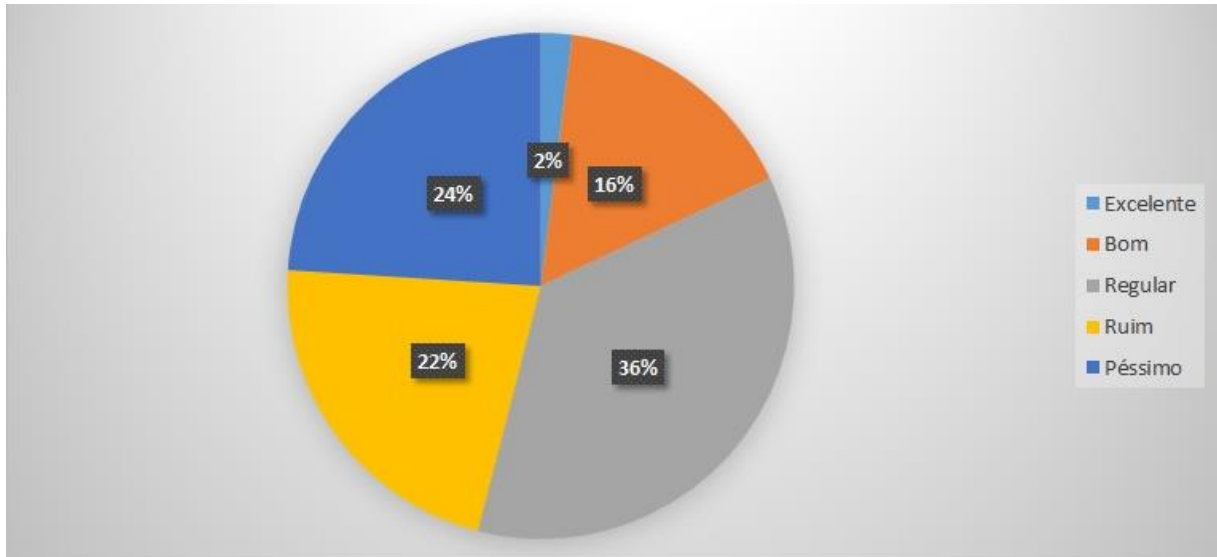
Elaboração: Joeliton Oliveira

Como a variável 'características dos locais de parada', ponderamos sobre a qualidade dos pontos de ônibus, as condições de abrigo, acessibilidade e conforto. No gráfico 15 podemos visualizar como os usuários classificaram a qualidade dos locais de parada, assim, a variável com o maior percentual é a regular com 36%, seguido por péssimo com 24%, ruim com 22%, bom com 16% e excelente correspondendo a 2% dos entrevistados.

Esses percentuais expressivos em relação aos quesitos, regular e bom, são consequência da recente implantação de abrigos no bairro de Cajazeiras X, porém, mesmo sendo equipamento novos, verificamos grande insatisfação dos usuários em

relação a péssima proteção e limitação no tamanho do abrigo, principalmente à vulnerabilidade a fenômenos naturais.

Gráfico 15. Características dos locais de parada do transporte público em Cajazeiras X – Condição dos pontos- 2017.



