



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**Departamento de Ciências Exatas e da Terra – DCET / *Campus I***  
**Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET**

ITALO TEOFILLO DA SILVA ROSÁRIO

**MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES**  
**SOCIOESPACIAIS EM LAURO DE FREITAS (BA)**

**SALVADOR – BAHIA**

**2024**



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**Departamento de Ciências Exatas e da Terra – DCET / *Campus I***  
**Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET**

**ITALO TEOFILU DA SILVA ROSÁRIO**

**MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES**  
**SOCIOESPACIAIS EM LAURO DE FREITAS (BA)**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Estudos Territoriais (PROET), da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) como requisito obrigatório para obtenção do título de mestre em Estudos Territoriais.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Muniz dos Santos Filho

**SALVADOR – BAHIA**

**2024**

**Universidade do Estado da Bahia**

**Sistema de Biblioteca**

FICHA CATALOGRÁFICA

Biblioteca Professor Edivaldo Machado Boaventura – UNEB – Campus I

Bibliotecária: Célia Maria da Costa - CRB-5/918

R789m Rosário Ítalo Teófilo da Silva  
Mobilidade urbana e desigualdades socioespaciais em Lauro De Freitas (BA) / Ítalo Teófilo da Silva Rosário. – Salvador, 2024.  
110 f. : il.

Orientadora: Antônio Muniz dos Santos Filho.  
Dissertação (Mestrado Acadêmico) – Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra. Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET, Campus I. 2024.

Contém referências, apêndices e anexos.

1. Transporte urbano – Lauro de Freitas (BA). 2. Acessibilidade ao transporte local – Lauro de Freitas (BA). 3. Política de transporte urbano – Lauro de Freitas (BA). 4. Mobilidade residencial Política de governo – Lauro de Freitas (BA). 5. Crescimento urbano – Lauro de Freitas (BA). 6. Lauro de Freitas (BA) – Condições sociais. I. Santos Filho, Antônio Muniz dos. II. Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra. Campus I. III. Título.

CDD: 388.4098142



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**Departamento de Ciências Exatas e da Terra – DCET / Campus I**  
**Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET**

**FOLHA DE APROVAÇÃO**

**ITALO TEOFILO DA SILVA ROSARIO**

**MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS EM LAURO DE FREITAS (BA)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Estudos Territoriais, do Departamento de Ciências Exatas e da Terra I, da Universidade do Estado da Bahia, *Campus I*, Salvador/Bahia, em 22 de agosto de 2024, como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Mestre (a) em Estudos Territoriais, composta pela Banca Examinadora:

Prof. Dr. Antonio Muniz dos Santos Filho – **Orientador(a)**

Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Doutor em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas – UFAL

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** ANTONIO MUNIZ DOS SANTOS FILHO  
Data: 12/09/2024 11:51:10-0300  
verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Agripino Souza Coelho Neto

Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Doutor em Geografia, Universidade Federal Fluminense - UFF

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** AGRIPINO SOUZA COELHO NETO  
Data: 12/09/2024 19:41:19-0300  
verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito

Universidade Federal da Bahia - UFBA

Doutor em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** CRISTOVAO DE CASSIO DA TRINDADE DE BRITO  
Data: 13/09/2024 20:16:27-0300  
verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Ricardo Bahia Rios

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia - IFBA

Doutor em Geografia, Universidade Federal da Bahia - UFBA

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** RICARDO BAHIA RIOS  
Data: 12/09/2024 14:13:17-0300  
verifique em <https://validar.iti.gov.br>

*“Deus é mãe  
E todas as ciências femininas”*

Elza Soares

## AGRADECIMENTOS

Durante todo o desenvolvimento desta dissertação sempre pensei quando estaria digitando os agradecimentos e enfim chegou o momento.

Primeiramente gostaria de agradecer imensamente, imensuravelmente e de todo meu coração as mulheres da minha vida: a minha mãe, Cristiany Teófilo e a minha avó Ana Rodrigues (*In Memoriam*), essas foram as pessoas que sempre acreditaram em mim e no meu potencial até quando eu mesmo não acreditava.

Agradeço ao meu orientador Professor Dr. Antonio Muniz Filho, por todo apoio e parceria nessa jornada, juntamente a ele agradeço ao Professor Dr. Agripino Coelho Neto pelas portas abertas para que eu pudesse desenvolver diversos trabalhos junto ao PROET.

Agradeço a todo corpo docente do PROET assim como os técnicos, pela gentileza e respeito em que sempre me trataram.

Agradeço aos meus amigos, parceiros de angustias e felicidades acadêmicas, Nathalia, Ronaldo, Vitória e Laysla.

Agradeço aos demais amigos que fiz ao longo do mestrado saibam que os carrego no coração.

Se eu pudesse resumir este trabalho em poucas palavras diria que foi escrito entre dias de lutas e noites de glória.

ROSÁRIO, Italo Teófilo da Silva. **Mobilidade Urbana e desigualdades socioespaciais em Lauro De Freitas (BA)**. 2023. 110f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET. Departamento de Ciências Exatas e da Terra I. Universidade do Estado da Bahia – UNEB, Salvador, 2024.

## RESUMO

O crescimento das metrópoles brasileiras nas últimas décadas tem apresentado reflexibilidade direta no tecido urbano, alterando significativamente esses espaços e impondo novas demandas de análises e pesquisas, sobretudo, se considerarmos que as relações entre os municípios que compõem essas metrópoles e que ganham cada vez mais complexidade de acordo com o contexto socioespacial. Com isso, cada ente metropolitano interage de modo singular com a sede metropolitana e com os municípios em seu entorno. Por sua vez, a mobilidade e seu conjunto de aparatos técnico-científicos têm um papel fundamental para o desenvolvimento destes espaços pois é através dela que os fluxos populacionais ocorrem. A interdependência entre esses espaços urbanos, os fluxos (pessoas, mercadorias e serviços) e as distâncias territoriais, implicam em desigualdades socioespaciais. A espacialidade destes fenômenos resulta num quadro particular de vulnerabilidade, diante de problemáticas específicas decorrentes da maneira em que esses processos estão assentados nas diversas esferas de poder. Nesse sentido a presente dissertação se caracteriza enquanto um estudo de caso de caráter quali-quantitativo que teve como recorte espacial a dinâmica da mobilidade urbana do município de Lauro de Freitas (BA), município pertencente a Região Metropolitana de Salvador (RMS) teve como objeto analisar como as dinâmicas da mobilidade urbana de Lauro de Freitas contribuem para a (re)produção das desigualdades socioespaciais e suas contradições diante da dinâmica metropolitana em que o município está inserido.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana; Desigualdade Socioespacial; Lauro de Freitas; Metrópole.

ROSÁRIO, Italo Teofilo da Silva. **Urban mobility and socio-spatial inequalities in Lauro De Freitas (BA)**. 2024. 304f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET. Departamento de Ciências Exatas e da Terra I. Universidade do Estado da Bahia – UNEB, Salvador, 2024.

## ABSTRACT

The growth of Brazilian metropolises in recent decades has had a direct impact on the urban fabric, significantly altering these spaces and imposing new demands for analysis and research, especially if we consider that the relationships between the municipalities that make up these metropolises and which are increasingly complex according to the socio-spatial context. As a result, each metropolitan entity interacts in a unique way with the metropolitan headquarters and the surrounding municipalities. In turn, mobility and its set of technical-scientific devices play a fundamental role in the development of these spaces as it is through mobility that population flows occur. The interdependence between these urban spaces, flows (people, goods and services) and territorial distances imply socio-spatial inequalities. The spatiality of these phenomena results in a particular framework of vulnerability, faced with specific problems arising from the way in which these processes are based in the different spheres of power. In this sense, the present dissertation is characterized as a case study of a qualitative and quantitative nature that had as its spatial focus the dynamics of urban mobility in the municipality of Lauro de Freitas (BA), a municipality belonging to the Metropolitan Region of Salvador (RMS). such as how the dynamics of urban mobility in Lauro de Freitas contribute to the (re)production of socio-spatial inequalities and their contradictions in the face of the metropolitan dynamics in which the municipality is inserted.

**Keywords:** Urban Mobility; Socio-Spatial inequalities; Lauro de Freitas; Metropolis.

ROSÁRIO, Italo Teófilo da Silva. **Movilidad urbana y desigualdades socioespaciales en Lauro De Freitas (BA)**. 2024. 110f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – PROET. Departamento de Ciências Exatas e da Terra I. Universidade do Estado da Bahia – UNEB, Salvador, 2024.

## RESUMEN

El crecimiento de las metrópolis brasileñas en las últimas décadas ha tenido un impacto directo en el tejido urbano, alterando significativamente estos espacios e imponiendo nuevas demandas de análisis e investigación, especialmente si consideramos que las relaciones entre los municipios que componen estas metrópolis y que son cada vez más complejo según el contexto socioespacial. Como resultado, cada entidad metropolitana interactúa de manera única con la sede metropolitana y los municipios circundantes. A su vez, la movilidad y su conjunto de dispositivos técnico-científicos juegan un papel fundamental en el desarrollo de estos espacios ya que es a través de la movilidad como se producen los flujos de población. La interdependencia entre estos espacios urbanos, los flujos (de personas, bienes y servicios) y las distancias territoriales implican desigualdades socioespaciales. La espacialidad de estos fenómenos resulta en un marco particular de vulnerabilidad, frente a problemas específicos derivados de la forma en que estos procesos se asientan en las distintas esferas de poder. En este sentido, la presente disertación se caracteriza por ser un estudio de caso de carácter cualitativo y cuantitativo que tuvo como enfoque espacial la dinámica de la movilidad urbana en el municipio de Lauro de Freitas (BA), municipio perteneciente a la Región Metropolitana de Salvador. (RMS), como por ejemplo cómo las dinámicas de movilidad urbana en Lauro de Freitas contribuyen para la (re)producción de desigualdades socioespaciales y sus contradicciones frente a la dinámica metropolitana en la que está inserto el municipio.

**Palabras clave:** Movilidad urbana; Desigualdades Socioespaciales; Lauro de Freitas; Metrópoli.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Mapa de Localização de Lauro de Freitas na RMS	17
Figura 2-	Estruturação da pesquisa	20
Figura 3-	O sistema de espaço	25
Figura 4-	Ciclo de crescimento urbano e deslocamento	29
Figura 5-	Esferas de reponsabilidade e atuação da mobilidade urbana	39
Figura 6-	Histórico da composição da RMS (1973 - 2009)	45
Figura 7-	Mapa do Macrozoneamento de Lauro de Freitas	51
Figura 8-	Mapa de localização dos bairros de Lauro de Freitas (BA)	52
Figura 9-	Mapa de Evolução do Uso e Ocupação de Lauro de Freitas (1985 - 2000)	55
Figura 10-	Mapa de Evolução do Uso e Ocupação de Lauro de Freitas (2010 - 2022)	57
Figura 11-	Malha rodoviária que atravessa Lauro de Freitas	58
Figura 12-	Esquema de Integração da RMS	61
Figura 13-	Termos utilizados para descrever a análise dos perfis de distribuição populacional segundo os tipos intraurbanos.	71
Figura 14-	Padrão de Concentração Litorânea e espalhada.	71
Figura 15-	Padrão da Concentração de Salvador: Litorânea e Espalhada	73
Figura 16-	Distribuição das linhas de ônibus por bairro – Lauro de Freitas (BA)	76
Figura 17-	Áreas com distância ideal percorrida à pé até uma linha de ônibus em Lauro de Freitas.	79
Figura 18-	Declividade dos bairros de Lauro de Freitas (BA)	82
Figura 19-	Motociclistas vinculados aos app de transporte nas proximidades da estação de metrô (Aeroporto)	88
Figura 20-	Gravação na parede indicando as rotas dos “Ligeirinhos”	88
Figura 21-	Localização da estação de Metrô Aeroporto entro os municípios de Salvador e Lauro de Freitas	92
Figura 22-	Localização dos bairros de Itinga, Vida Nova e Portão (Lauro de Freitas - BA)	93
Figura 23-	Distância de caminhada na passarela da Estação Aeroporto	97
Figura 24-	Pedestres caminhando na passarela da Estação Aeroporto em horário de pico	97

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução da população na RMS (2000-2022)	46
Tabela 2 – Produto Interno Bruto de Lauro de Freitas por atividade econômica (2021)	49
Tabela 3 – Estoque de empregos formais em Lauro de Freitas por atividade econômica (2021)	50
Tabela 4: Percentual de evolução do uso do solo de Lauro de Freitas (1985 - 2022)	57
Tabela 5 - Índice de Mobilidade Motorizada na RMS (2012)	59
Tabela 6 – Evolução da frota de veículos motorizados em Lauro de Freitas (2012 – 2022)	60
Tabela 7 – Evolução da população de Lauro de Freitas (2000 – 2020)	63
Tabela 8 – Percentual de gastos com transporte urbano motorizado nas cidades brasileiras (2008-2017)	64
Tabela 9 – Matriz de viagens diárias na RMS	65
Tabela 10 - Viagens diárias originadas Lauro de Freitas	66

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Variação percentual da população na RMS (2000-2022)	47
Gráfico 2 – Quantitativo da população na RMS por município, exceto Salvador (2000-2022)	47
Gráfico 3- Divisão modal das viagens por classes econômicas na RMS	63
Gráfico 4 – Objetivos das viagens na RMS	68
Gráfico 5 – Renda individual dos usuários de metrô em Lauro de Freitas	95
Gráfico 6 - Qualificação da integração (ônibus - metrô) entre segunda-feira e a sexta-feira	98
Gráfico 7 – Renda individual dos usuários de metrô (Lauro de Freitas - Salvador)	101

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Definição das Macrozonas e Bairros de Lauro de Freitas	49
Quadro 2 – Opinião dos agentes sociais de Lauro de Freitas – BA, durante audiência pública acerca da regulamentação do Transporte Alternativo “Ligeirinho”	86
Quadro 3 - Tempo de deslocamento dos usuários do metrô entre Lauro de Freitas e Salvador	97
Quadro 4 – Números de transportes utilizados pelos entrevistados: a) para chegar ao destino; b) para retornar ao destino inicial.	99
Quadro 5 – Opinião dos usuários acerca do serviço do metrô	102
Quadro 6 - Números de transportes utilizados pelos entrevistados	103
Quadro 7 – Bairro de destino em Salvador dos usuários do metrô em Lauro de Freitas	103

## LISTA DE ABREVIATURAS

	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de
AGERBA	Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
ANTT	Agência Nacional de Transportes
BA	Bahia
BRT	Bus Rapid Transit
CIA	Centro Industrial de Aratu
Copec	Complexo Petroquímico de Camaçari
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ITDB	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PDDM	Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PPA	Plano Plurianual Municipal
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura da Bahia
	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da
SEI	Bahia

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>1. MOBILIDADE, DESIGUALDADES E O ESPAÇO URBANO: APONTAMENTOS TEÓRICOS.....</b>	<b>23</b>
1.1. A mobilidade na construção do espaço urbano .....	23
1.2. Apontamentos acerca da metropole e das desigualdades socioespaciais .....	31
1.3. Instrumentos e políticas de planejamento da mobilidade metropolitana e municipal .....	37
<b>2. PROCESSO DE FORMAÇÃO DA METRÓPOLE BAIANA E OS ASPECTOS LIGADOS À MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>42</b>
2.1 Contexto do desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador....	42
2.2. Configuração socioespacial de Lauro de Freitas .....	49
2.3. Infraestrutura de transportes e rodovias do município .....	58
<b>3. O COTIDIANO EM TRÂNSITO: DINÂMICAS URBANAS E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS EM LAURO DE FREITAS .....</b>	<b>69</b>
3.1. Contradições da metrópole: desigualdades socioeconomicas em torno da mobilidade .....	70
3.2. Os efeitos do setor informal na dinâmica de transportes em lauro de Freitas .....	84
3.3. O impacto da (des)integração metropolitana no cotidiano dos usuários.....	91
3.3.1. Dinâmica do transporte metroviário na RMS em dias úteis (segunda à sexta-feira) .....	94
3.3.2. Dinâmica do transporte metroviário na durante o fim de semana (sábado e domingo).....	101
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>105</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>109</b>

## INTRODUÇÃO

O crescimento das metrópoles brasileiras nas últimas décadas tem apresentado reflexibilidade direta no tecido urbano, alterando significativamente esses espaços e impondo novas demandas de análises e pesquisas sobre tais espaços, sobretudo, se considerarmos que as relações entre os municípios que compõem as metrópoles ganham cada vez mais complexidade e particularidades de acordo com o contexto socioespacial.

Cada município integrante do contexto metropolitano interage de modo singular com a sede metropolitana e com os municípios em seu entorno. A interdependência entre esses espaços urbanos, os fluxos (pessoas, mercadorias e serviços) e as distâncias territoriais, implicam em desigualdades socioespaciais.

A partir desse aspecto a mobilidade urbana se configura enquanto um dos componentes do direito à cidade, visto que ela influencia diretamente na qualidade de vida em uma cidade. A mobilidade urbana se refere ao conjunto de aparatos técnico-científicos-informacionais voltados ao deslocamento dos indivíduos, e que se apresenta em diferentes modalidades (transporte público, transporte privado, caminhada, bicicleta e outros).

Com o aumento da população urbana, a mobilidade tornou-se cada vez mais importante, pois ela permite que as pessoas se desloquem com mais facilidade entre seus destinos, sendo que o transporte coletivo tem papel fundamental em relação ao deslocamento das massas, esse movimento garante acesso a diversos pontos da metrópole e, conseqüentemente, garante direitos constitucionais ao cidadão.

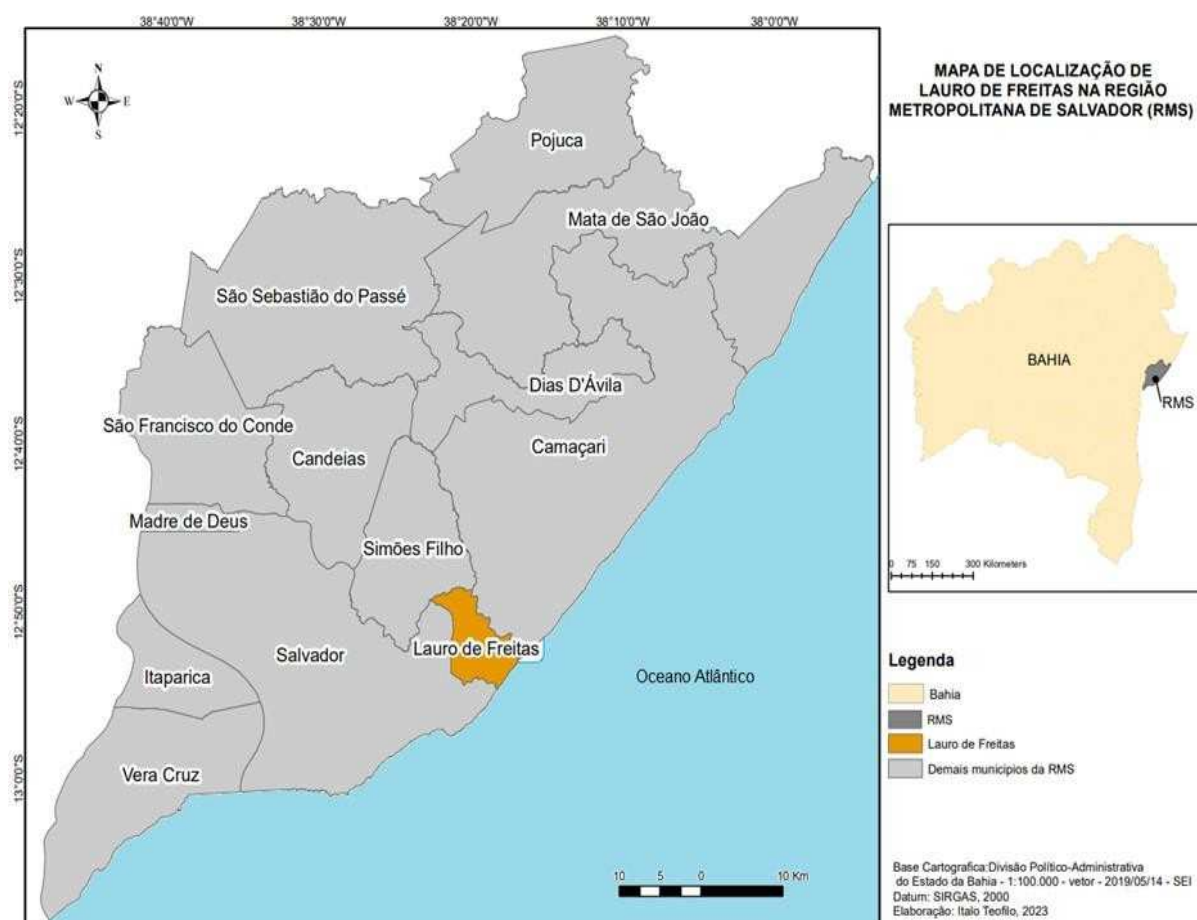
A interdependência entre esses espaços urbanos é caracterizada por fluxos contínuos de pessoas, mercadorias e serviços, os quais atravessam fronteiras territoriais e influenciam diretamente as diferenciações socioespaciais observadas. Essas diferenciações não apenas refletem desigualdades de infraestrutura e acesso a recursos, mas também moldam dinâmicas e vulnerabilidades sociais e econômicas dentro da região metropolitana.

Como destacado por Marandola Junior (2011), os riscos e as desigualdades socioespaciais não são estáticos, estão presentes tanto na pausa quanto no movimento, e por isso a vulnerabilidade está nos lugares e nos

deslocamentos. Isso evidencia que a vulnerabilidade não se restringe aos lugares físicos, mas também está presente nos deslocamentos e nas interações entre diferentes comunidades e grupos sociais.

Assim, a relação entre mobilidade e desigualdades socioespaciais emerge como um tema central, explorando não apenas as dimensões físicas e geográficas dos deslocamentos (dentro e fora dos lugares), mas também as dimensões sociais (pertencimento e exclusão das comunidades) que moldam a experiência urbana e metropolitana contemporânea.

Partindo desse princípio a presente pesquisa tem como objeto de estudo e recorte socioespacial a dinâmica da mobilidade urbana do município de Lauro de Freitas, localizado no litoral norte na Bahia e integrante da Região Metropolitana de Salvador (RMS) (Figura 1).



Fonte: SEI, 2018, elaborado pelo autor.

Lauro de Freitas tem todo seu território inserido no perímetro urbano e atualmente encontra-se conturbada com a cidade do Salvador desde as últimas

décadas (2000-2020), impulsionada pelas mudanças nas dinâmicas socioespaciais na capital e na Região Metropolitana de Salvador.

Com a construção da BA-099 iniciada em 1975, também conhecida como “Estrada do Coco”, que atravessa o município no sentido longitudinal, se condicionou ocupação e valorização das terras voltadas para o Atlântico, sobretudo, na chamada “Macrozona Urbana Turística – MUT” (Prefeitura de Lauro De Freitas, 2018, p. 59).

A proximidade da cidade de Lauro de Freitas com o Polo Industrial de Camaçari, que iniciou suas operações no ano de 1978 e abriga cerca de 90 empresas, além de outras indústrias que foram sendo instaladas em seu entorno, contribuiu com o crescimento populacional devido a localização para a residência da população que trabalha no município de Camaçari.

Até a década de 1980, o município era predominantemente um destino de veraneio, caracterizado por loteamentos voltados para o lazer próximo à natureza, além de funcionar como um refúgio para parte da população em áreas menos valorizadas, especialmente para as classes populares nas regiões mais afastadas da costa.

Quando concluída, a rodovia não só viabilizou o acesso às localidades costeiras, mas também se estabeleceu como um vetor fundamental para o desenvolvimento da urbanização de Lauro de Freitas e região. Suas margens não apenas atraíram atividades industriais, comerciais e serviços, mas também se tornaram epicentros de um crescimento econômico dinâmico e contínuo. Além disso, a presença da rodovia propiciou um acelerado processo de parcelamento da terra, resultando na criação de diversos loteamentos residenciais que não apenas aumentaram a oferta habitacional, mas também impulsionaram significativamente o aumento populacional e a expansão urbana da área.

Atualmente, as áreas próximas à costa de Lauro de Freitas estão ocupadas por um uso urbano residencial e comercial, assim como condomínios de alto padrão, shoppings centers e centros comerciais e de serviços, cada vez mais concentrado e permanente, parcelas significativas dessas áreas são destinadas às camadas de maior renda da cidade. No entanto, do lado oposto à costa, as áreas de habitação popular têm experimentado uma valorização imobiliária crescente, tornando-se um ponto de acomodação para a maior parte da população do município, por sua vez

mais vulneráveis, incluindo aquela que enfrentava dificuldades para se estabelecer em Salvador devido a fatores como especulação imobiliária, êxodo rural, problemas de mobilidade urbana e violência, entre outros desafios.

Num contexto metropolitano ou de aglomeração urbana que se estabelece entre os dois municípios, o fenômeno migratório mais relevante é a migração pendular. Apesar de Salvador concentrar maior parte dos serviços da RMS, atualmente Lauro de Freitas também se enquadra enquanto local de destino para trabalho, educação e serviços em geral.

No cerne dessas transformações, a mobilidade urbana do município também foi alterada através de novas demandas na dinâmica tanto na esfera municipal quanto na metropolitana e a partir disto (re)produzindo processos de desigualdade e vulnerabilidade e impactando no cotidiano de sua população, interferindo no acesso e no direito a diversos locais da cidade e da região metropolitana.

Essas desigualdades exercem um impacto substancial e direto sobre a concepção e a prática do direito à cidade. Neste contexto, Santos (1998) destaca a continuidade da reflexão de Lefebvre (1991) sobre o tema, ressaltando que há um amplo debate em torno do "direito à cidade". No entanto a centralidade da questão vai além da mera discussão sobre o acesso ao espaço urbano: trata-se, efetivamente, do direito universal a uma vida digna abrangendo igualmente a garantia de condições mínimas que assegurem uma vida digna e plenamente participativa para todos os indivíduos, independentemente de sua localização geográfica e de seus deslocamentos.

O que está verdadeiramente em jogo é o reconhecimento e a garantia do acesso aos bens e serviços essenciais que são fundamentais para uma existência humana digna. Estes elementos não são apenas necessidades individuais, mas representam um compromisso coletivo. São os pilares sobre os quais se constrói a cidadania plena.

A partir disto a pesquisa buscou responder a seguinte questão norteadora: Como as dinâmicas da mobilidade urbana de Lauro de Freitas e da RMS contribuem para a (re)produção das desigualdades socioespaciais? De maneira complementar, buscou-se também compreender: a) Como ocorre a dinâmica da mobilidade urbana de Lauro de Freitas? b) Quais as desigualdades ocorrem no cotidiano municipal em torno da mobilidade urbana do município?

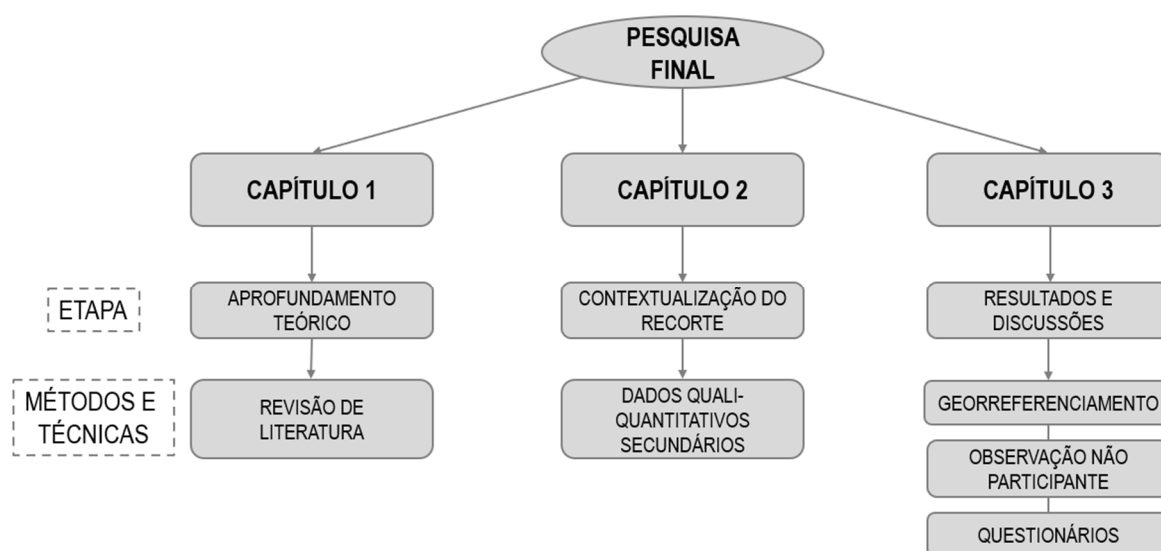
O principal objetivo da pesquisa foi analisar como as dinâmicas da mobilidade urbana de Lauro de Freitas contribuem para a (re)produção das desigualdades socioespaciais e suas contradições diante da dinâmica metropolitana em que o município está inserido. Para obter êxito nesta meta, foram especificados os seguintes objetivos:

I – Compreender o processo de formação socioespacial de Lauro de Freitas e da RMS; II – Analisar as estruturas, as dinâmicas da mobilidade urbana e os agentes a que compõem; III - Identificar as desigualdades socioespaciais em Lauro de Freitas através dos fatores ligados à mobilidade urbana.

### 1.1. PROCEDIMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

A presente dissertação representa um estudo abrangente, empregando uma abordagem quali-quantitativa, que teve como recorte espacial a dinâmica da mobilidade urbana do município de Lauro de Freitas (BA). A pesquisa ficou estruturada da seguinte maneira de acordo com o quadro síntese (Figura 2).

Figura 2 – Estruturação da pesquisa



Elaborado pelo autor.

Inicialmente foi realizado um levantamento bibliográfico, utilizando uma variedade de fontes de pesquisa, a fim de fundamentar o referencial teórico que orientou as análises sobre a dinâmica metropolitana e o desenvolvimento do espaço

urbano e as desigualdades socioespaciais. Autores como Barbosa (2016), Lefebvre (1991), Santos (1996, 2004), Carlos (2007), e Corrêa (1995) foram cruciais nesse embasamento teórico.

Além disso, a pesquisa abordou questões teóricas acerca da mobilidade urbana e as desigualdades socioespaciais, explorando as contribuições de Carlos (2007), Smith (1988), Magalhães (2015), Marandola Junior (2011) e análises fornecidas pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), entre outras publicações em artigos e periódicos que contribuíram com toda fundamentação teórica ao longo da pesquisa.

Em seguida, no intuito de compreender o processo de desenvolvimento de Lauro de Freitas e da RMS assim como os aspectos que estruturam a mobilidade urbana, foi elaborada uma contextualização da formação socioespacial da RMS e de Lauro de Freitas, com o auxílio de dados socioeconômicos secundários coletados em fontes públicas, a exemplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDB), da Secretaria de Infraestrutura da Bahia (SEINFRA), dentre outros.

