



A MOBILIDADE URBANA EM FEIRA DE SANTANA (BA): UMA ANÁLISE DO TEMPO E ESPAÇO A PARTIR DA IMPLEMENTAÇÃO DO *BUS RAPID TRANSIT* (BRT).

Antonio Alberto Pereira de Almeida ¹

RESUMO

A mobilidade urbana em diversas cidades ao redor do mundo tem sido marcada por desafios relacionados à desigualdade socioespacial, à precariedade do transporte coletivo e ao predomínio do transporte individual. Neste contexto, o presente estudo analisa a implantação do sistema Bus Rapid Transit (BRT) na cidade de Feira de Santana, no estado da Bahia, com foco no tempo e espaço de deslocamento dos usuários, buscando compreender seus impactos na dinâmica urbana. A pesquisa fundamenta-se no método dialético e no aporte teórico das redes geográficas, articulando bibliografia, levantamento documental, análise cartográfica e pesquisa empírica. No intuito de colaborar com a compreensão da mobilidade urbana feirense, por um viés geográfico, é que este trabalho apresenta-se não apenas como um aporte teórico para os interessados sobre os temas discutidos nesta pesquisa, mas também, no campo prático, uma diretriz que ofereça às autoridades competentes subsídios concretos para o planejamento da mobilidade urbana. Para tanto, este trabalho tem como objetivo analisar a mobilidade urbana em Feira de Santana com ênfase no tempo de deslocamento, destacando como as condições do sistema BRT interferem no cotidiano dos usuários.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; BRT; transporte coletivo.

ABSTRACT

Urban mobility in several cities around the world has been marked by challenges related to socio-spatial inequality, the precariousness of public transportation, and the predominance of private transportation. In this context, this study analyzes the implementation of the Bus Rapid Transit (BRT) system in the city of Feira de Santana, in the state of Bahia, focusing on the time and space of commuting, seeking to understand its impacts on urban dynamics. The research is based on the dialectical method and the theoretical framework of geographic networks, combining bibliography, documentary research, cartographic analysis, and empirical research. To contribute to the understanding of Feira de Santana's urban mobility from a geographic perspective, this work presents itself not only as a theoretical contribution to those interested in the topics discussed in this research, but also, in the practical field, as a guideline that offers competent authorities concrete support for urban mobility planning. To this end, this work aims to analyze urban mobility in Feira de Santana with an emphasis on commuting time, highlighting how

Keywords: Urban mobility; BRT; public transport.

¹ Mestrando do curso de Geografia, orientando do Prof. Dr. Cristovão de Cassio da Trindade, da Universidade Federal da Bahia- UFBA, almeida.antonio@ufba.br.



INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem se tornado um dos maiores desafios não só nas cidades brasileiras, mas também no exterior, sobretudo nos países da periferia econômica mundial. O transporte público em muitas dessas cidades não consegue atender de maneira eficiente a crescente demanda de passageiros, seja pela falta de infraestrutura, seja pela inadequação das soluções já implantadas. No caso da cidade de Feira de Santana, a proposta do sistema de transporte BRT, sigla que vem do inglês para *Bus Rapid Transit*, que em uma tradução livre quer dizer Trânsito Rápido por Ônibus, surge como uma tentativa de melhorar a mobilidade urbana, oferecendo uma alternativa de transporte mais ágil e eficiente. No entanto, apesar das expectativas, o projeto do BRT de Feira de Santana enfrenta uma série de limitações que precisam ser consideradas, desde questões de planejamento até a sua real capacidade de atender as necessidades da população, o que impacta no tempo de deslocamento espacial pela cidade, pois se sabe que o tempo de viagem entre uma origem e seu destino é um fator fundamental na mobilidade urbana. Neste sentido, a ideia de mobilidade urbana é muito mais que se deslocar de um ponto a outro da cidade, “refere-se a uma prática social, definida pelos significados, impactos e representações dos deslocamentos e movimentos cotidianos de pessoas e coletivos pelo espaço urbano, sendo imprescindível para a sua participação social e efetivação da cidadania. (Gonçalves, 2021, p. 3).

Desta maneira, a mobilidade urbana não se trata apenas de um fenômeno técnico ou logístico, mas de um conjunto de significados, impactos e representações que estão profundamente enraizados nas relações sociais, econômicas e culturais dos indivíduos na cidade, portanto, não pode ser dissociado das condições sociais dos sujeitos. Os deslocamentos cotidianos das pessoas são, em grande parte, moldados pela posição social que ocupam dentro da sociedade. As possibilidades e os desafios enfrentados pelas pessoas ao se deslocarem não são iguais para todos, e isso reflete a desigualdade presente no espaço urbano. A mobilidade, neste sentido, não é apenas uma questão de tempo para acessar fisicamente diferentes partes da cidade, é também uma questão de acessar as oportunidades e serviços que a cidade oferece em certas localidades. Não sendo, assim, apenas uma questão de deslocamento físico, mas também de acesso à participação ativa na vida social, econômica, política e cultural da cidade. Sendo que, ao contrário disso, as barreiras e dificuldades de circulação podem gerar fatores de exclusão, limitando as oportunidades de acesso ao ensino colegial e universitário, ao trabalho, à assistência médica entre outros.

Com isso, podemos inferir, que a infraestrutura urbana, os sistemas de transporte e a



organização do espaço urbano geralmente implicam a reprodução das desigualdades sociais e a “imobilidade relativa” (Santos, M, 1990) de contingentes significativos de cidadãos que em decorrência da renda familiar baixa tendem a se deslocar menos na cidade usando o transporte coletivo em razão da insuficiência de renda para pagar as tarifas impostas.