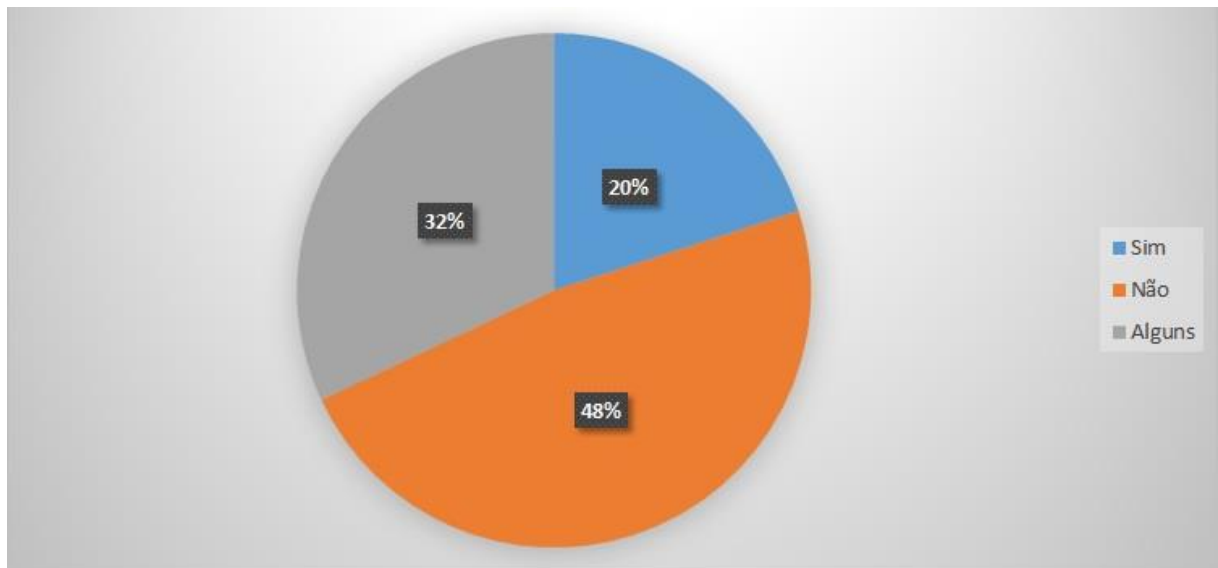
Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

No que se refere a variável 'sistema de informações', levamos em consideração a exposição de informações sobre horários, linhas e itinerários do serviço de transporte público em Cajazeiras X.

No gráfico 16 fica nítido que a maioria dos usuários desconhecem qualquer tipo de informação, correspondendo a 48% do total dos entrevistados, seguido pelos usuários que conhecem alguns com 32% e os que declararam conhecer, com 20%. Todavia os usuários que conhecem as linhas são por experiência diária da vivência no bairro. Outro aspecto fundamental a destacar é que, através da visita de campo não foi observado nenhum ponto de ônibus com qualquer tipo de informação, essa constatação destaca a forma que a população periférica se encontra desassistida nos arrabaldes das cidades.

Gráfico 16. Sistema de informações no transporte público de Cajazeiras X – Conhece as linhas horários e itinerários- 2017.



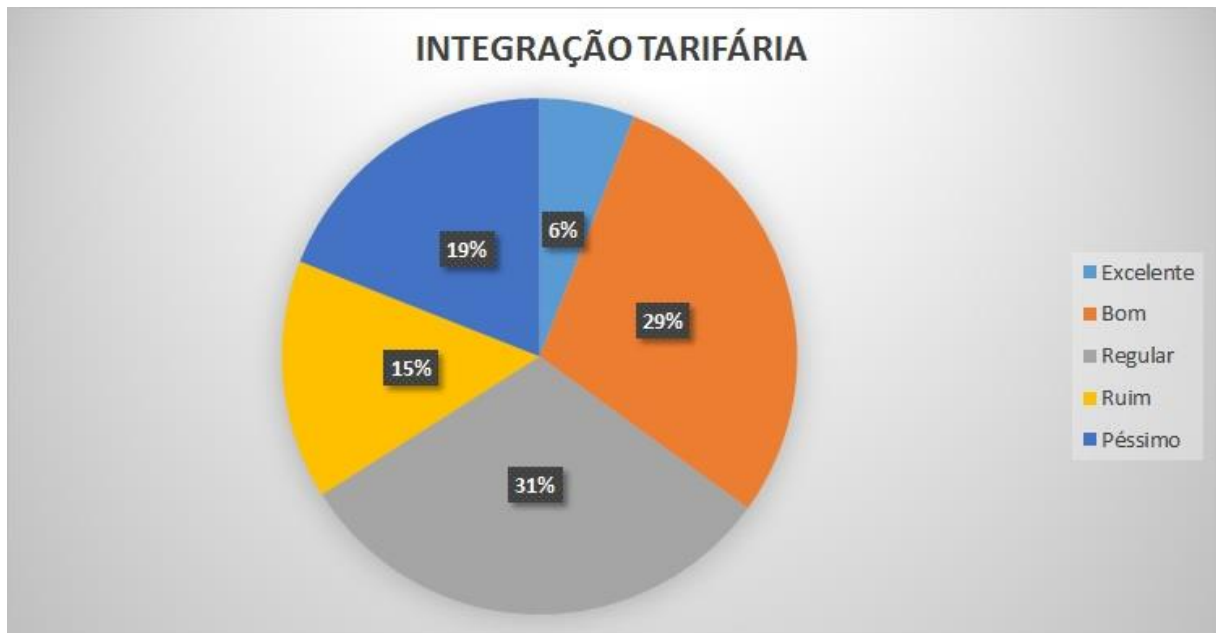
Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2017.