Também, buscou-se analisar as políticas de planejamento da mobilidade urbana ao longo dos anos em Lauro de Freitas, a partir das escalas federal, estadual e municipal. Para isso fez-se necessário a identificação dos agentes responsáveis pela estruturação da mobilidade urbana e o levantamento dos documentos oficiais junto à Prefeitura Municipal de Lauro de Freitas os órgãos públicos estaduais e federais. Dentre os documentos catalogados foram privilegiados os que integram o arcabouço jurídico vinculados à mobilidade urbana, em âmbito nacional, estadual e municipal (como leis, decretos, resoluções, instruções normativas, entre outros).

Também foram catalogados outros documentos referentes às políticas públicas que demonstraram interface, direta e/ou indireta, com a temática da mobilidade urbana, assim como Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), Plano Plurianual Municipal (PPA), Relatórios Técnicos, entre outros instrumentos.

Por fim, buscou-se compreender as atuais dinâmicas relacionadas à mobilidade urbana em Lauro de Freitas assim como a identificação das desigualdades socioespaciais urbanas. Em reflexão sobre este campo de investigação, se percebeu a necessidade de abordar esses fenômenos em diferentes escalas, buscando uma análise multiescalar a fim de demarcar os processos de produção desigual do espaço. Para o alcance desse objetivo, foram utilizados dados primários qualitativos através

do registro (escrito e fotográfico) das dinâmicas da mobilidade no cotidiano municipal advindos do método de observação sistêmica não participante.

Conforme Marconi e Lakatos (1999) a observação sistêmica se caracteriza enquanto sistêmica por requerer instrumentos para acessar informações, essa técnica é naturalmente estruturada, sendo também chamada de planejada e controlada, podendo utilizar-se de recursos no processo de observação que podem ser desde quadros, anotações, fotografias, entre outros.

O aspecto de não ser participante ocorre principalmente pela ausência de envolvimento direto do pesquisador na observação tendo um papel de espectador, porém de maneira “consciente, dirigida, ordenada para um fim determinado” (Marconi e Lakatos 1999, p. 92).

Foram analisados, os fluxos e a espacialidade das rotas do transporte público municipal (principal e complementar), a fim de entender como esses processos ocorrem na cidade. Para o mapeamento das variáveis relativas ao transporte público especificados por bairros, a fim de estabelecer uma relação com a realidade socioeconômica, foram tabulados os dados brutos coletados na Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA). Também foram tabulados e analisados os dados solicitados via ofício junto a Secretaria de Municipal de Trânsito e Transporte (Apêndice 1), sendo eles: empresas de ônibus que operam no município; quantitativo de frota de ônibus por linha; roteiro e intervalo de tempo das linhas; quantidade de cooperativas de transporte complementar e os roteiros que operam; Os dados foram sistematizados no software Microsoft Excel, convertidos em mapas temáticos os dados no software de geoprocessamento gratuito *Qgis* e, posteriormente, integrados na análise a fim de espacializar as variáveis identificadas.

## **1. MOBILIDADE, DESIGUALDADES E O ESPAÇO URBANO: APONTAMENTOS TEÓRICOS**

O capítulo de aprofundamento teórico visa realizar uma análise dos conceitos fundamentais de mobilidade urbana e do espaço urbano no contexto da Geografia. Inicia-se com uma revisão dos principais debates teóricos que envolvem a mobilidade urbana. Em seguida, investiga-se de que forma esses conceitos são aplicados para compreender a dinâmica urbana contemporânea, considerando as interações complexas entre infraestrutura urbana, padrões de movimento da população e distribuição espacial de recursos e serviços.

Além disso, buscou-se compreender como ocorre a produção desigual do espaço urbano, examinando as diversas forças sociais, econômicas e políticas que moldam a cidade e geram desigualdades espaciais. Foi analisado também o papel da mobilidade na configuração dessas desigualdades, investigando como diferentes grupos sociais têm acesso desigual aos recursos urbanos e como isso influencia suas experiências de vida na cidade.

### **1.1. A mobilidade na construção do espaço urbano**

A etimologia da palavra "mobilidade" se inicia no latim, com o termo "mobilitas". Essa palavra, por sua vez, deriva do verbo "movere", que significa "mover-se". "Mobilitas" carregava consigo a ideia de movimento, mudança, transformação e instabilidade. No contexto da Roma Antiga, era utilizada para se referir à capacidade de tropas e legiões de se deslocarem rapidamente pelo Império, garantindo sua expansão e domínio territorial.

Inicialmente, a mobilidade estava intimamente ligada à locomoção humana e animal, essencial para a subsistência e exploração de territórios. Com o avanço da civilização e o surgimento de estruturas sociais mais complexas, como cidades e impérios, a mobilidade tornou-se crucial para o comércio, comunicação e expansão territorial.

No contexto atual, mobilidade refere-se não apenas à capacidade de se mover fisicamente de um lugar para outro, mas também engloba a ideia de fluidez, acessibilidade e flexibilidade nos deslocamentos. O conceito de mobilidade evoluiu significativamente ao longo do tempo, acompanhando o desenvolvimento das

sociedades e das tecnologias de transporte.

A crescente urbanização, a globalização e o avanço das tecnologias da informação e comunicação intensificam os fluxos de pessoas, ideias e bens, criando novos desafios e oportunidades.

Nesta acepção, o termo mobilidade foi apropriado e delimitado por diversas áreas. A sociologia, a eletrônica, a ciência da computação, a física, a geografia e pela área de planejamento urbano e de transportes. Cada uma considera a mobilidade como um fenômeno diferenciado, de acordo com a abordagem de cada ciência, e para isto, utiliza de distintas definições. A definição é de suma importância na prática científica, já que, dentre outras coisas, elimina a ambiguidade, aclara significados e explica teoricamente (Magalhães, M.; Aragão, J.; Yamashita, Y., 2013)

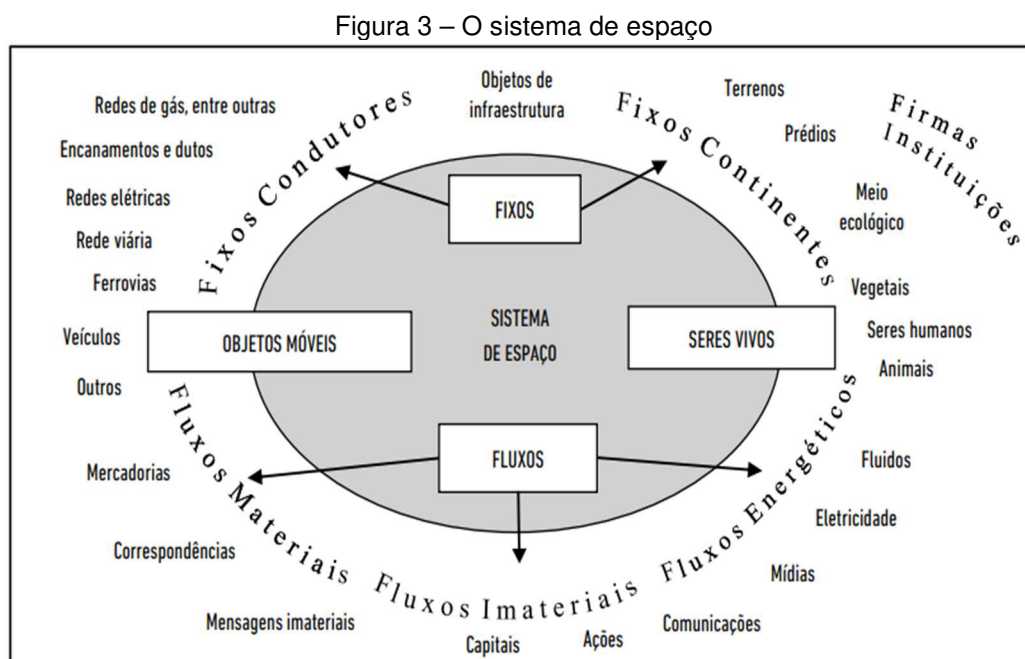
A palavra "mobilidade" se torna cada vez mais complexa e multifacetada, abrangendo desde a questão da acessibilidade urbana até a reflexão sobre a fluidez das relações sociais e a dinâmica da globalização.

Na geografia a exigência social da mobilidade, coloca em causa as questões acerca das espacialidades hegemônicas dos fixos e, ao mesmo tempo, vem se configurando como esfera pública de disputa política através do domínio e controle da movimentação da sociedade. Nesse sentido, temas como mobilidade e espaço fazem parte de uma mesma exigência de transformação do urbano e da própria sociedade (Barbosa, 2016). É nessa perspectiva que os anseios da sociedade contemporânea se traduzem nos anseios de mobilidade, tanto social, quanto espacial, de indivíduos e grupos numa parcela do espaço geográfico.

Assim, assevera Henri Lefebvre (1991) em sua obra "O direito a cidade" que o movimento de transitar se tornava cada vez mais tão importante como o de habitar. Desta forma, a mobilidade apresenta-se como elemento importante para a compreensão da dinâmica urbana. A mobilidade urbana é um dos elementos responsáveis por garantir o acesso seguro e fácil às oportunidades de bens e serviços disponíveis em determinado espaço.

Os conteúdos que compõem a mobilidade no espaço vão se configurar enquanto fixos e fluxos e a interação desse conjunto, permite a dinâmica produzida nestes espaços em diferentes escalas. Desta maneira, os fluxos são resultado direto ou indireto das ações e, atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que também se modificam (Santos, 2004).

Santos (1996) considera ainda que o espaço corresponde a um sistema de objetos e sistemas de ações que devem ser compreendidos conjuntamente (Figura 3). Neste sentido, no início da história do homem era um espaço constituído por objetos naturais, ou seja, que não foram criados pelo homem. Contudo, ao longo do tempo novos objetos vão surgindo a partir da intervenção do homem, estes cada vez mais técnicos e mecanizados.



Fonte: Barros, 2020.

Por sua vez, os meios de transportes se configuram como objeto móvel, este vinculado a um sistema de objetos, que se apresenta como algo que fizesse parte do corpo do homem, isso se constata quando observamos a intensificação da produção de automóveis em simultaneidade com o consumo, e como isso se materializou no espaço (Santos, 1996). Para a inserção destes objetos no espaço se faz necessário uma grande quantidade de infraestrutura também considerada como conjunto de fixos condutores (rodovias, viadutos, pontes, dentre outros). O transporte é um exemplo perceptível de que os objetos não funcionam isoladamente, estes precisam de outros objetos para oferecer a sua função. E, esse sistema de transporte, também está interligado com outros sistemas no espaço, assim como a cidade está articulada em rede.

A difusão da utilização de transporte motorizado individual surge como uma alternativa imediata, partindo da premissa que estes possuem um potencial de

acelerar o deslocamento dos indivíduos, sendo um bem do capitalismo que se impõem aos consumidores pelo mercado por várias maneiras, inclusive pelo prestígio social.

Os percalços em torno da mobilidade são produtos do desenvolvimento desigual do capitalismo e do espaço geográfico, reproduzindo uma dinâmica acelerada e ao mesmo tempo congestionada. Em torno desta dinâmica surge a contradição, uma vez que, a utilização em grande escala de veículos se configura enquanto solução individual e, ao mesmo tempo gera problemáticas coletivas.

A justificativa de gerar conforto individual e acelerar os deslocamentos, incentiva diretamente o aumento do consumo, o que para o capital é algo lucrativo. Essa justificativa cada vez mais se sobrepõe aos impactos, seja de ordem social ou ambiental. Em conformidade a esta acepção Carlos (2007), apresenta as concepções de “tempo efêmero” e do “espaço amnésico”, destacando que o período atual sinaliza uma grande transformação no tempo e nas formas de vivê-lo, sendo esse tempo marcado pela apropriação do espaço pelo homem, impondo à relação espaço-tempo certa aceleração e abstração, passando do qualitativo para o quantitativo de acordo com as lógicas de produção capitalista.

O “espaço e tempo são redefinidos pela possibilidade de geração de lucros, logo quantificados e desta forma, realizam concretamente a abstração” Carlos (2007, p. 56). O uso limitado (no sentido temporal) do espaço afeta a morfologia dos espaços urbanos, impondo uma nova ordem urbana, tornando a cidade segregada na qual apenas alguns têm acesso tanto aos recursos, quanto ao lucro proveniente da exploração desses, exacerbando a desigualdade socioespacial.

Os processos sociais são responsáveis pela organização socioespacial desigual e mutável da cidade capitalista. De um lado, existe o processo social e, por outro, as formas espaciais, que são produtos de um conjunto de forças atuantes no decorrer da história, condicionadas por agentes modeladores dentro do modo de produção capitalista, localizando e (re)localizando as atividades, tal como a alocação populacional pela cidade e o acesso a ela, de acordo com suas respectivas classes sociais.

As respectivas formas espaciais diante do confronto com as transformações da estrutura social são: “a) centralização e área central; b) descentralização e os núcleos secundários; c) coesão e as áreas especializadas; d) segregação e as áreas

sociais; e) dinâmica espacial da segregação; f) inércia e as áreas cristalizadas” (Corrêa, 1995, p. 37). Essas configurações espaciais, não são excludentes entre si, de maneira que possam ocorrer simultaneamente dentro da cidade.

Assim, um processo de descentralização pode estar ocorrendo, originando, por exemplo, novos subcentros comerciais intraurbanos, ao mesmo tempo que surgem novos bairros da elite, fortemente segregados: neste sentido pode-se afirmar que os processos espaciais são complementares entre si (Corrêa, 1995, p. 37).

A mobilidade urbana auxiliou na construção dos espaços ou mais especificamente, o processo histórico de formação do espaço urbano. Com isso as relações no interior das cidades não são autossuficientes e se relacionam de diversas formas com os espaços ao seu redor, envolvendo fluxos de capitais, mercadorias, sujeitos etc. Para que isto aconteça, a ligação da cidade com o mundo externo a ela, exige a necessidade de instrumentos logísticos.

A revolução industrial teve um papel importante no que tange ao desenvolvimento, tanto quantitativo como qualitativo dos objetos móveis e dos fixos condutores. As cidades que, devido às suas particularidades na relação dialética com a totalidade, tornaram-se centros metropolitanos, em alguns casos, exerciam o papel de centralidade, impulsionadas por linhas férreas. Próximos a estes terminais ferroviários estavam localizadas inúmeras atividades que agiram, de forma dialética, do mundo exterior à cidade, o que desembocou na necessidade de criação de transportes intraurbanos no sítio. Corrêa (1995, p. 39) assinala que:

Próximo a estes terminais, vão se localizar aquelas atividades, muitas delas então nascentes ou em ampliação, voltadas para o mundo exterior à cidade, o comércio atacadista, depósitos, escritórios, e a indústria: a localização junto aos terminais de transporte era essencial, significando diminuição de custos. Estas atividades criaram enorme mercado de trabalho, fazendo com que a área se tornasse, além de foco de transportes inter-regionais, o foco de transportes intraurbanos, que também, a partir da segunda metade do século XIX, foram largamente ampliados. Emerge assim uma área de maior acessibilidade dentro da grande cidade.

A mobilidade serviu também como forma de atrair novas redes de comércios e de serviços. Assim, o leque do mercado de trabalho na cidade foi ampliado, cada vez mais, com a serventia dos meios de transportes intraurbanos na área central.

Com essa relação dos serviços de transportes intraurbanos com a Área Central entre meados do século XIX e meados do século XX, devido a rigidez das estruturas de transporte das ferrovias, privilegiou-se a localização do mercado

consumidor e das fontes de matérias primas nas Áreas Centrais, devido aos terminais de transportes. Desta forma, pela proximidade das empresas, resultou em economias de aglomeração, ou seja, concentrando as atividades industriais em uma determinada localização espacial, no caso, a Área Central (Corrêa, 1995).

A localização do setor de serviços e do comércio, se concentrou nos núcleos urbanos centrais devido ao transporte. Assim, em razão dessas vantagens, resultou na elevação dos preços das terras e imóveis, emergindo em grande escala, principalmente na fase concorrencial do capitalismo, em que, estar localizado na área central era um elemento de competição. Desta forma, a localização nas áreas centrais se restringe a quem tem acesso aos meios de produção, de forma com que consiga transformar os elevados custos locacionais em centros de maximização dos lucros corporativos, ou seja, as demais atividades que não necessitavam estar localizadas nos centros urbanos eram modeladas fora desta área. O processo de centralização segmentou o espaço em dois setores: áreas periféricas do centro, e o núcleo central.

Em meados do século XX, o núcleo central é caracterizado por alguns elementos: a) Uso intensivo do solo, já que a porção central é o sítio no qual se realiza a concentração das atividades econômicas (economias de aglomeração); b) Concentração vertical na paisagem urbana, devido a presença de edifícios com escritórios para facilitar as transações nos negócios; c) Limitação em termos de expansão horizontal, opondo-se a característica anterior; e limitado crescimento horizontal, devido a demolição de edifícios antigos para a construção de novos, pelo acentuado processo de verticalização; d) Concentração diurna, e um sítio deserto durante a noite, por ser um centro de localização das empresas, e não uma área residencial; e) Foco de fluxos dos transportes intraurbanos; f) Áreas de decisões, lugar a qual são tomadas decisões das empresas que exercem influências e atuam nas cidades e regiões (Corrêa, 1995).

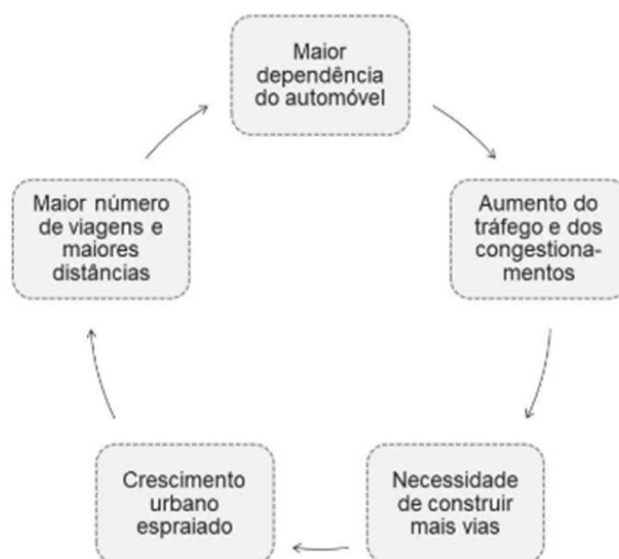
Por sua vez, as zonas periféricas – deve ser entendida como área ao entorno do Núcleo Central – podem ser caracterizadas como: a) Uso semi-intensivo do solo principalmente destinado para comércio atacadista, comércio varejista e serviços destinados à população que mora nessa zona; b) Expansão da escala horizontal, pelo preço da terra ser menor do que a localizada no núcleo central; c) Áreas residenciais ocupadas principalmente por residências populares e classe média baixa,

majoritariamente deterioradas, com a presença de cortiços, que abastecem a população que trabalham na área (Corrêa, 1995). A partir daí aumenta-se o foco no fluxo de transportes inter-regionais com a localização de terminais, tanto rodoviários quanto ferroviários, para o deslocamento desta parcela da população, principalmente, para os centros de serviços.

A descentralização dessas dinâmicas só fora possível com o desenvolvimento de sistemas de transportes mais flexíveis, como os veículos (ônibus, automóvel, caminhão etc.), não mais restritos aos trilhos. Então, a dinâmica capitalista conduziu os fatores de repulsão e atração supracitados, inclusive estão intrinsicamente ligados à expansão dos sistemas de transporte aos interesses a fração desta burguesia.

Em todo percurso histórico a mobilidade é fenômeno fundante da trama socioespacial das aglomerações urbanas, revelando dinâmicas globais, regionais e locais num mesmo plano. Está na base da estrutura causal da atual forma metropolitana (espraiada, dispersa), mas, é também, consequência desta forma (Figura 4).

Figura 4 - Ciclo de crescimento urbano e deslocamento



Fonte: IBAM, 2013.

Atualmente com a flexibilização nas relações trabalhistas, as novas necessidades voltadas para educação e o atrativo do setor comercial globalizado através de uma sociedade organizada em rede, têm complexificado as viagens realizadas pelos indivíduos dentro do tecido urbano (Marandola Júnior, 2011).

As consequências em termos de fragilização da infraestrutura, das dificuldades de acessibilidade, de mobilidade e de outros riscos provenientes deste modelo são percebidas à medida que as carências sociais e urbanas compõem grande parte da paisagem nas zonas de expansão urbano-metropolitana (Marandola Júnior, 2011). A dificuldade de percepção das vulnerabilidades em torno da mobilidade na sociedade contemporânea ocorre devido ao cotidiano acelerado e os novos modos de vida que foram construídos e diante disto a mobilidade e os transportes servem de meios para efetivar as ações principais.

## 1.2. Apontamentos acerca da metrópole e das desigualdades socioespaciais

As metrópoles são caracterizadas pela sua magnitude e complexidade urbana, sendo centros de atividades econômicas, políticas, sociais e culturais que exercem influência sobre uma vasta área ao seu redor. Geralmente, uma metrópole é definida não apenas pela sua população numerosa, mas também pela sua função como centro de comando e controle de uma região maior. A dinâmica urbana dessas áreas é moldada por uma combinação de fatores históricos, geográficos e econômicos que contribuem para sua expansão e desenvolvimento contínuo.

As regiões metropolitanas, por sua vez, são extensões das metrópoles que se estendem para além dos limites administrativos da cidade central. Elas englobam uma rede de municípios e áreas suburbanas que estão interligados por fluxos intensos de pessoas, bens e serviços. Essas regiões são fundamentais para o funcionamento integrado da metrópole, contribuindo com mão de obra, recursos naturais, infraestrutura e mercado consumidor.

Nesse sentido, Santos (2008, p. 75) assevera que as regiões metropolitanas são [...] “áreas onde diversas ‘cidades’ interagem com grande frequência e intensidade, a partir de uma interdependência funcional baseada na unidade de infraestruturas urbanas e nas possibilidades que esse fato acarreta para uma divisão do trabalho interna bem mais acentuada que em outras áreas”

A concentração de atividades econômicas e população nas metrópoles e suas regiões metropolitanas cria um ambiente propício para o crescimento econômico sendo um atrativo para empresas e instituições, se tornando centros de serviços especializado, que muitas vezes se estabelecem nessas áreas devido às oportunidades de networking, acesso a mão de obra e infraestrutura avançada.

No entanto, o rápido crescimento e a expansão das metrópoles e regiões metropolitanas também apresentam desafios significativos. Problemas de ordem ambiental, desigualdades socioeconômicas, déficit habitacional e falta de infraestrutura adequada são comuns. Esses desafios são amplificados pela dificuldade de coordenação entre os diversos municípios e entidades governamentais que compõem uma região metropolitana.

A gestão das metrópoles e suas regiões metropolitanas requer um

planejamento urbano integrado que leve em consideração não apenas as necessidades imediatas, mas também os impactos a longo prazo das decisões políticas e econômicas. A coordenação entre os diferentes níveis de governo, a participação da sociedade civil e o engajamento das comunidades locais são essenciais para promover um desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo.

Um aspecto das metrópoles e regiões metropolitanas é a questão da governança. A descentralização administrativa pode ser benéfica para a prestação de serviços públicos mais eficientes e adaptados às necessidades locais, mas, também, pode criar desafios na coordenação de políticas públicas e na alocação equitativa de recursos entre os municípios.

Nas metrópoles, o processo de urbanização não ocorre de maneira homogênea. Enquanto algumas áreas urbanas prosperam com concentração de infraestrutura, serviços eficientes e oportunidades econômicas, outras áreas, especialmente as periferias e áreas marginalizadas, enfrentam condições de vida precárias, falta de acesso a serviços básicos e altos níveis de desigualdade.

As cidades, e, sobretudo as grandes, ocupam, de modo geral, vastas superfícies entremeadas de vazios. Nessas cidades espraiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transportes, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. Cada uma dessas realidades sustenta e alimenta as demais, e o crescimento urbano é, também, o crescimento sistêmico dessas características” (Santos, 2008, p. 106).

Nesse mesmo sentido, Harvey (2004) relaciona o processo da urbanização como um fenômeno originário da produção capitalista sob o poder das classes dominantes, tornando esse processo um fenômeno de classe. As cidades possuem um caráter basilar para a acumulação de capital, no sentido de proporcionar as bases materiais para a reprodução ampliada da riqueza e a organização social, política e econômica necessárias para o desenvolvimento capitalista.

A instituição da propriedade privada dos meios de produção marca um ponto fundamental na história econômica e social da humanidade. Essa instituição não apenas estabeleceu a base para o desenvolvimento do capitalismo moderno, mas também teve profundas repercussões na estrutura e nas relações sociais. Ao

concentrar a propriedade dos meios de produção nas mãos de poucos proprietários, ocorreu uma expropriação dos trabalhadores, relegando-os a uma posição de desigualdade econômica e social.

Dessa forma, os diversos conteúdos e materialidades que compõem os territórios direcionam formações socioespaciais distintas, as quais se desenvolvem de forma desigual de acordo com as diferenças de ritmo e de nível de desenvolvimento entre os espaços.

Essa desigualdade é evidente na forma como o acesso aos recursos e à riqueza social é distribuído. Aqueles que detêm o capital são capazes de apropriar-se do espaço econômico de maneira desproporcional, consolidando uma dinâmica contraditória entre valor de uso e valor de troca. Enquanto o valor de uso se refere à utilidade e necessidade prática dos bens e serviços, o valor de troca baseia-se na capacidade de um bem ser trocado por outro no mercado, determinado pelo preço.

Essa lógica contraditória permeia todas as esferas da vida econômica e social. No contexto da propriedade privada dos meios de produção, os trabalhadores são transformados em meros vendedores de sua força de trabalho, enquanto os proprietários dos meios de produção controlam não apenas o processo produtivo, mas também a distribuição e o acesso aos frutos desse processo. Essa relação desigual não só perpetua as disparidades econômicas, mas também influencia as estruturas de poder e decisão dentro da sociedade.

Além disso, a instituição da propriedade privada dos meios de produção cria um cenário onde o espaço econômico é moldado não apenas pela produção de bens e serviços necessários, mas também pela busca incessante pelo lucro e acumulação de capital. Isso muitas vezes leva a distorções na alocação de recursos, priorizando-se atividades que geram lucros em detrimento das necessidades sociais mais amplas.

No âmbito cultural e ideológico, a propriedade privada dos meios de produção também exerce uma influência significativa. Ela molda concepções de mérito, sucesso e fracasso, reforçando a ideia de que as recompensas materiais são proporcionais ao esforço individual, ignorando as disparidades estruturais e históricas que permeiam as oportunidades econômicas.

A concentração de propriedade e poder econômico nas mãos de poucos também tem implicações políticas profundas. Ela pode resultar na captura do Estado

por interesses econômicos privilegiados, moldando políticas públicas e regulamentações de maneira a favorecer os detentores de capital em detrimento do bem-estar coletivo e da justiça social.

A desigualdade socioespacial refere-se à divisão e organização do espaço geográfico com base em características socioeconômicas, culturais e demográficas. É um fenômeno que ocorre em diversas escalas, desde o nível local, como uma cidade ou bairro, até o nível global, envolvendo países e regiões. Para Harvey (2004, p. 110-112):

O exame do mundo em qualquer escala particular revela de imediato toda uma série de efeitos e processos que produzem diferenças geográficas nos modos de vida, nos padrões de vida, nos usos dos recursos, nas relações com o ambiente e nas formas políticas e culturais. [...] inseridas integralmente em lugares com qualidades todas suas tem produzido um extraordinário mosaico geográfico de ambientes e modos de vida sociológicos. [...], mas as diferenças geográficas são bem mais do que legados histórico-geográficos. Elas estão sendo perpetuamente reproduzidas, sustentadas, solapadas e reconfiguradas por processos político-econômicos e socioecológicos que ocorrem no momento presente. Essa diferenciação é resultado de processos complexos que envolvem fatores históricos, políticos, econômicos e sociais. A forma como o espaço é ocupado e utilizado reflete as desigualdades existentes na sociedade, gerando áreas com diferentes condições de vida, acesso a serviços e oportunidades Harvey (2004).

Em áreas urbanas, por exemplo, é comum observar a existência de bairros com infraestrutura precária, falta de saneamento básico, insuficiência dos serviços de saúde e educação, além de altas taxas de violência. Essas áreas são geralmente ocupadas por populações de baixa renda e grupos marginalizados, que enfrentam dificuldades no acesso a recursos e oportunidades.

Ao mesmo tempo, há áreas privilegiadas, caracterizadas por infraestrutura de qualidade, espaços verdes, serviços públicos eficientes e acesso a empregos e educação de qualidade. Essas áreas, geralmente concentram populações de alta renda, que desfrutam de melhores condições de vida e oportunidades.

Essas desigualdades podem ser observadas também em escala regional e global. Regiões rurais podem apresentar desigualdades na distribuição de terras, acesso a recursos naturais e oportunidades econômicas. Países desenvolvidos tendem a ter maior acesso à tecnologia, recursos financeiros e infraestrutura avançada, enquanto países em desenvolvimento enfrentam desafios como pobreza, falta de infraestrutura básica e desigualdade de renda.

Essa divisão socioespacial gera impactos significativos na qualidade de vida das pessoas, perpetuando ciclos de desigualdade e exclusão social. A falta de acesso a serviços básicos, como saúde e educação, limita as oportunidades de desenvolvimento e a mobilidade. Além disso, a segregação espacial pode contribuir para o aumento das tensões sociais, desigualdades de poder e marginalização de determinados grupos. Ou seja, a diferenciação socioespacial está vinculada a (re)produção nos espaços, tanto no seu sentido concreto, produzindo segregações, quanto no possível atrelando a ideia de que a desigualdade vivida possa produzir a diferenciação. Nesse sentido os espaços se revelam como uma justaposição entre as morfologias sociais advinda através da diferenciação das classes e morfologias espaciais, produzidas pelas diferenças nas formas de acesso e uso dos espaços (Carlos, 2007).

Com isso pode estabelecer três diferentes escalas espaciais para se analisar as diferenciações reproduzidas no espaço urbano, sendo elas, a dimensão econômica que pode ser compreendida através do capital, através dele se incluem o mercado de trabalho, a matéria prima e as relações de trabalhistas também definidos enquanto meio. A dimensão política, que se caracteriza enquanto condição para a produção do espaço, sendo através dela criado e recriado as estratégias do planejamento, as exigências e as mediações das relações nos mais diversos níveis. Por último, a dimensão social que vai materializar todas as condições impostas e de acordo com o meio em que está inserida (Carlos, 2007).