Entretanto, uma política de transporte coletivo urbano é bastante prejudicada pela cultura do transporte individual por automóvel, sobretudo quando o consumo do automóvel é incentivado, especialmente para manter o nível da economia industrial em funcionamento com a produção e venda de automóveis. Contraditoriamente isso implica efeitos diretos no trânsito urbano com o aumento da quantidade de automóveis particulares nas vias públicas produzindo congestionamentos no trânsito. Desta maneira, a insegurança pública, a falta de conforto, a ineficiência e a perda de tempo no transporte coletivo impõem e reforçam a alternativa do transporte individual para as pessoas que podem ter o seu automóvel e/ou pagar por serviços particulares de taxi ou de aplicativos em detrimento de transformações no transporte coletivo.

Embora as políticas públicas orientadas tanto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) como no Plano de Mobilidade de Feira de Santana (2018), forneçam diretrizes importantes para a construção de sistemas de transporte urbanos sustentáveis e inclusivos, a implementação dessas políticas enfrenta vários desafios. Em Feira de Santana que é um reflexo do que acontece no Brasil, muitos dos problemas relacionados à mobilidade urbana estão associados à falta de infraestrutura adequada, à sobrecarga do transporte público e à predominância do uso de veículos particulares.

Em muitas cidades brasileiras o sistema de transporte público é insuficiente para atender a demanda, e as opções de transporte não motorizado, como bicicletas e patinetes, ainda são limitadas. A falta de integração entre os diferentes modais de transporte também representa um obstáculo para a circulação pela cidade. As áreas periféricas, que abrigam grande parte da população de baixa renda, frequentemente enfrentam dificuldades no acesso ao transporte público, o que resulta em desigualdades no acesso ao espaço urbano e a serviços sociais. Neste sentido, podemos afirmar que a mobilidade urbana nas cidades brasileiras constitui uma prática social complexa, fortemente influenciada por desigualdades socioespaciais que impactam o acesso à cidade, aos serviços e à cidadania. Em cidades de médio porte, como Feira de Santana (BA), a dinâmica da mobilidade revela-se desafiadora, especialmente diante da implantação de novos sistemas de transporte coletivo, como o BRT.



No intuito de colaborar com a compreensão da mobilidade urbana feirense, por um viés geográfico, é que este trabalho apresenta-se não apenas como um aporte teórico para os interessados sobre os temas discutidos aqui, mas também, no campo prático, uma diretriz que ofereça às autoridades competentes subsídios concretos para o planejamento da mobilidade urbana. Para tanto, este trabalho tem como objetivo analisar a mobilidade urbana em Feira de Santana com ênfase no tempo de deslocamento, destacando como as condições do sistema BRT interferem no cotidiano dos usuários.

METODOLOGIA

Entender como se desenvolve o processo de reprodução do espaço em uma dada sociedade implica incorporar as contradições existentes, tanto de forma direta quanto indireta, sobretudo em face da lógica do sistema capitalista. Nesse sentido, o método dialético subsidia análises e interpretações da realidade socioespacial, ao considerar os conflitos imanentes aos processos de reprodução da sociedade, das relações sociais, da dinâmica do sistema capitalista e das formas espaciais resultantes da implantação do BRT.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, foi realizado um levantamento e estudo bibliográfico sobre os temas e conceitos fundamentais como redes geográficas e mobilidade urbana. Paralelamente, foram utilizados métodos operacionais capazes de analisar os fatos e proporcionar interpretações adequadas. O estudo baseou-se em pesquisa bibliográfica, documental e cartográfica, utilizando fontes digitais e impressas, como sites oficiais e reportagens de jornais. Os dados estatísticos foram coletados em bases municipais, estaduais e federais. Além disso, a pesquisa empírica foi conduzida por meio de observação direta, não estruturada e não participante, incluindo diálogos incidentais com usuários do transporte coletivo urbano de Feira de Santana.

Nesse contexto, a pesquisa concentrou-se nas experiências dos usuários do transporte público, desvelando os principais problemas apontados por esse público. Para tanto, foram aplicados cinquenta questionários junto a usuários do transporte coletivo de Feira de Santana, ao longo dos anos de 2024 e 2025, nos terminais de ônibus da cidade, com a finalidade de captar suas percepções e vivências em relação ao serviço. Assim, nas principais estações de ônibus intraurbanos, foram coletados dados socioeconômicos fundamentais, tais como idade,



renda, ocupação, nível de instrução formal e origem e destino das viagens. Esse levantamento possibilitou traçar um panorama do perfil dos usuários do transporte urbano de Feira de Santana, que são em sua maioria trabalhadores do comércio formal e informal, com ensino médio incompleto e renda média entre 1 e 2 salários mínimos. Esse perfil foi de grande importância para o desenvolvimento da pesquisa, uma vez que pôde ser articulado às teorias discutidas, especialmente as relacionadas à mobilidade urbana, às redes geográficas e à produção do espaço.

O universo de análise contemplou as duas estações construídas especificamente para o BRT (Noide Cerqueira e Ayrton Senna), bem como a estação central, inaugurada em 2005 para atender ao Sistema Integrado de Transportes (SIT) que está atualmente integrada ao BRT. A partir desse recorte, foram elaborados roteiros para entrevistas com usuários do transporte coletivo urbano de Feira de Santana, consideradas pessoas-chave para o estudo. O objetivo foi compreender as principais implicações espaciais do BRT em diferentes partes da cidade. Essa etapa resultou na produção de gráficos e informações que sintetizam a demanda da população quanto à utilização do transporte coletivo urbano, em especial o BRT. Com a análise dos dados coletados junto aos usuários do BRT, em entrevistas de forma não estruturada, é possível traçar um perfil que reflete a relação entre a infraestrutura de transporte e as desigualdades socioespaciais na cidade e os seus impactos no tempo gasto no trajeto do deslocamento.