Elaboração: Joeliton Oliveira

No que tange a integração tarifária, os usuários declararam informações bem distintas, dado que com as recentes modificações no serviço de transporte público da cidade, essa integração vem se dando de forma impositiva, conseqüentemente, reverberando na população de Cajazeiras X.

No gráfico 17 podemos visualizar que a maioria dos usuários entrevistados classificaram a integração tarifária como regular, representando 31% do total, seguido por bom com 29%, péssimo com 19%, ruim com 15%, e excelente correspondendo a 6% do total dos entrevistados.

Gráfico 17. Integração do transporte público de Cajazeiras X - 2017.



Fonte: Pesquisa de campo elaborada em outubro de 2017 por Joeliton Oliveira.

Como última variável determinante da qualidade do transporte público, destacamos o 'comportamento dos operadores' a fim de compreender como a população avalia os trabalhadores do transporte público que realizam o serviço no bairro.

No gráfico 18 apresentamos como a população classifica o comportamento de motoristas, cobradores e despachantes que servem o transporte público em Cajazeiras X. Dado que muitos cobradores são do convívio diário da população, dessa forma a grande maioria dos usuários definiram o comportamento como regular, correspondendo a 46% do total dos entrevistados, seguido por bom 26%, péssimo 15%, ruim 9% e excelente sendo equivalente a 4% do total dos entrevistados.

Gráfico 18. Comportamento dos operadores do transporte público de Cajazeiras X -2017.



Fonte: Pesquisa de campo elaborada em outubro de 2017 por Joeliton Oliveira.

Assim, entendemos que a qualidade do transporte público em Cajazeiras X enfrenta problemas e condições de precariedade, muitas que precisam ser melhoradas, pois o transporte público não pode ser entendido somente através de uma perspectiva, mas sim como um conjunto de diversos elementos, que juntos propiciam a disponibilização de um serviço com qualidade suficiente para atender as populações, assim como também os usuários de zonas periféricas que já enfrentam um conjunto de diversas problemáticas urbanas diariamente.

O conjunto de questões consideradas nesta pesquisa ofereceu elementos relevantes para realização de uma avaliação da qualidade do transporte público. É importante destacar que se trata de um serviço público fundamental para o direito à cidade, afinal, viabiliza a mobilidade dos cidadãos pelo espaço urbano. Este estudo de caso possui uma importância capital, pois se trata de um bairro populoso e periférico da cidade do Salvador, que mesmo tendo assumido características de núcleo secundário (conceito adotado por Corrêa, 1995), ainda demanda da população longos e precários deslocamentos para as centralidades urbanas.

À relação centro-periferia, assumida como plano de fundo nesta análise, mostrou-se relevantes para compreender a dinâmica da circulação e dos transportes no âmbito da cidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa nos propusemos a elaborar uma avaliação da qualidade do transporte público no bairro de Cajazeiras X, utilizando como principal indicador, as variáveis definidas por Ferraz e Torres (2004), todavia, entendemos que o transporte público, no contexto da cidade capitalista, não deve ser entendido como algo puramente técnico e isolado, pois o urbano é palco de diversos processos, que geram formas e estruturas. Sobretudo a cidade se torna reflexo das relações sociais que se materializam no espaço urbano.