Nas metrópoles, o modo desigual de produção impõe desafios significativos, tornando as problemáticas urbanas ainda mais expressivas. Essas questões são especialmente intensas nas periferias sociais e, por vezes, geográficas, onde se manifesta a materialidade do processo de exclusão, segregação e vulnerabilidades.

Nessa perspectiva, desvenda-se o espaço em sua dupla determinação: enquanto localização de todas as atividades da sociedade em seu conjunto; enquanto processo e movimento, tem seu conteúdo definido e determinado pelo conjunto das relações sociais em seus momentos constitutivos específicos. Nessa direção, o espaço é o lugar da reprodução social de forma indissociável: produto, meio é condição dessa reprodução (Carlos, 2007, p. 55)

Essa dinâmica cria verdadeiras ilhas de riqueza e pobreza dentro das cidades, onde as oportunidades estão desigualmente distribuídas. A exclusão socioespacial não se limita apenas à falta de recursos materiais, ela se manifesta também no acesso

desigual à cultura, lazer e espaços de convivência.

Essa segregação não é estática, mas dinâmica, evoluindo com o tempo conforme novos padrões de investimento e desenvolvimento urbano são estabelecidos. Mudanças no mercado imobiliário, por exemplo, podem acelerar processos de gentrificação, deslocando comunidades de baixa renda para áreas ainda mais periféricas.

As políticas públicas desempenham um papel fundamental na perpetuação ou na mitigação dessas disparidades. Investimentos estratégicos em infraestrutura, transporte público acessível e habitação popular são fundamentais para reduzir a desigualdade socioespacial urbana e promover uma cidade mais inclusiva.

Além das políticas governamentais, iniciativas da sociedade civil e movimentos sociais têm sido essenciais na luta por justiça espacial. Movimentos por direito à moradia, ocupações urbanas e revitalização de espaços públicos são exemplos de resistência e busca por equidade dentro das cidades.

No entanto, os desafios são complexos e multifacetados. A desigualdade socioespacial urbana está enraizada em estruturas econômicas e sociais profundas, que demandam abordagens integradas e sustentáveis para serem enfrentadas efetivamente. É crucial reconhecer que tais problemáticas urbanas não são apenas um problema local, mas um reflexo das desigualdades globais que permeiam a sociedade. As metrópoles, como microcosmos dessas dinâmicas, destacam a necessidade urgente de políticas e práticas que promovam uma distribuição mais equitativa dos recursos e oportunidades.

Souza (2001) destaca a falta de colaboração entre União, estados e municípios durante o surgimento das primeiras Regiões Metropolitanas (RM). Na visão da autora, o modelo de RM estabelecido durante o período militar nos anos 1970 não favoreceu a cooperação de forma eficaz. Um exemplo disso seria a ausência de conselhos inter federativos com autoridade decisória sobre a alocação de recursos e definição de políticas públicas, aspectos cruciais para a gestão metropolitana no pós-ditadura. Assim, o modelo adotado não promoveu uma consciência coletiva ou uma identidade regional em relação à importância das questões metropolitanas, o que, por conseguinte, dificulta avanços na administração desses territórios.

### 1.3. Instrumentos e políticas de planejamento da mobilidade metropolitana e municipal

Políticas públicas são um componente essencial da governança moderna, refletindo a autoridade soberana do poder público em seu exercício das funções administrativas e legislativas. Em termos gerais, políticas públicas são ações e decisões tomadas pelo governo que visam resolver problemas sociais, econômicos e políticos e ambientais. Esses instrumentos de gestão pública não apenas delineiam “o que fazer” em termos de ações concretas, mas também definem “aonde chegar”, estabelecendo metas e objetivos claros para a transformação do estado atual das coisas. Além disso, descrevem “como fazer” através das estratégias de ação e implementação (Rodrigues, 2013).

A jurisprudência brasileira relacionada à mobilidade urbana se consolidou ao longo do tempo, tecendo as relações e definindo os contornos das competências e responsabilidades de cada ente. Para tratar desse tema é muito importante entender os aspectos legais em torno da mobilidade tendo como primeiro passo é entender a atribuição de cada ente federativo sobre o território e sobre a mobilidade. Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988, define justamente o pacto federativo e a atribuição de cada um dos seus entes.

Com isso a partir do constitucionalismo atual pode-se pensar nas políticas a partir dos aspectos:

[...]político, jurídico e social, pautado pelo objetivo de criar um pensamento hegemônico segundo o qual todo o estado deve estar organizado com base em um documento fundante, chamado constituição, cujo propósito essencial seria o de organizar o poder político, buscando garantir os direitos fundamentais e o caráter democrático de suas deliberações (Araújo e Nunes, 2014 p.14).

É fundamental destacar que, conforme a Constituição brasileira de 1988, nenhum ente possui autoridade hierárquica sobre outro. Nesse sentido, o artigo 18 da referida Constituição, cita que: “A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos” (Brasil, 1988, p. 25), o que implica numa interação baseada em acordo e diálogo, e não em sobreposição. Ou seja, cada esfera de poder público se torna autônoma e suas leis são complementares, isso molda a jurisprudência da mobilidade, delineando as responsabilidades da União, dos Estados

e dos Municípios.

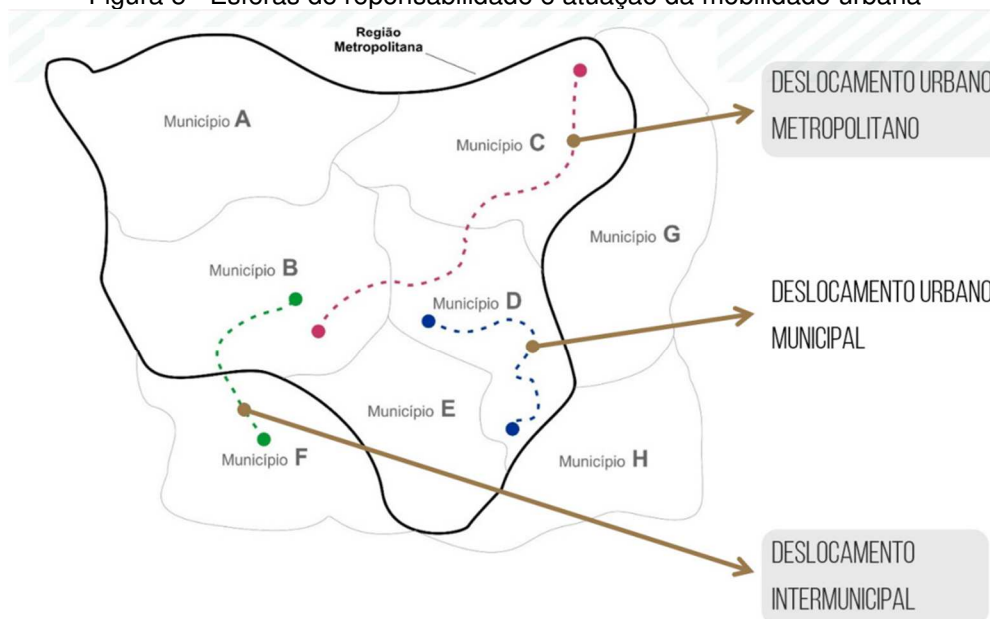
Em relação a atribuição da União sobre a mobilidade, é um ente que não tem ações diretamente na mobilidade, ou seja, ela não executa projetos, ela não presta serviços propriamente dito, tendo como responsabilidade secundária a gestão dos deslocamentos interestaduais e internacionais tanto de pessoas quanto de cargas. Em relação ao transporte de passageiros, os serviços são regulamentados e fiscalizados pela Agência Nacional de Transportes (ANTT).

Então, a função da União fica restrita na assistência técnica, a exemplo de projetos e capacitação e assistência financeira, a exemplo de financiamento de obras através dos ministérios correlatos as pautas ou através de programas de direcionamentos de recursos direcionados aos estados e municípios.

Quando se trata da atribuição dos estados, passa a exibir dicotomias entre a ação direta e o planejamento, pois é justamente na jurisprudência das gestões estaduais em que se encontram as aglomerações urbanas e as regiões metropolitanas, nesses cenários fica a cargo do estado prestar serviços de transporte coletivo intermunicipais de caráter urbano.

Além disso, o estado também tem que propor políticas tributárias específicas e incentivos à implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que é definida por cada município. Uma exemplificação desse fator é Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) na Região Metropolitana de Salvador que é um plano de ordem do Governo do Estado da Bahia. O município é o ente federativo que tem a maior responsabilidade e a maior ação direta sobre o planejamento urbano, principalmente referente à mobilidade desde ao desenvolvimento do plano até a implantação de todas as medidas e planejamentos (Figura 5).

Figura 5 - Esferas de reponsabilidade e atuação da mobilidade urbana



Fonte: Adaptado de PDUI/RMS, 2024

Ao longo das últimas décadas, o Brasil tem buscado marcos legais que orientem e regulamentem políticas públicas voltadas para a mobilidade, considerando aspectos como transporte público, ciclovias, pedestres e acessibilidade.

Um dos marcos mais significativos foi a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587/2012. Esta legislação estabelece diretrizes para o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade, priorizando o transporte coletivo e não motorizado, além de incentivar o uso sustentável dos recursos naturais e a redução das emissões de poluentes.

A Lei da Mobilidade Urbana definiu também que todas as cidades brasileiras com mais de 20 mil habitantes devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana, documentos fundamentais para orientar investimentos e ações na área. Esses planos devem contemplar a integração entre os diferentes modos de transporte, a acessibilidade universal, a segurança dos deslocamentos, a preservação ambiental e a melhoria da qualidade de vida da população.

Além da legislação federal, várias cidades brasileiras têm adotado leis municipais específicas para a mobilidade urbana, buscando adaptar as diretrizes nacionais às suas realidades locais. Exemplos incluem a criação de faixas exclusivas para ônibus, a implantação de corredores de transporte rápido por ônibus (BRT) e a expansão de redes de ciclovias e ciclofaixas.

Outro aspecto importante é a inclusão da mobilidade como um direito social na Constituição Federal de 1988, garantindo que todos os cidadãos tenham acesso a condições dignas de transporte. Isso fortalece a necessidade de políticas públicas inclusivas e acessíveis, especialmente para grupos vulneráveis como idosos, pessoas com deficiência e crianças.

No campo da regulamentação e fiscalização, agências como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e os órgãos estaduais e municipais de trânsito desempenham papéis na implementação das políticas de mobilidade urbana, assegurando o cumprimento das normas e a qualidade dos serviços prestados à população.

Na Bahia, o principal órgão fiscalizador do setor de transporte é a Agência de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), criada com o propósito de regular e supervisionar os serviços públicos, a AGERBA se destaca na área de transportes ao garantir que os serviços prestados sejam eficientes, seguros e atendam às necessidades dos usuários.

A atuação da AGERBA na fiscalização dos transportes envolve diversas responsabilidades, incluindo a inspeção das condições dos veículos, a verificação do cumprimento das normas de segurança e a análise da qualidade do serviço prestado pelas empresas de transporte. Isso abrange tanto o transporte rodoviário intermunicipal quanto o transporte metropolitano, assegurando que todas as operações estejam de acordo com as regulamentações estabelecidas.

Uma das principais funções da AGERBA é a concessão e a renovação de licenças para as empresas de transporte. A agência realiza auditorias e inspeções regulares para assegurar que os veículos estejam em boas condições e que os motoristas cumpram os requisitos de formação e habilitação. Além disso, a AGERBA também é responsável por fiscalizar as tarifas cobradas, garantindo que os valores sejam justos e estejam dentro dos limites regulamentares.

A AGERBA também atua na proteção dos direitos dos passageiros. Isso inclui a mediação de reclamações e a resolução de conflitos entre usuários e empresas de transporte. A agência disponibiliza canais de comunicação para que os cidadãos possam reportar problemas e fornecer feedback sobre os serviços. Dessa forma, a AGERBA em teoria tem o dever de contribuir para a melhoria contínua da qualidade do transporte e a satisfação dos usuários.

No entanto, apesar dos avanços legislativos e das iniciativas, ainda há

desafios significativos a enfrentar. Entre eles estão a integração efetiva entre os diferentes modais de transporte, a melhoria da infraestrutura urbana, o financiamento para os investimentos necessários. Em suma, os marcos legais da mobilidade urbana no Brasil refletem um esforço contínuo para superar os problemas históricos em torno da mobilidade urbana.

Com isso, a função dos governos em relação às políticas públicas é, portanto, não apenas executar ações, mas também assegurar que estas ações sejam orientadas por metas e estratégias bem definidas. O sucesso das políticas públicas exige um alinhamento contínuo entre as ações propostas e os objetivos desejados, além de um monitoramento e avaliação constantes para ajustar as estratégias conforme necessário. Este processo contínuo de revisão e ajuste é vital para garantir que as políticas permaneçam relevantes e eficazes ao longo do tempo.

As políticas públicas são um reflexo direto da autoridade e responsabilidade do governo em lidar com questões fundamentais da sociedade. A clareza sobre o que se pretende fazer, a definição de metas e a formulação de estratégias adequadas são elementos essenciais para a eficácia das políticas. A capacidade do governo de articular e coordenar essas dimensões determina o impacto e o sucesso das ações públicas, influenciando diretamente a qualidade de vida e o bem-estar da população. Portanto, o entendimento e a implementação eficaz das políticas públicas são essenciais para o desenvolvimento e para a promoção do bem-estar social.

Nesse sentido assevera afirmando que

A partir da garantia de direitos à população, imposta pelo ordenamento jurídico, o Estado, por meio de seu governo, deve refletir a vontade dos indivíduos que compõem sua população – ou pelo menos da maioria de seus membros – no atendimento ou na implementação de serviços públicos, sempre em diálogo permanente, para que haja o verdadeiro reflexo da vontade popular na consolidação dos direitos reivindicados.

## **2. PROCESSO DE FORMAÇÃO DA METRÓPOLE BAIANA E OS ASPECTOS LIGADOS À MOBILIDADE URBANA**

Neste capítulo buscou-se compreender o processo de formação socioespacial da RMS e do município de Lauro de Freitas, assim como as dinâmicas da mobilidade urbana e as estruturas que a compõem. A primeira parte contextualiza acerca do processo da formação da RMS através da síntese do histórico socioeconômico até a configuração atual da RMS

O segundo tópico apresentou um panorama socioespacial do município de Lauro de Freitas, com o auxílio de dados secundários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDB), da Secretaria de Infraestrutura da Bahia (SEINFRA), dentre outros. Por fim, o terceiro tópico especificou acerca da infraestrutura que engloba os fatores ligados à mobilidade urbana, tanto municipal, quanto metropolitana.

### **2.1 Contexto do desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador**

A formação socioespacial da RMS é resultado de uma série de processos históricos e influências culturais que moldaram a região ao longo dos anos. Compreender a sua formação requer uma análise que envolve desde os períodos coloniais até os dias atuais.

Durante o período colonial, as áreas que hoje compreendem a Região Metropolitana de Salvador e o Recôncavo baiano foram palco de intensa exploração econômica pelos colonizadores portugueses. Inicialmente, destacou-se a produção de cana-de-açúcar, que exigia uma grande quantidade de pessoas escravizadas africanas.

No século XIX, de modo geral, com a abolição da escravatura e a crescente urbanização, a economia do recôncavo passou por novas mudanças. A chegada de imigrantes europeus impulsionou a industrialização principalmente nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. A cidade de Salvador consolidou-se como um centro urbano importante e um polo de atividades comerciais, financeiras e culturais. Almeida (2008, p.15) assevera que:

Desde o final do século XIX, os antigos engenhos haviam começado a ceder lugar aos engenhos-centrais. Esse processo de modernização das unidades produtoras de açúcar continuou nas décadas seguintes com o aparecimento das usinas: cerca de duas dezenas de usinas

absorviam a produção de cana-de-açúcar do Recôncavo no início dos anos de 1920.

Nos anos seguintes a este período (1920) a dinâmica socioespacial de Salvador e do seu entorno passou por diversos percalços, desde a concorrência com outros estados para a produção e industrialização do açúcar a exemplo de Pernambuco, até a venda dessas mercadorias que se intensificou com a crise de 1929. Com o declínio da produção açucareira (1930), a economia da região passou por transformações nesse período, a cidade de Salvador manteve sua importância como centro administrativo e comercial, ligada ao comércio interno e internacional. Segundo Brito, (2008, p. 38):

Na divisão espacial da produção brasileira o Recôncavo Baiano era animado diretamente pela cidade do Salvador, com a sua função portuária e administrativa, ligando a Bahia preferencialmente aos mercados nacional e estrangeiro, a partir dos anos 1930, aos mercados da região Sudeste, por meio da aquisição de mercadorias industrializadas.

O decréscimo da produção de cana-de-açúcar na região do Recôncavo e a redução da comercialização, fizeram com que a capital baiana passasse a receber uma quantidade relativa da população que seria de mão de obra na zona rural. Sobre esse contexto Brito (2008, p.44) assevera que:

A atividade açucareira no Recôncavo Baiano na era das usinas esteve cada vez mais determinada pelos interesses de origem urbana, vinculados, principalmente, ao capital mercantil e bancário. Esse fato revela as razões pelas quais a produção açucareira no Recôncavo Baiano se manteve ao longo de quase todo o século XX no nível de “fogo quase morto”, entre o colapso final e a possibilidade de, em algum momento promissor, poder se refazer ou aproveitar-se de conjunturas políticas e comerciais favoráveis. Isso conduz a uma explicação possível do estágio de isolamento relativo e de pobreza, comuns à vida social do Recôncavo Baiano nesse período.

Até a segunda metade do século XX a população urbana de Salvador teve uma taxa de crescimento de 3% ao ano, passando de 290 mil habitantes em 1940 para 393 mil em 1950 (SEI, 2012). Salvador recebeu uma população de migrantes constituída em sua maioria por trabalhadores agrícolas, pobres e sem qualificação para os serviços urbanos. Sobre essa parcela da população Almeida (2008, p.17) assinala que:

Boa parte da população economicamente ativa era formada por descendentes analfabetos de escravos. A maior parcela das ocupações era encontrada na prestação de serviços pessoais, no

artesanato, na burocracia estatal, na construção civil e no pequeno comércio varejista.

Ao longo do século XX, Salvador e os municípios do seu entorno continuaram a se desenvolver, acompanhando as transformações econômicas e sociais do país. A industrialização se expandiu, nos municípios ao redor de Salvador com a instalação de empresas em diversos setores, como petroquímica, automobilística. A construção civil também ganhou destaque, impulsionada pelo crescimento populacional e a demanda por moradia.

A implantação da Petrobras e da Chesf, nos anos 1950, demarcou o processo de estruturação dos municípios do entorno de Salvador. Com isso implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), na década de 1960, definiu uma segunda fase desse processo de transformação da estrutura econômica regional e estadual, que se consolidou nos anos 1970 com a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec), atualmente denominado Polo Industrial de Camaçari. Nesse período foram criadas as condições básicas para a integração da economia do estado aos movimentos de expansão em escala nacional. Esse processo teve sequência no início dos anos 1980, com a instalação e operação do Complexo Minerometalúrgico da Caraíba Metais (SEI, 2012).

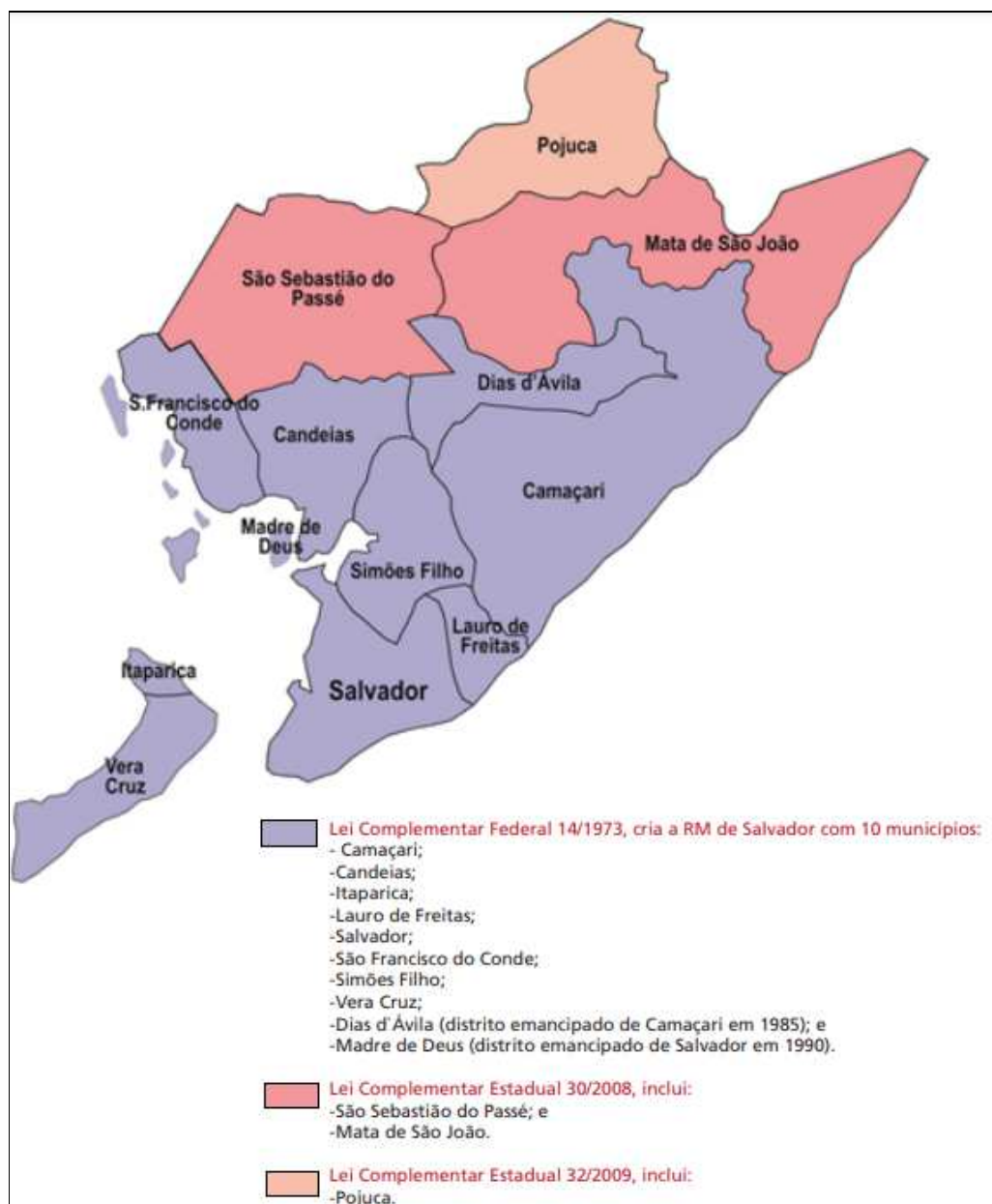
Os efeitos dos investimentos industriais no CIA e no Copec impactaram significativamente na RMS, com destaque para o terciário, impulsionando o comércio e o sistema bancário e financeiro. Com isso, a industrialização exigiu também o desenvolvimento de um setor de serviços voltado para dar suporte a essas atividades, a exemplo das atividades de segurança, limpeza, alimentação, transporte, assistência médica, manutenção, dentre outras (SEI, 2012).

Essas dinâmicas foram essenciais e possibilitaram a articulação do espaço regional, que se estruturou em torno dos núcleos industriais e da metrópole, dando início à formação da RMS, institucionalizada pela Lei Federal 14/1973 (SEI, 2012). A RMS por sua vez foi formada inicialmente por oito municípios (Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, Salvador, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz).

Em 1985 o município de Dias D'Avila foi emancipado de Camaçari e em 1990 Madre de Deus foi emancipado de Salvador e ambos foram incorporados na RMS pois seus territórios já pertenciam, formando assim uma região composta por dez

municípios. Nos anos seguintes, 2008 e 2009 os municípios de São Sebastião do Passé, Mata de São João e Pojuca, integraram a região metropolitana por meio de leis complementares estadual, formando assim a composição atual da RMS composta por 13 municípios (Figura 6).

Figura 6 – Histórico da composição da RMS (1973 - 2009)



Fonte: adaptado de IPEA, 2012.

A composição demográfica da RMS desde a sua criação apresentou notáveis mudanças ao longo dos anos. Na Região Metropolitana de Salvador (RMS), o município de Salvador alcançou seu pico populacional em 1970, representando 87,7% do total regional. Em 1980, essa proporção caiu para 85%, à medida que os

municípios de Camaçari, Candeias, Lauro de Freitas e Simões Filho experimentaram crescimento acelerado, superando o de Salvador. Lauro de Freitas registrou o maior aumento populacional durante esse período (1980), impulsionado pela absorção de profissionais qualificados do CIA e Copec, além de sua localização estratégica na Orla Atlântica, facilitando o acesso aos demais municípios da RMS e áreas adjacentes a Salvador. Esse fenômeno é frequentemente descrito como transbordamento da metrópole (SEI, 2012). Traduzindo em números mais recentes, assim como evidenciado pela análise dos quantitativos populacionais dos municípios nos anos de 2000, 2010 e 2022 (Tabela 1), os números refletem uma história dinâmica de crescimento e transformação em diferentes localidades.

Tabela 1 – Evolução da população na RMS (2000-2022)

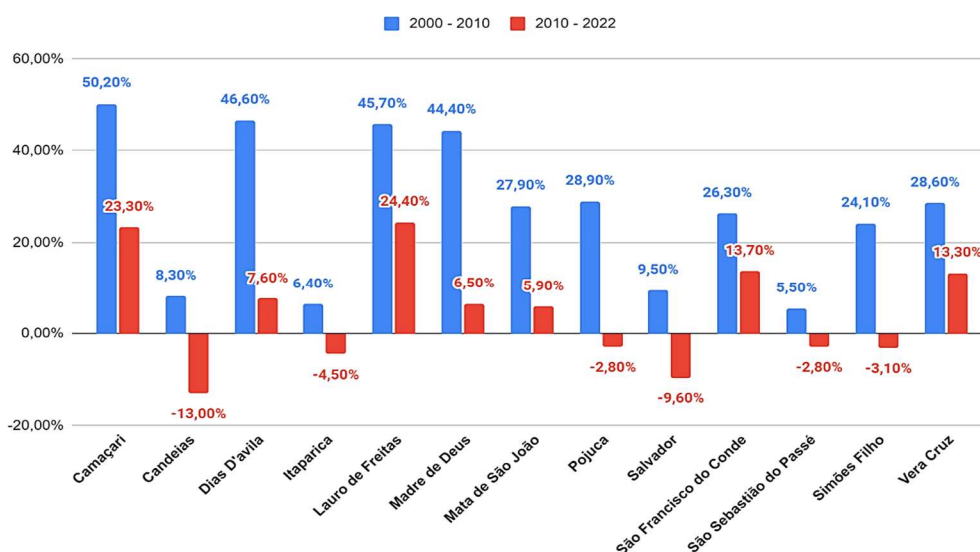
Municípios	População Absoluta			Participação % em relação a RMS (2022)
	2000	2010	2022	
Salvador	2.443.480	2.675.656	2.418.005	70,8
Camaçari	161.727	242.970	299.579	8,8
Lauro de Freitas	112.150	163.449	203.334	6,0
Simões Filho	95.087	118.047	114.441	3,4
Candeias	76.783	83.158	72.382	2,1
Dias D'ávilas	45.333	66.440	71.485	2,1
Vera Cruz	29.218	37.567	42.577	1,2
Mata de São João	31.424	40.183	42.566	1,2
São Sebastião do Passé	39.960	42.153	40.958	1,2
São Francisco do Conde	26.282	33.183	37.732	1,1
Pojuca	25.644	33.066	32.129	0,9
Itaparica	19.478	20.725	19.789	0,7
Madre de Deus	12.036	17.376	18.504	0,5
<b>TOTAL</b>	<b>3.118.602</b>	<b>3.573.973</b>	<b>3.413.481</b>	<b>100</b>

Fonte: IBGE, 2023.

Elaboração própria, 2023.

O município mais proeminente em termos de população é, sem dúvida, Salvador. Em 2000, Salvador contava com uma população significativa de 2.443.480 habitantes, aumentando para 2.675.656 em 2010. Entretanto, observou-se uma queda na população em 2022 (-9,6%) (Gráfico 1), com o número de habitantes caindo para 2.418.005. Essa tendência de declínio nos últimos anos pode ser atribuída a vários fatores, como migração interna, mudanças econômicas ou políticas públicas.

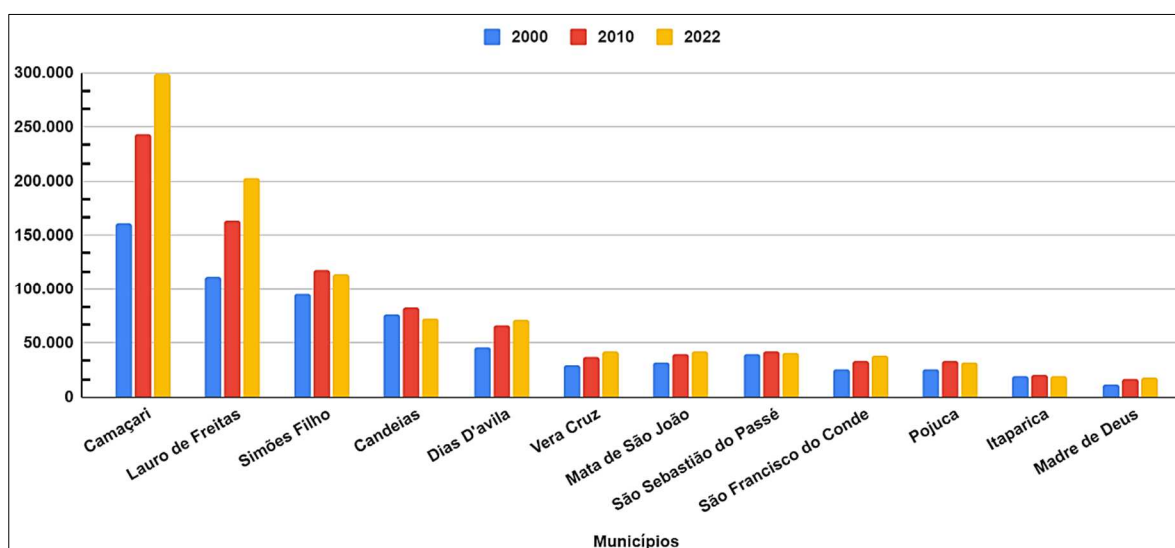
Gráfico 1 – Variação percentual da população dos municípios da RMS (2000-2022)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de IBGE, 2023.

Esta diminuição em parte pode ser explicada pelo crescimento da população nos municípios de Lauro de Freitas (24,4%) e Camaçari (23,3%) (Gráfico 2). Esse notável aumento pode ser associado a uma série de fatores, como o desenvolvimento industrial e do setor de serviços, além de investimentos em infraestrutura e atrativos para novos residentes, como condomínios residenciais com preços mais competitivos que na capital baiana.