AS REDES GEOGRÁFICAS E A MOBILIDADE URBANA.

A rede como uma categoria de análise da Geografia é fundamental para esta pesquisa para nos ajudar na compreensão da mobilidade urbana. Neste sentido, devemos levar sempre em consideração a complexidade de uma realidade espacial e suas diversas estratégias de (re)produção do espaço que muitas vezes são antagônicas e formuladas por múltiplos atores. Assim:

Por rede geográfica entendemos um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações. Este conjunto pode ser constituído tanto por uma sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e desenvolvimento, suas fábricas, depósitos e filiais de venda [...]. Há na realidade inúmeras variedades de redes que recobrem, de modo visível ou não, a superfície terrestre (Corrêa, 2011, p. 107).



Dessa forma, para facilitar o entendimento do funcionamento da estrutura da sociedade contemporânea é que Castells (2005), diz que uma sociedade em redes

É um sistema de nós interligados. E os nós são, em linguagem formal, os pontos onde a curva se intersecta a si própria. As redes são estruturas abertas que evoluem acrescentando ou removendo nós de acordo com as mudanças necessárias dos programas que conseguem atingir os objetivos de performance para a rede (Castells, 2005, p. 20).

Pode-se, assim, notar uma metáfora pautada na teoria das redes para explicar a sociedade, onde os "nós" representam pontos de conexão, ou seja, locais de interseção, onde diferentes elementos ou fluxos da rede se cruzam. Ainda neste sentido, é que Santos (2006, p. 187) afirma que as "[...] redes são virtuais e ao mesmo tempo são reais", completando:

Já o estudo atual supõe a descrição do que a constitui, um estudo estatístico das quantidades e das qualidades técnicas, mas também, a avaliação das relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social, em todos os seus aspectos, isto é, essa qualidade de servir como suporte corpóreo do cotidiano (Santos, 2006, p. 177).

Tal afirmação fundamenta, especialmente nas ciências humanas, os diversos estudos sobre os variados tipos de redes, principalmente como uma ferramenta conceitual capaz de interpretar as múltiplas conexões e fluxos que estruturam o espaço geográfico:

A este respeito entendemos que as redes geográficas são, como qualquer materialidade social, produtos e condições sociais. Na fase atual do capitalismo a importância das diversas redes geográficas na vida econômica, social, política e cultural é enorme e, de um modo ou de outro, todos estamos inseridos em mais de uma rede geográfica e, simultaneamente, excluídos ou ausentes de um número ainda maior de redes (Corrêa, 2011, p. 108-109).

De toda forma quando se trata de compreender os processos mais complexos que articulam técnica, espaço e sociedade é fundamental alicerçar o conceito de redes com o que Corrêa (2011) apresenta como as três dimensões pelas quais se devem realizar os estudos das redes: a organizacional, a temporal e a espacial. Por isso que fundamentamos este trabalho a partir da ideia de que:

A rede pode ser vista como técnica que se impõe na organização espaço-temporal, uma vez que pode criar elementos espaciais sobre um território, elementos que darão temporalidades diferenciadas aos fluxos ou poderão suprimir ou ampliar temporalidades relativas às distâncias neste território e que dependerão da sua matriz técnica, a exemplo das redes de comunicação e sua transmissão de fluxos de informações e de dados, que impõem a necessidade de avanço técnico para ter maior ou menor velocidade de transmissão e a qualidade dos equipamentos técnicos poderá definir a ampliação ou redução relativa da espacialidade baseada nos padrões temporais de transmissão que cada um dos elementos carrega (Santana, 2006, p. 43).



Então, ao abordar a rede, nesta pesquisa, como uma forma de técnica que interfere diretamente na maneira como o espaço e o tempo se organizam no território, entendemos que ela interfere diretamente no deslocamento dos indivíduos sobre o território, reforçando ou atenuando desigualdades socioespaciais, ao que se pode inferir que:

A mobilidade e a rapidez das redes promovem a noção de proximidade, e os indivíduos não podem ser deixados de lado ou “achutados” no território. As redes se combinam, produzindo e reforçando os efeitos de polarização em razão dos fenômenos sociais, como a urbanização ou a evolução dos modos de vida, promovendo a simultaneidade dos territórios, das temporalidades e das redes (Dias, 2021, p. 230).

Isso porque, de acordo com Castilho (2014), a rede física ao ser implantada cria estruturas e conexões que modificam a dinâmica espacial, influenciando a velocidade com que os fluxos de pessoas, mercadorias ou informações circulam. Assim, pode-se dizer que

Um grande supermercado ou shopping center seriam incapazes de existir se não fossem servidos por vias rápidas, estacionamentos adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos com horários regulares e conhecidos e se, no seu próprio interior, as atividades não estivessem subordinadas a uma coordenação (Santos, 2006, p. 145).

Desse modo, pela natureza contraditória da sociedade capitalista, do mesmo modo que as redes permitem o funcionamento da sociedade integrando o espaço, ela também exclui e limita o acesso. Elas vão refletir as desigualdades socioespaciais do sistema que está inserida.

Em um outro viés é possível ver, na sociedade capitalista atual, a formação de territórios em rede como algo ligado à circulação, ao movimento em especial ou a mobilidade mais adequadamente falando. Esta mobilidade, no entanto, não se manifesta da mesma forma para todos os indivíduos, sua participação vai estar condicionada a um conjunto de elementos como a sua capacidade de endividamento e de posse de material adequado para o acesso à rede (Santana, 2006, p. 67).