Inicialmente buscamos compreender o que é o espaço urbano, compreendemos que este é um conjunto de usos justapostos entre si, articulado e fragmentado, reflexo da sociedade, condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. O espaço urbano reflete em todos seus aspectos que o compõe a dinâmica dos processos presentes e passados da sociedade humana, na cidade capitalista. Portanto, foi possível compreender que o espaço urbano é constituído de elementos de alta complexidade baseado nas relações sociais, que em sua maioria são desiguais, mas também articulado, através do simbolismo das religiões, no campo das lutas ou das relações sociais, como característica da condicionante social, que reflete as ações da sociedade, no contexto capitalista (CORRÊA, 1995).

Esse espaço urbano no qual se materializa as ações humanas, em todas suas dimensões, é produzido essencialmente por agentes hegemônicos que, na cidade capitalista são caracterizados: pelos proprietários dos meios de produção que necessitam de grandes terrenos na cidade, reverberando na forma de uso e ocupação do solo, a exemplo dos grandes polos industriais; os proprietários fundiários, grandes responsáveis pela transformação da terra rural em terra urbana, porém esse grupo está fundamentalmente interessado no valor de troca da terra, privilegiando quem puder pagar o preço mais alto por suas terras; os promotores imobiliários, responsáveis pela intermediação da terra no âmbito das cidades e a transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro; e o Estado e sua ação determinantes, que viabiliza muita das ações que perpassam por sua instância, isentando outros agentes.

Como consequência da ação desses grandes agentes urbanos, temos a produção das periferias urbanas através do processo de periferação, cujo grupos sociais que não podem pagar os aluguéis que se elevam a todo momento ou por um terreno mais central, ocupam essas áreas nas cidades, sendo obrigados a manter viagens diárias extremamente cansativas para a subsistência, atingindo até horas dentro de veículos do serviço de transporte público, na maioria das vezes, precários e que não oferecem nenhuma condição básica de qualidade, digna para essas pessoas.

Dessa forma foi possível compreender a importância da oferta de um serviço de transporte público com qualidade, para as populações periféricas atendendo as variáveis definidas por Ferraz e Torres (2004), e que utilizamos neste trabalho: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de paradas, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e bom estados das vias. Além de entender a necessidade do cumprimento dos deveres, obrigações, e objetivos, pelos atores agem diretamente na oferta do serviço: o governo, os usuários, os trabalhadores do transporte público, os empresários e a comunidade.

Cajazeiras X, como bairro periférico, produto de um processo excludente do espaço urbano foi objeto de investigação para compreensão da qualidade do transporte público e para a comprovação das hipóteses levantadas ao longo deste trabalho.

Através da aplicação de 100 (cem) questionários de forma aleatória, à população do bairro, entendemos que por meio dos resultados obtidos na tabulação, a população se caracteriza predominantemente como público feminino, economicamente ativa na faixa etária de 18 (dezoito) a 30 (trinta) anos de idade, que utilizam o transporte público todos os dias da semana para o trabalho, e seus principais deslocamentos são para o centro antigo da cidade e para adjacências de Cajazeiras X.

Analisando resumidamente quatro aspectos dos doze indicadores de qualidade, no que tange as variáveis de características dos pontos de parada,

conectividade, comportamento dos operadores e estado das vias, verificamos resultados equivalente a classificação como regular, dado que tais resultados, são reflexo das recentes intervenções do poder público do município de Salvador no transporte público.

Aspectos referentes as variáveis de acessibilidade, tempo de deslocamento frequência de atendimento, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos e sistema de informações equivalem a oito dos doze indicadores, e verificam-se como inseridos nas classificações ruim ou péssimo, segundo a população usuária.

Essa enorme discrepância nos resultados demonstram a péssima qualidade do transporte público do bairro de Cajazeiras X, pois, apesar de alguns critérios serem tidos para a população usuária como regular, esses ainda precisam ser objetos de intervenções. As variáveis que obtivemos alto nível de insatisfação comprometem em grande nível a qualidade do serviço de transporte público oferecido a população do bairro, e reforça ainda mais as hipóteses levantadas ao longo deste trabalho. Visto que Cajazeiras X encontra-se como um bairro periférico distante das áreas centrais da cidade, e conseqüentemente, torna-se necessário para a população grandes deslocamentos diários, de até aproximadamente 50 km em sua totalidade.