Gráfico 2 – Quantitativo da população na RMS por município, exceto Salvador (2000-2022)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de IBGE, 2023.

Os demais municípios da RMS tiveram variações no quantitativo, porém não tiveram tanto contraste em relação aos três primeiros colocados (Salvador; Camaçari;

Lauro de Freitas). Com isso a RMS como um todo, apresentou aumento populacional durante a primeira década do século XXI, mas, esse crescimento diminuiu na última década, culminando em uma queda total de habitantes em 2022 em comparação com 2010. Isso ocorre pelas questões das mudanças no contexto social, assim como na diminuição da natalidade e até mesmo a “fuga” da metrópole, fazendo com que parte da população opte pelas cidades ao redor da RMS, que, todavia, possuem custos menos elevados para viver e até mesmo novas ofertas de trabalho.

Sobre isso, Santos (2008) relaciona que o espraiamento urbano observado nas cidades brasileiras como um sinal claro da especulação imobiliária. Esse fenômeno foi identificado por ele como uma "urbanização dispersa" na contemporaneidade, um reflexo da intensificação ou desaceleração do crescimento urbano. Santos (2008) notou que, apesar do crescimento significativo das grandes cidades, especialmente em termos de infraestrutura e serviços, houve uma tendência de estagnação em comparação com cidades de porte intermediário localizadas em regiões agrícolas dinâmicas. A metrópole passou a atrair menos investimentos em informação e comunicação, ao mesmo tempo em que as cidades menores demonstraram um crescimento proporcionalmente maior. Esse fenômeno levou a metrópole a se tornar um ponto focal de desigualdade socioespacial, concentrando tanto riqueza quanto pobreza, enquanto continuava a atrair pessoas de diversos estratos sociais em busca de oportunidades econômicas e de trabalho.

## 2.2. Configuração socioespacial de Lauro de Freitas

O município de Lauro de Freitas, ao longo de sua história entrelaçada com o desenvolvimento da capital Salvador e o crescimento metropolitano, atravessou um complexo processo de remembramento e desmembramento territorial entre Salvador e Camaçari. Apenas em 1962, Lauro de Freitas alcançou sua emancipação política, que marcou profundamente sua identidade e administração local. Desde então, o município enfrentou transformações significativas em sua configuração geográfica, perdendo cerca de 73% de seu território original, que diminuiu de 210 km<sup>2</sup> para os atuais 57 km<sup>2</sup>, conforme registros de Zaloti (2022).

Com uma população estimada em 203.331 mil habitantes (IBGE, 2022), Lauro de Freitas se posiciona estrategicamente na região do Litoral Norte da Bahia. Suas fronteiras geográficas são marcadas a sudoeste, com Salvador, mantendo uma interconexão essencial com a capital estadual; ao norte, estende-se até Camaçari, separados pelo Rio Joanes, além de compartilhar limites com Simões Filho, onde se encontra o Centro Industrial de Aratu; e a leste, é banhado pelo Oceano Atlântico, que influencia diretamente sua economia e qualidade de vida local.

De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) de Lauro de Freitas, atualmente toda área do município faz parte do perímetro urbano, sendo constituído pelo Distrito Sede, subdividido em cinco macrozonas urbanas (Consolidada, Central, Expansão Urbano-Industrial, Turística e Concentração de Interesse Social) e 18 bairros. Portanto, Lauro de Freitas apresenta uma especificidade, na qual, o território municipal é ao mesmo tempo, sua sede, sem a existência de outros distritos. Logo o município é também, exclusivamente, a cidade de Lauro de Freitas.

De modo geral, o município possui uma composição diversificada das suas atividades econômicas, os setores mais expressivos são os de comércio, serviços e indústria, tendo este setor, uma participação de aproximadamente 71% no Produto Interno Bruto (PIB) municipal. O comércio local é dinâmico e concentra-se, principalmente nas áreas centrais dos bairros e no entorno da rodovia estadual BA-099 conhecida por “*Estrada do Coco*”, que se configura como principal rodovia que atravessa Lauro de Freitas (Tabela 2).

Tabela 2 – Produto Interno Bruto de Lauro de Freitas por atividade econômica (2021)

Atividade Econômica	PIB	% dos setores
---------------------	-----	---------------

Comércio e Serviços	3.428.911,83	53%
Indústria	1.143.450,54	18%
Impostos	956.987,69	15%
Administração	920.993,71	14%
Agropecuária	2.421,30	0%
<b>TOTAL</b>	<b>6.452.765</b>	<b>100%</b>

Fonte: IBGE, 2021, elaborada pelo autor.

Concatenada à dinâmica dos setores supramencionados e, por ser integrante da RMS, o município concentra um estoque de emprego formal considerável, acima dos 113 mil (Tabela 3). Acompanhando a lógica dos grandes centros urbanos, Lauro de Freitas se caracteriza por possuir uma concentração do estoque de empregos formais no setor de serviços (61%). A administração pública desempenha papel importante na economia, tanto como provedora de serviços diretos à população, quanto como empregadora. Sua representatividade similar à do setor de comércio, sugere uma atuação significativa na economia e no mercado de trabalho, fazendo com que Lauro de Freitas seja vetor de atração de mão de obra nos mais diversos níveis de qualificação dos municípios em seu entorno.

Tabela 3 – Estoque de empregos formais em Lauro de Freitas por atividade econômica (2021)

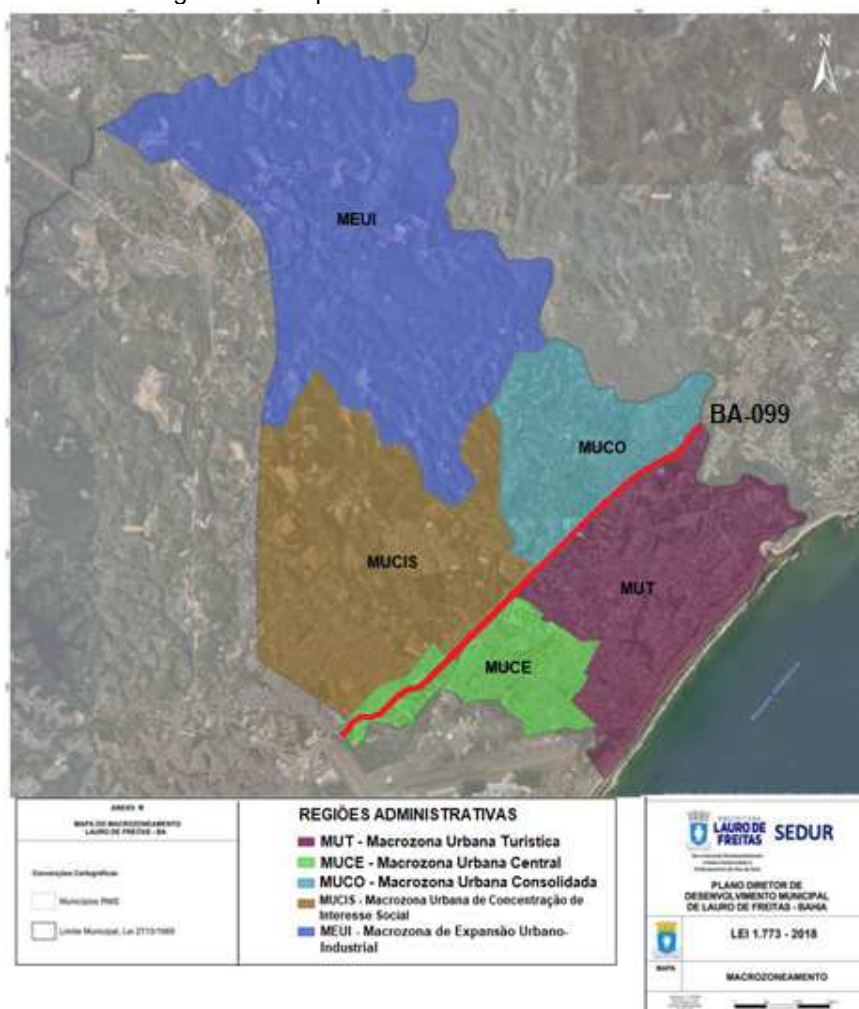
<b>Atividade Econômica</b>	<b>Estoque de emprego</b>	<b>% dos setores</b>
Serviços	69.518	61%
Comércio	15.636	14%
Administração Pública	15.590	14%
Construção Civil	6.486	6%
Indústria	6.144	5%
Agropecuária	54,00	0%
<b>TOTAL</b>	<b>113.428</b>	<b>100%</b>

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, 2021, elaborada pelo autor.

Esse fluxo, por sua vez, integra toda uma dinâmica de transporte em Lauro de Freitas e na RMS, com deslocamentos em escalas intraurbana e interurbana, motivados por diversas razões: trabalho, educação, consumo ou lazer.

Em observação ao mapa do macrozoneamento da cidade (Figura 7), percebe-se que toda a Macrozona Urbana Turística (MUT) se encontra próxima da faixa litorânea e tem o seu limite definido pela BA-099, assim como parte da Macrozona Urbana Central (MUCE). Por sua vez, as demais macrozonas se localizam do lado esquerdo da rodovia nas áreas de menor interesse do setor imobiliário, principalmente na Macrozona de Interesse Social (MUCIS).

Figura 7 – Mapa do Macrozoneamento de Lauro de Freitas



Fonte: adaptado de PREFEITURA LAURO DE FREITAS, 2018.

As macrozonas se subdividem e agrupam os bairros. Atualmente, o município possui dezoito bairros (Figura 8), sendo que a maioria deles se localiza nas MUCIS e na MUT (Quadro 1), estes bairros por sua vez concentram maior parte da população municipal e a maior parcela da população de baixa renda e de vulnerabilidade socioeconômica de Lauro de Freitas.

Quadro 1 – Definição das Macrozonas e Bairros de Lauro de Freitas

MACROZONA	BAIRROS
Macrozona Urbana Consolidada – MUCO	Portão
Macrozona de Expansão Urbano-Industrial – MEUI	Areia Branca, Jambeiro, Capelão, Quingoma, Barro Duro e Cají
Macrozona Urbana Turística – MUT	Ipitanga, Pitangueiras, Vilas do Atlântico e Buraquinho
Macrozona Urbana Central – MUCE	Vila Praiana, Aracuí e Centro
Macrozona Urbana de Concentração de Interesse Social – MUCIS	Itinga, Cají, Parque São Paulo, Recreio Ipitanga, Vida Nova e Caixa D'água

Fonte: adaptado de Prefeitura de Lauro de Freitas, 2018.

Figura 8 – Mapa de localização dos bairros de Lauro de Freitas (BA)



Fonte: Elaboração própria, 2023.

O bairro de Vilas, destaca-se não apenas pela sua extensa faixa litorânea, mas, também, pelo seu significativo papel no setor imobiliário local. O bairro é conhecido por atrair investimentos significativos desde a segunda metade dos anos 1980, quando os primeiros condomínios fechados começaram a ser instalados. Essa transformação trouxe não apenas um novo perfil urbanístico, mas também redefiniu o padrão de vida enfatizando segurança e serviços para seus moradores.

Historicamente, Vilas do Atlântico tem sido um ponto focal para desenvolvimentos imobiliários devido à sua localização privilegiada ao longo da costa. A presença de extensas praias não apenas aumentou o atrativo turístico, também

valorizou imóveis residenciais e comerciais, impulsionando o interesse de investidores e construtores no mercado local.

Por sua vez, buscando melhor compreensão da dinâmica da evolução de ocupação e uso do solo de Lauro de Freitas entre os anos de 1985 e 2022 foi realizado um levantamento de informações georreferenciadas utilizando o sistema do MapBiomias que desenvolve uma metodologia para a produção de mapas anuais de cobertura do solo, utilizando como base a coleta contínua de imagens de satélite Landsat.

Com isso, através dos dados intervalo entre os anos de 1985 até 2022 ocorreu um aumento cerca de 550% das áreas urbanizadas no município, destacando uma rápida evolução na ocupação das áreas com essa finalidade (Tabela 4).

Tabela 4 - Percentual de evolução do uso do solo de Lauro de Freitas (1985 - 2022)

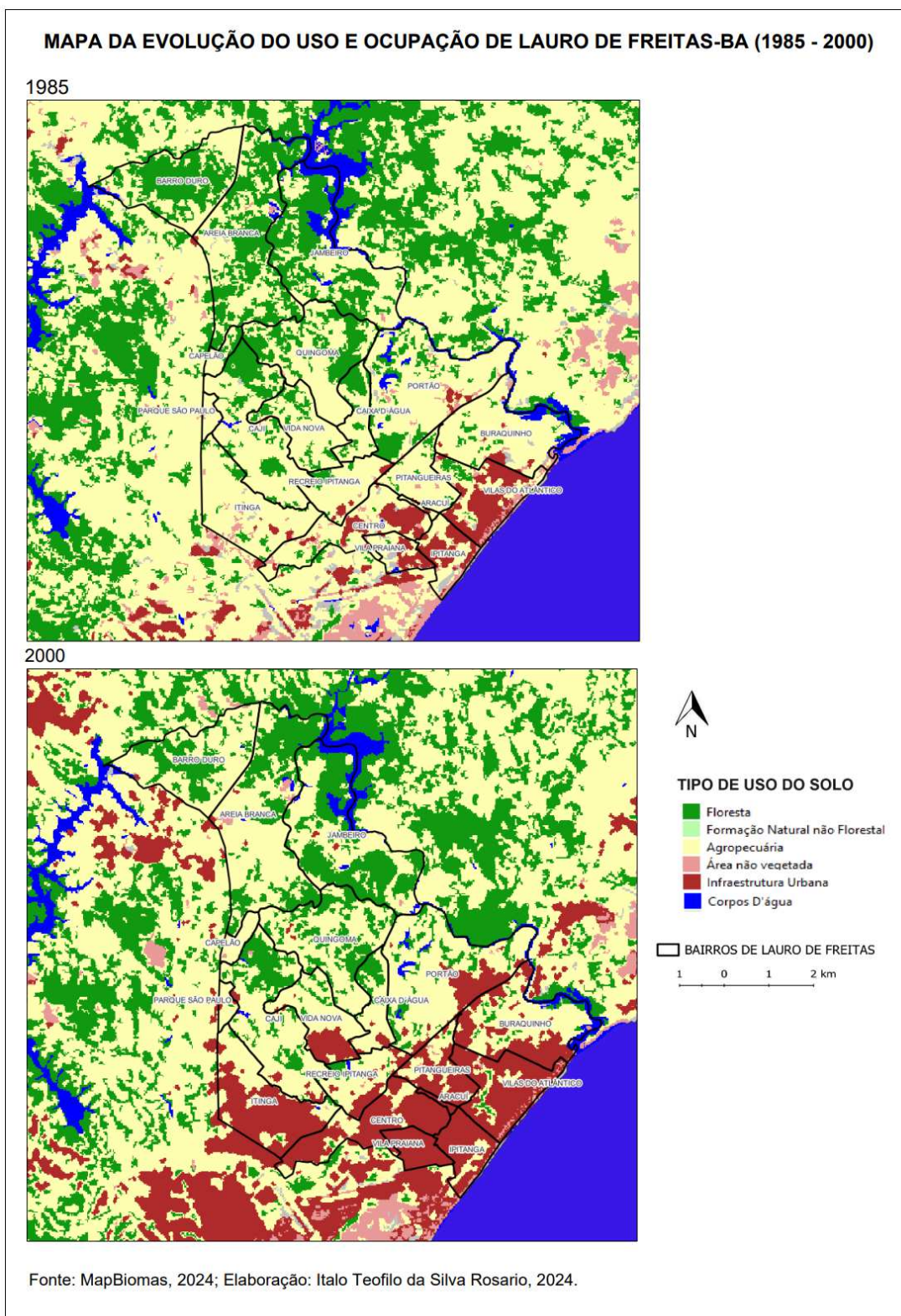
Uso do Solo	1985 - 2000	2000 - 2010	2010 - 2022
Área Urbanizada	278,7%	48,7%	17,1%
Agropecuária	-15,8%	-23,9%	-14,1%
Formação Florestal	-20,0%	2,3%	-4,7%
Corpo D'água	-29,0%	-16,0%	-54,3%
Praia, Duna e Areal	-35,3%	18,2%	-34,6%

Fonte: elaborado pelo autor a partir do MapBiomias, 2024.

Com a ocupação das áreas urbanizadas outras atividades e usos foram sendo substituídos ao longo dos anos, como por exemplo as áreas destinadas ao uso agropecuário do município que teve uma redução de 45% de área em hectares. É possível perceber que em 1985, se tem uma concentração de áreas urbanizadas próximas ao litoral, principalmente no que hoje se configura o bairro de Ipitanga e Vilas do Atlântico (Figura 9). Dias (2006) afirma que, a partir dos anos 1980, o bairro testemunhou um crescimento significativo na construção de condomínios fechados, uma tendência que continua até os dias atuais. Complementa afirmando que: Menezes (2005, p. 8) complementa afirmando que:

a área compreendida pela faixa litorânea (12,5 km<sup>2</sup>), do núcleo sede até o Rio Joanes, limitada pela BA-099 foi parcelada em grandes lotes, correspondendo as áreas mais valorizadas e tipificando uma ocupação esparsa, ainda tipo veraneio, e, portanto, própria de segmentos de população de renda elevada, correspondendo a Atlântico Norte, Ipitanga e Centro.

Esses empreendimentos não apenas ofereciam residências de alto padrão, também proporcionavam um estilo de vida com segurança 24 horas, áreas de lazer exclusivas e serviços que atendem às necessidades dos moradores.



A partir do ano de 2000 as áreas urbanizadas avançam no interior do município e as manchas de ocupação urbana do solo se adensam, principalmente, entre o bairro de Itinga, seguido por Vida Nova e Portão, verificando-se pequenos pontos de áreas urbanizadas em torno de grandes áreas de uso agropecuário nos bairros mais afastados, dando a entender o início de um processo de ocupação urbana. Menezes (2005, p. 8) complementa afirmando que:

a área situada do outro lado desta rodovia, concentrou loteamentos populares que já se configuram como expressivos aglomerados habitacionais de população da renda baixa. Esses loteamentos são os que têm retido o grosso do crescimento populacional que tem se verificado de forma tão acentuada no município de Lauro de Freitas, e constituem as localidades denominadas genericamente de Itinga, Cají -Picaia Areia Branca e Portão.

No ano de 2010 o Bairro de Buraquinho começou a ser mais ocupado principalmente por condomínios e villages seguindo a mesma lógica de ocupação do bairro de Vilas do Atlântico, concomitantemente, os bairros de Cají, Caixa D'água e Recreio Ipitanga, também aumentaram consideravelmente a partir do mesmo ano, tal fenômeno ocorreu, devido à grande ocupação nos bairros vizinhos e o espalhamento da mancha urbana (Figura 10).

No ano de 2022, foi observado um aumento significativo na extensão da área urbanizada de Lauro de Freitas, que alcançou 44% do território total do município, conforme dados do MapBiomas. Esse crescimento substancial reflete não apenas a expansão populacional e econômica, mas, a transformação da paisagem urbana local. A conurbação com Salvador, por sua vez, se tornou ainda mais evidente, com uma continuidade cada vez mais consolidada entre as áreas urbanizadas das duas cidades.

A conurbação, ou seja, a fusão física e funcional entre Lauro de Freitas e Salvador, não é apenas um fenômeno espacial, mas também socioeconômico. A integração cada vez maior desses dois centros urbanos influencia diretamente na dinâmica econômica regional, na mobilidade urbana e na qualidade de vida dos residentes. A proximidade física das áreas urbanas facilita o fluxo de pessoas, mercadorias e serviços entre os dois municípios, criando um ambiente de interdependência. O crescimento rápido e intencionalmente desordenado das áreas urbanas pode sobrecarregar infraestruturas essenciais como as em torno da mobilidade que é o objeto central de análise dessa dissertação.

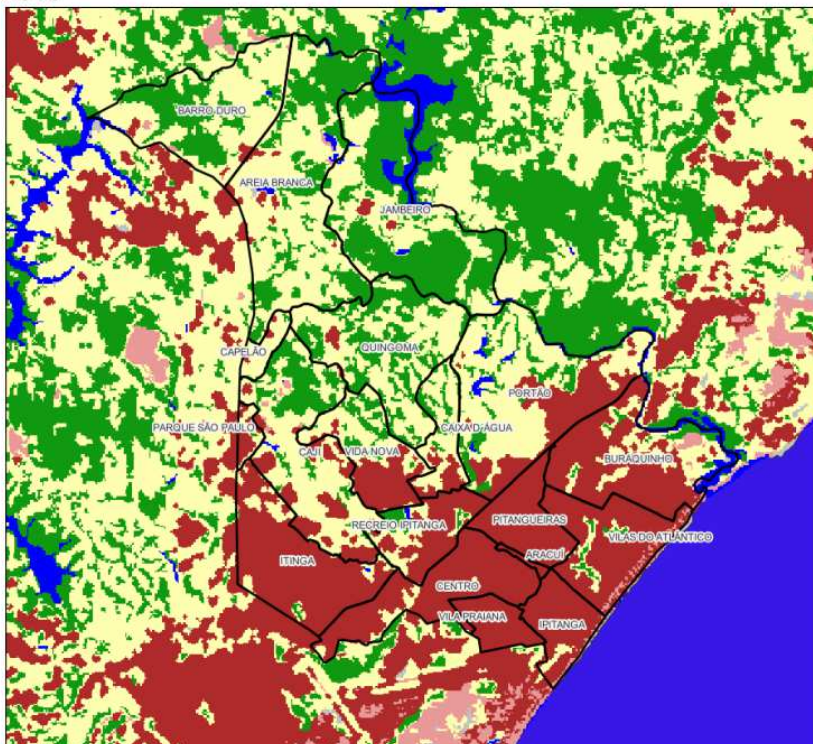
No Censo de 2022, foi registrado um marco significativo para a cidade, que se consolidou como a mais populosa da Bahia, apresentando a maior densidade demográfica da região. Com uma média de 3.509,27 habitantes por quilômetro quadrado (km<sup>2</sup>), o município superou levemente Salvador, que registrou 3.486,96 habitantes por km<sup>2</sup>. Pereira et. al. (2023, p.6) asseveram afirmando ao longo desses anos

A expressão do crescimento seja pela guerra fiscal para atrair atividades de serviços, seja pela constituição de condomínios fechados residenciais, com a promessa de maior segurança e qualidade de vida que a capital, Lauro de Freitas teve a maior taxa média geométrica anual de crescimento nos últimos trinta anos, com uma desaceleração recente e fluxos diários intensos de mobilidade pendular, formou com Salvador uma área urbana contínua. O metrô de Salvador chegou até o aeroporto, na fronteira entre os dois municípios, e reforçou a interação.

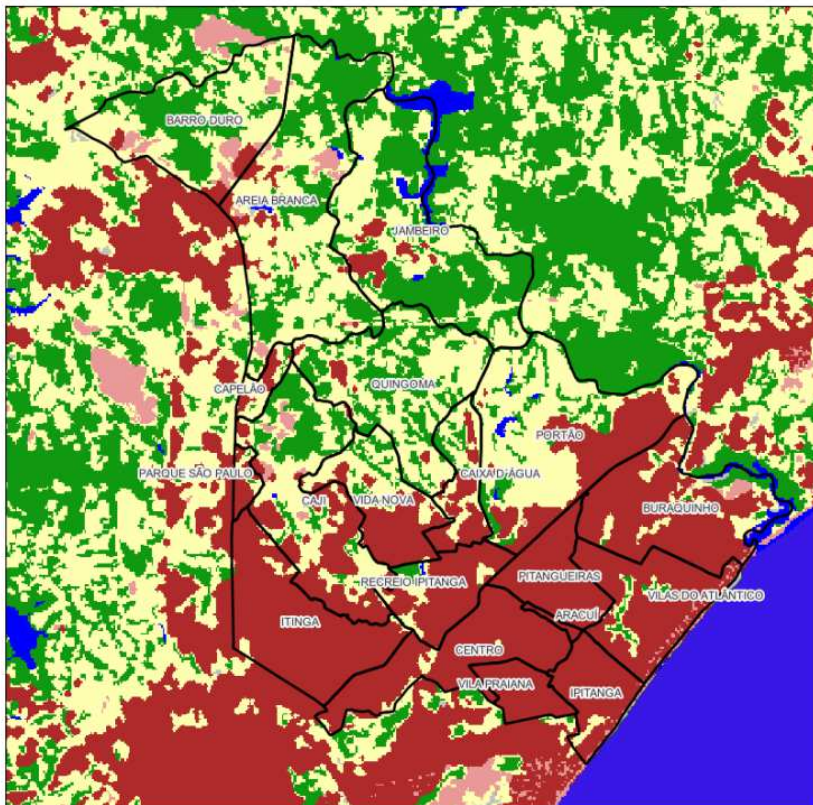
Esse feito não apenas destaca o crescimento contínuo e a expansão urbana acelerada da cidade no início dos anos 2000, como também reflete seu papel como vetor de atração para diversas atividades. A alta densidade populacional não só evidencia a atratividade da cidade para novos residentes, mas coloca desafios significativos.

## MAPA DA EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DE LAURO DE FREITAS-BA (2010 - 2022)

2010



2022



### TIPO DE USO DO SOLO

- Floresta
- Formação Natural não Florestal
- Agropecuária
- Área não vegetada
- Infraestrutura Urbana
- Corpos D'água

□ BAIROS DE LAURO DE FREITAS

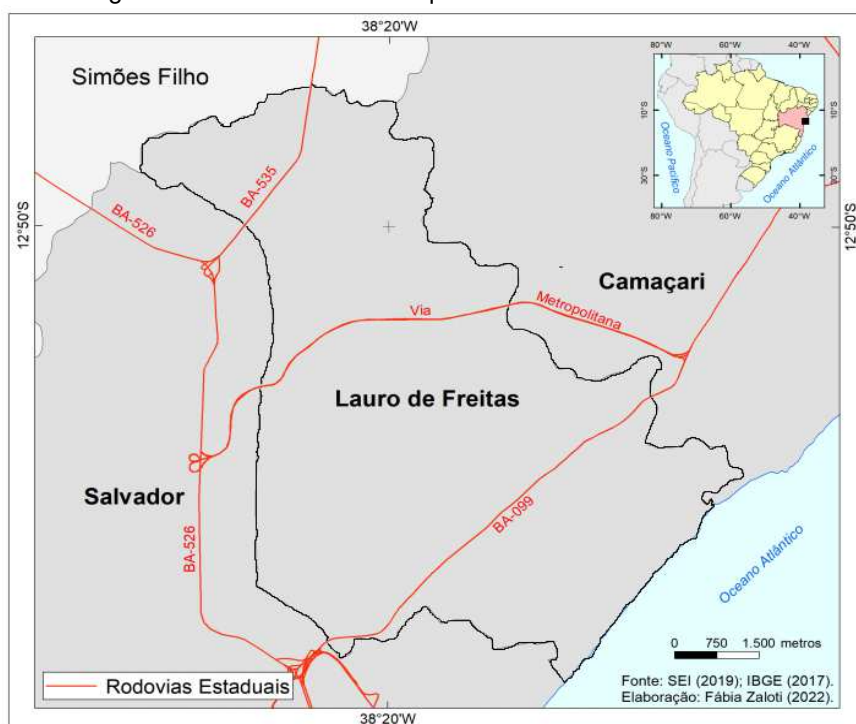
1 0 1 2 km

Fonte: MapBiomas, 2024; Elaboração: Italo Teófilo da Silva Rosario, 2024.

### 2.3. Infraestrutura de transportes e rodovias do município

Atualmente Lauro de Freitas é cortada por três importantes rodovias sendo elas: a BA-535, BA-099 e a Via Metropolitana (Figura 11). A BA-099 tem grande impacto para a dinâmica socioespacial municipal. Por sua vez a Via Metropolitana inaugurada em 2018 foi construída com o intuito de contribuir para a expansão urbana dispersa do município e criar uma infraestrutura viária para atender a uma demanda da metrópole e do Litoral Norte da Bahia, que intensifica ainda mais o processo de metropolização da RMS (ZALOTI, 2022). A BA-535 conecta os bairros de Barro Duro e Areia Branca, pertencentes a Lauro de Freitas aos municípios de Simões Filho e a Salvador.

Figura 11- Malha rodoviária que atravessa Lauro de Freitas



Fonte: adaptado de Zaloti, 2022.

Outro fator que assevera a importância da BA-099 é a sua integração com a avenida Luís Viana Filho, também conhecida por avenida “Paralela”, localizada em Salvador, sendo a ligação terrestre mais utilizada para se chegar a Lauro de Freitas. Tal avenida encontra-se com a BA-099 entre a divisa do município de Salvador e Lauro de Freitas. A avenida Luís Viana foi implantada em 1974, servindo de estímulo à expansão urbana dispersa e, também, à metropolização em direção a Lauro de Freitas, a princípio atraindo pessoas para o veraneio e, mais recentemente, para

residir no município, refletido pelo aumento do valor dos imóveis em Salvador (ZALOTI, 2022).

Magalhães (2015) assevera que a implantação da rodovia BA-099, da avenida Luís Viana Filho (Paralela), assim como também a da avenida Octávio Mangabeira em Salvador não apenas facilitou a ligação da capital com a cidade de Lauro de Freitas, mas também promoveu, ao longo do tempo, uma crescente conurbação entre as duas cidades, intensificada diariamente.

Em comparação com os demais municípios da RMS, Lauro de Freitas é o que possui o maior índice de mobilidade motorizada (Tabela 5), que nada mais é do que a relação entre o número de viagens diárias, divididas pelo número de habitantes de determinado local. Deslocamentos esses tanto intraurbano quanto interurbano, principalmente para os municípios de Salvador, Camaçari, Mata de São João, Simões Filho.

Tabela 5 - Índice de Mobilidade Motorizada na RMS (2012)

Município	Índice de Mobilidade Motorizada
Lauro de Freitas	1,17
Salvador	1,13
Camaçari	0,94
Simões Filho	0,91
Pojuca	0,72
Madre de Deus	0,65
Mata de São João	0,62
Candeias	0,57
Dias D'ávila	0,55
São Francisco do Conde	0,49
Itaparica	0,41
Vera Cruz	0,37
São Sebastião do Passé	0,23
<b>ÍNDICE GERAL</b>	<b>1,05</b>

Fonte: adaptado de SEINFRA, 2012.