Ainda segundo Santos (2006, p. 227) as redes técnicas podem ser globais, e “[...] também são locais e, nessa condição, constituem as condições técnicas do trabalho direto, do mesmo modo que as redes globais asseguram a divisão do trabalho”, mediante a circulação, a distribuição e o consumo de bens, serviços e informação. Dessa maneira,

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado (Santos, 2006, p.185).



Neste sentido a ideia de que a possibilidade de pessoas, mercadorias, informações e capitais circularem com rapidez e eficiência, depende diretamente das redes técnicas como rodovias, ferrovias, redes de telecomunicações, internet, energia entre outras. Todas elas são estruturas fundamentais que viabilizam essa circulação constante, reduzindo obstáculos espaciais e temporais. No sentido que:

A fluidez da rede dependerá da sua capacidade de adaptação às demandas de conectividade de uma determinada sociedade, às regras de uso e o acesso. A adaptação da rede às mudanças sociais e econômicas se dará de maneira variada e de acordo com a aceleração das ações dos agentes construtores e usuários das redes. As redes capazes de se adaptar mais rapidamente às modificações sociais serão aquelas nas quais os principais agentes mantenedores têm maior poder aquisitivo e maior força sobre outros agentes, inclusive sobre o Estado. A fluidez interna à rede será também definida de acordo com a capacidade de ação dos agentes envolvidos (produtores usuários), o tipo de fluxo que a atravessa, as condições de suporte de cada uma delas e a importância e o papel dos “nós” (Santana, 2006, p. 49).

Essa dinâmica atua como elemento mediador entre os processos sociais e a organização do espaço urbano, moldando formas, fluxos e permanências conforme as forças que operam sobre parcelas do espaço geográfico, que segundo Corrêa (2011) são os proprietários dos meios de produção, proprietários de terra, empresas imobiliárias e o Estado. Logo;

Entre processos sociais, de um lado, e organização espacial de outro, aparece um elemento mediador, que viabiliza que os processos sociais originem forma, movimento e conteúdo sobre o espaço. Este elemento viabilizador constitui um conjunto de forças que atuam ao longo do tempo e que permitem localizações, realocações e permanência de atividades e população sobre o espaço urbano (Corrêa, 2011, p. 122).

Desta forma, as redes geográficas podem materializar no espaço parte dos efeitos das forças sociais. De modo que também, por meio das redes, o espaço urbano é transformado, revelando as relações de poder e os interesses dos principais agentes sociais que modelam a cidade. Quanto a isso Dias (2000, p. 73) afirma que “[...] a rede forma um espaço social onde é tecida uma variabilidade de ações intersubjetivas, como relações de poder, conflito, consenso, força, dissenso e sentimentos de solidariedade e compaixão”.

O BRT EM FEIRA DE SANTANA: ENTRE O IDEAL E O REAL.



O BRT de Feira de Santana, formalizado com a criação da lei Municipal 3.387 de 18 de junho de 2013, foi inserido no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC II), do Governo Federal, no eixo Mobilidade Médias Cidades, no âmbito do Programa de Implantação de Transportes e de Viabilidade Urbana (Pró-Transporte). Na época o BRT foi apresentado como uma iniciativa de modernização do transporte público, seguindo as experiências bem-sucedidas em outras cidades brasileiras e internacionais. Este modal de transporte é previsto para circular em faixas exclusivas, ter embarque de passageiros em nível, possuir veículos articulados e bilhetagem eletrônica (NTU, 2010), por isso, foi promovido como solução de mobilidade eficiente, especialmente em contextos urbanos de médio e grande porte. Contudo, em 2013, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Feira de Santana estava desatualizado há mais de duas décadas, contrariando o que preconiza o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que determina a obrigatoriedade de revisão periódica, no máximo a cada dez anos. Assim, como destaca Carlos Vainer (2000), não há política urbana democrática possível sem um plano diretor que seja, ao mesmo tempo, tecnicamente qualificado e legitimado por ampla participação social. No caso feirense, a ausência desse instrumento atualizado não apenas dificultou a integração do BRT com os demais modais de transporte, como também comprometeu a articulação do projeto com princípios contemporâneos de mobilidade sustentável e acessibilidade universal.

A tentativa de implantar um sistema de transporte tecnicamente recomendável como transporte de massa, mas em descompasso com os marcos regulatórios e com o ordenamento territorial da cidade, evidenciou o caráter fragmentado da política urbana local. Como adverte Milton Santos (1994), a técnica só produz efeitos positivos quando articulada ao meio geográfico e às dinâmicas sociais; caso contrário, tende a reproduzir desigualdades e excluir segmentos da população do direito à cidade. Desta maneira, a implantação do BRT na cidade de Feira de Santana, espelhou exatamente esse descompasso: técnica dissociada da política, da legislação e da realidade concreta do espaço local.

A revisão do PDDU, realizada apenas em 2018, ocorreu sob pressão da sociedade civil organizada, mesmo assim, o processo foi criticado por sua baixa participação popular e pela ausência de uma escuta ativa da população nos bairros periféricos, os mais impactados pelas falhas no transporte público. A publicação da nova Lei Orgânica do município complementou esse ciclo de mudanças legais, buscando dar respaldo jurídico ao projeto do BRT. No entanto, como enfatiza Maricato (2011), a simples produção de normas urbanísticas não garante, por si só, uma política pública eficaz; é preciso que haja coerência entre o



planejamento, a gestão e a prática cotidiana da cidade.

Assim, o BRT em Feira de Santana revela um fenômeno recorrente nas cidades brasileiras: a adoção de soluções tecnológicas e de “modernização urbana” sem a devida reestruturação dos instrumentos de planejamento, sem base em diagnósticos territoriais consistentes e sem diálogo com a população. Trata-se, portanto, de um exemplo emblemático daquilo que Rolnik (2015) chama de “urbanismo autoritário”, marcado por decisões centradas na lógica da obra física e da visibilidade política, mas pouco comprometidas com o direito à cidade.

Contudo, há de ressaltar que existe uma grande diferença entre a teoria e a prática, entre o real e o ideal, pois mesmo com a tentativa de adequação do PDDU e a implantação do BRT na cidade de Feira de Santana os problemas na mobilidade urbana no município ainda permanecem, como por exemplo, a integração entre modais que ainda são ineficientes. A integração entre o BRT e o SIT é deficitária além da falta de conexões com as vans que fazem parte do sistema complementar de transportes urbanos de Feira de Santana. Já no que se trata das conexões com os meios de transporte inter-regionais a situação piora, pois não há qualquer conexão.

Conforme o Padrão de Qualidade BRT 2016, documento elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), a integração é um dos principais critérios de avaliação da eficiência desse modal no Brasil. Segundo o ITDP (2016), essa integração pode ser analisada em duas dimensões: a física e a tarifária. Nesse contexto, o engenheiro e professor da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), Allan Pimenta, especialista em mobilidade urbana, aponta falhas significativas no BRT implantado no município. Para ele, o sistema apresenta caráter fragmentado, uma vez que as intervenções urbanas realizadas para sua implantação não tiveram como objetivo a criação de uma rede de mobilidade eficaz. O especialista enfatiza que a ausência de um planejamento integrado, articulado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e à Lei de Uso e Ocupação do Solo, resultou em obras que, em vez de fortalecer o transporte coletivo, favoreceram o uso de automóveis particulares, em detrimento de alternativas como ciclovias e áreas destinadas aos pedestres.

No que se refere à integração física, Pimenta ressalta que ela se limita apenas ao Terminal Central. Nos demais terminais, o acesso é restrito a veículos vinculados ao Sistema Integrado de Transportes (SIT) ou ao próprio BRT, sem a possibilidade de conexão entre os dois modais. Ou seja, com exceção do Terminal Central, nenhuma estação permite a



integração plena entre o SIT e o BRT. Tal configuração contraria as diretrizes do Padrão de Qualidade do BRT, que recomenda a conexão física com outros modos de transporte público, de forma a possibilitar, no caso de Feira de Santana, uma integração direta com os terminais do SIT, considerando inclusive pontos estratégicos para viabilizar a integração tarifária.

Além disso, o especialista critica a inexistência de uma política de mobilidade urbana que priorize efetivamente o transporte coletivo. Segundo ele, a falta de investimentos adequados tem penalizado diretamente a população, que paga mais caro por um serviço de menor qualidade. Nas suas palavras: “O transporte público em Feira de Santana se tornou mais caro e menos eficiente. Ao invés de melhorar, a mobilidade urbana foi prejudicada, principalmente para aqueles que dependem do transporte coletivo diariamente.” Destacou o engenheiro em uma reportagem dada, em 24 de setembro de 2024, ao Jornal Grande Bahia.

Esse cenário remete ao segundo tipo de integração apontado pelo ITDP: a tarifária. Em Feira de Santana, essa modalidade também ocorre de forma limitada, pois está presente apenas no Terminal Central e não contempla a integração com o transporte complementar realizado por vans. Dessa forma, tanto a integração física quanto a tarifária são parciais e insuficientes para atender às necessidades da população, comprometendo a eficiência do sistema e a melhoria da mobilidade urbana.

Com isso, é importante destacar que o transporte complementar em Feira de Santana, embora oficializado pelo poder público, permanece não inserido ao Sistema Integrado de Transporte (SIT), tão pouco ao BRT, compostos por ônibus convencionais. Essa fragmentação contraria a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que preconiza a integração modal e a prioridade do transporte coletivo como direito social. A ausência de integração decorre, sobretudo, de conflitos políticos e econômicos. De um lado, as empresas de ônibus resistem a qualquer medida que reduza sua arrecadação. De outro, os permissionários de vans reivindicam autonomia, resistindo à subordinação ao modelo tronco-alimentador do SIT. Esse arranjo mantém um sistema concorrencial e ineficiente, em que os interesses privados se sobrepõem ao planejamento público. Isso pode ser notado na fala do presidente da Associação dos Transportes Alternativos de Feira de Santana, Raimundo de Souza, mais conhecido como Dinho do Alternativo “Ou vem a legalidade para sermos subsidiados igual as empresas de ônibus ou infelizmente a tendência é acabar”, que afirma que o sistema complementar não tem os mesmos subsídios das empresas de ônibus que operam em Feira de Santana e complementa:



“Venhamos e convenhamos que tanto nós como a prefeitura precisamos um do outro. Porque se tem local que o ônibus não vai e a gente vai, então tá dizendo que naquele local, as vãs podem servir. Mas existem pessoas naquele local também que não têm o cartão, e sofrem por ter que pagar a passagem do bolso. A bilhetagem eletrônica é outra maneira, ela traz mais passageiros, ela traz o subsídio junto e a gente consegue sobreviver.”

A predominância das vans na periferia urbana reflete a desigualdade socioespacial. Elas surgiram como resposta às falhas históricas do transporte por ônibus, oferecendo trajetos diretos, maior frequência e flexibilidade. Como observa Santos (1993), o espaço urbano brasileiro é marcado por desigualdades estruturais, e a mobilidade se insere nesse processo. Para Lefebvre (1968), trata-se da negação do “direito à cidade”, pois as populações periféricas seguem excluídas de um sistema de mobilidade universal. Já sob a ótica de Harvey (2005), a disputa entre ônibus e vans expressa a lógica da acumulação por espoliação, em que o transporte coletivo é tratado como mercadoria e não como bem público. Portanto, o transporte complementar em Feira de Santana revela a crise estrutural da mobilidade urbana, marcada pela fragmentação institucional, pela captura de valor por grupos privados e pela manutenção da segregação socioespacial. Nesta situação quem acaba se prejudicando mais é a classe trabalhadora que precisa utilizar o transporte público diariamente para se deslocar, pois o transporte por ônibus continua sendo o principal meio utilizado pela população mais pobre, porém, em Feira de Santana, não atende de forma plena as necessidades da população. Uma alternativa para ampliar sua eficiência seria potencializar a integração entre o BRT e o SIT e promover a complementaridade com outros modais, como a bicicleta, vans e demais opções de deslocamento.

O BRT E A MOBILIDADE URBANA FEIRENSE.

As visitas de campo realizadas nas estações do BRT em Feira de Santana revelaram um cenário de esvaziamento dos espaços destinados ao modal estudado, o que suscitou a necessidade de uma análise comparativa da demanda de passageiros em cidades de porte médio, não capitais, e que possuem o sistema BRT implantado. A comparação apresentada nos gráficos 1 e 2 demonstra que, com exceção de Feira de Santana, as demais cidades analisadas apresentam uma maior adesão do BRT, com relativa correspondência entre a população urbana e a utilização do sistema. Londrina se destaca como referência de eficiência, evidenciando que no contexto local exerce forte influência no desempenho dos sistemas de transporte coletivo.



Figura 1. Estações do BRT de Feira de Santana vazias em horário de pico.

Fonte: Produzido pelo próprio autor, 2025.

No caso de Feira de Santana, com população urbana de 578.086 habitantes em 2022, a demanda diária registrada foi apenas 1.776 passageiros, o que indica a subutilização do sistema. Entre os fatores que contribuem para esse quadro estão: a baixa densidade de corredores exclusivos para o tráfego do BRT, a precariedade dos ônibus, a falta de pontualidade agravada pelos congestionamentos, a tarifa elevada (R\$ 5,50, em 2025), falhas de acessibilidade e ausência de integração física e tarifária. Essas fragilidades se refletem também nos dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2024), que indicam que quase 30% dos brasileiros abandonaram o transporte coletivo por fatores como desconforto (28,7%), falta de flexibilidade (20,7%), longos tempo de viagem (20,4%), tarifas altas (11,8%), insegurança (11,4%) e baixa confiabilidade (10,2%). A análise sugere que a crise do transporte coletivo não decorre de uma rejeição espontânea da população, mas de um modelo de gestão que prioriza soluções imediatistas, resultando em um sistema excludente e pouco eficiente. A subutilização do BRT em Feira de Santana, portanto, reflete uma lógica de produção do espaço urbano que privilegia interesses privados em detrimento do direito coletivo à mobilidade urbana.

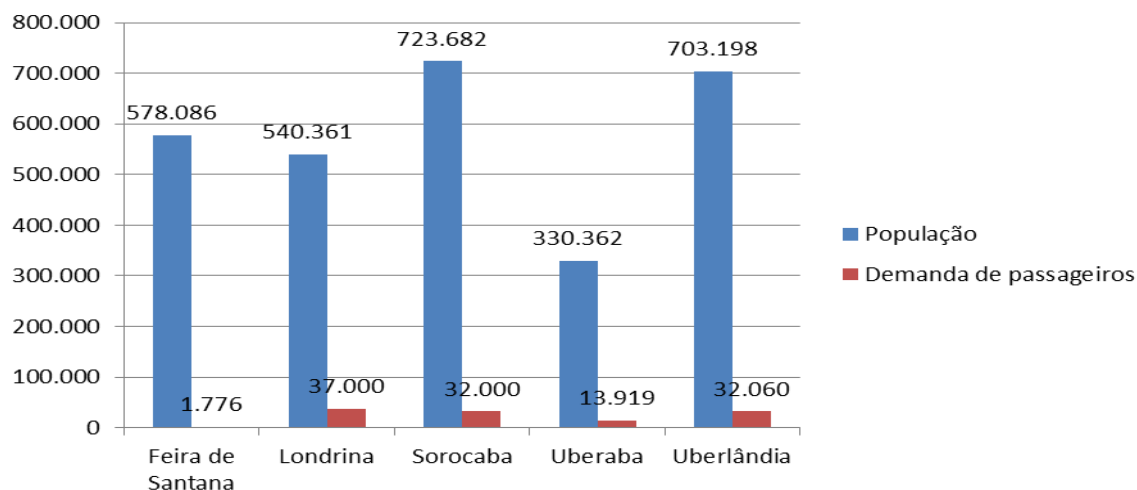


Gráfico 1 – Demanda diária de passageiros no BRT, por cidade em 2025, comparada com os seus respectivos números de habitantes.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor, baseado nos dados extraídos do portal BRTData, 2025.