Assim, tomando como base o resultado geral desta pesquisa através dos indicadores definidos por Ferraz e Torres (2004), entendemos que a população usuária do serviço de transporte público do bairro de Cajazeiras X, necessita de um sistema com qualidade para efetuarem seus deslocamentos diários, dado que verificamos a localidade como sendo uma zona periférica distante das centralidades de Salvador e consequência da produção desigual do espaço urbano na cidade. Políticas que assegurem a oferta de um serviço público de transporte com qualidade, é de fundamental importância para o bairro, pois o uso do transporte público afeta diretamente na vida da população usuária de Cajazeiras X.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, L.O. L. **Geografia da periferia urbana: lugar de múltiplas representações no entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha, BR 101**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências. 2014.
- BARAT, J. & BATISTA, M. S. N. **Transporte público e programas habitacionais**. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, 3, 375-388. 1973
- BRASIL. Decreto n. 12.587, de 03 de jan. de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana** . Política Nacional de Mobilidade Urbana . Brasil, p. 01-37, jan. 2012. Disponível em:
<<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso em: 18 out. 2017.
- CARLOS, A.F.A. **A (re)produção do Espaço Urbano**. 1ª ed. Editora Edusp- Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008.
- CÉSAR, A. M. R. V. C. **Método do estudo de caso (Case Studies) ou método do caso (Teaching cases)?** Uma análise dos dois métodos no ensino e pesquisa em Administração. *Revista Eletrônica Mackenzie de Casos*. São Paulo, v. 1, n. 1, 2005. Disponível em: <
http://www.mackenzie.br/fileadmin/Graduacao/CCSA/remac/jul_dez_05/06.pdf >. Acesso em: 17 de Nov. 2017.
- COELHO, S. S.; SERPA, A. **Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia**. *Geografia, Rio Claro- SP*, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001.
- COSTA, J. E. & SANTOS, V. **O desenvolvimento do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju e suas contradições**. *Candeeiro*, 9, 77-83. 2006.
- CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 3ª ed. Ática. São Paulo. 1995.
- FERRAZ, A. C.; TORRES, I. E. **Transporte público urbano** . 2ª. ed. São Carlos: Rima. 410 p. 2004.
- CONCEITO DE ESPAÇO URBANO. Disponível em:<<http://conceito.de/espaco-urbano#ixzz4sYtIOs4F>>. Acesso em: 01 de set. 2017.
- FERRO, S. FERRO, L. **O sistema de transporte público e sua concretização como política pública: uma análise do direito do usuário do transporte público por ônibus Aracajú- SE**.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Nota Técnica- **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2014: breves análises**. Disponível em:<
http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/151230_notatcnica_pnad2014.pdf>. Acesso em: 01 de set. 2017.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Texto para discussão Nº 1209- **Transporte público e pobreza urbana: um índice-síntese de serviço adequado**. 2006. Disponível em:<

http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1209.pdf>. Acesso em: 01 de set. 2017.

MARES, R.M. **A periferia pobre e a produção do espaço urbano**: o caso de vitória da conquista/BA. *II Simpósio de Estudos Urbanos- SEURB: A dinâmica das cidades e a produção do espaço*. 19, p. 2013.

NETO, O. L. **Um novo quadro institucional para os transportes públicos**: condição para a melhoria da mobilidade e acessibilidade metropolitana. In E. Santos & J. Aragão (Orgs.), *Transporte em tempos de reforma: estudos sobre o transporte urbano*. Natal: EDUFRN. p. 193-216. 2004.

O CAMINHO DAS ÁGUAS EM SALVADOR: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes. Disponível

em:<http://www.meioambiente.ba.gov.br/arquivos/File/Publicacoes/Livros/caminhodasaguas.pdf>>. Acesso em: 01 de set. 2017.