Em Lauro de Freitas, o sistema de transporte coletivo é responsável pelo deslocamento populacional nas escalas intraurbana e interurbana. No entanto, todo o sistema de transporte coletivo do município é privatizado, desde os ônibus que se configuram como o principal modal, até os veículos de transporte complementar (vans e micro ônibus) que são organizadas através de cooperativas. Além destes, também são ofertados serviços de transportes individuais, como táxi e outros veículos por

aplicativo (*Uber, 99 Taxi, In drive etc.*), estes apresentam custos variáveis e por sua vez mais elevados. Isso revela relativa dependência da população do município a veículos motorizados para realizar seus deslocamentos cotidianos.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), o município de Lauro de Freitas totalizou em 2022 uma frota de aproximadamente 65,5 mil veículos motorizados (motocicleta, automóvel, ônibus e micro-ônibus), apresentando uma evolução de 55,3% em um período de dez anos (Tabela 6). Este percentual foi impulsionado a partir da contribuição expressiva da frota de motocicletas que cresceu 81% e da frota de automóveis, com o incremento de 49,7% no quantitativo de veículos registrados no município.

Tabela 6 – Evolução da frota de veículos motorizados em Lauro de Freitas (2012 – 2022)

<b>Veículo Motorizado</b>	<b>2012</b>	<b>2022</b>	<b>% crescimento de frota</b>
<b>Motocicleta</b>	8.530	15.452	81,15
<b>Automóvel</b>	32.513	48.688	49,75
<b>Ônibus</b>	656	842	28,25
<b>Micro-ônibus</b>	491	541	10,18
<b>TOTAL</b>	<b>42.190</b>	<b>65.523</b>	<b>55,30</b>

Fonte: SENATRAN, 2012 e 2022, elaborada pelo autor.

Nos últimos dez anos, as frotas de ônibus e microônibus de Lauro de Freitas cresceram respectivamente 28,2% e 10% (Tabela 5). Deve-se considerar que nem todo ônibus e/ou micro-ônibus registrados na frota municipal, são diretamente utilizados no sistema de transporte coletivo, reduzindo ainda mais o percentual verificado.

Em Lauro de Freitas, assim como em toda RMS, o sistema de transporte coletivo é responsável por deslocar grande parte da população de modo intraurbano e interurbano. Atualmente a cidade de Lauro de Freitas possui duas empresas com concessão para operar o transporte coletivo do município, a Expresso de Luxo Vitória (maior parte das linhas) e a Avanço transportes. Em 2018 com a implantação do Terminal de Ônibus Aeroporto, o município passou por diversas mudanças em relação as empresas responsáveis, nos dois últimos ocorreu a falência das empresas Costa

Verde e BTM que até então eram as principais responsáveis por fazer o transporte urbano e metropolitano com origem em Lauro de Freitas.

Após a implantação do Metro que é um projeto modal de transporte metropolitano sob concessão da empresa CCR, ocorreram diversos conflitos de interesse em relação a tarifação e sua integração. Lauro de Freitas não foi o único município da RMS a sofrer alterações nas linhas de ônibus. Salvador por sua vez, teve extinta algumas linhas que transitavam no trecho da Avenida Paralela, com intuito de induzir a população a utilizar o metrô, sendo este quesito um dos principais para fundamentar o sucesso financeiro do projeto metropolitano.

A RMS atualmente possui um sistema de integração parcialmente ineficiente e que não atende a todos os públicos. Em toda RMS existem 3 modelos de cartões (Figura 12) e cada um funciona com um sistema de integração diferente, a cidade do Salvador possui um cartão denominado Salvador Card que opera no município, este por sua vez integra apenas com os ônibus de Salvador e com o Metrô. Os demais municípios compartilham o cartão denominado Metro Passe, que funcionam nas suas respectivas linhas e também integram apenas com o Metrô.

Figura 12- Esquema de Integração da RMS



O *Cartão CCR* pertencente à concessionária *CCR Metrô Bahia*, que poderia se configurar como uma alternativa, tendo em vista que o metrô é um modal metropolitano e de responsabilidade do Governo do estado. Porém, este também não permite integração entre os ônibus da capital e os da RMS. A Lei de Mobilidade Urbana ratifica o papel do estado em relação aos modais metropolitanos:

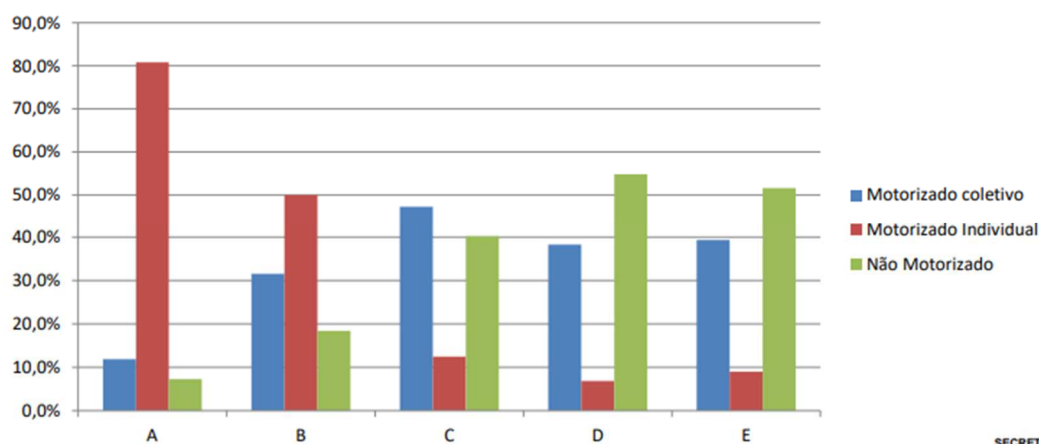
Nos locais em que os serviços têm caráter metropolitano, os Estados ou um consórcio de municípios devem planejar a integração dos modos de transporte e serviços. Para isso, devem elaborar conjuntamente estudos e planos integrados de mobilidade urbana (Brasil, 2012, p. 17).

O metro por sua vez possui o cartão CCR que faz a integração tarifária caso o passageiro apenas utilize da seguinte maneira ONIBUS-METRO-ONIBUS. Porém dos três cartões este é o único que não possui a opção estudante (meia passagem), impossibilitando estudantes da RMS de acessar as instituições de ensino localizadas em Salvador, pagando um valor único, é interessante frisar que a cidade concentra um quantitativo de instituições principalmente públicas e acolhe um número grande de estudantes que residem nos demais municípios da RMS. Tal problema, surge enquanto um grande entrave de acesso à educação por parte desses estudantes, tendo em vista a necessidade de pagar um valor maior para conseguir completar o roteiro até o destino final, indo em contradição com a proposta de meia passagem.

No que se refere à satisfação com o modelo de integração existente, de acordo com a pesquisa de campo 36% dos usuários do serviço de transporte metropolitano, classificam como muito ruim e ruim. Em relação ao tipo de cartão que utilizam, a proporção de usuários dos sistemas de transporte metropolitano se dividiu da seguinte maneira: SalvadorCard (45%), Cartão CCR (35%) e Metropasse (30%).

O impacto do menor quantitativo de frota de ônibus interfere diretamente no cotidiano da parcela da população com baixa renda econômica, a divisão modal das viagens motorizadas por classes econômicas na RMS (Gráfico 3) retrata que o modo coletivo aumenta sua participação nas classes mais baixas, assim como as viagens não motorizadas, já a participação do modo individual aumenta com a renda (SEINFRA, 2012).

Gráfico 3- Divisão modal das viagens por classes econômicas na RMS



Fonte: SEINFRA, 2012.

Entre os anos de 2000 e 2020 a população municipal de Lauro de Freitas cresceu 70,9% (Tabela 7). Esse significativo incremento demográfico, concatenado com as mudanças socioeconômicas ocorridas nas últimas décadas, que entre outros fatores, provocaram a rápida expansão e ocupação do espaço urbano de Lauro de Freitas, ou seja, conduziram a uma expressiva dinâmica urbana, tem induzido, conseqüentemente, a gestão pública municipal a promover adequações que dessem conta dessas novas dinâmicas.

Tabela 7 – Evolução da população de Lauro de Freitas (2000 – 2020)

Ano	População	% de crescimento em relação ao período anterior
2000	112.150	-
2010	163.449	45,74%
2020	204.669	25,22%
<b>TOTAL</b>		<b>70,96%</b>

Fonte: IBGE, 2020 elaborada pelo autor.

Marandola Júnior (2011, p. 5) assevera que “a vida nas metrópoles brasileiras tem sofrido alterações significativas nos últimos 30 anos, produzindo novos padrões espaciais e sociodemográficos que incidem diretamente na qualidade e no padrão de vida das pessoas”.

O expressivo aumento da frota de motocicletas em Lauro de Freitas surge como uma solução individual e imediata de mobilidade, diante do cotidiano acelerado, contraditoriamente congestionado e, conseqüentemente desigual, principalmente nas

metrópoles. No que se refere à disseminação da motocicleta, Vasconcelos (2013, p. 80) assinala que:

Na área do trânsito, políticas federais apoiaram a massificação do uso de uma nova tecnologia – a motocicleta – que passou a ser intensamente utilizada na entrega de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades, principalmente nas mais congestionadas.

Os indicadores ainda revelam no município de Lauro de Freitas uma possível tendência de substituição dos transportes coletivos para os transportes individuais, que por sua vez, acompanham uma conjuntura nacional. Sobre esse tipo de substituição nos últimos anos, a “Pesquisa de Orçamentos Familiares (2008 - 2017)” demonstrou que cerca de 70% das famílias brasileiras possuem algum tipo de gasto com transporte urbano em geral (Tabela 8), demarcando que, neste período ocorreu uma diminuição no percentual de famílias que possuem despesas com transporte coletivo (-18,84%) e aumento de famílias com gastos em transporte individual motorizado (+16,09%).

Tabela 8 – Percentual de gastos com transporte urbano motorizado nas cidades brasileiras (2008-2017)

Ano	Transporte (total)		Transporte coletivo		Transporte individual motorizado	
	Famílias	Comprometimento da renda	Famílias	Comprometimento da renda	Famílias	Comprometimento da renda
2008	69,88	20,31	64,37	8,5	55,28	11,81
2017	70,38	17,71	45,53	5,89	71,37	11,82
<b>Variação</b>	<b>0,51</b>	<b>-2,60</b>	<b>-18,84</b>	<b>-2,61</b>	<b>16,09</b>	<b>0,01</b>

Fonte: POF, 2008 e 2017, adaptado de Pereira, R. H. M et. al.

Fatores como, condições favoráveis para compra e financiamento de automóveis e motocicletas e a ascensão social, tendem a explicar o aumento das vendas desses veículos. Por outro lado, os transportes coletivos, cuja gestão encontra-se a cargo dos municípios, podem demonstrar insuficiência, estimulando a população a utilizar o transporte individual como substituto, mesmo tendo maiores gastos. É possível apreender dois cenários, o primeiro de famílias que buscam os transportes individuais como alternativas através da aquisição desses modais (automóvel e motocicleta) e, o segundo as famílias que utilizam estes transportes através dos serviços de mobilidade privada. Pereira et. al. (2021, p. 9), demonstram

que:

Entre os 76% dos brasileiros que possuem algum gasto com transporte individual, essa despesa se concentra em gastos com combustível e peças e manutenção, que respondem, respectivamente, por 62% e 29% do total gasto com transporte individual, sem contar os gastos de compra e financiamento de veículos. Verifica-se que cerca de 9% dos usuários de transporte individual fazem uso substancial de serviços de mobilidade privada como táxi ou empresas de transporte por aplicativo, concentrando mais de 80% do seu gasto com transporte nesses serviços.

Considerando a mão de obra disponível, sobretudo, a não formal, os serviços privados de mobilidade se configuram como fonte alternativa de renda para os condutores, seja aderindo ao uso de empresas de transporte por aplicativo (a exemplos da *Uber e 99 Táxi*), ou até mesmo de forma autônoma, na qual os condutores atribuem valores que são definidos por convenção individual. A tabela 9 representa a “matriz de viagens diárias na RMS”, com isso é possível identificar o quantitativo de viagens realizadas diariamente entre os municípios da região metropolitana, observando a relação origem-destino entre os municípios que a compõe.

Tabela 9 – Matriz de viagens diárias na RMS

Município de Origem	Município de Destino														Total geral
	CAMAÇARI	CANDEIAS	DIAS D'ÁVILA	ITAPARICA	LAURO DE FREITAS	MADRE DE DEUS	MATA DE SÃO JOÃO	POJUCA	SALVADOR	SÃO FRANCISCO DO CONDE	SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ	SIMÕES FILHO	VERA CRUZ	EXTERNO	
CAMAÇARI	331.371	2.017	7.554	–	11.661	633	2.632	388	36.512	17	69	4.392	–	639	397.886
CANDEIAS	1.939	85.489	408	–	235	1.756	58	220	8.065	1.781	510	2.668	–	118	103.247
DIAS D'ÁVILA	6.964	472	75.135	–	598	85	1.766	351	3.547	–	345	406	–	44	89.714
ITAPARICA	–	–	–	26.338	–	–	–	–	327	–	–	–	2.607	–	29.272
LAURO DE FREITAS	11.118	170	720	–	205.673	79	655	–	83.139	64	–	2.309	–	284	304.210
MADRE DE DEUS	511	1.757	89	–	79	21.802	–	–	4.045	1.290	88	135	84	–	29.880
MATA DE SÃO JOÃO	2.765	57	1.802	–	363	–	40.615	677	2.384	–	57	55	–	–	48.775
POJUCA	400	218	293	–	–	–	653	47.374	1.051	–	94	–	–	993	51.077
SALVADOR	37.755	8.378	3.552	832	89.544	4.322	2.362	1.118	4.386.587	1.829	1.950	36.835	910	3.605	4.579.580
SÃO FRANCISCO DO CONDE	34	1.733	–	–	64	1.234	–	–	2.352	28.839	71	203	–	70	34.600
SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ	34	620	277	–	–	88	58	94	1.608	35	28.374	137	–	446	31.772
SIMÕES FILHO	4.224	2.381	552	–	2.197	135	69	–	37.359	235	137	138.313	–	328	185.930
VERA CRUZ	–	–	–	2.622	–	55	–	–	1.003	–	–	–	42.109	–	45.789
EXTERNO	450	59	44	–	284	–	–	993	3.215	70	446	219	–	107	5.888
<b>Total geral</b>	<b>397.565</b>	<b>103.352</b>	<b>90.427</b>	<b>29.792</b>	<b>310.699</b>	<b>30.188</b>	<b>48.867</b>	<b>51.217</b>	<b>4.571.196</b>	<b>34.159</b>	<b>32.142</b>	<b>185.671</b>	<b>45.710</b>	<b>6.635</b>	<b>5.937.620</b>

Fonte: adaptado de SEINFRA, 2012

Salvador, por ser a capital do estado e concentrar a maioria dos serviços em escalas metropolitana e estadual, apresenta maior quantidade de viagens diárias

realizadas dentro do seu perímetro urbano, cerca de 4,3 milhões, e 45,5 mil viagens intermunicipais. Camaçari é o segundo município com maior quantitativo de viagens diárias (397 mil), porém, apenas 16,7% das viagens advêm ou destinam-se para outros municípios, revelando uma dinâmica de transporte mais concentrada dentro dos limites do próprio município. Os municípios de Itaparica e Veracruz por uma questão de localização geográfica, possuem menor interação com os demais municípios, ambas apresentam relação entre si e com a capital (neste o principal modal são por meio de veículos aquáticos), apenas Vera Cruz possui viagens diárias com direção a Madre de Deus.

Por sua vez, Lauro de Freitas possui 32,4% de viagens diárias intermunicipais com direção a oito dos treze municípios da RMS sendo que a maioria dessa porcentagem se relaciona com Salvador. Ao analisar os dados sobre as viagens diárias com origem em Lauro de Freitas, incluindo destinos, categorias de viagens (individual, coletivo e não motorizado) e totais (Tabela 10) observa-se que a maioria das viagens diárias ocorre dentro do perímetro de Lauro de Freitas (67,6%), principalmente através dos meios de deslocamento não motorizado (a pé, bicicleta etc.) compondo mais de 50% dos deslocamentos diários intramunicipais. Isso revela a importância, de uma infraestrutura para comportar estes deslocamentos, tais como ciclovias, calçadas adequadas, iluminação, sinalização etc.

Tabela 10 - Viagens diárias originadas Lauro de Freitas

Destino	Individual	Coletivo	Não Motorizado	Total
Lauro de Freitas	45371	48503	111798	205.672
Salvador	29127	48101	5912	83.140
Camaçari	4933	5738	446	11.117
Simões Filho	730	1579		2.309
Dias D'ávila		653	67	720
Mata de São João	425	56	173	654
Externo	97	188		285
Candeias		110	60	170
Madre de Deus		79		79
São Francisco do Conde		64		64
Itaparica				0
Pojuca				0
São Sebastião do Passé				0
Vera Cruz				0
<b>TOTAL</b>	<b>80.683</b>	<b>105.071</b>		<b>304.210</b>

Fonte: elaboração própria a partir de SEINFRA, 2012

O descolamento não motorizado sugere alguns contextos sendo eles: a falta de recursos financeiros por parte da população para utilização de um meio de transporte motorizado, seja ele coletivo ou individual; a distância física entre o local de moradia e da atividade principal, que se for curta, não justifica a utilização de um meio de transporte motorizado; a escassez de oferta de transporte público numa área ou no seu entorno (Godim, 2001).

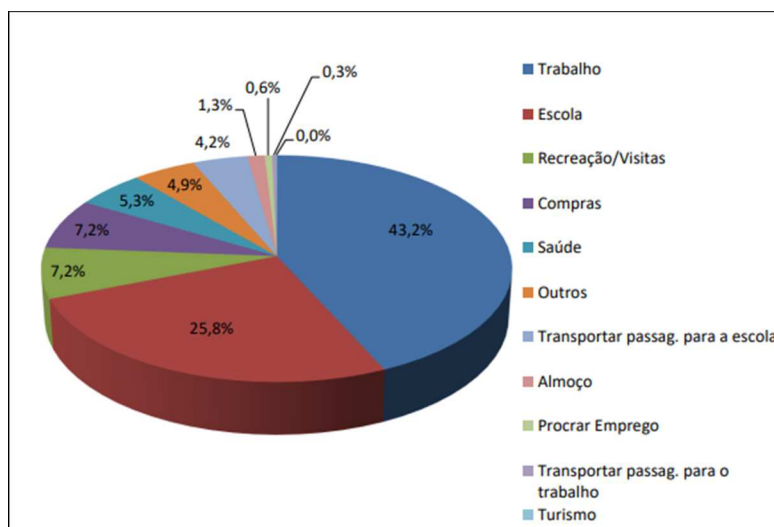
Ao examinar as viagens com destino a Salvador, a principal cidade da RMS, observamos um total de 83.140 viagens diárias. Esse dado nos indica que uma parcela considerável da população de Lauro de Freitas se desloca diariamente para trabalhar, estudar ou realizar outras atividades na capital.

Dessas viagens à Salvador, as viagens individuais representam 29.127, as viagens coletivas somam 48.101 e as viagens não motorizadas são de 5.912 (Tabela 9). Essa divisão nos permite entender que existe uma utilização significativa do transporte coletivo na rota Lauro de Freitas-Salvador, com uma quantidade considerável de pessoas utilizando ônibus, metrô ou outros meios de transporte compartilhados. Além disso, as viagens individuais mostram que uma parte da população opta por utilizar veículos particulares para se deslocar até Salvador. Isso pode ser explicado por diversos fatores, como a comodidade do deslocamento direto, a necessidade de flexibilidade de horários ou a indisponibilidade de transporte coletivo adequado para determinados locais de destino.

Em relação aos outros destinos listados na tabela 9, destacam-se Camaçari, Simões Filho, Dias d'Ávila, Mata de São João, Candeias, Madre de Deus, São Francisco do Conde e as viagens externas a RMS. Embora esses destinos apresentem menor quantitativo de viagens diárias em comparação com Salvador, seja devido a sua localização geográfica, à concentração de atividades econômicas ou a outros fatores específicos. No entanto, tais destinos ainda desempenham um papel importante na rede de mobilidade da RMS, representando as necessidades de transporte de uma parcela da população local.

As viagens realizadas na RMS possuem motivações diversas, porém de acordo com SEINFRA (2012) cerca de 69% das viagens são motivadas para o trabalho e para estudos independentes do modal utilizado para o deslocamento (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Objetivos das viagens na RMS



Fonte: SEINFRA, 2012

As atividades como compras, recreação e visitas se distribuem igualmente com 7,2% cada, esta última atividade é comumente atrelada aos deslocamentos ocorridos durante os finais de semana e feriados. Em seguida a viagem por motivo de saúde que permite acesso a unidades públicas e privadas de saúde e que por sua vez se configura enquanto atividade essencial.

### **3. O COTIDIANO EM TRÂNSITO: DINÂMICAS URBANAS E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS EM LAURO DE FREITAS**

Neste capítulo buscar-se-á compreender as atuais dinâmicas relacionadas à mobilidade urbana no município e identificar as desigualdades socioespaciais em torno desses processos. O primeiro tópico identifica e analisa as desigualdades existentes do mapeamento acerca das especificidades dos fluxos do transporte público em Lauro de Freitas, através de dados disponibilizados pela AGERBA e pela prefeitura municipal. O segundo tópico trata dos efeitos do setor informal no município, considerando as questões em torno do processo de regularização do setor de transporte e o caráter ilegal do serviço do ponto de vista jurídico e da legislação municipal.

O terceiro tópico investiga através de questionários aplicados aos usuários da Estação de Metrô CCR e do Terminal de Ônibus Aeroporto que se situam nos limites dos dois municípios conurbados (Salvador e Lauro de Freitas) visando compreender os impactos decorrentes da implantação deste modal, as contradições em torno da dinâmica do sistema de transporte implantado, assim como, os dilemas enfrentados na integração ônibus-metrô pelos usuários do transporte público intermunicipal Lauro de Freitas. Para fundamentar a análise foram utilizados dados primários coletados na principal estação de ônibus do município, o Terminal de Ônibus Aeroporto.

Inicialmente serão tratadas questões a respeito das percepções durante os dias úteis (segunda-feira à sexta-feira) e, na sequência, os dados coletados durante o fim de semana (sábado e domingo), a fim de entender as possíveis diferenças nos fluxos observados.

### 3.1. Contradições da metrópole: desigualdades socioespaciais em torno da mobilidade

A concentração de renda nas grandes cidades é um dos principais fatores que contribuem para as desigualdades na mobilidade urbana. Os grupos sociais mais abastados possuem maior poder aquisitivo, o que lhes permite optar por meios de transporte individualizados, como automóveis e motocicletas, enquanto a população de baixa renda depende, em grande parte, do transporte público, muitas vezes precário e ineficiente.

Conforme assinala Marandola Júnior (2011), todas essas questões que envolvem a mobilidade fazem parte de um fenômeno fundante da trama socioespacial das aglomerações urbanas contemporâneas, revelando dinâmicas globais, regionais e locais num mesmo plano e, que por sua vez, está na base da estrutura causal da atual forma metropolitana (espraiada, dispersa), mas, é também, consequência desta forma.

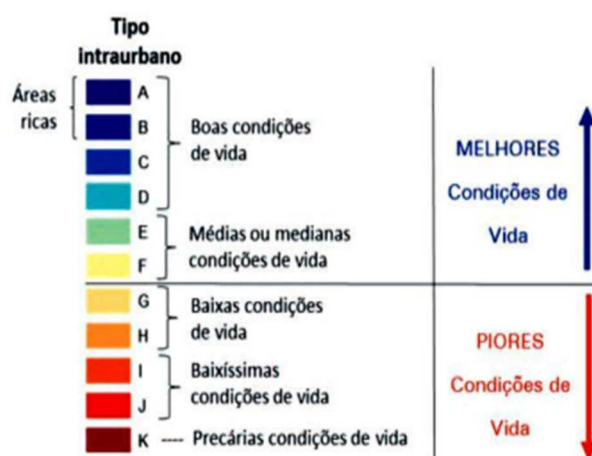
O IBGE em 2017 publicou estudos de Tipologia Intraurbana que identificam os padrões de diferenciações socioespaciais nas concentrações urbanas utilizando categorias de análise para construir faixas de tipos intraurbanos. Essas classificações são fundamentais para compreender a distribuição desigual de recursos e infraestruturas dentro das cidades, influenciando diretamente na qualidade de vida e nas oportunidades disponíveis para diferentes grupos sociais, sendo elas:

Lixo: mediana do percentual de pessoas cujo domicílio possui coleta de lixo diretamente por serviço de limpeza ou em caçamba de serviço de limpeza; Água: mediana do percentual de pessoas cujo domicílio possui água distribuída por rede geral de abastecimento; Esgotamento sanitário: mediana do percentual de pessoas cujo domicílio possui rede geral de esgoto ou pluvial, ou fossa séptica; • Densidade de moradores por dormitório: mediana do percentual de pessoas em domicílios com densidade de até dois moradores por dormitório; • Alvenaria com revestimento externo: mediana do percentual de pessoas em domicílios com alvenaria predominante nas paredes externas; • Razão de dependência de menores de 15 anos: mediana da razão de dependência de menores de 15 anos. É representado pela unidade crianças por 100 adultos; Computador com acesso à Internet: mediana do percentual de pessoas em domicílios com existência de computador com acesso à Internet; Máquina de lavar: mediana do percentual de pessoas em domicílios com existência de máquina de lavar; Instrução nível médio e superior completo: mediana do percentual do somatório de pessoas com médio completo ou superior incompleto e 18 anos ou mais de idade e pessoas com superior completo e 18 anos ou mais de idade; e Rendimento: mediana do

rendimento domiciliar per capita.

A partir dessas categorias de análise foram construídos 11 indicadores com graus de e condições de vida se subdividindo numa escala de A até K, sendo A - B (áreas ricas); C - D (boas condições de vida); F (médias condições de vida). E, as piores condições de vida: G - H (baixas condições de vida); I - J (baixíssimas condições de vida); K (precárias condições de vida) (Figura 13).

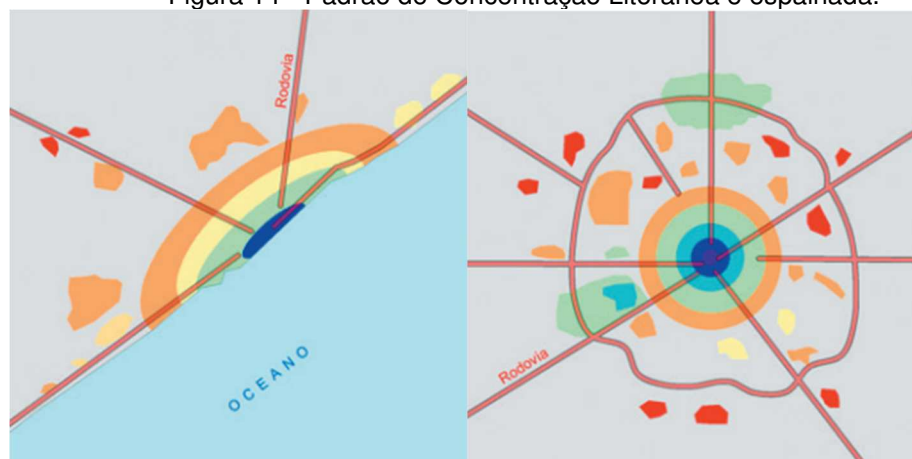
Figura 13- Termos utilizados para descrever a análise dos perfis de distribuição populacional segundo os tipos intraurbanos.



Fonte: IBGE, 2017.

Outro fator importante também é entender como funcionam a espacialização dessas concentrações urbanas e em que parte dessas concentrações se localizam seus extratos sociais. De acordo com o IBGE (2017) a concentração urbana de Salvador se caracteriza enquanto uma concentração litorânea e espalhada (Figura 14).

Figura 14 - Padrão de Concentração Litorânea e espalhada.



Fonte: IBGE, 2017.

As Concentrações Urbanas litorâneas se destacam por sua configuração alongada e alinhada à costa. Essa disposição geográfica não apenas reflete a influência da proximidade com o mar, mas também determina as dinâmicas sociais e econômicas das comunidades que nelas habitam. Nas áreas adjacentes às praias e faixas de areia, a valorização imobiliária é evidente, impulsionada pela atratividade natural e pelas oportunidades comerciais que o litoral oferece.

À medida que se afasta das zonas costeiras principais, contudo, observa-se uma diminuição nas condições de vida. As áreas periféricas dessas concentrações urbanas litorâneas muitas vezes enfrentam desafios como infraestrutura deficiente, acesso limitado a serviços públicos e menor desenvolvimento econômico. Essa disparidade reflete não apenas uma questão de localização geográfica, mas também de distribuição desigual de recursos e investimentos, destacando a complexidade das dinâmicas urbanas nas regiões costeiras.

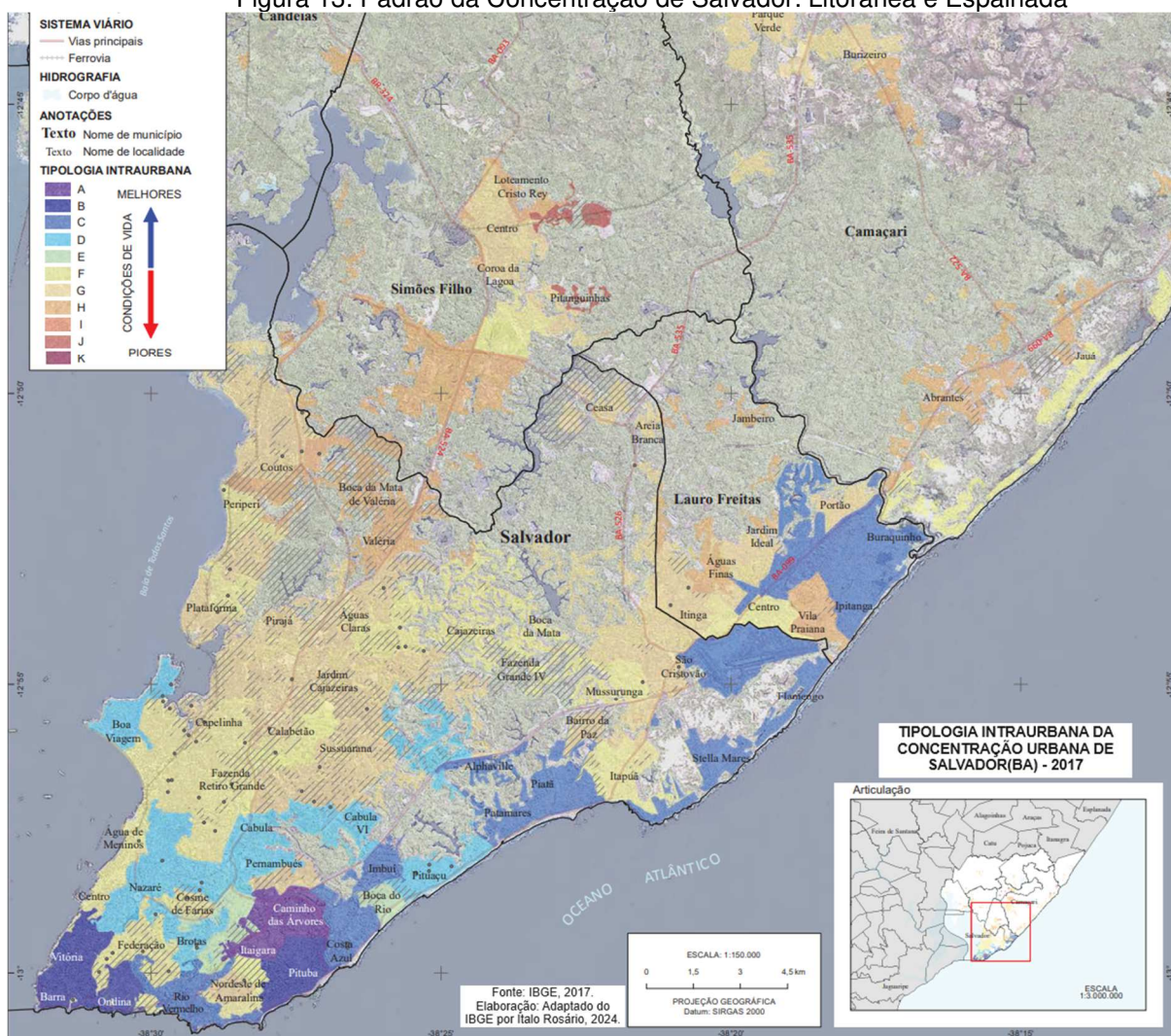
Já as formas espalhadas se definem em locais onde o processo de urbanização se estende por áreas que ficam separadas da mancha urbana central por intervalos não urbanizados significativos. Este padrão de expansão urbana é profundamente influenciado pela dinâmica econômica vigente em cada cidade. Nas concentrações urbanas mais populosas e que ocupam posições destacadas na hierarquia urbana, observa-se uma rede complexa de áreas urbanizadas que orbitam em torno do núcleo central. Em muitos casos, essas concentrações incluem não apenas subnúcleos, mas também múltiplas áreas satélites que desempenham articulação econômica local, promovendo a criação de riqueza e contribuindo para o estabelecimento de suas próprias comunidades com condições de vida favoráveis (IBGE, 2017).

Em teoria este modelo de expansão urbana dispersa não apenas reflete o crescimento demográfico e econômico das cidades, mas também influencia diretamente na estrutura urbana e na distribuição de recursos e serviços. A presença de diversos subnúcleos não só diversifica as atividades econômicas locais, mas também oferece oportunidades variadas de emprego, moradia e acesso a serviços essenciais para diferentes grupos da população. Essa diversidade funcional e espacial não só enriquece a vida urbana, mas também pode contribuir significativamente para a resiliência urbana, ao distribuir de forma mais equitativa os benefícios do

desenvolvimento urbano entre os diversos bairros e comunidades.

Com isso a partir da especialização com os dados do IBGE é possível analisar a tipografia da concentração intraurbana de Salvador e mais especificamente Lauro de Freitas onde percebe-se que existe um padrão de ocupação nas áreas com limites no litoral tendo uma população com qualidade de vida melhores variando entre o C e o B. Do lado oposto, e compreendendo os bairros de Itinga, Portão, Vida Nova, Jambeiro e Areia Branca, percebe-se que essas concentrações possuem piores qualidades de vida variando entre G e H (Figura 15).

Figura 13: Padrão da Concentração de Salvador: Litorânea e Espalhada



A exclusão de determinados bairros do mapa de tipologia urbana não implica que não sejam influenciados pelos padrões dos bairros estudados, mas que não apresentam características definidas de concentração urbana. No entanto, sua proximidade geográfica e integração funcional com áreas urbanas mais consolidadas os conectam diretamente aos padrões observados nos bairros mapeados.

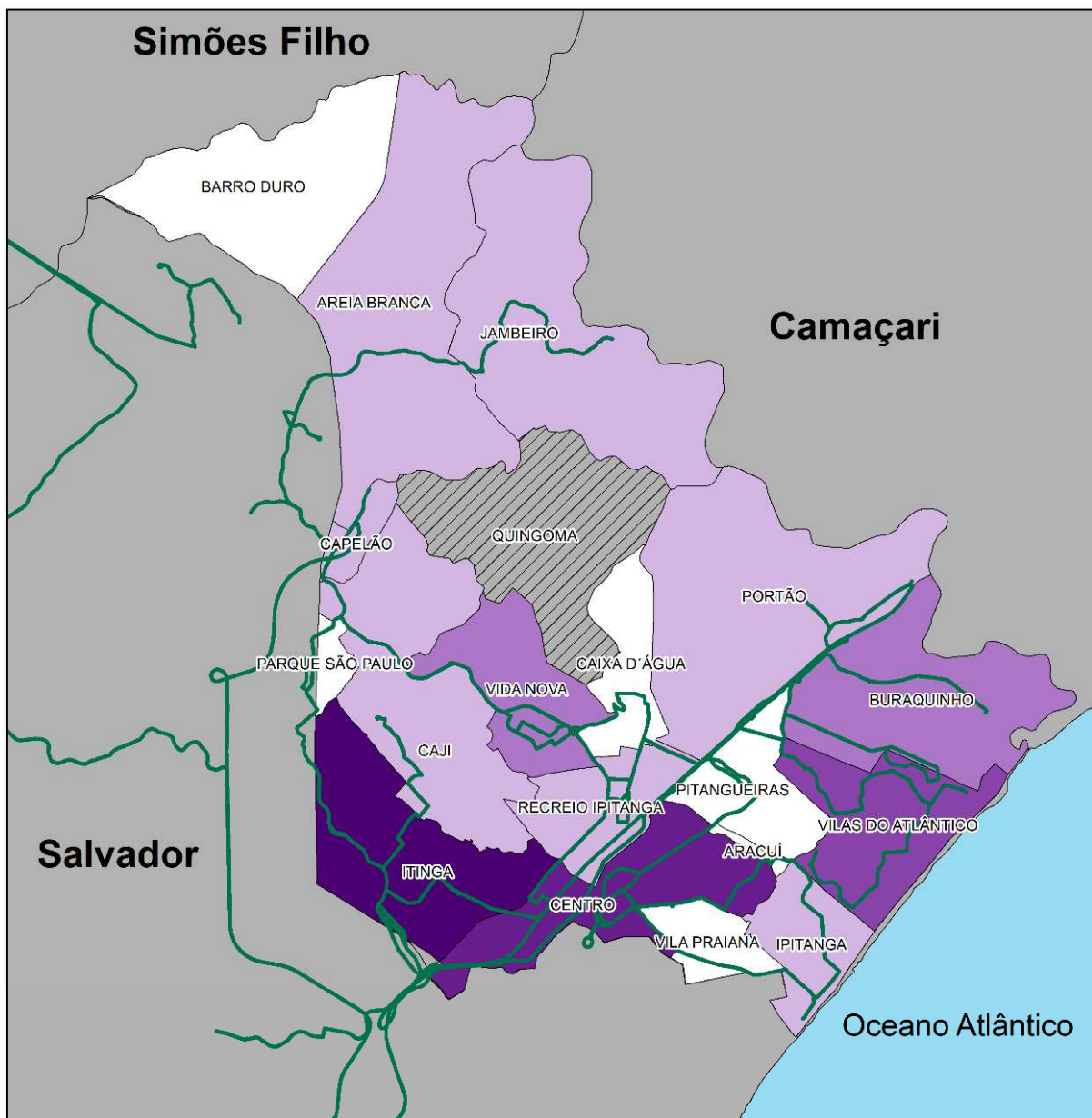
No que tange, as desigualdades na questão da mobilidade no contexto metropolitano não se refletem apenas na integração entre as cidades, de maneira ampla, o capital privado tende a priorizar os ganhos e lucros em detrimento do atendimento das demandas dos usuários, isso se reflete diretamente na tarifa em que o usuário paga, na sazonalidade das linhas disponíveis, na relação das empresas com funcionários, além da disputa entre os ônibus e as cooperativas de transporte complementar.

Em relação a estruturação dos transportes coletivos a distribuição desigual das linhas de ônibus nos bairros de uma cidade reflete não apenas as necessidades de mobilidade da população, mas também as decisões estratégicas e políticas no planejamento do município.



Em Lauro de Freitas, apresenta-se grande concentração de linhas de ônibus, principalmente nas áreas próximas à zona litorânea do município e, que por sua vez, não são as áreas com maior adensamento populacional e que também possuem uma maior quantidade de pessoas que vivem em condições melhores de vida (Figura 16).

Por outro lado, os bairros do lado oposto que tenham a concentração relativa de pessoas, porém vivendo em condições piores possuem pouca disposição de linha de ônibus, ou não possuem linha de ônibus oficial, tendo que buscar outros meios para se deslocar, tendo como exemplos, os bairros de Barro Duro, Caixa D'água, Parque São Paulo e Quingoma. A exceção a essa lógica é o bairro de Itinga, que por sua vez, apresentou grande concentração de ônibus, porém não é um bairro pertencente as áreas com melhores condições de vida do município. Este fluxo também se explica pela proximidade do bairro de Itinga ao terminal aeroporto, fazendo com que, conseqüentemente, algumas linhas de ônibus precisam passar pelos limites do bairro para ter acesso ao terminal.








**DISTRIBUIÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS POR BAIRRO - LAURO DE FREITAS (BA)**

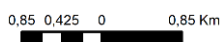


**LEGENDA**

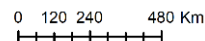
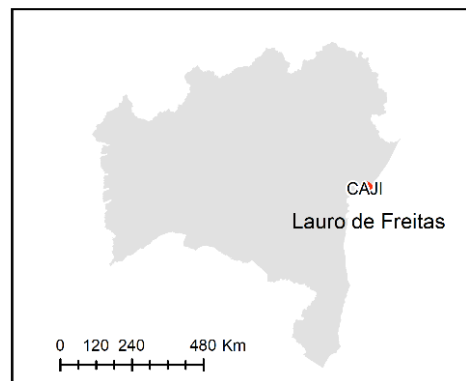
-  Trajeto das Linhas
-  Demais Municípios

**Quantidade de linhas de ônibus**

-  6
-  5
-  4
-  3
-  2
-  1
-  Sem linha



Base Cartográfica: Divisão Político-Administrativa do Estado da Bahia - 1:100.000 -SEI  
 Fonte: AGERBA, 2022; MOOVIT, 2024  
 Elaboração: Italo Teófilo, 2024



A distância ideal para caminhar até um ponto de ônibus pode variar dependendo de vários fatores, como o clima, a segurança da rota e a disponibilidade de tempo. Caminhar até um ponto de ônibus geralmente é uma opção saudável e econômica para muitas pessoas, proporcionando uma maneira eficiente de se deslocar pela cidade.

Ker e Ginn (2003) destacam um aspecto crucial do planejamento urbano relacionado à acessibilidade e eficiência do transporte público, especialmente em áreas urbanas densamente povoadas. Os referidos autores, discutem o conceito de "área de atingimento de caminhada", que define a distância máxima que a maioria das pessoas está disposta a caminhar até um ponto de transporte público ou serviço essencial, como lojas.

No paradigma atual de planejamento urbano, essa área de atingimento de caminhada geralmente é definida como um raio de 400 metros (cerca de 5 minutos a pé) ou 800 metros (cerca de 10 minutos a pé) a partir de uma parada de transporte público. Isso implica que, idealmente, 90% dos potenciais usuários de transporte público devem residir ou trabalhar dentro dessas distâncias para garantir uma acessibilidade adequada.

Essa métrica não é arbitrária, está fundamentada na compreensão do comportamento humano e das limitações práticas de deslocamento a pé. Estudos de planejamento urbano mostram que a maioria das pessoas está disposta a caminhar distâncias relativamente curtas para acessar serviços essenciais e transporte público. Isso é crucial não apenas para aumentar a utilização do transporte público, mas também para reduzir o uso de veículos particulares, congestionamento e emissões de poluentes.

Por outro lado, em regiões menos urbanizadas ou com menos opções de transporte público, pode ser necessário caminhar distâncias maiores, às vezes até 15 minutos ou mais. Nessas situações, é importante considerar também a presença de calçadas seguras e bem iluminadas, garantindo a segurança dos pedestres durante todo o percurso.

No entanto, Ker e Ginn (2003) observam que há uma queda significativa na disposição das pessoas em caminhar mais do que esses limites estabelecidos. A partir dos 400 metros para serviços de ônibus e 800 metros para serviços ferroviários, a

atratividade e conveniência do transporte público diminuem substancialmente. Isso pode resultar em uma menor adesão ao transporte público e, conseqüentemente, um aumento na dependência de veículos particulares, especialmente em áreas onde as opções de transporte público são limitadas ou o acesso não é conveniente.

Essa dinâmica é especialmente relevante em áreas urbanas em crescimento, onde o planejamento adequado pode influenciar positivamente a eficiência do transporte público e a qualidade de vida dos residentes. A localização estratégica de paradas de ônibus e estações de trem, dentro dos limites da área de atingimento de caminhada ideal, não só facilita o acesso, mas também promove um ambiente urbano mais sustentável e integrado.

Além disso, a infraestrutura urbana deve ser projetada levando em consideração esses princípios de acessibilidade. Isso inclui a criação de calçadas seguras e bem iluminadas, travessias de pedestres adequadas e um ambiente urbano que incentive e facilite o deslocamento a pé. Investimentos em infraestrutura que melhorem a acessibilidade e a segurança para pedestres são essenciais para maximizar a eficácia da área de atingimento de caminhada.

Os benefícios de uma área de atingimento de caminhada bem planejada e implementada são diversos. Além de promover uma mobilidade urbana mais eficiente e sustentável, ela também contribui para a redução dos impactos ambientais associados ao transporte, como emissões de gases de efeito estufa e poluição do ar. Reduzir a necessidade de viagens motorizadas individuais não apenas alivia o congestionamento do tráfego, como melhora a qualidade do ar e a saúde pública.

Por outro lado, desafios significativos podem surgir ao tentar implementar esses princípios em contextos urbanos já estabelecidos. Em áreas onde o desenvolvimento urbano já está consolidado, pode ser difícil reorganizar a infraestrutura existente para melhor atender aos princípios de acessibilidade do pedestre e transporte público eficiente. Isso requer um planejamento urbano integrado e investimentos substanciais em infraestrutura urbana.





Além disso, as preferências individuais e culturais em relação ao transporte e à mobilidade urbana podem influenciar a aceitação e a eficácia das políticas de planejamento baseadas na área de atingimento de caminhada. Em algumas comunidades, a cultura do automóvel pode persistir como a preferência dominante, mesmo quando alternativas sustentáveis estão disponíveis.

Com intuito de especializar as áreas de Lauro de Freitas que estão incluídas no raio de distância considerado ideal para se caminhar, nesse recorte foi atribuído uma distância média de 300 metros tanto para esquerda quanto para direita (Figura 17). O ideal seria fazer este 'buffer' diretamente nos pontos de ônibus localizados em cada bairro, porém como não há uma espécie de uma parcialização prévia dessas informações a maneira encontrada para a operacionalizar foi fazendo um 'buffer' em todas as extensões das linhas de ônibus traçadas previamente.

## ÁREAS COM DISTÂNCIA IDEAL (300m) PERCORRIDA À PÉ ATÉ UMA LINHA DE ONIBUS EM LAURO DE FREITAS (BA)



### LEGENDA

-  Trajeto das linhas
-  Áreas com distancia ideal (300m) a ser percorrida ate uma linha de ônibus
-  Áreas com mais de 300m de distância das linhas de ônibus
-  Demais municípios

0,85 0,425 0 0,85 Km

Base Cartográfica: Divisão Político-Administrativa do Estado da Bahia - 1:100.000 -SEI  
 Fonte: AGERBA, 2022; MOOVIT, 2024  
 Elaboração: Italo Teófilo, 2024



Foi possível analisar que os bairros situados na zona próxima ao litoral, possuem a

maior área de atingimento com distancia ideal para ser tomado um ônibus. Ademais, bairros como Portão, Quingoma, Capelão, Areia Branca, Barro Duro e Jambeiro, possuem grande parte das suas extensões territoriais com déficit, levando a perceber que a população residente desses locais precisa dispensar mais esforço e tempo para se deslocar até o transporte coletivo.

Além da distância física, outros fatores como a frequência dos ônibus e a previsibilidade dos horários também influenciam na decisão de caminhar até o ponto de ônibus. Muitas pessoas preferem uma distância um pouco maior se isso significa que terão acesso a um serviço de transporte público mais confiável e frequente.

Essas condições evidenciam como o uso e ocupação do solo afetam diretamente a mobilidade urbana, exacerbando desigualdades. Controlar o uso do solo poderia potencialmente concentrar melhor as populações e infraestruturas, mitigando os impactos negativos da especulação desenfreada. A centralidade da terra e a função social da propriedade, como proposto pela Reforma Urbana, muitas vezes são negligenciadas, apesar dos esforços legislativos e planos existentes para as regiões metropolitanas (Maricato, 2015b).

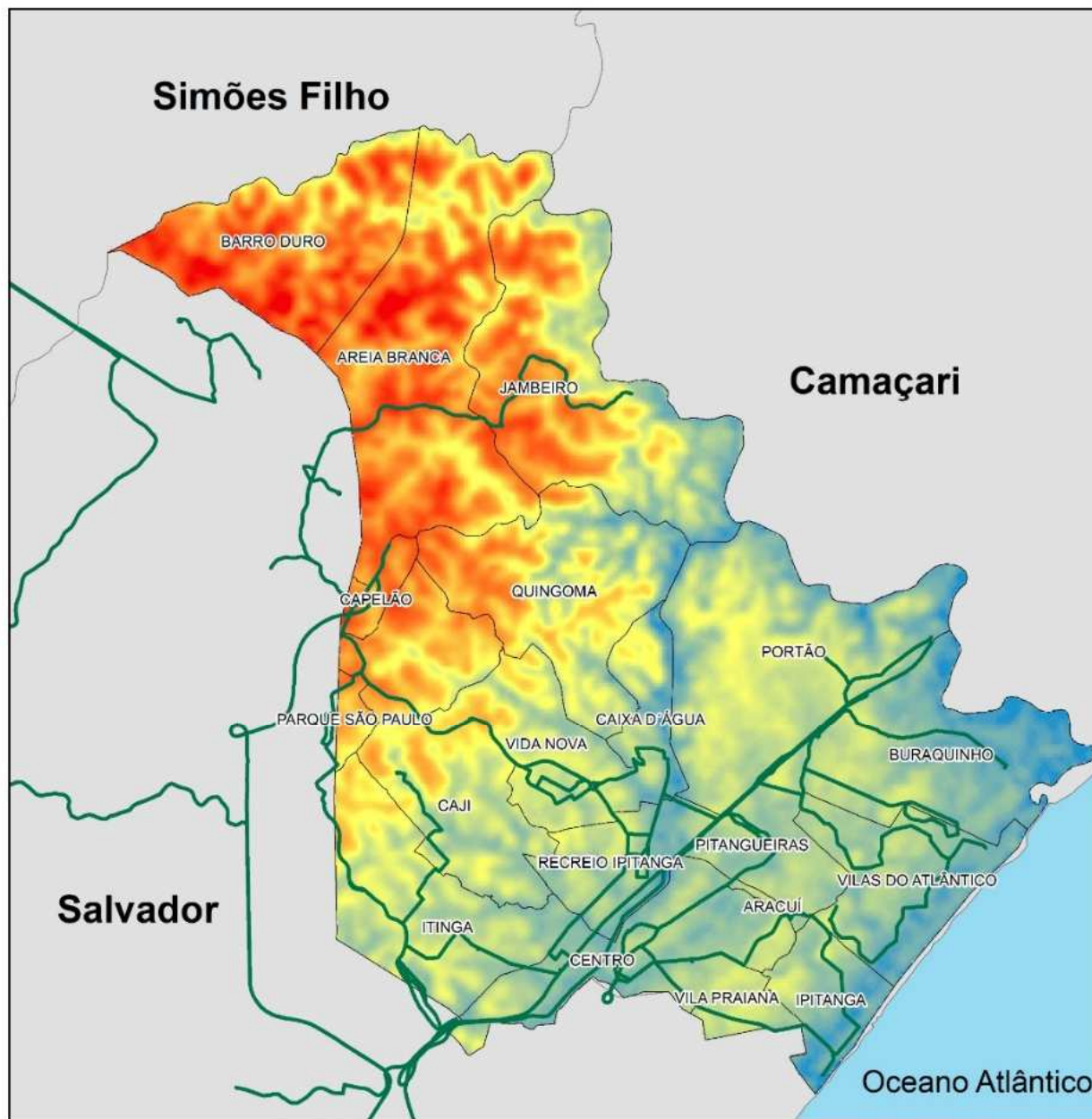
O considerável distanciamento entre residências, locais de trabalho e a dispersão dos principais equipamentos e infraestruturas urbanas resultam em desafios significativos para os habitantes dessas comunidades. Frequentemente, eles enfrentam grandes deslocamentos a pé ou de bicicleta para alcançar meios de transporte motorizados ou sistemas de transporte público sobre trilhos. Estes últimos, muitas vezes deficientes em termos de segurança, qualidade, conforto e regularidade, consomem tempo e energia que poderiam ser dedicados a outras atividades, como maior convívio familiar e participação comunitária (Ramos, 2011, p. 74).

Ainda em relação ao deslocamento dessas pessoas até os pontos de ônibus ou as redes de acesso aos transportes coletivos se faz interessante analisar acerca da acessibilidade destes locais tendo em vista que a mobilidade está desde o calçamento, as vias, iluminação, contudo o conforto que essa caminhada até o seu transporte coletivo principal lhe oferta. Com isso a declividade que é um fator físico de cada área interfere diretamente pois áreas com maiores declividades demandam maiores esforços de caminhada para acessar a as redes de transporte.




Os passeios devem ser construídos para acomodar todos os pedestres e devem ser o mais plano que a prática possa permitir, já que declividade longitudinal ou transversal gera desconforto para pedestres. Passeios devem se limitar a uma inclinação longitudinal de 5% ou menos, se possível. Porém em terrenos muito acidentados não é possível garantir essa inclinação devendo o passeio acompanhar a inclinação da via (Gold, 2003).

Pode-se apreender que, conseqüentemente, as áreas que possuem menor disposição de linhas de ônibus de menor área de atingimento ideal, também possuem uma maior declividade demandando da população que mora nesses bairros o maior esforço de caminhada, tanto pela distância, quanto pela dificuldade de caminhar pelo terreno. Podendo perceber que ao passo que se distancia do litoral, as áreas menos privilegiadas possuem maior declividade em relação às demais (Figura 18).

**DECLIVIDADE DOS BAIRROS DE LAURO DE FREITAS (BAHIA)**




**LEGENDA**

-  Trajeto das Linhas
-  Bairros de Lauro de Freitas (BA)
-  Demais Municípios

0,8 0,4 0 0,8 Km



**DECLIVIDADE**

em metros  
 High : 98  
 Low : 1

Base Cartográfica: Divisão Político-Administrativa do Estado da Bahia - 1:100.000 -SEI  
 Fonte: AGERBA, 2022; MOOVIT, 2024  
 Elaboração: Italo Teófilo, 2024



Para as famílias de baixa renda, o transporte representa o principal gasto em serviços públicos. Em áreas metropolitanas, famílias com renda de até dois salários mínimos gastam em média 16% de seu orçamento com serviços como água/esgoto, energia elétrica, telefonia e transporte urbano, sendo que metade desse valor é destinado ao transporte (Gomide, 2003).

A distribuição de renda por si só não resolve as injustiças urbanas; é essencial distribuir também o acesso à cidade. Essa perspectiva enfatiza a importância de um planejamento urbano que não apenas considera a eficiência econômica, mas também busca equidade social (Maricato, 2015b). A falta de conexões eficientes entre áreas residenciais e comerciais reduz a produtividade e limita o potencial de crescimento das cidades. Investimentos em infraestrutura de transporte são essenciais para promover a integração e a coesão social dentro dos espaços urbanos.

Henri Lefebvre (2008) discute como o consumo do espaço urbano não se limita à dimensão física, mas envolve também o tempo social. A organização fragmentada e segmentada do espaço urbano muitas vezes tenta suprimir essa dimensão temporal, mas o tempo continua a desempenhar um papel crucial na experiência urbana.

A capacidade de mobilidade da população está intrinsecamente ligada às suas oportunidades de acesso aos diferentes modos de transporte disponíveis. No entanto, fatores como renda, idade, gênero e habilidades físicas e mentais impactam significativamente a capacidade das pessoas de utilizar esses meios de deslocamento. Isso introduz uma nova camada de desigualdade urbana, onde certos grupos têm acesso privilegiado às atividades urbanas e às oportunidades que a cidade oferece (Miralles-Guasch, 2002).

### 3.2. Os efeitos do setor informal na dinâmica de transportes em Lauro de Freitas

O debate acerca da informalidade foi difundido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) no começo da década de 1970 e com isso salientou a importância do setor informal como ofertante de ocupações e de oportunidades de rendimentos, servindo como ponto de partida para diversas abordagens. A OIT caracterizou o setor informal a partir de duas premissas iniciais, uma como sendo a atividade econômica informal e a outra, como sendo o trabalho informal e, atualmente, junto com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) consideram a informalidade a partir de duas dimensões, uma sendo as unidades econômicas de propriedade de trabalhadores por conta própria e a outra, a de empregadores com até cinco empregados (Nogueira, 2016).

Considerando tais premissas, compreende-se a informalidade a partir de atividades econômicas que ocorrem fora do âmbito regulamentar e normativo. São atividades geralmente realizadas por trabalhadores autônomos, pequenos empreendedores ou trabalhadores por conta própria, que não possuem registro formal, não têm acesso aos benefícios trabalhistas e, não estão sujeitos a regulamentações específicas. Sendo assim, a informalidade não se configura enquanto algo ilícito por natureza, e a partir desta premissa, é imperativo frisar que, caracterizar-se como informal, difere do que seja criminoso ou ilegal.

No Brasil, a informalidade na oferta de serviços de transportes, configura-se como algo comum em todo território nacional, permeando cidades em diferentes dimensões escalares (metrópoles, médias e pequenas). Sobretudo nas grandes e médias cidades, o transporte informal, apresenta maior ocorrência nas áreas de concentração da população de baixa renda e com pouca oferta de transporte público formal. De modo geral, os serviços podem ocorrer através da vinculação às empresas de transporte por aplicativo ou de modo autônomo. Por outro lado, nas cidades pequenas, o uso do transporte individual através dos serviços de aplicativo, não é tão difundido, sendo realizado principalmente, por motocicletas (muitas vezes sem regulamentação) que tornam o deslocamento nessas cidades, mais dinâmico.

O trabalho vinculado às corporações por meio de plataformas digitais, reconfiguram a dualidade entre o formal e o informal, tornando ainda mais complexo os entendimentos pré-estabelecidos sobre tais modalidades, sobretudo, ao reduzir a

figura do trabalhador a mero prestador de serviço e, se isentando de responsabilidades através de contrato de trabalho, que geralmente é realizado a partir de contrato por adesão. Desse modo, ocorre uma crescente perda de formas estáveis, reguladas ou contratualizadas das regras de definição da remuneração, da distribuição do trabalho, da duração da jornada e do que é ou não tempo de trabalho (Abílio, 2020).

O surgimento do transporte informal está intrinsecamente ligado a uma série de fatores socioeconômicos, urbanísticos e culturais. Em muitas cidades, a falta de investimentos e a escassez de opções formais de transporte público, têm impulsionado a demanda por serviços informais, que muitas vezes conseguem preencher lacunas deixadas pelo sistema formal.

Mesmo havendo popularidade e utilidade em algumas comunidades, o transporte informal enfrenta uma série de desafios e implicações negativas. A falta de regulamentação e supervisão adequadas tornam esses serviços mais suscetíveis a práticas ilegais, como evasão fiscal, exploração dos trabalhadores e negligência em relação à segurança dos passageiros.

O transporte informal para além da caracterização simplista de algo que está à margem das regulamentações estabelecidas pelos poderes públicos, se configura como uma alternativa para a população que possui menor oferta de transportes formais de menor custo, tais como ônibus e vans cooperativadas.

Diante de um contexto econômico concorrencial nos espaços onde o serviço de transporte coletivo é ofertado por empreendimentos privados, o setor informal se configura como uma ameaça para a obtenção dos lucros. Mamani (2004, p. 1) assevera que:

A cruzada contra os transportes “informais” é encarada como uma luta contra a desregulação. A legalização e, até mesmo, a tolerância, significaria permitir a livre concorrência sobre um serviço que não se presta ao mesmo tratamento de uma “mercadoria comum”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, por meio da Resolução nº 4.287/14, considera clandestino “o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente” (Brasil, 2014, p. 2). Portanto, compete à União gerir, autorizar, conceder ou permitir os serviços de transporte de passageiros em escala interestadual

e internacional, aos Estados em escala intermunicipal e, aos municípios em escala urbana (Brasil, 2014).

Em Lauro de Freitas, assim como muitas cidades brasileiras, este tipo de serviço de transporte (informal) recebe da população que o utiliza, o epíteto de “Ligeirinho”, fazendo referência à rapidez do serviço em relação ao transporte convencional.

Até o presente (2024), Lauro de Freitas não apresenta qualquer legislação que regule esse tipo de serviço. Contudo, tal temática tem se apresentado como objeto de debate na esfera municipal, sendo percebida, a participação dos principais agentes interessados em resolver essa problemática: i) condutores do serviço individual informal; ii) população que utiliza o serviço; iii) gestão municipal e; iv) setor privado formal. Uma matéria jornalística, publicada no ano de 2016, apresentando os pontos de vista dos agentes supramencionados, demonstra argumentos favoráveis e contrários à regulamentação do serviço alternativo de transporte, conhecido como “Ligeirinho” (Quadro 2).

Quadro 2 – Opinião dos agentes sociais de Lauro de Freitas – BA, durante audiência pública acerca da regulamentação do Transporte Alternativo “Ligeirinho”

Posicionamento	Agente Social	Argumento base
Favorável	Agente do poder público I	Temos ouvido a população que utiliza esse e outros meios de transporte como o complementar. Em sua grande maioria vemos um posicionamento favorável à regulamentação do Ligeirinho. A população alega que enquanto o transporte complementar faz uma viagem em cerca de 1h, o Ligeirinho faz o mesmo percurso em 15 minutos. Além disso, não podemos conviver com pais de família sendo presos como marginais.
	Agente do poder público II	Os taxistas estão sendo usados como massa de manobra para dificultar a aprovação do PL. [...] o Ligeirinho não compete com o táxi, pois o usuário não tem o poder aquisitivo para pegar táxi
Neutro	Agente do poder público III	Eu acho que existe vício nesse Projeto de Lei, mas defendo que seja debatido e caso seja a vontade da população, nós iremos apoiar. Lembrando que qualquer transporte deverá estar em conformidade com o que rege a lei municipal.
Contra	Condutor do serviço de táxi	Essa concorrência é ilegal e nos prejudica demais. A cidade já não tem tanto ponto de táxi e eles ainda fazem fila em supermercados, aliciando os passageiros. Onde está o poder público que não faz nada para prender esses clandestinos?

Fonte: Ei Táxi, 2016, elaborado pelo autor.

Os discursos divergem de acordo com cada interesse, entretanto, o serviço de transporte informal ofertado por carros, vai de encontro aos interesses, obrigações e direitos estabelecidos para os taxistas e, gera questionamentos acerca da criação

de uma regulamentação municipal, diferente do que está sendo praticado. Por outro lado, as questões citadas sobre o menor custo das viagens e maior rapidez no trajeto em relação ao transporte coletivo demonstram a importância da atividade para uma parcela da população, seja utilizando o serviço ou ofertando-o.

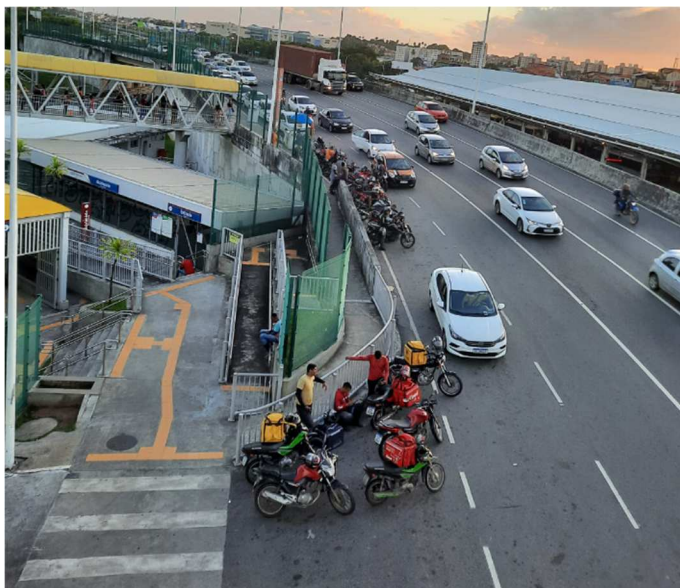
A legislação municipal que institui a regulamentação do serviço de táxi estipula regras de identificação, conduta, tarifa e, por sua vez, não permite que cooperativas possam se vincular ao serviço de modo coletivo ou terceirizando a licença, assim como também define que as tarifas devem ser definidas por taxímetro. A lei municipal nº 1571/2015 determina as atribuições para o funcionamento do serviço de táxi no município definindo que:

O serviço de Táxi será prestado por pessoa física, maior e capaz, fazendo uso de veículo próprio ou de terceiros, deverá portar licença específica expedida pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Ordem Pública - SETTOP, na qual conste o vínculo entre o referido motorista e um único veículo, e será executado sob regime de permissão (Prefeitura de Lauro De Freitas, 2015, p.1)

Os parâmetros necessários incluem sistema de tarifa através do taxímetro, identificação do veículo e o processo seletivo para adesão ao sistema, que por sua vez tem a quantidade de vagas estabelecida por um cálculo do IBGE que define a proporção de táxis no município é de 1 táxi a cada 500 habitantes. Ademais, o serviço de transporte por motocicleta também foi regulamentado no município desde 2008 através da Lei Municipal Nº. 1.226/2006, neste caso os condutores têm o poder de escolher entre se formalizar ou não.

Nas áreas centrais da cidade com maior dinâmica comercial, a proporção de mototaxistas credenciados é maior que no interior das demais áreas, isto ocorre, devido ao fato de que nas áreas com maior dinâmica, a fiscalização por parte da gestão pública é maior. Ademais, com a disseminação dos aplicativos de transporte privado de pessoas e mercadorias, muitos mototaxistas preferem aderir a essas plataformas a partir para regulamentação pela prefeitura, com isso é comum se deparar com uma quantidade razoável de motociclistas aguardando as solicitações dos aplicativos nos locais com fluxo de pessoas e comércio de Lauro de Freitas (Figura 19).

Figura 19 – Motociclistas vinculados aos app de transporte nas proximidades da estação de metrô (Aeroporto)



Fonte: Acervo do autor, 2023

No interior dos bairros, principalmente nos quais existe maior intervalo de tempo do transporte regulamentar, conseqüentemente, ocorre uma oferta considerável dos transportes informais. Ao contrário dos serviços de transporte individual por aplicativo que possuem uma plataforma exclusiva para ofertar o serviço, os “Ligeirinhos” e os mototaxistas (informais) precisam de locais para espera dos clientes, seguindo uma estratégia semelhante à dos serviços de táxi. Uma das características gerais do setor informal é a ausência de padronização, neste caso, a identificação do serviço é feita através do uso de placas utilizadas nos automóveis e nos pontos de parada (Figura 20).

Figura 20 – Gravação na parede indicando as rotas dos “Ligeirinhos”



Fonte: Acervo do autor, 2023.

A pintura impressa em uma parede localizada próximo à estação de metrô (Aeroporto), indica as áreas pertencentes aos bairros de Itinga e Parque São Paulo nas quais o “Ligeirinho” oferta os serviços. Algumas das denominações, assim como a delimitação desses locais, não são definidas pela gestão municipal, mas, integram o imaginário dos moradores que, facilmente identificam as localidades em cada um dos bairros servidos pelo transporte informal. De acordo com o Plano Diretor Municipal de Lauro de Freitas (2018) “os bairros de Itinga e Parque São Paulo compõem Macrozona Urbana de Concentração de Interesse Social (MUCIS), compreendendo, também os bairros Caji, Parque São Paulo, Recreio Ipitanga, Vida Nova e Caixa D’água” (Prefeitura de Lauro de Freitas, 2018, p. 12).

Conforme estabelecido no Estatuto das Cidades (Brasil, 2001), as MUCIS abrangem as áreas de assentamentos habitacionais, compostas pela população com baixa renda econômica, surgidas espontaneamente, existentes, consolidadas ou propostas pelo poder público, previstas nos planos diretores e demarcadas nas leis municipais, nas quais ocorram possibilidades de urbanização e regularização fundiária. Em Lauro de Freitas, os bairros que integram a MUCIS (Itinga, Caji, Parque São Paulo, Recreio Ipitanga, Vida Nova e Caixa D’água), são os que apresentam maior densidade populacional do município.

As pesquisas a respeito da mobilidade urbana e da oferta de serviços de transporte informal apontam que, na maioria dos casos, os condutores dos chamados “Ligeirinhos” residem nos bairros em que ofertam os serviços. Isso decorre do fato de que, por possuir maior vivência e conhecimento acerca da espacialidade dos bairros, adentram locais onde o transporte regulamentar não chega, sobretudo, em horários considerados de risco (primeiras horas da manhã ou à noite). Ou seja, a depender dos horários, em determinados bairros, os serviços de transportes informais, apresentam-se como única alternativa de mobilidade para os cidadãos de Lauro de Freitas.

A informalidade pode resultar em impactos diferenciados na dinâmica socioespacial. Para algumas pessoas, apresenta-se como fonte de renda e alternativa ao desemprego, para outras, configura-se como atividade microempreendedora, permitindo que iniciem pequenos negócios sem os encargos burocráticos e regulatórios do mercado formal.

A prática informal, geralmente está associada às condições precárias de trabalho, baixa remuneração, falta de proteção social e ausência de direitos trabalhistas básicos. Os trabalhadores informais podem enfrentar maior vulnerabilidade socioeconômica, falta de acesso a benefícios sociais (seguro saúde, aposentadoria, etc.) e, sobretudo, ausência de proteção trabalhista. Além disso, a informalidade pode resultar em perda de receita para os governos, já que as atividades informais muitas vezes não são tributadas.

A cidade Lauro de Freitas é integrante de um conjunto de cidades brasileiras, cuja ausência de legislação e planejamento da mobilidade urbana (re)produzem trabalhadores e usuários de um sistema de transportes informal ou ilegal do ponto de vista regulatório, cooperando com a exacerbação das desigualdades socioespaciais urbanas.

Em se tratando da oferta de serviços de transporte em Lauro de Freitas, percebe-se que a maior aderência da população à utilização de modos individuais e privados de transporte (informais), coloca em risco o funcionamento do sistema de transporte regulamentar municipal, que também é feita de maneira privativa. Essas formas fragilizadas de oferta dos serviços de transportes em Lauro de Freitas impactam na acessibilidade e mobilidade, sobretudo das populações de baixa renda.

A redução da informalidade no setor de transporte é um desafio complexo que requer uma abordagem abrangente. É necessário melhorar as condições econômicas gerais, promover o desenvolvimento de empregos formais, simplificar a regulamentação e os processos burocráticos, fornecer incentivos para a formalização e garantir que os trabalhadores informais tenham acesso à proteção social básica de modo efetivo. É importante reconhecer que a informalidade pode ser uma realidade duradoura em alguns setores e contextos específicos. Nesses casos, é essencial adotar políticas públicas que melhorem as condições de trabalho e promovam a inclusão social e econômica dos trabalhadores informais.

### 3.3. O impacto da (des)integração metropolitana no cotidiano dos usuários

A Estação de Metrô Aeroporto situada entre os limites de Lauro de Freitas e Salvador, surgiu como uma primeira alternativa de transporte efetivamente metropolitano, atualmente sob concessão da empresa *Grupo CCR* e com a gestão do Governo do Estado, este responsável pelos transportes intermunicipais. Sobre isso a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012, p. 8) em seu artigo 17 define que cabe ao Estado “prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano”

Esta subseção trás análise das variáveis quali-quantitativas de dados coletadas na Estação de Metrô Aeroporto. A Estação de Metrô Aeroporto, inaugurada em 26 de abril de 2018, está localizada próxima do bairro de Itinga (Figura 19). Sendo que sua localização possa representar um dos motivos que justifique o fluxo de saída intensa, se comparada aos outros bairros, durante a semana e no fim de semana.

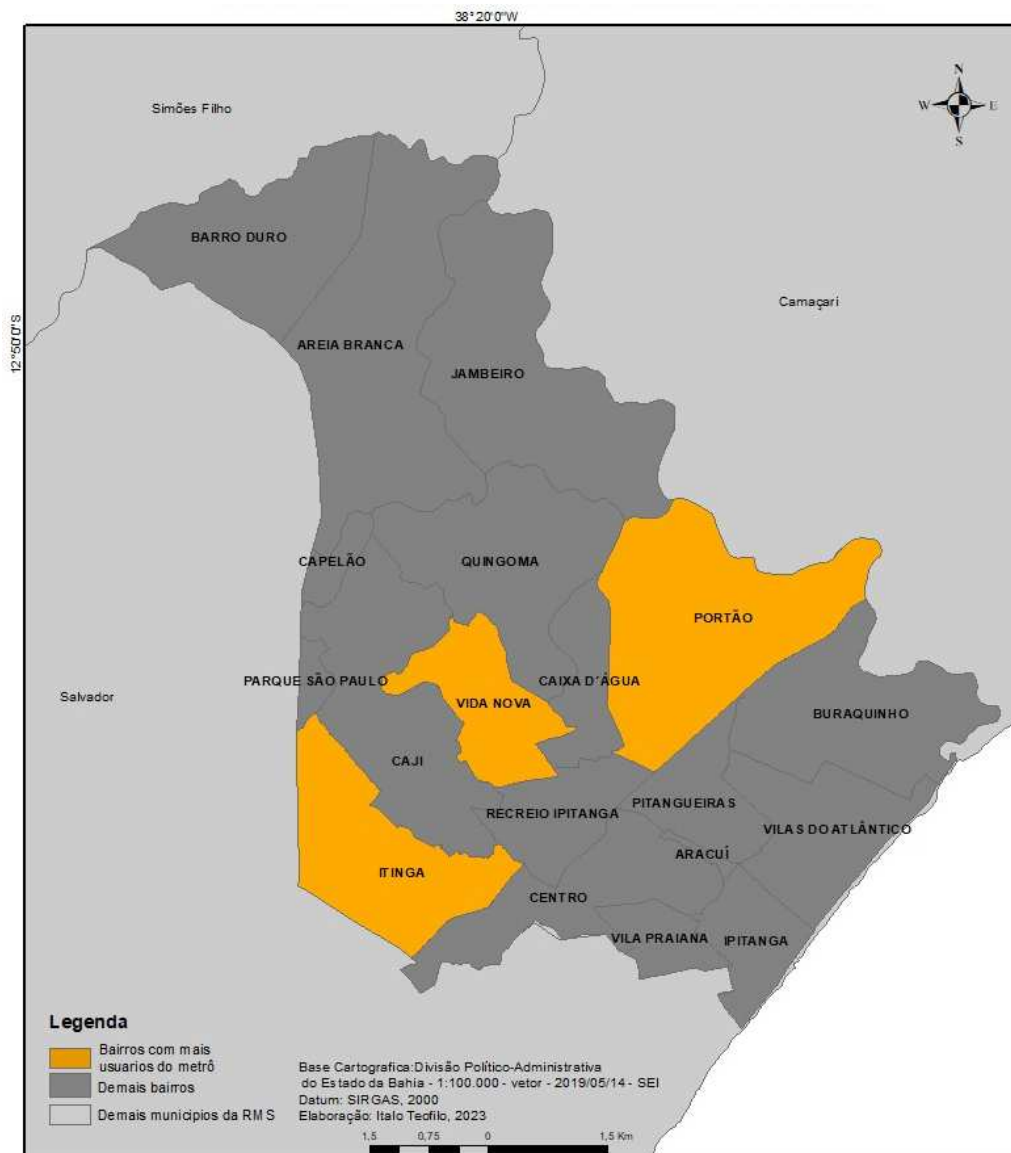
Figura 21 – Localização da estação de Metrô Aeroporto entro os municípios de Salvador e Lauro de Freitas



Elaborado pelo autor, 2024.

Durante a análise, foi perceptível que a maioria dos usuários migrou (mobilidade pendular) dos bairros de Itinga, Vida Nova e Portão (Lauro de Freitas) em direção à Salvador, sobretudo, com fins de estudos e trabalho. A densidade populacional dos bairros de Itinga, Vida Nova e Portão (Figura 20), demonstra o caráter concentrador de moradia e serviços nesta zona da cidade. A maior oferta por moradia pela população de baixa renda nestas localidades, ocorreu no início da formação do município, devido ao menor custo de instalação da população por se encontrar na contra costa. Atualmente, esse cenário tem mudado aos poucos devido à especulação imobiliária e a criação de condomínios residenciais nas proximidades dos referidos bairros.

Figura 22 – Localização dos bairros de Itinga, Vida Nova e Portão (Lauro de Freitas - BA)



Fonte: elaboração própria, 2023.

Silva et al. (2016, p. 08) ao analisarem os tipos de uso e ocupação do solo próximos a Estação Aeroporto, assinalam:

Os principais usos do solo encontrados no entorno da Estação Aeroporto são o domiciliar unifamiliar, com destaque para o bairro de Itinga, e o comercial, onde se destaca o entorno imediato da Avenida Santos Dumont, no bairro Centro do município de Lauro de Freitas [...]. São encontradas, ainda, áreas de vegetação, relacionadas à presença do Rio Ipitanga, e institucionais, referentes ao aeroporto e à Base Aérea de Salvador, além do Hospital da Unimed (atualmente fechado).

Com isso, as profissões exercidas pelos moradores de Itinga são precarizadas, tais como: atendente de caixa, cozinheiro(a), autônomo(a), balconista de farmácia, atendente de shopping, pintor, frentista, supervisor(a), operador(a), etc.

Essas profissões não demandam especialização para serem executadas. Ao discutir a relação entre moradia, trabalho e especialização da mão de obra na RMS, Dias (2006, p. 60), assevera que:

[...] os municípios onde se instalaram os complexos industriais não apresentavam infraestrutura e serviços mais especializados. Sendo assim, neles ficaram residindo, essencialmente, os trabalhadores menos qualificados, que percebiam menores rendimentos e, portanto, tinham pequena capacidade de promover maior dinamização na economia local e não tinham condições de morar em locais onde o custo do solo fosse mais elevado e/ou não poderiam arcar com maiores despesas de deslocamento. Desse modo enquanto o crescimento populacional desses municípios se fez, sobretudo, por passarem a abrigar os trabalhadores de menor formação profissional, os trabalhadores mais especializados e escolarizados, com maior possibilidade de dinamização urbana, fixaram residência em Salvador e em suas áreas de expansão, notadamente a orla de Lauro de Freitas.

Esse elemento é central no processo de segregação socioespacial. Sobretudo nas metrópoles, as problemáticas do urbano se tornam mais expressivas, as periferias apresentam-se como a materialidade do processo de exclusão/segregação socioespacial, desvelando-se através: da quantidade insuficiente de habitações ou da precariedade de habitabilidade; da falta de saneamento básico; da remota possibilidade de acesso rápido e confortável aos centros urbanos representada pela ineficiência nos serviços de transporte urbano; e, sobretudo, pela falta de acessibilidade. Tais eventos impactam diretamente na mobilidade urbana.

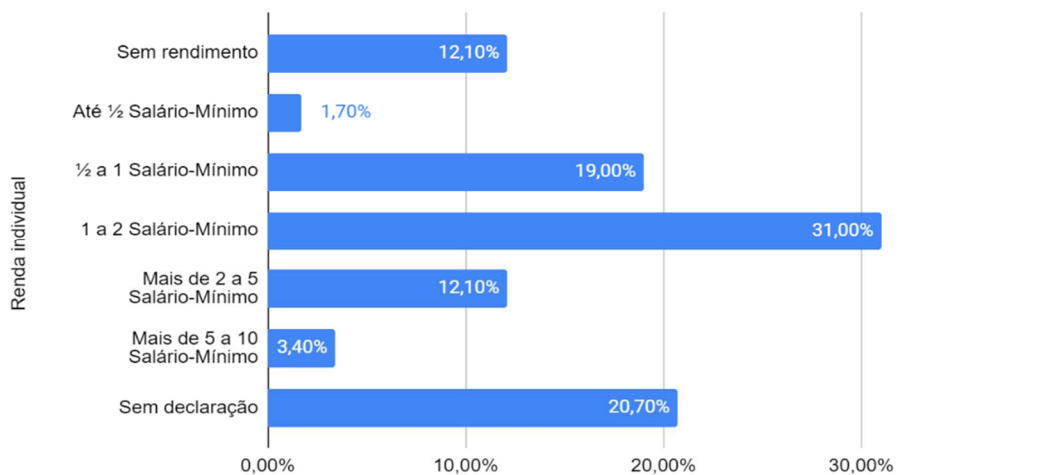
Contudo, a periferização social se concretiza em diferentes sítios do tecido urbano, não necessariamente, nas áreas mais afastadas/externas do urbano, mas, ocupam espaços intercalados. Outros processos têm apresentado periferias que não são sociais, mas sim, geográficas. Como, por exemplo, o bairro de Itinga que é uma periferia social, mas também geográfica em relação à cidade de Salvador.

### 3.3.1. Dinâmica do transporte metroviário na RMS em dias úteis (segunda à sexta-feira)

Observa-se que a maioria das pessoas que consomem o serviço oferecido pelo metrô, referente à mobilidade urbana, é de baixa renda. Ao analisarmos a “renda individual dos usuários de metrô em Lauro de Freitas”, podemos inferir que, aproximadamente, 51,7% têm renda individual entre meio até dois salários-mínimos, enquanto cerca de 12% encontram-se desempregados (Gráfico 5). É necessário desvelar a formação ideológica através dos veículos midiáticos acerca do perfil

socioeconômico das pessoas que acessam e utilizam o metrô frequentemente.

Gráfico 5 – Renda individual dos usuários de metrô em Lauro de Freitas



Elaborado pelo autor.

Segundo o Jornal A Tarde (2018), em sua matéria intitulada “*Classe média mescla veículo próprio e metrô como transporte*”, na qual, afirma no início do artigo que “Em um espaço móvel de 85 metros de comprimento, com capacidade para até mil pessoas, diferentes classes sociais têm coexistido. Não envolvidos pelas fronteiras invisíveis da sociedade, mas, de forma concreta, no metrô de Salvador [...]” (A Tarde, 2018, p. 1).

Em nenhum momento, o autor do artigo jornalístico oferece transparência quanto ao tamanho da amostra utilizada ou aos métodos empregados para alcançar suas conclusões. Esta omissão essencial compromete gravemente a credibilidade da abordagem metodológica do artigo, publicado no referido jornal, sugerindo uma inclinação tendenciosa. A seleção dos sujeitos para análise parece ser direcionada por interesses ideológicos específicos, destacando-se a escolha de apenas dois advogados como representantes da população utilizadora do metrô, o que pode distorcer a realidade social e econômica mais ampla.

É imperativo destacar a observação de Silva et al. (2016, p. 8), que discute a composição socioeconômica do entorno da Estação Aeroporto, enfatizando que a população local é predominantemente de baixa renda. No entanto, a presença de alguns condomínios com renda média mais elevada tende a mascarar essa realidade econômica, evidenciando a complexidade das dinâmicas sociais em jogo.

Os resultados dos dados coletados em campo, corroboram com a afirmativa de Silva et al. (2016), uma vez que os usuários que mais criticaram negativamente a qualidade do acesso e serviço do metrô, foram aqueles que utilizam o serviço cinco dias ou mais durante a semana (75,6%), seja com a finalidade de trabalho ou como estudo e que, conseqüentemente, representam parte da amostra que possui renda mais baixa. Em percentual está em consonância com a maioria das críticas que perpassam pelo problema da integração, uma vez que, a população em geral que utiliza o cartão metropolitano não consegue integrar com as linhas de ônibus pertencentes à Salvador, além da ausência de roteiro de ônibus que adentre o interior dos bairros da capital.

Contudo, essa problemática apresentada quanto à falta de ônibus não se reflete apenas após a instalação do metrô. Dias (2006), destaca que a problemática na rota das linhas no transporte público entre Salvador e Lauro de Freitas, conduzem a que os usuários percorram longas distâncias para acessar os pontos de ônibus, pelo uso de vans e micro-ônibus cooperativados ou transportes informais. Atualmente, percebe-se a circulação de transportes alternativos que se dirigem do interior dos bairros, não possuem qualquer tipo de integração com os outros modais viários (ônibus e metrô), encarecendo o percurso para os usuários.

Portanto, infere-se que as empresas que ofertam serviços com ônibus urbanos, têm como objetivo atender as localidades centrais de Lauro de Freitas em direção ao metrô e a cidade do Salvador, e que pode ter havido redução na frota dos ônibus, sobretudo, a partir da instalação e entrada em funcionamento da Estação Metrô Aeroporto. A presente investigação diagnostica a falta de um estudo na demanda de linhas e frotas de acordo com as necessidades dos usuários. Desta forma, a deficiência na mobilidade urbana engloba vários elementos, logo, a análise não pode ser reduzida à simples solução do aumento nas frotas e linhas de ônibus.

Em relação ao tempo de percurso, cabe destacar que o tempo foi uma medida quantitativa repleta de imprecisões, considerando que muitos usuários não tinham a noção de quanto tempo, efetivamente, circunda o processo desde saída de casa até o destino, assim como no sentido oposto. Apesar disso, o metrô acarretou uma melhoria efetiva da mobilidade urbana, um dos seus elementos é o tempo de deslocamento entre Lauro de Freitas e os diversos destinos em Salvador, o qual, em torno de 73,30% dos entrevistados, assinalam que levam entre meia e duas horas

para conclusão do trajeto (Quadro 3).

Quadro 3 - Tempo de deslocamento dos usuários do metrô entre Lauro de Freitas e Salvador

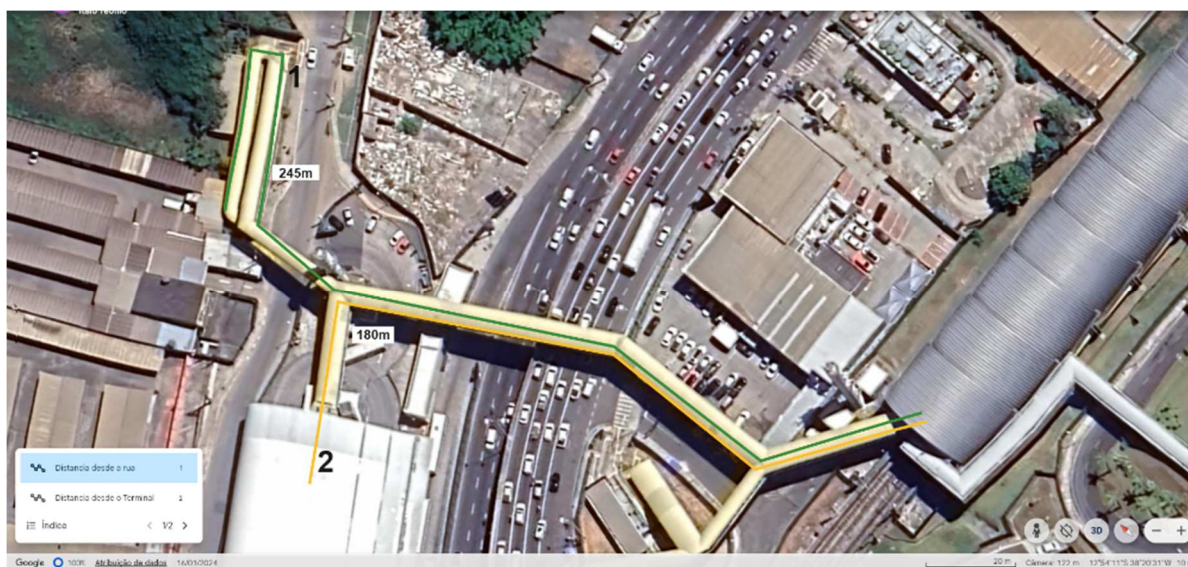
TEMPO DE PERCURSO	%
Até meia hora	26,70
De ½ até 1 hora	40
De 1 até 1 e ½ hora	30
De 1 ½ hora até 2 horas	3,30

Elaborado pelo autor.

Outro dado que se pode destacar é a avaliação qualitativa do metrô por meio de variáveis, uma delas é a duração da viagem. Aproximadamente 41,3% dos usuários não estão totalmente satisfeitos com o tempo do local de saída até o destino final, ou seja, parte significativa dos usuários do metrô não está satisfeita quanto à duração das viagens.

Outro problema enfrentado pelos usuários, refere-se à utilização do sistema de integração. Mesmo que o cartão de integração demore duas horas para expirar, muitos usuários contestam que ocorrem atrasos no percurso até acessar o metrô, devido às irregularidades nos horários de ônibus, a quantidade de linhas e a grande extensão das passarelas (Figura 23 e 24).

Figura 23: Distância de caminhada na passarela da Estação Aeroporto



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 22: Pedestres caminhando na passarela da Estação Aeroporto em horário de pico

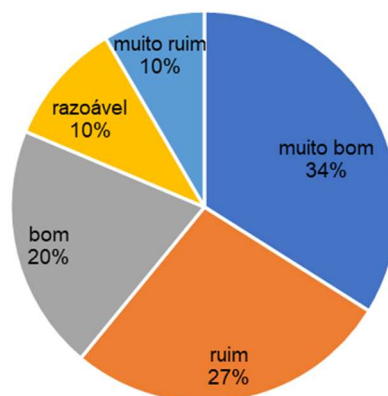


Fonte: Elaborado pelo autor.

Logo, essa demora na trajetória entre seu ponto inicial ao destino provoca, em certas ocasiões, perdas das integrações, sendo os usuários obrigados a pagar outra passagem no transporte público (ônibus e metrô).

Foi possível perceber que a crítica à integração se relaciona com a falta desta entre os ônibus municipais de Salvador e os ônibus da Região Metropolitana, na qual 37% dos usuários consideram ruim ou muito ruim (Gráfico 6). É perceptível uma divisão nos dados no que tange a esse processo, uma vez que os entrevistados não precisavam utilizar os ônibus da capital e, portanto, não experienciaram esse tipo de integração, consideram boa ou muito boa (54%) a qualidade da integração.

Gráfico 6 - Qualificação da integração (ônibus - metrô) entre segunda-feira e a sexta-feira



Elaborado pelo autor.

A análise dos dados ao demonstrar a utilização do metrô junto a outros meios de locomoção, sobretudo, os transportes coletivos de ônibus (Quadro 4), indica que cerca de 83,30% dos usuários utilizam o metrô e mais uma linha de ônibus para chegar ao destino (ida) ou retorno (volta). Não foram encontrados, durante a investigação, sujeitos que usam o metrô e três transportes ou mais.

Quadro 4 – Números de transportes utilizados pelos entrevistados: a) para chegar ao destino; b) para retornar ao destino inicial.

<b>3- A) Quantos transportes você pega para chegar ao destino?</b>	<b>%</b>
Metrô + 1 transporte;	50,00%
Metrô + 2 transportes;	33,30%
Só o metrô	16,70%
<b>3- B) Quantos transportes você pega para retornar a origem?</b>	<b>%</b>
Metrô + 1 transporte;	60,30%
Metrô + 2 transportes;	32,80%
Só o metrô	6,90%

Elaborado pelo autor.

Assim sendo, a imediata expansão do metrô como proposição não resolverá unilateralmente os problemas de mobilidade urbana em Lauro de Freitas. Os resultados da pesquisa mostram que o tempo de percurso ainda continua longo para os trabalhadores, tendo em vista que os postos de trabalho continuam concentrados. A falta da demanda de ações participativas e deliberativas que envolvam os usuários, poderá amenizar o problema da mobilidade, mas, não esgotará as contradições do urbano.

Durante o estudo, identificou-se que a maioria das pessoas que frequentam o metrô, além de ter renda entre meio e até dois salários-mínimos, detém acesso à escolaridade até o ensino médio completo. Essas pessoas ocupam postos de

emprego com baixa qualificação e remuneração, uma forma de exclusão e periferização (Paviani, 1994), já que não compõe, conforme apresenta os dados, o capital social para ocupar outros postos de trabalho com alta remuneração e qualificação.

Além disso, quando analisamos qual a finalidade do uso do metrô durante a semana, notamos que a principal finalidade para o usuário é o destino ao trabalho, ou seja, o uso do metrô não é apenas devido a sua eficiência – afinal, ainda há a necessidade de pegar outro transporte antes ou depois de chegar à estação de metrô Aeroporto –, mas, sim, pela diminuição das linhas de ônibus que os obriga a consumir o serviço.

A suburbanização ampliada e a busca em escapar dos problemas presentes na metrópole, fez com que Lauro de Freitas se tornasse um local ideal para moradia das elites e da classe média por ter maior proximidade com o núcleo metropolitano (Salvador). Por outro lado, a fuga das elites e da classe média não rompeu com os muros da autossegregação em seus condomínios residenciais fechados, mas, atingiu novas escalas. Nesse cenário, Dias (2006, p. 59) comenta que:

[...] Lauro de Freitas, revelou o mais intenso ritmo de crescimento demográfico da região, também sob influência dos processos em curso na RMS. Seu crescimento demográfico elevado, pode ser associado à imigração, e decorreu, ao menos parcialmente, de sua posição geográfica privilegiada em relação à capital e aos municípios onde se implantaram os complexos industriais. Tendo as terras neste município menos valorizadas em relação às dos demais integrantes da região, Lauro de Freitas recebeu, entre 1970 e 1980, novos moradores integrantes dos grupos sociais mais empobrecidos, que, dadas as transformações da estrutura urbana da capital se viram na contingência de terem que se deslocar, principalmente, para os limites desta cidade.

Como mecanismo para superar as barreiras geográficas, o metrô não viabiliza necessariamente uma desconcentração física das atividades. Pelo contrário, a migração pendular dos usuários, demonstra o quão às atividades estão concentradas em determinadas centralidades do núcleo metropolitano (Salvador), tanto em dias úteis, quanto no fim de semana.

As carências em serviços alimentam a especulação pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso, fortalece os centros em detrimento

das periferias, num verdadeiro círculo vicioso (. Santos, 2009, p. 106 *apud* Cruz, 2015, p. 636).

O metrô ainda não atenuou os problemas de transporte público coletivo, sequer sua expansão atenuará, ao menos no curto prazo, mesmo que se torne o principal sistema de transporte de Salvador, visto que, atualmente as atividades produtivas ainda estão concentradas em determinados núcleos de Salvador, os pontos de ônibus continuam superlotados e precarizados, faltam estudos de demanda das frotas para o atendimento dos trabalhadores, e são recorrentes as irregularidades nos horários. Contrariando o vaticínio apresentado por Silva et. al. (2016, p. 08-09) ao afirmarem que:

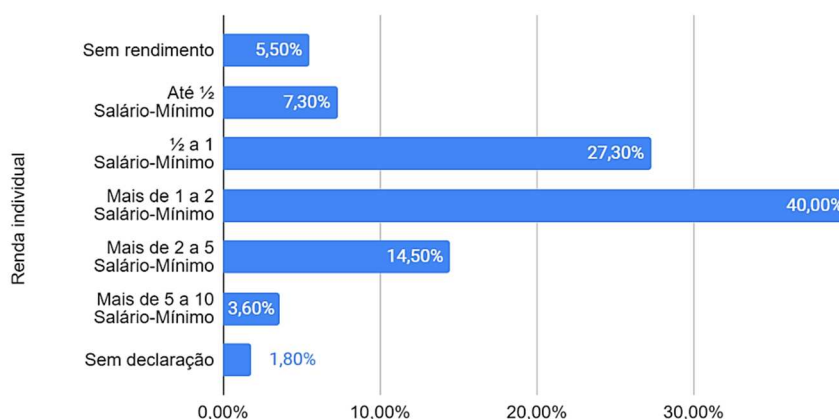
A proposta do metrô chega para atenuar os problemas de transporte público coletivo de passageiros em Salvador, que hoje é majoritariamente rodoviário e com sérios agravantes que dificultam a mobilidade da população. Esses agravantes são notados através da superlotação dos ônibus, devido a frota ser incompatível com a demanda da população, periodicidade irregular de horários, infraestrutura precária dos abrigos nos pontos de ônibus. Nesta perspectiva, o sistema metroviário de Salvador tem como intuito se tornar o principal sistema de transporte da cidade, em substituição ao transporte rodoviário.

Essa insuficiência na mobilidade urbana explica-se pela produção do espaço desigual e combinado, condicionando a valorização diferencial de áreas associadas aos transportes, tornando-os precarizados na integração interurbana. Sendo assim, as classes populares não vivem o urbano, mas, sua virtualidade. Nesse sentido, o urbano não se efetiva em sua completude, apresentando-se apenas como potencialidade devido ao ritmo do capital na lógica de produção e reprodução.

### 3.3.2. Dinâmica do transporte metroviário durante o fim de semana (sábado e domingo)

De modo geral, não ocorreu uma dispersão expressiva entre os dados coletados dos usuários do metrô durante a semana em comparação ao fim de semana. A maioria dos entrevistados também são de classes com renda consideravelmente baixa e, majoritariamente, possuem renda de  $\frac{1}{2}$  até 2 salários-mínimos (67,3%). Não teve um aumento significativo entre sujeitos com rendimentos de 2 a 10 salários-mínimos, que utilizam o metrô como mecanismo de locomoção (Gráfico7).

Gráfico 7 – Renda individual dos usuários de metrô (Lauro de Freitas - Salvador)



Elaborado pelo autor.

Por sua vez, o fator qualitativo apresenta uma mudança abrupta. Apesar das críticas sobre a necessidade de aumento das linhas, irregularidade nos horários dos ônibus e falta de integração, aparecem, em contraponto, mais elementos de qualificações positivas ao metrô durante o fim de semana, do que quando a amostra ocorre durante os dias úteis (segunda a sexta-feira) (Quadro 5).

Quadro 5 – Opinião dos usuários acerca do serviço do metrô

<b>BOM</b>	<b>Total</b>	<b>RUIM</b>	<b>Total</b>
Custo-benefício	6	Redução das linhas	8
Agilidade na locomoção	5	Irregularidade nos horários dos ônibus	5
Conforto	3	Falta de integração com região metropolitana	5
Diminui o engarrafamento	1	Estações longe dos pontos de ônibus	5
Integração	1	Estações longas	3
Segurança	1	Perda de tempo no ônibus	2
Limpo	1	Melhoria na qualidade	2
Resolveu o problema de mobilidade urbana	1	Custo-benefício	2
		Aumentar o tempo de integração	2
		Pequeno número de vagões	1
		Segurança	1
		Falta de outras opções de transporte	1

Elaborado pelo autor.

Essa divergência de opinião ocorre, devido a distinção da finalidade de uso durante os dias úteis e o fim de semana por parte de alguns passageiros. Enquanto nos dias úteis 54,30% dos entrevistados utilizam o metrô para deslocamento para o

trabalho e, apenas 8,5% para lazer, em contraste, no fim de semana, 40,7% dos entrevistados utilizam o referido modal para dirigir-se a áreas de lazer, e apenas 25,9% para deslocamento ao trabalho. Os usuários que utilizam o metrô cinco vezes ou mais durante a semana (65,1%), sobretudo, para trabalho ou estudo, listaram a maior parte dos apontamentos negativos ao metrô.

Contudo, pode-se reafirmar que o problema da mobilidade urbana em Lauro de Freitas é muito complexo e que engloba vários elementos. A maioria dos entrevistados ainda utilizam o metrô e mais dois transportes, tanto na ida como na volta (Quadro 6). Não obstante, o tempo de deslocamento continua relativamente longo.

Quadro 6 - Números de transportes utilizados pelos entrevistados

Quantos transportes você utiliza para ir ao destino?	%
Só o metrô	1.8%
Metro + 1 transporte	9.10%
Metro + 2 transportes	50.9%
Metrô + 3 transportes ou mais	38.20%
Quantos transportes você utiliza para retornar origem?	
Só o metrô	13%
Metro + 1 transporte	46,3%
Metro + 2 transportes	37%
Metrô + 3 transportes ou mais	3,7%

Elaborado pelo autor.

Desta maneira, percebe-se o caráter concentrador de locais relacionados ao lazer, devido a necessidade de se locomover para consumir serviços que em sua maioria são *shopping centers* localizados em bairros específicos de Salvador (Quadro 7). Tal fato se reafirma na medida em que foi analisado qual o tipo de lazer que os entrevistados estavam buscando em Salvador, a maioria se deslocava para visitar parentes e amigos, enquanto, parcela expressiva se deslocava para os *shoppings*.

Quadro 7 – Bairro de destino em Salvador dos usuários do metrô em Lauro de Freitas

Posição	Qual bairro de destino?	Qntd.
1º	Caminho das Árvores	11
2º	Nazaré	7
3º	Paralela	6
4º	Brotas	4
5º	Pernambúes	3
6º	Cabula	2

7º	Cidade Nova	2
8º	Estação Pirajá	2
9º	Imbuí	2
10º	Águas Claras	2

Elaborado pelo autor.

O bairro Caminhos das Árvores se encontra como destino principal devido à concentração de serviços como *shoppings centers*, centros comerciais, terminal rodoviário de Salvador, dentre outras atividades, como aquelas relativas à saúde. Sendo assim pode-se concluir que a centralidade exercida por Salvador em relação aos moradores de Lauro de Freitas, em termos de trabalho, lazer e serviços, impacta pessoas de diferentes classes de renda.

Contudo, a mobilidade urbana não deve ser considerada de forma isolada ao deslocamento, é muito mais que isto. O metrô e o ônibus são apenas elementos incluídos nesse processo. Indiscutivelmente são importantes, no entanto, mais fundamental ainda é entender as dinâmicas intrínsecas ao contexto urbano.

Além disso, não há uma relação articulada entre a Região Metropolitana para discutir os problemas que os envolvem. Dessa forma, a relação integração metrô-ônibus metropolitano fica comprometida pelos interesses e conflitos político-econômicos que envolvem Salvador e Lauro de Freitas. Sendo assim, se faz necessário pautar uma proposta de integração dos modais de transporte público que realmente contemple todos os usuários dos serviços ofertados na metrópole. Estimular a descentralização das ofertas de empregos, estudo e lazer, diminuindo as distâncias seria um elemento fundamental para evitar duradouros deslocamentos e/ou congestionamentos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana se configura como um tema fundamental para o desenvolvimento das grandes cidades, influenciando diretamente na qualidade de vida da população. No entanto, essa relação vai além da mera funcionalidade, entrelaçando-se com as complexas dinâmicas socioespaciais que definem os centros urbanos contemporâneos.

Se configura como um espelho das disparidades socioespaciais, evidenciando as diferentes realidades vivenciadas por distintos grupos populacionais. A acessibilidade aos serviços de transporte, por exemplo, varia consideravelmente de acordo com a renda, classe social e localização espacial dos indivíduos. Essa disparidade no acesso à mobilidade reforça a segregação socioespacial, limitando as oportunidades de acesso à educação, trabalho, lazer e outros serviços essenciais, perpetuando ciclos de exclusão social.

As metrópoles, em sua complexa teia de relações, concentram as mais acentuadas desigualdades socioespaciais. A metrópole de Salvador, por exemplo, ilustra essa realidade, onde a precariedade dos serviços de transporte público, a informalidade no setor e a falta de integração entre os diferentes municípios da região metropolitana intensificam as dificuldades de locomoção da população de baixa renda.

O cotidiano em Lauro de Freitas revela as contradições que permeiam a mobilidade urbana nas grandes metrópoles. Os congestionamentos e o alto grau de motorização evidenciam a priorização do transporte individual motorizado, em detrimento de alternativas mais acessíveis e sustentáveis, como o transporte coletivo e modais não motorizados. Essa lógica privilegia os grupos sociais mais abastados, excluindo aqueles que dependem de meios de transporte alternativos.

A escolha do modal de transporte muitas vezes é influenciada por fatores como status social, medo da violência e tempo disponível. Os grupos sociais mais abastados tendem a optar por meios de transporte individualizados, enquanto a população de baixa renda depende, em grande parte, do transporte público, muitas vezes superlotado e inseguro. Essa disparidade no acesso à mobilidade limita as oportunidades e reforça a exclusão social dos grupos mais vulneráveis.

O setor informal exerce um papel significativo nas dinâmicas de transporte urbano, tanto na oferta quanto na demanda por serviços de mobilidade. Em Lauro de Freitas, por exemplo, os mototaxistas e os transportes alternativos informais

representam uma importante opção de locomoção para a população de baixa renda, complementando as deficiências do sistema de transporte formal. No entanto, a falta de regulamentação e fiscalização desse setor gera riscos à segurança dos usuários e desafios para a gestão da mobilidade urbana.

A fragmentação dos sistemas de transporte entre os municípios da Região Metropolitana de Salvador configura um obstáculo à integração urbana e à eficiência da mobilidade. A falta de conexão entre as linhas de ônibus, por exemplo, dificulta o deslocamento entre diferentes áreas da região, prolongando o tempo de viagem e aumentando os custos para os usuários. Essa desarticulação dos sistemas de transporte reforça as desigualdades socioespaciais, limitando o acesso da população de baixa renda a oportunidades de trabalho, educação e lazer em outros municípios.

As dinâmicas de mobilidade urbana apresentam variações significativas ao longo do dia, com picos de demanda nos horários de pico e menor movimento nos fins de semana. Essa oscilação exige flexibilidade e adaptabilidade dos sistemas de transporte, respondendo às diferentes necessidades dos usuários em cada momento. A otimização dos horários de operação, a implementação de tarifas dinâmicas e a integração com outros modais de transporte podem contribuir para uma gestão mais eficiente da mobilidade urbana e para a redução das desigualdades no acesso aos serviços de transporte.

A mobilidade urbana transcende sua dimensão funcional, assumindo um papel fundamental na organização do espaço urbano e na promoção do desenvolvimento social. O acesso à mobilidade configura-se como um direito fundamental, possibilitando o exercício da cidadania, a integração social e o acesso a oportunidades.

As desigualdades socioespaciais nas metrópoles contemporâneas exigem uma análise que considere os diversos fatores estruturais e as práticas cotidianas dos cidadãos. Fatores como a concentração de renda, a segregação espacial, a informalidade no mercado de trabalho e a precária infraestrutura urbana contribuem para a intensificação das disparidades na mobilidade urbana. Além disso, as práticas cotidianas dos cidadãos, como a escolha do modal de transporte, a organização dos trajetos e o tempo dedicado à locomoção, também refletem e reforçam as desigualdades existentes.

A segregação espacial, caracterizada pela concentração de grupos sociais com características socioeconômicas semelhantes em determinadas áreas da cidade,

também intensifica as desigualdades na mobilidade urbana. A população de baixa renda, em geral, reside em áreas periféricas com acesso limitado a serviços de transporte público de qualidade. Essa situação dificulta o deslocamento para outras áreas da cidade, onde se concentram as oportunidades de trabalho, educação e lazer, reforçando a exclusão social desses grupos.

A informalidade no mercado de trabalho, um problema recorrente nas grandes cidades, também impacta as dinâmicas de mobilidade urbana. Os trabalhadores informais, em geral, possuem jornadas de trabalho irregulares e rendas instáveis, o que limita sua capacidade de acesso a meios de transporte mais eficientes e confortáveis. Essa precariedade da mobilidade dificulta o acesso ao trabalho e a outros serviços essenciais, perpetuando a situação de vulnerabilidade social desses trabalhadores.

A precária infraestrutura urbana, com ruas esburacadas, falta de sinalização e iluminação pública inadequada, também contribui para as desigualdades na mobilidade urbana. Essa situação torna o deslocamento a pé e de bicicleta inseguro e desconfortável, especialmente para os grupos mais vulneráveis, como crianças, idosos e pessoas com deficiência. A falta de investimentos em infraestrutura cicloviária e em áreas de pedestres reforça a dependência do transporte motorizado, excluindo aqueles que não possuem acesso a um veículo próprio.

O tempo dedicado à locomoção também é um fator que evidencia as desigualdades na mobilidade urbana. A população de baixa renda, em geral, reside em áreas periféricas (exemplo dos bairros de Barro Duro, Jambreiro, Capelão, Quingoma) e gasta um tempo considerável no deslocamento para o trabalho, escola e outros serviços essenciais. Essa perda de tempo limita as oportunidades de participação social, lazer e desenvolvimento pessoal, reforçando as disparidades entre os diferentes grupos sociais.

Diante das complexas desigualdades que permeiam a mobilidade urbana nas grandes cidades, torna-se urgente a busca por modelos alternativos e mais justos. Políticas públicas que promovam a integração social, a sustentabilidade ambiental e a acessibilidade universal aos serviços de transporte são essenciais para a construção de cidades mais equitativas e habitáveis.

As políticas públicas são fundamentais na promoção de uma mobilidade urbana mais justa. Implementação de planos de mobilidade urbana integrados, além do fato de Lauro de Freitas ter o tema da mobilidade como principal item de demanda

por parte da população em seu PPA revela a urgência da pauta no âmbito municipal, com isso a expansão e modernização do sistema de transporte público, promoção da intermodalidade e do transporte ativo, e regulamentação do setor de transporte informal são algumas das medidas que podem contribuir para a redução das desigualdades na mobilidade urbana.

De modo geral, a Lei 12.587/2012, conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana, e o Projeto de Lei 3.278/2021, que visa aprimorar a lei existente, representam marcos legais importantes para a promoção de uma mobilidade urbana mais justa e sustentável no Brasil. Essas leis estabelecem diretrizes para o planejamento, a gestão e a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana, com foco na acessibilidade universal, na sustentabilidade ambiental e na integração social.

A implementação de políticas públicas eficazes para reduzir as desigualdades na mobilidade urbana exige um compromisso conjunto dos governos, da sociedade civil e do setor privado. A superação dos desafios existentes requer investimentos em infraestrutura, modernização dos sistemas de transporte, promoção da educação ambiental e da cultura da mobilidade ativa.

Uma mobilidade urbana mais justa e sustentável é fundamental para a construção de cidades mais prósperas, equitativas e habitáveis. Ao promover o acesso universal a serviços de transporte de qualidade, as cidades podem contribuir para a redução das desigualdades sociais. Através da participação social, da cobrança de políticas públicas eficazes e da adoção de práticas cotidianas mais sustentáveis, podemos contribuir para a construção de cidades mais humanas, inclusivas e ambientalmente responsáveis.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila C. Uberização e juventude periférica. Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos. CEBRAP**, v. 39, n. 3, p. 579-597, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.25091/s01013300202000030008>>. Acesso em: 15 jun. 2023

ALMEIDA, Paulo Henrique de. **A economia de Salvador e a formação de sua Região Metropolitana**. In: CARVALHO, Inaiá M. M. de; PEREIRA, Gilberto C. (Org.) Como Anda Salvador, 2ª ed. Salvador, EDUFBA, 2008.

ARAUJO, Luiz Alberto David; NUNES JUNIOR, Vidal Serrano. Curso de direito constitucional. 18. ed. São Paulo: Verbatim, 2014.

A TARDE. **Classe média mescla veículo próprio e metrô como transporte**. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1974066-classe-media-mescla-veiculo-proprio-e-metro-como-transporte>>. Acesso em: 12 de maio de 2022.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura da Bahia. **Pesquisa Origem-destino 2012**. Salvador: SEINFRA, 2012. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/lauro-de-freitas/panorama>>. Acesso em: 15 abr. 2023

BARROS, José D'Assunção. **Fixos e fluxos**: revisitando um par conceitual. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía 29 (2): 493-504. 2020.

BARBOSA, Jorge Luiz. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9199/1/O%20Significado.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil** (1988). Brasília, DF: Senado Federal, 2023. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em: 15 jun. 2023

BRASIL, Lei 5788/90. **Estatuto da Cidade**. Brasília, 2001. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2023.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência Social. **Informações para o Sistema**

**Público de Emprego e Renda - ISPER.** Dados por Município. Disponível em: <[http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged\\_isper/index.php#](http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_isper/index.php#)>; Acessado em: 30 maio 2023.

BRITO, Cristovão. **A PETROBRAS e a gestão do território no Recôncavo Baiano.** Salvador: EDUFBA, 2008.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Efeitos Da Variação Da Tarifa E Da Renda Da População Sobre A Demanda De Transporte Público Coletivo Urbano No Brasil.** Brasília: Ipea, 2011. (Texto Para Discussão, N. 1595).

\_\_\_\_\_. **Gastos Das Famílias Brasileiras Com Transporte Público E Privado No Brasil: Uma Análise Da Pof 2003 E 2009.** Brasília: Ipea, 2012. (Texto Para Discussão, N. 1803).

CARLOS, Ana Fani Alessandri **Morfologia e temporalidades urbanas -o “tempo efêmero” e o “espaço amnésico”.** In: CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: Edição Eletrônica/LABUR, 2007. p. 55-61.

CARLOS, Ana Fani Alessandri **Diferenciação Socioespacial.** 2007 Disponível em: <<https://periodicos.uuffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12794/8362>>. Acesso em: 23 jul. 2023.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1995.

CRUZ, A. R. S. **Globalização, Direito à Cidade e Transporte Urbano no Brasil.** In: Encontro Nacional da Anpege. 2015. Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/3/61.pdf>>. Acesso em: 12 de maio de 2022.

DIAS, Patricia Chame **A construção da segregação residencial em Lauro de Freitas (BA):** Em estudo das características e implicações do processo. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Bahia.

DIAS, Patricia Chame **Trabalho e lazer na metrópole:** lugares e fluxos das diferentes classes sociais na Região Metropolitana de Salvador. 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Bahia.

El TÁXI (Bahia). **Vereador Rosalvo defende a regulamentação do Ligeirinho, em Lauro de Freitas,** Bahia, p. 1. 2016. Disponível em: <https://eitaxi.com.br/vereador-rosalvo-defende-a-regulamentacao-do-ligeirinho-em-lauro-de-freitas/>. Acesso em: 14 jul. 2023.

GOLD, Philip. **Melhorando as Condições de Caminhada em Calçadas.** [s.l: s.n.]. Disponível em: <<https://www.perkons.com/wp-content/uploads/2022/01/nota-tecnica-melhorando-condicoes-caminhada-calcadas.pdf>>.

GONDIM, Mônica Fiuza (2001) **Transporte Não Motorizado na Legislação Urbana no Brasil**, Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes, Programa de Pós-Graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE-RJ.

GOMIDE, Alexandre de Avila. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Brasília: IPEA, 2003. Disponível em: Acesso em: 15 jun. 2017.

Harvey, David. O novo imperialismo São Paulo: Loyola. 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **IBGE Cidades**: Lauro de Freitas, 2021. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/laurodefreitas/panorama>>; Acesso em: 16 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Tipologia intraurbana**: espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População estimada** [2020]. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/lauro-de-freitas/panorama>. Acesso em: 15 abr. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Densidade Demográfica Preliminar**. 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/export/svg.htm>> Acessado em: 30 de nov. 2022.

KER Ian; GINN Simon. Myths and realities in walkable catchments: The case of walking and transit. *Road & Transport Research*. 2003

LAURO DE FREITAS, **Plano Diretor (Lei Municipal Nº 1.773)**, Lauro de Freitas, 2018. Disponível em: <[http://sedur.laurodefreitas.ba.gov.br/legislacao/LEI\\_1773\\_2018\\_REVIS%C3%83O\\_PDDM\\_PMLF.pdf](http://sedur.laurodefreitas.ba.gov.br/legislacao/LEI_1773_2018_REVIS%C3%83O_PDDM_PMLF.pdf)>. Acesso em: 18 jun. 2023.

LAURO DE FREITAS, **Lei Municipal nº 1571 de 28 de Julho de 2015**, Lauro de Freitas, 2015. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/l/lauro-de-freitas/lei-ordinaria/2015/158/1571/lei-ordinaria-n-1571-2015-dispoe-sobre-a-disciplina-normativa-do-servico-de-taxi-na-forma-que-indica-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 18 jun. 2023.

LEFEBVRE, HENRI. **O Direito À Cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008,

MAGALHÃES, Denise. **Fragmentação E Segregação Socioespacial No Processo De Urbanização Do Litoral Nordeste Da Bahia: Os Dois Lados Da Rodovia Ba-099 – “Estrada Do Coco”**. Salvador: Repositório Ufba 2016.

MAGALHÃES, M.; ARAGÃO, J.; YAMASHITA, Y. **Cidade e Território**. Paranoa, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/download/10629/9355/19063#:~:text=Etimologicamente%2C%20o%20termo%20%E2%80%9Cmobilidade%E2%80%9D>>. Acesso em: 3 jul. 2024.

MAMANI, Herman. Armando. **Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos**. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/35174003.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2023.

MARANDOLA JUNIOR, EDUARDO. Mobilidades Contemporâneas: Distribuição Espacial Da População, Vulnerabilidade E Espaços De Vida Nas Aglomerações Urbanas In: **Mobilidade Espacial Da População: Desafios Teóricos E Metodológicos Para O Seu Estudo / José Marcos Pinto Da Cunha (Org.)**. - Campinas: Núcleo De Estudos De População-Nepo/Unicamp; 2011.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

MARICATO, Herminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MAY, T. **Pesquisa social. Questões, métodos e processos**. Porto Alegre, Artemed. 2001.

Menezes, Lucidalva Andrade. **Expansão urbana e impactos sócioambientais: estudo de caso no município de Lauro de Freitas**. Salvador, 2005. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Procesosambientales/Impactoambiental/10.pdf>>. Acesso em: 6 ago. 2024.

MIRALLES-GUASCH, Carme. **Transporte y ciudad**. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel, 2002.

PAVIANI, Aldo. **A lógica da periferização em áreas metropolitanas**. In: SANTOS, M. e SOUZA, M. A. A. (Orgs). Território, globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994.

PEREIRA, Gilberto Corso; FERNANDES, Claudia Monteiro; DIAZ MOSQUERA, Carlos Andres. **Salvador em transformação: dinâmica populacional recente da região metropolitana**. Salvador, 2023.

PEREIRA, Rafael. et al. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual**. Texto para Discussão - IPEA, p. 1–51, 2021.

SANTOS, Milton. O espaço: sistemas de objetos, sistemas de ação. In: SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996. p.38-56.]

SANTOS, Milton. **O Espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004. 2. ed.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Edusp, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Políticas de Transporte no Brasil**. A construção da mobilidade excludente. Manole, São Paulo, 2013.

RAMOS, Luis Paulo Gerbassi. Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável: uma contribuição aos Programas e Planos de Habitação de Interesse Social. In: FERREIRA, R. F.; BIASOTTO, R. C. (Ed.). **Políticas Públicas e Direito à Cidade: política habitacional e o direito à moradia digna**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 73-75.

RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. **Políticas públicas**. 1. ed. 3. reimp. São Paulo: Publifolha, 2013.

SILVA, H. R. F. et al. **Análise geográfica do entorno de 4 estações de metrô dos municípios de Salvador e Lauro de Freitas-BA**. Disponível em: <<http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%203%20-%20Mobilidade%20e%20Transportes/Paper1266.pdf>>. Acesso em: 10 de maio de 2022.

SILVEIRA, Martins. **Dimensão socioespacial do transporte informal em Manaus, o caso do mototáxi**. 2011. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo5.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2023.

SOUZA, Celina. Federalismo e Descentralização na Constituição de 1988: processo decisório, conflitos e alianças. Dados – Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, v. 44, n. 3, p. 513– 560, 2001.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Metrópole baiana: dinâmica econômica e socioespacial recente**. 2012. Disponível em: <[https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/sep/sep\\_93.pdf](https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/sep/sep_93.pdf)>. Acesso em: 05 jul. 2023.

ZALOTI, Fábila Antunes. **Via Metropolitana: dinâmica da cobertura e uso da terra após implantação em Lauro de Freitas, Camaçari e Salvador** - Bahia, Brasil. 2022. 262 f. Tese (Doutorado em Geografia) Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, Ba, 2022.

## APÊNDICE 1 – Minuta de Instrumento de solicitação de dados



Salvador, 24 de março de 2023

Ao Ilustríssimo Senhor  
Henrique Olinto Borri Junior  
Secretário Municipal de Trânsito, Transporte e Ordem Pública

*Assunto: Apoio e Colaboração na disponibilização de dados acerca do transporte público municipal*

Com intuito de viabilizar o seguimento das ações e atividades que servirão de base fundamental para a pesquisa acadêmica de mestrado cujo tema é **Mobilidade Urbana e diferenciação socioespacial no município de Lauro de Freitas**, o Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais (PROET), na pessoa do mestrando, Italo Teófilo da Silva Rosário, vem, por meio do presente ofício, solicitar todo o apoio e colaboração da Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Ordem Pública, a possibilidade de disponibilizar dados e informações referentes ao transporte público municipal. Pelas fundamentações a expor:

### **DOS OBJETIVOS GERAIS DA PESQUISA E A ESPECIFICAÇÃO DOS DADOS**

O principal objetivo da dissertação é analisar como o planejamento da mobilidade urbana do município de Lauro de Freitas contribui para a ampliação das desigualdades socioespaciais e suas implicações diante da dinâmica metropolitana em que o município está inserido. Para obter êxito nesta meta, foram especificados os seguintes objetivos específicos:

I – Analisar as políticas públicas de planejamento da mobilidade urbana ao longo dos anos no município, nas esferas federal, estadual e municipal.

II – Compreender o processo de formação da metrópole baiana, as dinâmicas da mobilidade urbana e as estruturas a que compõem.

III - Identificar as vulnerabilidades e diferenciações socioespaciais através dos fatores ligados à mobilidade urbana.

Sendo assim uma das etapas do mencionado Projeto de Pesquisa é justamente a coleta de dados sobre transporte público municipal, sendo eles:

- Empresas e linhas de ônibus que operam no município
- Quantitativo de frota de ônibus por linha

- Roteiro e intervalo de tempo das linhas
- Cooperativas de transporte complementar
- Quantidade de veículos associados às cooperativas
- Quantitativo de frota de transporte complementar
- Dados das denúncias feitas ao Centro Integrado de Mobilidade Urbana (CIMU) que envolvem transporte público

### **DA COLETA DOS DADOS E SUA OBSERVÂNCIA A LEI 13.709/18 – LGPD (LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS E A LEI 12.527/11 - LAI (LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO)**

Como já exposto, uma das etapas da referida pesquisa é a coleta de dados junto às instituições e entidades do poder público municipal. Contudo, sempre existe uma preocupação em relação ao tratamento dos dados presentes na administração pública, e que não venha estar em desatendimento às diretrizes legais.

A Lei 13.709/18, conhecida popularmente como LGPD, dispõe e regulamenta o tratamento de dados por pessoa física ou jurídica de direito público ou privado, sejam eles físicos ou digitais, com o objetivo de proteger direitos fundamentais de liberdade, e como no caso em comento de **privacidade**.

A Lei 12.527/11 - de Acesso à Informação na qual assegura o direito fundamental de acesso à informação e executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública, onde no **Artº4 considera como informação dados, processados ou não, que podem ser utilizados para produção e transmissão de conhecimento, contidos em qualquer meio, suporte ou formato**.

Desta forma, uma vez que a coleta desses dados irá corroborar no desenvolvimento da referida pesquisa, o levantamento desses dados **está em completo atendimento às legislações em apreço**.

### **CONCLUSÃO E SOLICITAÇÃO**

Diante disso, **solicitamos o apoio e colaboração da SETTOP para a disponibilização dos dados**.

Desde já, o PROET e o mestrando agradecem o apoio.

Ítalo Teófilo da Silva Rosario  
Mestrando em Estudos Territoriais

Prof. Orientador: Antonio Muniz dos Santos Filho  
Geógrafo – Dr. Arquitetura e Urbanismo (Cidades)  
Professor PROET/UNEB