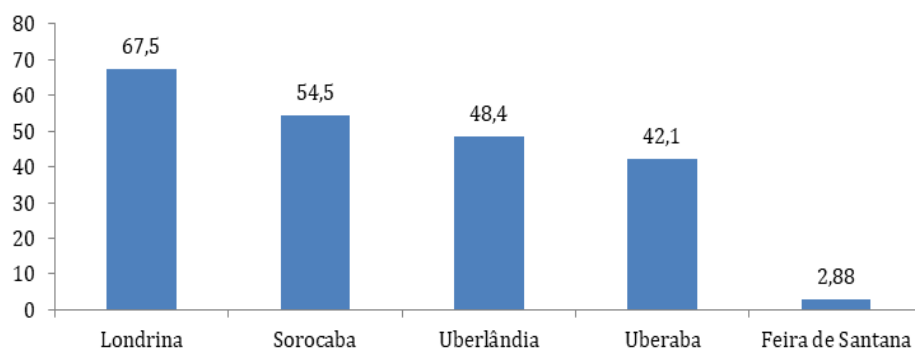


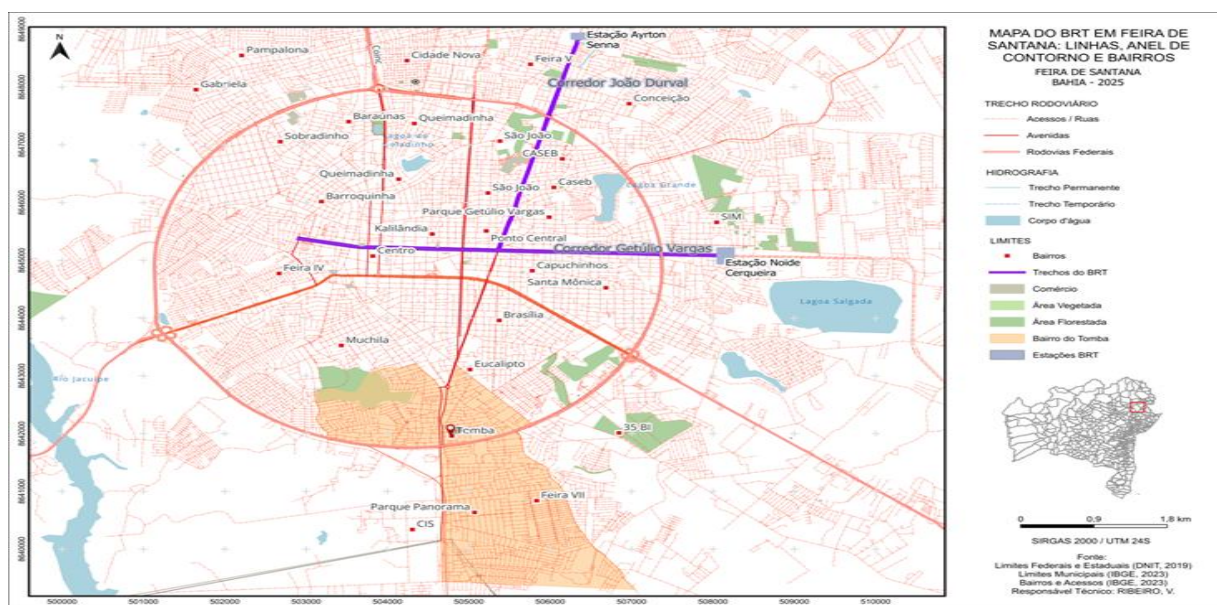
Gráfico 2 – Passageiros por mil habitantes em 2025.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor, baseado nos dados extraídos do portal BRTData, 2025.

Os perfis dos usuários do transporte coletivo urbano de Feira de Santana, que foram entrevistados, apontam predominância de pessoas em idade economicamente ativa, 91% possui entre 18 e 50 anos de idade, como também 81,8% dos entrevistados possuem renda de até dois salários mínimos. A relação entre baixa renda e custo do transporte é crítica: em média duas passagens diárias consomem cerca de 18,65% do salário mínimo vigente em 2025. Notamos com as entrevistas que a concentração de moradores em bairros de menor renda como a Mangabeira, Queimadinha e Jardim Cruzeiro reforça o papel do transporte público como meio essencial de acesso às centralidades urbanas de serviços, comércio, educação e trabalho.

Teles (2017) destaca a relevância de Feira de Santana como centro receptor e distribuidor de bens e serviços, sustentado por uma economia marcada pela informalidade. Esse contexto se reflete na dependência dos trabalhadores informais em relação ao transporte

público como principal meio de deslocamento. Apesar da importância do sistema BRT, os dados de campo revelam limitações expressivas, onde 90% dos entrevistados na estação central nunca utilizaram o mais novo modal de transporte instalado na cidade, enquanto 10% afirmaram utilizá-lo, vindo de bairros localizados no interior do anel viário que circunda a maior parte da cidade. Isso reforça as desigualdades socioespaciais em Feira de Santana, pois a infraestrutura de transporte urbano privilegia as áreas centrais em detrimento das periferias, dificultando o acesso equitativo à cidade, por exemplo, as vias exclusivas para a circulação do BRT na cidade em questão se limita ao centro da cidade, reforçando assim também a centralidade urbana.



Mapa 1- Localização das vias exclusivas do BRT de Feira de Santana – Ba.
Fonte: Elaborado por Vanessa Ribeiro, com base no DNIT, 2025.

Um outro ponto crítico refere-se ao tempo de viagem. Para 80% dos entrevistados, o tempo de deslocamento não se alterou após a implantação do BRT, permanecendo entre uma e duas horas diárias a demora entre a sua origem e seu destino dentro da cidade. Apenas 10% indicaram redução significativa de até 1 hora a menos em seus deslocamentos, já outros 10% relataram aumento no tempo de viagem intraurbana, devido a retirada de linhas que antes faziam o trajeto que usavam para se deslocar no espaço urbano. A ausência de integração tarifária e física com outros modais, somada à extensão reduzida das faixas exclusivas para o BRT, de apenas 8 km, evidencia a incapacidade deste modal de transporte coletivo urbano de atender ampla e eficientemente a cidade de Feira de Santana.

Ressalta-se aqui o valor da tarifa que é superior ao valor do que é praticado em vinte capitais brasileiras. Em janeiro de 2025, o custo para a utilização do transporte público em Feira de Santana passou a ser R\$ 5,50, o que também representa um fator de exclusão social e



limitação de acesso a vários setores urbanos. Entre os entrevistados 70% consideram o valor elevado da passagem paga no transporte coletivo urbano e, portando, incompatível com a realidade socioeconômica da população. Tal situação compromete o acesso ao transporte coletivo, ampliando as desigualdades urbanas e restringindo o direito à mobilidade urbana. Portanto os resultados apontam para uma contradição central: o BRT, concebido como solução para os problemas de mobilidade urbana, acabou por reforçar desigualdades socioespaciais em Feira de Santana. Seu desenho restrito, associado a falhas de integração e altos custos limita sua efetividade e coloca em evidência os desafios estruturais do transporte coletivo na cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do BRT em Feira de Santana evidencia a discrepância entre os objetivos originais do projeto e sua efetiva contribuição para a mobilidade urbana. O sistema, que deveria representar um avanço na oferta de transporte público coletivo, encontra-se marcado pela subutilização, pela exclusão das áreas periféricas, pela ausência de integração de modais e pela alta tarifa, fatores que, em conjunto, comprometem sua legitimidade social. Os resultados demonstram que a baixa adesão da população não decorre de resistência ao transporte coletivo, mas de problemas estruturais que inviabilizam sua atividade: extensão reduzida das faixas exclusivas, precariedade dos veículos, falhas do planejamento, tempo de deslocamento não otimizado, e custo elevado da tarifa. Em consequência o BRT se torna incapaz de desempenhar seu papel como eixo estruturados da mobilidade urbana local, perpetuando desigualdades espaciais e sociais.

A crise do transporte público feirense não é um fenômeno isolado, mas expressão de uma lógica de gestão urbana que prioriza intervenções fragmentadas, sem articulação com políticas de habitação, uso do solo e ordenamento territorial. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) destaca a necessidade de integrar o transporte público ao desenvolvimento urbano (Sousa; Aliprandi; Oliveira, 2024), mas o caso feirense mostra que essa diretriz ainda não foi incorporada de maneira consistente no planejamento territorial urbano.

Para superar este quadro, é imprescindível adotar medidas que ampliem a eficiência, acessibilidade e integração do BRT com outros modais de transportes. Isso inclui: expansão das faixas exclusivas de circulação dos ônibus, políticas tarifárias compatíveis com a renda da população, fortalecimento da integração física e tarifária, descentralização urbana com a



finalidade de reduzir a concentração de deslocamentos em áreas centrais, o que colabora com os congestionamentos de veículos no centro da cidade e investimentos em alternativas futuras de maior capacidade como o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT. Com isso, mais do que um modal de transporte, o BRT deve ser concebido como parte de um sistema integrado, capaz de articular territórios, reduzir desigualdades e garantir o direito coletivo à mobilidade urbana. Em Feira de Santana, sua consolidação depende de um planejamento urbano que reconheça as especificidades locais e projete soluções de longo prazo, estruturais e inclusivas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). Subsídios para o transporte coletivo urbano por ônibus: pesquisas temáticas NTU, Anuário 2022/2023. Brasília: NTU, 2023. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/>. Acesso em: 18 dez. 2024.

AUGUSTO, Carlos. *Especialista em mobilidade urbana critica falhas no BRT de Feira de Santana e responsabiliza gestão do ex-prefeito José Ronaldo por retrocessos no transporte público*. Jornal Grande Bahia, Feira de Santana, 11 set. 2024. Disponível em: <https://jornalgrandebahia.com.br/2024/09/>. Acesso em: 01/05/2025

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 11 jul. 2001.

BRASIL (2012). Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 25 de jul. 2024.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CASTILHO, Denis. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1989.



DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 227-250.

DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (org.). *Redes, sociedades e territórios* [recurso eletrônico]. 3. ed. rev. e ampl. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2021. E-book. ISBN 978-65-88564-04-2

DIAS, Patrícia Chame. A construção da segregação residencial em Luro de Freitas (BA): estudo das características e implicações do processo. 2006. Dissertação (mestrado em Geografia) Universidade Federal da Bahia.

FEIRA DE SANTANA (BA). Lei Complementar nº 117, de 20 de dezembro de 2018. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Feira de Santana e dá outras providências. Feira de Santana: Câmara Municipal, 2018.

FEIRA DE SANTANA (Município). Lei Complementar nº 112, de 5 de abril de 2018. Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Feira de Santana. Diário Oficial do Município, Feira de Santana, BA, 6 abr. 2018. Disponível em: <https://l1nk.dev/URDcq>. Acesso em: 24 mar. 2025.

GONÇALVES, Monica Villaça; MALFITANO, Ana Paula Serrata. O conceito de mobilidade urbana: articulando ações em terapia ocupacional. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, v. 29, p. e2523, 2021.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY (ITDP). Padrão de Qualidade BRT. Edição 2016. Nova York: ITDP, 2016. Disponível em: <https://itdp.org/the-brt-standard/>. Acesso em: 18 set. 2024.

LEFEBVRE, H. A produção do espaço. Tradução Doralice Barros e Sergio Martins. (do original: *La production de l'espace*. 4. éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão fev. 2006.

NTU (2010) Conceitos e Elementos de Custos de Sistemas BRT. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Brasília, DF, 2010.

ROLNIK, Raquel. *Guerra do lugar: a colonização da terra e da moradia na era das*



finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTANA, Mário Rubem Costa. *O espaço urbano em construção: as redes técnicas na cidade do Salvador do século XXI*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª edição. São Paulo. EDUSP, 2006.

SANTOS, Milton. *A cidade como centro de região: definições e métodos de avaliação da centralidade*. 1. ed. Salvador: Livraria Progresso e Editora, 1959.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo, SP: Editora Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990.

VAINER, Carlos. *Geografia e política urbana no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2000.