OLIVEIRA, B. et al. **MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADE SOCIAL**: um estudo dos deslocamentos na cidade de Santarém-PA. AOS, Brasil, v.1, n.2, ago./dez. p. 79-91.2012.

PAULA, M.; BARLTELT, D. **Mobilidade Urbana**: desafios e alternativas. Rio de Janeiro. 136, p. 2016.

PAVIANI, A. **Processo de periferização e pobreza urbana- uma abordagem**. Boletim de geografia teórica- I encontro de geógrafos da América Latina. 12, p. 1987.

PENA, J.S.; LIMA, B.L.; FERNANDES. B.F. **A especulação imobiliária chega à periferia urbana de Salvador**: origens e perspectivas do Cabula sob a ótica da habitação. *Revista Geográfica de América Central*. v. 2. 16, p. 2011.

SECRETARIA DE MOBILIDADE DE SALVADOR (**SEMOB**). Disponível em:<<http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 18 de Nov. 2017.

SILVEIRA, M. R. COCCO, R. G. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano**: contradições essenciais. v. 27, Nº 79, São Paulo. 2013.

SOUZA, et al. XVI ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS. **Espaço intraurbano, periferização e vulnerabilidade social nas cidades brasileiras**: o caso do município de Rio Claro/SP., 2010. Porto Alegre. *Anais: Associação dos Geógrafos Brasileiros*. Porto Alegre.15, p. 2010.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO DE SALVADOR (**TRANSALVADOR**). Disponível em:<

<http://www.transalvadorantigo.salvador.ba.gov.br/homologacao/?pagina=onibus/onibus>>. Acesso em: 18 de Nov. 2017.

VERTENTES DO PORTUGUÊS POPULAR DO ESTADO DA BAHIA. **Cajazeiras**. TOURINHO. C. ATONINO.V. Disponível em:< <http://www.vertentes.ufba.br/bairro-cajazeiras>>. Acesso em: 18 de Nov. 2017.

WRIGHT, C. L. **Transporte rodoviário de ônibus**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada- IPEA, 1992. 98 p.

APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO QUALITATIVA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE CAJAZEIRAS

1- Sexo?

Masculino Feminino

2- Faixa etária?

Até 17 anos 18 a 30 anos 31 a 40 anos 41 a 50 anos

51 a 60 anos Mais de 60 anos

3- Com qual frequência você utiliza o transporte público?

Uma a três vezes por semana

Apenas finais de semana

Todos os dias da semana

Apenas nos dias uteis

4- Qual o motivo de seu deslocamento?

Trabalho Educação Lazer Saúde

5- Qual o destino de sua viagem?

6- Qual o tempo de deslocamento de sua residência para seu destino final?

Menos de 20 minutos Entre 21 a 40 minutos Entre 41 a 60 minutos

Entre 61 a 90 minutos Mais de 90 minutos

7- Como você classifica o deslocamento até o ponto (condição das calçadas, distância, declividade, etc.)?

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo

8- Qual o tempo de espera no ponto de ônibus?

Menor que 15 minutos Entre 15 e 30 minutos Maior que 30 minutos

9- Como você classifica a capacidade de lotação de passageiros em pé no ônibus?

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo

10- Você utiliza algum aplicativo relativo ao horário das linhas?

Sim Não Desconhece

11- Se sim, a linha passa no horário correto todos os dias?

Sim Não As vezes

12- Já sofreu algum acidente de trânsito dentro do transporte público?

Não Sim. Quantas vezes? _____

13- Você já foi acometido por assalto no ponto ou dentro do ônibus?

Não Sim. Quantas vezes? _____

14- Como você classifica a condição dos veículos que servem o bairro (quantidade de portas, altura dos degraus, estética, limpeza, largura do corredor)?

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo

15- Como você classifica a condição dos pontos de ônibus do bairro?

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo

16- Você conhece as linhas, horários e itinerários dos ônibus?

a) Sim. Como sabe? _____

b) Não

c) Alguns

17- Como você classifica a integração tarifária dos ônibus?

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo

18- Como você classifica o comportamento dos operadores dos veículos (Motoristas, cobradores, despachantes fiscais, etc.)?

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo

