

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO - PUC-SP
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA SOCIAL

Isaac Vitório Correia Ferraz

**A CIDADE E A MOBILIDADE URBANA: O TECIDO SOCIAL NA RELAÇÃO
ENTRE O ÔNIBUS E USUÁRIOS**

São Paulo

2022

ISAAC VITÓRIO CORREIA FERRAZ

**A CIDADE E A MOBILIDADE URBANA: O TECIDO SOCIAL NA RELAÇÃO
ENTRE O ÔNIBUS E USUÁRIOS**

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em Psicologia Social.

Orientador: Prof. Dr. Salvador Antonio Mireles Sandoval

São Paulo

2022

Isaac Vitório Correia Ferraz

A cidade e a mobilidade urbana: o tecido social na relação entre o ônibus e usuários./ Isaac Vitório Correia Ferraz. – São paulo, 2022.

257p. il:

Orientador: Prof. Dr. Salvador Antonio Mireles Sandoval
Tese (Doutorado em Psicologia Social) - Pontifícia
Universidade Católica de São Paulo.

1. Transporte Público. 2. Recursos tecnológicos no sistema de ônibus. 3. Vitória da Conquista. 4. Desigualdade social. 5. Qualidade de vida. I. Sandoval, Salvador Antonio Mireles. II. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. III. T.

CDD

ISAAC VITÓRIO CORREIA FERRAZ

**A CIDADE E A MOBILIDADE URBANA: O TECIDO SOCIAL NA RELAÇÃO
ENTRE O ÔNIBUS E USUÁRIOS**

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em Psicologia Social.

Aprovada em, ____ / ____ /2022.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Salvador Antonio Mireles Sandoval
Orientador

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) - Brasil - Código de Financiamento 88887.169437/2018-00.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Brasil – Finance Code 88887.169437/2018-00.

AGRADECIMENTOS

Encerrar um trabalho com esta magnitude é o fechamento de um ciclo que teve e tem um investimento de vida aqui presente. Não existe construção de uma Tese sem que você próprio se torne também construção. Agora, é chegado então o momento de agradecer, de demonstrar gratidão a cada ser que contribuiu para que este momento acontecesse, afinal, em diversas situações, a dúvida sobre a realização da sua conclusão esteve presente.

Começar por cada usuário de transporte público é, no mínimo, saudar os atores protagonistas presentes nesta realização e que viabilizaram o trabalho etnográfico e a pesquisa de campo. É preciso, ainda, pedir a permissão para agradecer a um ser inanimado – o ônibus – e a sua potência pulsante e motriz, pois, sem ele, não haveria vida urbana.

Agradeço ao meu Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo e seu padrão de excelência com reconhecimento internacional. A Secretária Marlene Camargo encabeça essa dianteira com a sua firmeza única e prontidão para salvar alunos e professores sempre. As professoras do Programa – Profa. Dra. Carla Garcia, Profa. Dra. Maria da Graça Gonçalves e Profa. Dra. Mary Jane Spink – são intelectuais que agregaram conhecimento peculiar ao meu amadurecimento, assim como da minha pesquisa.

Um parágrafo especial é dedicado ao Meu Orientador, afinal é assim que eu o chamo. Eu externalizo, aqui, a minha admiração e respeito por ter me conduzido a um aprendizado que me projetou perante a vida em si: Prof. Dr. Salvador Sandoval.

Seguindo com a PUC, não posso me furtar de mencionar a minha gratidão aos colegas do Programa e os memoráveis encontros dentro e fora da instituição: fica uma saudade prazerosa. Aos colegas de destaque – Luciane Jabur, Maria Aparecida Malagrino e Vinícius Furlan –, o meu agradecimento, uma vez que foram e se mantêm como amigos que o destino me trouxe e que assim não de se perpetuar. O meu afago especial a Eliete Barbosa – um presente que a vida me deu – e sua participação cotidiana e tão direta para que este trabalho fosse concluído.

Contemplada por professores de dentro e de fora da PUC, a Banca de Qualificação se consagrou como um divisor de águas no percurso da pesquisa, de modo que aqueles intelectuais merecem uma menção honrosa: Prof. Dr. Antônio Alves, Prof. Dr. Ladislau Dowbor e Profa. Dra. Maura Veras. Agradeço honrosamente ao Prof. Dr. Lupicinio Iñiguez-Rueda pela sua Carta de Aceitação que me concedeu para Estágio de Doutorado na Universitat Autònoma de Barcelona. No âmago do cenário acadêmico, é imprescindível citar a minha gratidão aos meus

coordenadores acadêmicos por meio dos quais eu lecionei e leciono. Sem eles, eu não teria chegado até aqui: Prof. Dr. Alciney Junior, Prof. Dr. Flávio Martins, Prof. Dr. Francisco Ângelo e Prof. Dr. Marcos Rocha. De modo análogo, eu não deixaria nunca de louvar o corpo discente que esteve comigo e que tanto me agregou nessa jornada.

Aos seres iluminados que estavam presentes na Dissertação do Mestrado e que aqui se mantêm fiéis a mim, apesar de mim: Adriano Athayde, Fátima Patu, Maria Palma Wolff, Marly Menezes e Pablo Rosa, o meu agradecimento. Depois desse momento, eu fui contemplado com humanos tão importantes quanto: Ana Costa, Armando Grisi, Carolina Gorios, Dennis de Oliveira, Henrique Queiroz, Marcus Rodrigues, Pamela Ramirez e Paula Silvestre.

Agora, eu preciso trazer à baila a minha gratidão àquelas pessoas que, além de amigos de vida e tão presentes, também tiveram, cada um do seu jeito, a sua atuação direta para que este trabalho conseguisse chegar ao fim: Adriana Caires, Cláudia Feistauer, Manoela Correia, Marcelo Braga, Priscila Godoy, Tatiane Timóteo e Rosenô Santos.

Na chegada a Vitória da Conquista, a busca por profissionais da área deu-se a partir do zero: eu não conhecia ninguém. Paralelamente a essa dificuldade, quando conheci os profissionais que citarei a seguir, deparei-me com uma certa facilidade que eles me trouxeram, posto que abriram os meus caminhos na jornada de construção: Andrea Barbosa, Antônio Júnior, Cláudio Paranaguá, Edgar Borges, Renan Santos, Francisco Rocha Júnior, Thiago Soares, e Zari Moreira. Além disso, faço menção honrosa à então Secretária Tônia Rocha, que, com a sua tamanha gentileza e profissionalismo, abriu-me as portas da cidade.

No bojo do meu amadurecimento nos estudos de Mobilidade Urbana, três personalidades em trânsito merecem o meu louvor, afinal os avanços intelectuais que eles me trouxeram projetaram-se como um divisor de águas: Edson Campos, Ronaldo Miron e Tiago Barros.

Talvez escrever os Agradecimentos seja mais complexo que o corpo do texto que ora apresento, afinal, neste momento, a emoção transborda. E é munido desta que eu agradeço à existência dos meus Sobrinhos, que tanto amor me trazem e me preenchem – Arthur, Davi, Francisco, Maria e Ruth – amo-os plenamente.

Em algum momento da vida, nós precisamos ser realmente sinceros com o que sentimos. Então, eu preciso dizer: um grande ciclo acaba de se encerrar.

[...] há uma cidade em ti, que não sabemos.

(CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE)

[...] de agora em diante, eu vou descrever as cidades e você identificará se elas realmente existem e se são como eu as imaginei. [...] a cidade de quem passa sem entrar, é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali [...].

(CALIVINO, 1990)

RESUMO

A tese que ora damos a ler aborda a questão do transporte público, o ônibus, e as suas implicações aos usuários na cidade de Vitória da Conquista, localizada na região Sudoeste da Bahia. Dividida em 5 capítulos, essa tese principia com uma abordagem geral da temática, sem perder de vista o percurso histórico que justifica muito da configuração de cidade e, mais especificamente, do transporte público que ainda temos nos dias de hoje. A metodologia utilizada foi, para além da etnografia de campo, a pesquisa quantitativa – questionário com questões objetivas (*survey*) – e qualitativa – entrevistas semiestruturadas. Indubitavelmente, tal pesquisa demandou uma escuta atenta ao território, a fim de evidenciar que a mobilidade urbana produz e reproduz a vida cotidiana das cidades, explicitando todas as formas de desigualdade e preconceitos que aí se manifestam. Entrementes, salientamos que o objetivo principal da pesquisa ora apresentada é levar os leitores a encontrar alternativas, a partir da relação entre transporte público e os seus usuários, para romper com padrões estabelecidos desde a colonização do Brasil com o seu resíduo histórico, visto que a necessidade de se construir um trabalho criativo requer uma investigação criativa. Para tanto, levamos em consideração não apenas os índices das respostas dos usuários de ônibus ao questionário, mas também as sugestões dos entrevistados, os quais demonstram que a participação do coletivo na resolução de problemas atinentes a toda a população é essencial, afinal busca-se maximizar as possibilidades. Nessa perspectiva, a pesquisa demonstrou que os usuários do transporte público estão cada vez mais cientes dos seus direitos, o que leva o poder público a atender as demandas básicas da população, mas também ir além, buscando promover qualidade de vida aos habitantes da cidade em foco. Isso pode ser verificado no incremento tecnológico por que passou o setor de transportes públicos da cidade de Vitória da Conquista, verificado desde o início da pandemia do Coronavírus. Ademais, não se pode perder de vista a construção da estação de transbordo, que trouxe melhorias que vão de encontro à ideia, há muito tempo sustentada, de que os usuários dos ônibus são as pessoas de menor poder aquisitivo. Dado o aspecto futurista da estação, é notória a busca por uma organização social que visa a uma sociedade tecnológica avançada. Para empreender tal análise, pautamo-nos nos estudos de David Harvey, Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos e Raquel Rolnik acerca da Ordem Planejada no espaço urbano, dentre outros autores, tais como: Georg Simmel, Judith Butler e Michel Foucault, os quais foram fundamentais para a análise da relação entre sujeito e cidade e, de forma mais restrita, entre o transporte público e os seus usuários. Por fim, com a análise aqui encetada, chegamos à conclusão de que é preciso repensar a ideia de cidade, resignificando-a e fortalecendo o poder local, preocupação esta que não é abstrata, tendo em vista a superação das desigualdades e da ausência de bem-estar, sem falar no renascimento da esperança daqueles que foram e continuam sendo vítimas do preconceito ocasionado pelo sistema capitalista em que vivemos.

Palavras-chave: transporte público; recursos tecnológicos no sistema de ônibus; Vitória da Conquista; desigualdade social; qualidade de vida.

ABSTRACT

The thesis here presented addresses the issue of public transport, the bus, and its implications to users in the city of Vitória da Conquista, located in the Southwest region of Bahia. Divided into 5 chapters, this thesis begins with a general approach to the theme, without losing sight of the historical route that justifies much of the city configuration and, more specifically, of the public transport that we still have today. The methodology used was, in addition to the ethnographic field, the quantitative - questionnaire with multiple-choice questions (Survey) - and qualitative research - semi-structured interviews. Undoubtedly, this research demanded an attentive listening to the territory, in order to show that urban mobility produces and reproduces the daily life of cities, explaining all forms of inequality and prejudices that are manifested. Meanwhile, we emphasize that the main objective of the research presented here is to lead readers to find alternatives, having, as starting point, the relationship between public transport and its users, in order to break with standards established since the colonization of Brazil with its history, as the need to build creative work requires creative research. Therefore, we take into account not only the indexes of the responses of bus users to the questionnaire, but also the suggestions of the interviewees, who demonstrate that the participation of the collective in solving problems pertaining to the whole population is essential, after all the aim is to maximize the possibilities. In this perspective, the research demonstrated that users of public transport are increasingly aware of their rights, which leads the government to meet the basic demands of the population, but also to go beyond, seeking to promote life quality to the inhabitants of the city in focus. This can be seen in the technological increase that the public transport sector of the city of Vitória da Conquista has gone through, verified since the beginning of the Coronavirus pandemic. In addition, one cannot lose sight of the construction of the station hub, which has brought improvements that go against the long-held idea that bus users are the people with the lowest purchasing power. Given the futuristic aspect of the station, the search for a social organization aimed at an advanced technological society is notorious. To undertake this analysis, we used the studies of David Harvey, Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos and Raquel Rolnik about the Planned Order in urban space, among other authors, such as: Georg Simmel, Judith Butler and Michel Foucault, which were fundamental for the analysis of the relationship between subject and city and, more narrowly, between public transport and its users. Finally, with the analysis initiated here, we come to the conclusion that it is necessary to rethink the idea of city, re-signifying it and strengthening the local power, a concern that is not abstract, in view of overcoming inequalities and the absence of well-being, not to mention the rebirth of hope of those who were and continue to be victims of prejudice caused by the capitalist system in which we live.

Keywords: Public transport; technological resources in the bus system; Vitória da Conquista; social inequality; quality of life.

RESUMEN

La tesis que ahora les damos a leer aborda el tema del transporte público, el autobús y sus implicaciones para los usuarios de la ciudad de Vitória da Conquista, ubicada en la región Suroeste de Bahía. Dividida en 5 capítulos, esta tesis comienza con una aproximación general al tema, sin perder de vista el contexto histórico que justifica gran parte de la configuración de la ciudad y, más concretamente, el transporte público que todavía tenemos hoy. La metodología utilizada fue, además de la etnografía de campo, la investigación cuantitativa – cuestionario con preguntas objetivas (encuesta) – y cualitativas – entrevistas semiestructuradas. Sin duda, tal investigación demandó una escucha atenta del territorio, con el fin de mostrar que la movilidad urbana produce y reproduce la vida cotidiana de las ciudades, explicando todas las formas de desigualdad y prejuicios que ahí se manifiestan. Por su parte, destacamos que el objetivo principal de la investigación presentada aquí es llevar a los lectores a encontrar alternativas, basadas en la relación entre el transporte público y sus usuarios, para romper con normas establecidas desde la colonización del Brasil con su residuo histórico, dado que la necesidad de construir un trabajo creativo requiere una investigación creativa. Para ello, tenemos en cuenta no sólo los índices de las respuestas de los usuarios de autobús al cuestionario, sino también las sugerencias de los entrevistados, que demuestran que la participación de la acción colectiva en la solución de problemas que afectan a toda la población es esencial, pues se busca maximizar las posibilidades. Desde esta perspectiva, la investigación demostró que los usuarios del transporte público están cada vez más conscientes de sus derechos, lo que lleva al gobierno a atender las demandas básicas de la población, sino también ir más allá, buscando promover la calidad de vida de los habitantes de la ciudad en foco. Esto se puede verificar en el incremento tecnológico por lo cual pasó el sector de transportes públicos en la ciudad de Vitória da Conquista, verificado desde el inicio de la pandemia del Coronavirus. Además, no se puede perder de vista la construcción de la estación de transbordo, que trajo mejoras que van en contra de la idea arraigada de que los usuarios de los autobuses son las personas con menor poder adquisitivo. Dado el aspecto futurista de la estación, se nota la búsqueda de una organización social que apunta a una sociedad tecnológicamente avanzada. Para llevar a cabo tal análisis, nos guiamos por los estudios de David Harvey, Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos y Raquel Rolnik sobre el Orden Planificado en el espacio urbano, entre otros autores, como: Georg Simmel, Judith Butler y Michel Foucault, que fueron fundamentales para el análisis de la relación entre sujeto y ciudad y, más estrictamente, entre el transporte público y sus usuarios. Finalmente, con el análisis aquí realizado, llegamos a la conclusión de que es necesario repensar la idea de ciudad, resignificándola y fortaleciendo el poder local, preocupación ésta que no es abstracta, con una mirada a la superación de las desigualdades y la ausencia de bienestar, por no hablar del renacimiento de esperanza de quienes fueron y siguen siendo víctimas de los prejuicios causados por el sistema capitalista en el que vivimos.

Palabras clave: Transporte público; recursos tecnológicos en el sistema de autobús; Vitória da Conquista; desigualdad social; calidad de vida;

RÉSUMÉ

La thèse que nous présentons ci-après aborde la question des transports en commun, le bus, et ses implications pour les utilisateurs dans la ville de Vitória da Conquista, située dans la région sud-ouest de Bahia. Divisée en 5 chapitres, cette thèse commence par une approche générale de la thématique, sans perdre de vue le parcours historique qui justifie une grande partie de la configuration de la ville et, plus particulièrement, des transports publics que nous avons encore aujourd'hui. La méthodologie utilisée était, en plus de l'ethnographie de terrain, la recherche quantitative - questionnaire avec des questions à choix multiples (enquête) - et qualitative - interviews semi-structurées. Sans aucun doute, cette recherche a demandé une écoute attentive du territoire, afin de mettre en évidence que la mobilité urbaine produit et reproduit la vie quotidienne des villes, en explicitant toutes les formes d'inégalité et de préjugés qui s'y manifestent. En attendant, nous soulignons que l'objectif principal de la recherche présentée ici est d'amener les lecteurs à trouver des alternatives, à partir de la relation entre les transports publics et leurs utilisateurs, pour rompre avec les normes établies depuis la colonisation du Brésil avec ses vestiges historiques, vu que la nécessité de construire un travail créatif nécessite une recherche créative. Pour ce faire, nous prenons en considération non seulement les indices des réponses des utilisateurs de bus au questionnaire, mais aussi les suggestions des répondants, qui montrent que la participation du collectif à la résolution de problèmes touchant toute la population est essentielle, après tout, on cherche à maximiser les possibilités. Dans cette perspective, la recherche a montré que les utilisateurs des transports publics sont de plus en plus conscients de leurs droits, ce qui conduit les pouvoirs publics à répondre aux demandes de base de la population, mais aussi à aller au-delà, en cherchant à promouvoir la qualité de vie des habitants de la ville en question. Cela peut être vérifié par l'augmentation technologique dans le secteur des transports publics de la ville de Vitória da Conquista, constaté depuis le début de la pandémie de coronavirus. De plus, il ne faut pas perdre de vue la construction de la station de transbordement, qui a apporté des améliorations qui vont à l'encontre de l'idée, depuis longtemps soutenu, que les utilisateurs des autobus sont les personnes dont le pouvoir d'achat est le moindre. Compte tenu de l'aspect futuriste de la station, la recherche d'une organisation sociale visant une société technologique avancée est notoire. Pour entreprendre une telle analyse, nous nous sommes inspirés des études de David Harvey, Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos et Raquel Rolnik sur l'Ordre Planifié dans l'espace urbain, entre autres auteurs tels que : Georg Simmel, Judith Butler et Michel Foucault, qui ont joué un rôle déterminant dans l'analyse de la relation entre le sujet et la ville et, plus strictement, entre les transports publics et leurs usagers. Enfin, avec l'analyse entamée ici, nous arrivons à la conclusion qu'il faut repenser l'idée de ville, la « remodeliser » et renforcer le pouvoir local, préoccupation qui n'est pas abstraite, en vue de surmonter les inégalités et l'absence de bien-être, sans parler de la renaissance de l'espoir de ceux qui ont été et continuent d'être victimes des préjugés causés par le système capitaliste dans lequel nous vivons.

Mots clés: Transports publics; ressources technologiques du système de bus; Vitória da Conquista; Inégalité sociale; qualité de vie.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Informações operacionais da Viação Rosa: linhas, dia útil, sábado e domingo, Vitória da Conquista, Bahia, 2020-2022	231
Tabela 2 - Informações operacionais da Viação Cidade Verde: linhas, dia útil, sábado e domingo, Vitória da Conquista, Bahia, 2020	232
Tabela 3 - Informações operacionais da Viação Atlântico: linhas, dia útil, sábado e domingo, Vitória da Conquista, Bahia, 2021-2022	233
Tabela 4 - Relatório operacional da Viação Rosa e da Viação Atlântico, Vitória da Conquista, Bahia, 2021	248
Tabela 5 - Relatório de demanda da bilhetagem eletrônica, Vitória da Conquista, Bahia, 2018-2020	254

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização geográfica do município de Vitória da Conquista.....	88
Figura 2 - Cidade de Vitória da Conquista.....	89
Figura 3 - Planta do terminal de Vitória da Conquista, BA.....	126
Figura 4 - Estação central de transbordo de Vitória da Conquista, BA.....	127
Figura 5 - Estação em funcionamento.....	130
Figura 6 - Panfleto divulgação do grupode Whatsapp	135
Figura 7 - Imagem do APP	138
Figura 8 - Percentual de participantes na pesquisa.....	160
Figura 9 - Faixa etária dos participantes	160
Figura 10 - Gênero.....	161
Figura 11 - Frequência de uso do Transporte Público.....	163
Figura 12 - Motivo de utilização do transporte público.....	166
Figura 13 - Quantidade de ônibus em circulação	167
Figura 14 - Quantidade de linhas atuais de ônibus	167
Figura 15 - Utilização do transporte público e a situação de lotação.....	169
Figura 16 - Serviço de higienização dos ônibus na estação de transbordo	170
Figura 17 - Segurança com a ideia de retirar a máscara dentro do ônibus.....	171
Figura 18 - Custo da passagem	171
Figura 19 - Os avanços tecnológicos e o tempo médio das viagens	173
Figura 20 - Necessidade de carregadores para celular, dentro dos ônibus.....	174
Figura 21 - Segurança depois das melhorias tecnológicas no sistema de ônibus ..	175
Figura 22 - Uso das Vans.....	176
Figura 23 - Utilização de outro meio de transporte	176
Figura 24 - Utilização de transporte por aplicativo reduziu a demanda de transporte público.....	177
Figura 25 - Forma de pagamento da passagem no transporte público.....	178
Figura 26 - Avaliação dos avanços no bilhete eletrônico enquanto facilitadores na vida do passageiro	179
Figura 27 - Processo de recarga do bilhete eletrônico	179
Figura 28 - Imaginação sobre a extinção da catraca	180
Figura 29 - A profissão de cobrador tende a acabar por completo	181

Figura 30 - Eficiência dos aplicativos que apresentam os horários e localizações dos ônibus nas linhas do transporte público.....	182
Figura 31 - Tempo médio de espera no ponto de ônibus	183
Figura 32 - Identificação dos pontos de ônibus por nomes/números/cores e a facilitaria a locomoção do usuário.....	184
Figura 33 - Grupos de compartilhamento de informações nos aplicativos de mensagens (<i>WhatsApp</i>) por linha, como um meio de ter resposta em tempo real	184
Figura 34 - Integração entre <i>bike</i> e ônibus na mobilidade	186
Figura 35 - Nota perante a qualidade do serviço de ônibus.....	188
Figura 36 - Serviço de transporte público coletivo pós-pandemia	190
Figura 37 - Escolha entre deixar ou não de usar transporte público coletivo.....	191
Figura 38 - Nota perante os avanços tecnológicos no serviço oferecido pelo transporte público coletivo.....	192

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

APP	<i>Application</i>
BA	Bahia
ConCidades	Conselho das Cidades
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
EIV	Estudo prévio de impacto de vizinhança
FAINOR	Faculdade Independente do Nordeste
FASA	Faculdade Santo Agostinho
GPS	<i>Global Positioning System</i> / Sistema de Posicionamento Global
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia E Estatística
IDHM	Índice de desenvolvimento humano municipal
IFBA	Instituto Federal da Bahia
IPK	Índice de Passageiro por Quilômetro
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial da Saúde
PcD	Pessoa com Deficiência
PIB	Produto interno bruto
PLANMOB	Planos de Mobilidade Urbana
PMM	Percurso Médio Mensal
PNDH	Programa Nacional de Direitos Humanos
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
UESB	Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia

UFBA Universidade Federal da Bahia

UNIFTC Universidade Tecnologia e Ciências

UNINASSAU Universidade Maurício de Nassau

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	19
2.	CIDADE	46
2.1	APRESENTAÇÃO.....	46
2.2	O QUE É UMA CIDADE?	48
2.3	DESLOCAMENTO	74
2.4	APRESENTAÇÃO DA CIDADE.....	85
3.	METODOLOGIA	92
3.1	APRESENTAÇÃO.....	92
3.2	PESQUISA QUALITATIVA E PESQUISA QUANTITATIVA.....	95
3.2.1	Pesquisa qualitativa	97
3.2.2	Pesquisa quantitativa	100
3.3	CONSIDERAÇÕES PERTINENTES À PROBLEMÁTICA DA PESQUISA.....	105
4.	BENFEITORIAS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	108
4.1	APRESENTAÇÃO.....	108
4.2	TRANSPORTE PÚBLICO X PANDEMIA	112
4.3	NOVOS APARATOS TECNOLÓGICOS	118
4.3.1	Bilhetagem eletrônica	119
4.3.2	Estação de transbordo	124
4.3.3	Aparatos tecnológicos	131
4.3.3.1.	<i>Sistema de posicionamento global</i>	131
4.3.3.2	<i>Câmeras</i>	132
4.3.3.3	<i>Whatsapp</i>	134
4.3.3.4	<i>Cittamobi</i>	137
5.	USUÁRIO	139
5.1	APRESENTAÇÃO.....	139
5.2	SUJEITO	141
5.3	MAIOR AMPLITUDE PERANTE OS USUÁRIOS.....	157
5.4	POSSIBILIDADES E PERSPECTIVAS	194
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	200
	REFERÊNCIAS	206
	APÊNDICES	215

APÊNDICE A - Cartaz (impresso em A3)	216
APÊNDICE B - Panfleto (impresso em 10 x 15 cm)	217
APÊNDICE C - Questões do <i>survey</i>	218
APÊNDICE D - Roteiro de entrevista	224
APÊNDICE E - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	226
APÊNDICE F - Ofícios de requerimento de dados do transporte público... ..	228
ANEXOS	230
ANEXO A - Tabelas 1, 2 e 3 e seus dados de integralização	231
ANEXO B - Tabela 4 e seus dados de integralização	248
ANEXO C - Tabela 5 e seus dados de integralização	254

1. INTRODUÇÃO

Não é, portanto, de modo metafórico que se tem o direito de comparar [...] uma cidade a uma sinfonia ou a um poema; são objetos de uma mesma natureza. Talvez mais preciosa, a cidade se situa na confluência de natureza e sujeito de cultura; indivíduo e grupo; vivida e sonhada; a coisa humana por excelência (LEVI-STRAUSS, 2000).

Este trabalho nasce de uma inquietude diante do cenário que a mobilidade urbana vem projetando na vida dos habitantes dos grandes centros urbanos. Estamos diante de um tecido urbano que atende a uma lógica excludente na formação das cidades brasileiras, o que desemboca numa precarização da qualidade de vida de um expressivo contingente populacional e o seu conseqüente deslocamento. Dessa forma, estamos inseridos em um cenário que tem, no transporte coletivo de passageiros, o seu maior gargalo ilustrativo de toda essa construção que pormenoriza as classes menos favorecidas deste país.

São sucessivos escritos ao redor da temática aqui apresentada, ao mesmo tempo em que cada um vem à sua maneira, à sua corrente de pensamento, de análise, o que nos coloca imbuídos da necessidade de estarmos sempre com a preocupação de adaptá-los ao contexto em estudo. É preciso, portanto, levar, como dianteira, a diversidade de áreas do conhecimento que se apresentam como correntes teóricas e ilustrativas na interpretação do objeto em questão, uma vez que não existe modelo único, mas sim que seja empático com a proposta que se visa estabelecer. Desde já, apresenta-se a necessidade de uma nova leitura, de uma nova interpretação do tecido urbano, a saber: suas fraturas sociais sendo não somente apresentadas, discutidas, mas que se apresentem caminhos como propostas, “modelos” de solução.

Inseridos nessa abordagem introdutória, há necessidade de se construir uma análise de mobilidade urbana que apresente uma amplitude teórica, conceitual, assim como uma análise prática de sua representatividade, tanto no espaço urbano quanto nos seus habitantes. Esta pesquisa apresenta a preocupação de se construir um trabalho com uma fundamentação que evidencie a sua aplicabilidade objetiva, a qual será delineada no percurso da obra. Precisamos responder: O que é Mobilidade Urbana? Precisamos começar pela pergunta que ninguém fez.

Estamos perante uma temática fundamental para o desenvolvimento do país e da civilização como um todo. A cidade vem sendo tratada como uma categoria à

margem das políticas públicas e isso caracteriza um veemente retrocesso quando, na verdade, a agenda urbana necessita ser paulatinamente incorporada à agenda pública brasileira e, conseqüentemente, à agenda política local. É necessário que se encontre encantamento pela cidade.

Evidenciado que o objeto central é a mobilidade urbana, a cidade de Vitória da Conquista (BA) é o campo dessa análise, e o enfoque é perceber os impactos que a introdução de benfeitorias no sistema de transporte coletivo, implementadas, em sua maioria, durante a pandemia provocada pelo Coronavírus¹, que se iniciou em Março de 2020, benfeitorias estas que se tornaram exigência do usuário, ou não, bem como perceber, a partir da pesquisa, o alcance delas diante dos seus usuários. Ou seja: analisar, também, se elas implementaram melhorias na qualidade de uso do transporte público coletivo.

O usuário vem como foco central dessa discussão. Essa não foi a ideia originária desta pesquisa, porém, numa prévia de campo, essa abordagem ganhou destaque notório, o que preconizou um novo desenho do objeto de estudo. Essa evidência é advinda da percepção, em especial, atinente à tecnologia, que vinha sendo implantada no sistema de transporte coletivo, a qual passou a ter relação com o usuário mediante sucessivos avanços de caráter inovador e que serão apresentados, em momento oportuno, no curso deste trabalho.

Estamos apresentando um tema diverso e que é palco de críticas e desencantamentos que se tem diante da vida na cidade como um todo: o transporte público. O imaginário em que ele foi construído, na sociedade brasileira, é sempre atrelado à ideia de ruim, de precariedade, associado a um meio de transporte obrigatório a quem não tem o seu próprio veículo de locomoção, ou seja, nunca é tratado como uma opção, mas sim como uma condição de obrigatoriedade, a qual já projeta uma série de estigmas perante dos seus usuários.

Para tanto, vale então ressaltar, mesmo que brevemente, que este estudo nasceu a partir da análise dos fatores psicossociais que infligem o usuário do transporte público. No intuito de fomentar uma análise que anseia por um aprofundamento, o recorte da pesquisa fez-se necessário e teve, no ônibus, o seu direcionamento central: apresenta-se, aqui, o cerne desta discussão. Esse direcionamento se mantém, afinal a tecnologia implantada no sistema de ônibus da

¹ Na sequência deste texto, aqui na Introdução, a abordagem diante da pandemia provocada pelo Coronavírus será aprofundada e discutida com o cuidado que o tema exige.

cidade de Vitória da Conquista se apresentou como um diferencial aos usuários. A presente construção fez-se após sucessivas reflexões, diferentes leituras, participação em debates, assim como prévias idas a campo²: é a necessidade de se compreender os desafios da cidade.

Esse recorte obedece a uma justificativa contundente: o ônibus é o meio de transporte público coletivo preponderante nos grandes centros urbanos brasileiros, e a cidade de Vitória da Conquista não foge a essa característica, o que projeta a sua veemente participação na vida, tanto da cidade quanto dos seus usuários, assim como a sua repercussão direta tanto na qualidade da cidade quanto na economia local como um todo.

Ao mesmo tempo, no decorrer da pesquisa, os demais meios de transportes serão mencionados, mesmo que brevemente, tais como as Vans, que se fazem presentes, assim como a sua atuação e resultados na mobilidade urbana, visto que são meios de transporte que têm uma projeção com um conceito de “acelerado” no imaginário dos seus usuários. A necessidade de apresentá-las será breve, visto que é uma realidade tratada pelos usuários como transporte alternativo, ao mesmo tempo em que não é objeto de análise desta pesquisa. Porém, no esforço por compilação, interpretação e reinterpretação perante os desafios urbanos, não se apagam elementos inseridos em seu percurso. Só assim os desafios urbanos passam a ser tanto compreendidos quanto assimilados.

Faz-se necessário um constante questionamento por políticas públicas afirmativas e direcionadas à solução do problema, assim como a ausência delas. Ladislau Dowbor nos apresenta, em *O que é poder local?*, que “esquecemos frequentemente a que ponto os próprios países capitalistas estão hoje distantes da proposta liberal.”³ Ele segue o seu raciocínio evidenciando que, mesmo que alguns culpabilizem o Estado, “uma olhada na evolução da presença econômica do Estado nos países desenvolvidos, nos mostra dados surpreendentes.”⁴ E assim segue, comprovando

[...] que quanto mais pobre o país, mais fraca é a base financeira

² No corpo deste trabalho, o capítulo 2 dá atenção especial à metodologia desenvolvida, assim como um detalhamento da pesquisa de campo.

³ DOWBOR, L. **O que é poder local**. Imperatriz, MA: Ética, 2016. p. 22.

⁴ Id., *Ibid.*, p. 22.

pública: nos países de renda baixa, a parte do PIB que cabe ao governo central é de 17,7%, elevando-se numa progressão regular à medida em que chegamos aos países de alta renda. Os países ricos também falam mal do governo, atitude normal em qualquer parte do mundo, mas sabem reforçar os seus instrumentos de gestão pública.⁵

Trabalhar com essa perspectiva é nos colocarmos inseridos em uma discussão que pede por um novo olhar diante do lugar do sujeito: estamos abordando um sujeito de conhecimento e não um objeto de conhecimento. Dessa forma, ao invés de “fingir” neutralidade, é mais interessante que os valores sejam explicitados – é necessário alterar a consciência e, assim, produzir conhecimento – reproduzir o critério da incerteza se faz sempre presente. Para tanto, a análise da consciência do usuário vem como uma realidade presente. Essa preocupação, necessidade, serviu de base para a elaboração da pesquisa, tanto teórica quanto de campo, assim como a sua interpretação.

Richard Sennett nos apresenta uma consciência que precisa estar vinculada não somente às questões materiais, pelo contrário, é necessário ir além delas, afinal, se ficarem presas a essa perspectiva de construção, as pessoas não aguentarão o “peso” da realidade presente. Ele aborda a força histórica que o materialismo teve na formação da consciência e eleva a uma posição que ele mesmo caracteriza como traumática. Vejamos a sua análise:

Se a consciência que as pessoas têm de seu próprio tempo fosse um produto direto das condições materiais sob as quais vivem, então os cidadãos burgueses das capitais do século XIX deveriam acreditar que viviam num tempo de permanente cataclismo. Retrospectivamente, é possível ver como as condições materiais da cidade estavam enraizadas e eram expansões dos padrões materiais que existiam antes do reinado da ordem industrial. Mas tal como foram experimentadas na época, entretanto, os aumentos de população, as mudanças na ecologia, as flutuações da nova ordem industrial eram tão grandes que se tornaram traumáticas. A cidade, portanto, deve ter sido a Imagem que cada homem fazia de uma vida a ser evitada: multidões de pessoas desamparadas, desenraizadas e ameaçadoras, sendo a manutenção de uma vida decente, uma questão de sorte mais do que de vontade.⁶

Nessa perspectiva de análise em que este texto se inicia, denuncia-se uma

⁵ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 22.

⁶ SENNETT, R. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Tradução: Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 178.

pesquisa que se preocupa em nos colocarmos diante de uma temática que permeia todas as esferas: a mobilidade urbana representada como um modo de vida – como um modo que determina a vida. Essa afirmativa ganhou notoriedade planetária e sua visibilidade atingiu todos os seres humanos com a pandemia provocada pelo Coronavírus, a qual trouxe, de maneira objetiva, a necessidade de um novo conceito de cidade diante do desafio contundente de ser reinterpretado.

A visão de mundo interdependente passou a ruir – a visão setorial, hegemônica da economia –, uma vez que mostrou não ter o poder transformador que se apresentava até então. Assim como também não sustentou o seu poder orientador do desenvolvimento, como se objetivava oferecer. Isso se “desnudou” a partir da pandemia, de modo que outros fatores se estruturaram, vindo num formato complexo. Em *O Método II - A vida da vida*, Morin⁷ apresenta-nos o ser humano como um “hiperparasita” – só enxerga o que pode ter lucro imediato –, ao mesmo tempo em que ele coloca que só agimos na iminência do precipício, ou seja, justifica-se o novo olhar que a pandemia projetou sobre a cidade.

Agora, passou-se a lidar com um “sistema urbano mundial”, e a mobilidade urbana vem projetada a uma nova e necessária abordagem. Uma realidade que sucedeu já com a pesquisa em curso e que desembocou num novo afinamento do objeto da pesquisa, assim como um novo “desenho” que se foi construindo, sucessivamente, no seu decorrer. Com o decreto de medidas que restringiram a circulação de pessoas e transportes, alguns termos passaram a permear, tais como: isolamento social, quarentena, toque de recolher e *lockdown*⁸. Com efeito, há um novo vocabulário, um novo discurso em cena, o que agregou ainda mais na construção de um novo olhar perante o espaço urbano.

Tratada como decorrente de outros fatores, a pandemia mudou esse patamar em que a cidade se encontrava e a posicionou num novo quadrante: de destaque.

⁷ MORIN, E. *O método II: a vida da vida*. Porto Alegre: Sulina, 2001.

⁸ “**Lockdown** é um protocolo de emergência que se destina a prevenir a mobilidade de pessoas ou o vazamento de informações de uma área específica, que deve ser iniciado por alguma pessoa em condição de autoridade. Pode ser traduzido como fechamento, bloqueio ou suspensão e tem múltiplas interpretações e utilidades”. Podendo apresentar dois modelos: “Um **lockdown preventivo** é um plano de ação destinado à redução de riscos e deve ser customizado para abordar cenários específicos, visando à contenção de algum fator que possa causar agravamento ou perigo iminente de uma determinada condição, em um dado contexto” e “Um **lockdown emergencial** deve ser implementado quando há ameaça de risco iminente à vida, por lesão ou adoecimento de seres humanos”. (UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTOS (UFES). **Lockdown**. Disponível em: <https://coronavirus.ufes.br/conteudo/saiba-o-que-e-lockdown-ou-por-que-suspender-atividades>. Acesso em: 10 mar. 2021).

Uma pandemia que ressignificou os desafios contemporâneos e mostrou que a saúde precisa estar ligada a outros aspectos, outras dimensões que estruturam a vida contemporânea, sendo que a cidade emerge como coprotagonista do desenvolvimento. Ela se tornou a condição essencial de caminho que o Brasil precisa encontrar para a sua recuperação e desenvolvimento.

Todo esse acervo inesperado foi-se desdobrando em realidades inusitadas, com a formação de conceitos, até então, vistos como distantes e com um olhar pejorativo, em sua maioria, como é o caso do trabalho em *home office*. A partir de então, a sociedade percebeu mensuráveis benefícios que o *home office* trouxe, tanto para quem ficou em casa quanto para quem estava indo para os seus respectivos postos de trabalho.

Os grandes centros urbanos se viram descongestionados e, com isso, o fato das pessoas terem se libertado do tempo excessivo de deslocamento gerou uma produtividade profissional significativa. Em outros termos, isso implica dizer que o desgaste provocado tanto pelo tempo no trânsito quanto pelas condições do transporte público projeta uma notória perda de qualidade no trabalho. Nesse cenário de análise, os resultados positivos apresentaram que, além da produtividade com resultados positivos, a sensação de bem-estar conquistou uma projeção visível.

Apresentar uma perspectiva de qualidade de vida urbana é apresentar uma melhora dos transportes nas cidades como um todo, sem distinção do seu porte de tamanho. Essa afirmativa vem pautada numa perspectiva apontada por John Dyckman, que nos mostra o diferencial que a população faz na construção desse cenário evolutivo, além de apresentar o que ele denominou de “aproveitamento de oportunidade individuais”:

A melhoria dos transportes nas cidades - pelo menos nos países prósperos - é uma condição conseguida pela população através do aproveitamento de oportunidades individuais. Da mesma forma, para que se consigam transformações de vulto nas atuais condições de tráfego, é preciso haver, inicialmente, deliberadas decisões individuais e coletivas sobre a questão da qualidade de vida urbana.⁹

É chegado, então, o momento de se trazer uma questão essencial, isto é, o tempo. O tempo é uma projeção que carece de atenção especial em meio a este

⁹ DYCKMAN, J. O transporte urbano. In: **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p. 146.

cenário: o tempo gasto e os seus efeitos. Esse fator e os seus respectivos desdobramentos têm um efeito incisivo nos habitantes das grandes cidades, visto que os respectivos deslocamentos demandam uma expressiva margem de tempo, o que desencadeia uma amplitude de situações, fatores, perdas. Nesse eixo, uma análise elucidativa é apresentada por Eduardo Fargani:

[...] em função dos custos e do tempo gasto nos congestionamentos, ela também guarda relações com a produtividade da economia, das empresas e do trabalhador, e tem implicações com a questão energética (perda de combustível), a qualidade do meio ambiente (poluição) e a saúde pública (acidentes de trânsito e saúde do trabalhador). Do ponto de vista dos indivíduos e das famílias, o tempo excessivo desperdiçado em deslocamentos, reduz o tempo de convivência das crianças em seu ambiente doméstico e inviabiliza que os pais acompanhem o desenvolvimento escolar dos filhos, por exemplo.¹⁰

O ponto de vista do autor vem como uma justificativa ao que vinha sendo defendido anteriormente: os ganhos que o *home office* projetou – a mobilidade urbana libertou tais pessoas de tamanhas perdas cotidianas. Porém, esse processo de perdas teve uma construção que o levou até ele e, como o objeto central da discussão é o transporte público coletivo, este teve, em seu processo histórico de formação, face às políticas públicas, um descaso acentuado em sua projeção. Eduardo Fagnani nos coloca em uma mobilidade atrelada ao subdesenvolvimento, em especial, com o transporte público:

As políticas públicas não tiveram envergadura para enfrentar transformações tão aceleradas. O transporte urbano sempre ocupou lugar subordinado na agenda governamental (federal, estadual e municipal) e no âmbito da política geral de transporte do país. Nesse particular, destaca-se que, desde o final da década de 1950, as opções adotadas no transporte de cargas e de passageiros de longa distância, estão atreladas à indústria automobilística. Na mobilidade urbana não foi diferente. A primazia do ônibus e do automóvel guarda relações com esse fato. O mesmo se observa com a ênfase nas obras viárias, nas cidades. Era preciso pavimentar o caminho dos ônibus e dos automóveis.¹¹

A leitura precisa ser situada: situar o leitor. Nessa lógica, a construção se faz

¹⁰ FAGNANI, E. Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 58.

¹¹ Id, Ibid., p. 58.

também em níveis históricos e, assim, viabiliza uma melhor compreensão do presente: a preocupação não é mostrar o hoje, mas sim apresentar o hoje como resultado de um processo a que se chegou (assemelha-se a uma operação matemática que tem um resultado objetivo). A discussão vinha apresentando perspectivas positivas, com a ideia de bem-estar fazendo-se presente. Tal argumento nos coloca inseridos em uma ideia de Cidade Possível, o que nos leva a pensar na maneira como nos organizamos territorialmente. É, então, necessário que se discuta, mesmo que brevemente, a problemática do uso efetivo da terra, bem como a organização do seu espaço, e assim Chareles Abrams nos direciona:

Para o homem urbano, não existe escassez de terra. Existem problemas de uso efetivo da terra e a organização do seu espaço, mas essencialmente o sistema urbano pode provê-lo com mais do que suficiente espaço para trabalho, moradia, diversões e uma variedade de outras atividades. Isso não quer dizer a terra, para muitas das necessidades humanas, como, por exemplo, a produção de alimentos, tenha deixado de ser uma preocupação importante, ou que a urbanização tenha reduzido a necessidade do controle da população. A transformação de um mundo predominantemente rural em um mundo predominantemente urbano está proporcionando uma situação de abundância de terra ao invés de escassez anterior.¹²

Abrams nos direciona a uma análise em que ele conclui, no mesmo parágrafo, aludindo à necessidade de que haja “*expansão intensiva das oportunidades de trabalho e moradia dentro da região onde ele vive*”¹³. E Segue enfocando que “*a ascensão e crescimento do sistema urbano moderno pode eliminar uma causa histórica da guerra e da conquista: a busca do espaço vital*”¹⁴.

Há um anseio para que seja vital – por vitalidade em seu local, em específico – e essa discussão se faz pertinente mediante argumento já apresentado aqui, anteriormente, que nos coloca imersos na ideia de mal-estar – o que eu não posso realizar plenamente –, remetendo-nos à necessidade de inventar novos contextos para operar no território. Caso contrário, será impossível conceber uma ascensão no projeto de bem-estar: precisa-se pensar em um Urbanismo Participativo.

No afã de se desenhar novos contextos para operar o território, há necessidade de se projetar soluções que sejam viáveis e não ilusórias. Nessa perspectiva, Dowbor

¹² ABRAMS, C. O uso da terra nas cidades. In: **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p. 134.

¹³ Id., Ibid., p. 134.

¹⁴ Id., Ibid., p. 134.

nos traz a ideia de Urbanismo Equilibrado e projeta uma força maior diante do poder local, das iniciativas locais, além de construir uma crítica dos nossos “vícios” culturais:

Faz parte da nossa cultura achar que alguém “em cima” vai resolver os nossos problemas. No entanto, ao olharmos para países que se urbanizaram antes de nós, constatamos que as pessoas não esperam, arregaçam as mangas e enfrentam a resolução de problemas elementares que as cercam. Estamos sem dúvida na era da globalização. Mas nem tudo é global: a qualidade das nossas escolas, das nossas ruas, a riqueza cultural da nossa cidade, o médico da família, as infraestruturas de esporte e lazer, o urbanismo equilibrado — tudo isso depende eminentemente de iniciativas locais.¹⁵

Esse anseio nos coloca perante a necessidade de se pensar o desejo de cidades – um desejo coletivo –, afinal estamos imersos em um cenário que atende a uma aglomeração de pessoas: de humanos. Dessa forma, há uma busca pela escuta – a escuta do sujeito –, uma realidade que nunca foi escutada e que compõe todo o tecido urbano. Trata-se de uma busca por um diagnóstico. Nessa perspectiva, este trabalho vem com a preocupação de não apenas elaborar e desenvolver a pesquisa de campo, mas sim uma construção que projete, como resultado, uma escuta do território, e, aí, faz-se um diferencial: trazer o resultado de um território que nunca foi escutado. É uma dimensão que traz elementos de alcance, tanto físico quanto mental, como abordada por Olivier Mongin: “O mundo da cidade, essa mistura de físico e de mental, o escrito o apreende com todos os sentidos, o olfato, a audição, o tato, a vista, mas também com os pensamentos e os sonhos”¹⁶.

O nosso modelo de cidades projetou uma camada de invisíveis que nunca foram escutados, sequer vistos, o que foi se consolidando veementemente com o passar do tempo: há a sensação de que isso se calcificou na cultura brasileira. Ao contrário disso, cada cidade deveria, de maneira bem-sucedida, elaborar o seu projeto identitário de urbanismo, que contemple tamanhas aspirações dos seus habitantes, sem distinção, assim como a construção de Planos de Mobilidade Urbana (PLANMOB) que projetem a fluidez, tanto humana quanto do capital. A elaboração de um PLANMOB requer sagacidade, tanto do profissional quanto do poder público local, afinal a identidade local precisa estar sempre na dianteira. Não existe aplicabilidade

¹⁵ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 19-20.

¹⁶ MONGIN, O. **A condição urbana**: a cidade na era da globalização. Tradução: Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009. p. 33.

de modelo único. Dessa forma, Dowbor nos esclarece e enfatiza o desenvolvimento local:

É interessante constatar que quanto mais se desenvolve a globalização, mais as pessoas estão resgatando o espaço local e buscando melhorar as condições de vida no seu entorno imediato. Naisbitt, um pesquisador americano, chegou a chamar esse processo de duas vias, de globalização e de localização, de 'paradoxo global'. Na realidade, a nossa cidadania se exerce em diversos níveis, mas é no plano local que a participação pode se expressar de forma mais concreta.

A grande diferença, para municípios que tomaram as rédeas do próprio desenvolvimento, é que, em vez de serem objetos passivos do processo de globalização, passaram a direcionar a sua inserção segundo os seus interesses. Promover o desenvolvimento local não significa voltar as costas para os processos mais amplos, incluindo os planetários: significa utilizar as diversas dimensões territoriais segundo os interesses da comunidade.¹⁷

A cidade precisa ser tratada no seu dia a dia, para que se possa construir um futuro melhor para todos. Esse precisa ser um esforço da sociedade, ao mesmo tempo em que há necessidade de que os governos projetem um formato criativo e deixem de ser reativos, afinal a cidade se configura como um elemento de mitigação das questões cruciais que assolam as pessoas no século XXI. As cidades, nesse sentido, são vistas como palcos em que a vida urbana se manifesta, daí a necessidade de se pensar no bem-estar coletivo, ter confiança no futuro, protegerem-nas em caso de necessidade – algumas seguranças podem ser tratadas como dianteiras, prioritárias: saúde integral, educação, moradia, saneamento básico, vestuário e alimentação –, porém tudo isso se desestruturou.

Estamos abordando uma temática atual – sempre foi atual, porém, agora, recebe um destaque – a relação entre a pandemia e a mobilidade urbana, distintivos estes que alcançaram, com força, a saúde, a economia, a política, o clima, enfim, o planeta, concomitantemente. Isso nos coloca na posição de imbuídos de uma temporalidade que se faz presente,¹⁸ visto que os temas têm temporalidade, mas sem espaço para serem confundidos com temporal.

Fundamentando essa linha de raciocínio, Bonfim nos traz uma fragmentação que pode ser analisada como sistêmica, já que a mobilidade vem como um espelho

¹⁷ DOWBOR, L. Educação e apropriação da realidade local. **Estudos Avançados** [online], v. 21, n. 60, p. 75-90, 2007. Doi: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142007000200006>. p.78.

¹⁸ AGAMBEN, G. **Estado de exceção: Homo sacer** II. São Paulo: Boitempo, 2004. v. 1.

de tamanhas deficiências, além de apresentar a relação direta com a problemática da habitação:

Se insistirmos nessa fragmentação das políticas públicas urbanas, as moradias continuarão sendo construídas longe do trabalho ou do emprego, em locais desprovidos de equipamentos de esporte, cultura e lazer. Além de distantes de prontos-socorros, hospitais e universidades. É de fundamental importância a interface das políticas públicas, em especial a questão da habitação, emprego e esporte. Do contrário, nas grandes cidades, milhões de pessoas diariamente se amontoam no transporte para chegar ao emprego ou trabalho, causando enormes congestionamentos todos os dias.¹⁹

E Bonfim conclui a sua análise trazendo uma relação *sine qua non* e nos conduzindo ao bojo de uma especulação imobiliária e da necessidade de se repensar a qualidade de vida: “Essa é uma condição *sine qua non* para enfrentarmos a questão habitacional, o transporte e, sobretudo, a mobilidade urbana. É preciso livrarmos as cidades das guerras da especulação imobiliária para que nelas vivamos com qualidade de vida.”²⁰

Tudo isso projeta artefatos com conteúdos psicossociais, ponto originário desta pesquisa que, como já brevemente apresentado anteriormente, foi se desdobrando até que a necessidade de se discutir em que medida a introdução de benfeitorias no transporte coletivo, implementadas, em sua maioria, durante a pandemia, se tornaram exigência do usuário de transporte coletivo, ou não, assim como perceber o alcance delas diante dos seus usuários, ou seja, analisar, também, se elas implementaram melhorias na qualidade de uso do transporte público coletivo na cidade de Vitória da Conquista. Entretanto, a análise de fatores psicossociais se mantém presente, o que justifica a busca por trabalhar, sucintamente, no decorrer da pesquisa, com os 3 fatores seguintes: insegurança, sofrimento e medo.

Essa perspectiva de análise não se perdeu pelo caminho, antes o contrário: com o amadurecimento da pesquisa e o seu caminhar pelo campo de estudo, houve um processo de adequação da sua abordagem. Ao mesmo tempo, não há necessidade de citar termos que designam os fatores psicossociais, afinal eles estão sempre imbuídos, presentes na perspectiva, na construção deste trabalho.

¹⁹ BONFIM, R. Habitação e o direito à cidade. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 73-74.

²⁰ BONFIM, 2016, op. cit., p. 74.

Essa busca psicossocial, por conteúdos psicossociais, na verdade, advém de uma perspectiva que está diretamente ligada aos efeitos que a realidade do transporte coletivo projeta em seus usuários: a projeção psicológica desse cenário. Podemos, então, retomar e adentrar na questão do tempo em seus trajetos – do tempo cotidiano –, ponto que é explanado no decorrer desta pesquisa. E, assim, constrói-se uma das relações mais violentas como resultado dessa projeção: uma realidade com uma série de formas de humilhação e com uma capacidade de reproduzir perversas sujeições sociais. Há uma produção de perversidade, conforme Amélia Damiani explica:

Carro, sim, alguns têm; alguns perante os milhões que dependem do transporte coletivo. Houve e há movimentos urbanos que continuam a lutar não só pelo transporte coletivo, mas por seu trajeto – o que é bem significativo –, na tentativa de reduzir o tempo obrigatório gasto na circulação. Psicologicamente, o que significa?
O homem comum e pobre convive com uma série de formas de humilhação, que reproduzem as sujeições sociais. O tempo obrigatório é um tempo cotidiano e não é menor na explicação das diferenças sociais e na sua reprodução.²¹

A mesma autora trabalha com uma concepção imprescindível de ser aqui mencionada: o “psicogeográfico”. A ideia é, ou seria, a busca por uma relação com o espaço que não seja, ou não fosse, alienante, ao mesmo tempo em que ela apresenta a destruição do corpo, a negação da vida pelo econômico. Vejamos a sua construção:

O relevo psicogeográfico inclui o exercício psicogeográfico ou o jogo psicogeográfico, que acorda o sujeito para os limites de sua relação com o corpo e com o espaço, e, ao mesmo tempo, é a busca de uma relação real possível com o espaço, sem ser alienante. [...]
Quando a relação com o espaço é abstrata e mediática - ao modo de nossa economia -, ela destrói o corpo, como sensibilidade, afeto, felicidade, atos lúdicos. A busca da mudança cotidiana é central na negação da totalização da vida pelo econômico, que absorve francamente as cidades.²²

Depois disso, é, então, necessário chegar ao pedestre: ele não pode ficar de fora desta introdução, assim como a necessidade de mencionar a violência no trânsito brasileiro como um todo. Justificar essa perspectiva, essa necessidade, coloca-nos inseridos num contexto de violência que também se estende ao automóvel, ao veículo

²¹ DAMIANI, A. L. et al. **Psicologia e mobilidade**: o espaço público como direito de todos. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010. p. 195.

²² Id., *Ibid.*, p 199.

individual. Tal perspectiva vem imbuída de um cenário expresso por relações sociais violentas e que têm, na mobilidade urbana, um dos seus gargalos demonstrativos, afinal o espaço urbano expressa isso com veemência e nos imbuí da necessidade de questionar a quem se destina o direito à cidade. Dessa forma, justifica-se a necessidade de trazer o trânsito para esta discussão e evidenciá-lo como um dos progenitores dessa realidade, além de inserir o pedestre como uma das realidades vítimas desse cenário. Para tanto, Edinilsa Ramos de Souza, doutora em Saúde Pública, assim nos apresenta:

O trânsito no Brasil expressa relações sociais violentas, desiguais. O acesso não é igual, a mobilidade não igual. Isso tudo varia em função do grupo social, socioeconomicamente falando, no aquele indivíduo ou aquela comunidade está inserida. Então, ele expressa relações de desigualdades e, sobretudo, expressa relações de descaso com a vida humana, inclusive pelos usuários, considerando usuários não só motoristas, mas também pedestres. O modelo, as formas de intervenção costumam priorizar ou pensar o usuário como aquele que está dentro do automóvel (motorista ou ocupante), esquecendo-se que o pedestre também faz parte desse sistema e também é usuário do trânsito, por que eles também afrontam os riscos e vitimizam a si mesmos e aos outros. Os modelos e as formas de abordagem também contemplam as imprudências desses usuários.²³

Na busca por melhor compreender as fraturas sociais que compõem o território, é preciso mencionar, mesmo que de forma rápida, os distintos segmentos que o contemplam. Sendo assim, faz-se necessário aludir à posição do ciclista, tratado, segundo Souza²⁴, como cidadão de segunda categoria, o que projeta uma maior posição de vulnerabilidade perante eles: ela apresenta uma sociedade estruturalmente desigual. A mesma autora aborda o pedestre como um cidadão de terceira categoria, assim como também traz a condição delicada do motociclista, e posiciona os donos de carros como cidadãos de primeira categoria: a mobilidade urbana desnuda uma sociedade que tanto projeta quanto estigmatiza, de acordo o seu estrato social:

No trânsito, o ciclista é visto como um cidadão de segunda categoria e o pedestre é considerado um cidadão de terceira categoria. O trânsito é pensado para os cidadãos de primeira categoria, que são os donos de carros, e sabemos quais são as suas características. Se

²³ SOUZA, E. R. et al. **Psicologia e mobilidade**: o espaço público como direito de todos. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010. p. 174.

²⁴ Id., *Ibid.*

pensarmos em termos coletivos sobre qual é a inserção socioeconômica dessas pessoas, veremos que os pedestres, ciclistas e motociclistas constituem um grupo populacional menos favorecido do que o grupo dos possuidores de automóvel, muitas vezes de luxo, que fazem parte de uma classe ou um estrato social mais favorecido. Então, essas desigualdades de inserção social estão por detrás dessas relações que se estabelecem no trânsito. Elas imprimem valores e visões de mundo diferenciadas, e são esses conflitos entre esses estratos/grupos sociais que se expressam nas relações de trânsito. No interior de uma sociedade estruturalmente desigual, o trânsito provoca mortes, ferimentos e deixa sequelas físicas e psíquicas nas vítimas, não só nas vítimas diretas, quando elas sobrevivem, mas também nas vítimas indiretas (seus parentes, seus amigos).²⁵

No anseio por se trazer à baila uma pesquisa que se aproxime de um modelo sistêmico de análise da mobilidade urbana, mesmo que tenha o seu objeto claro e definido, faz-se necessário também mencionar, sucintamente, a posição da moto na esfera urbana. A vulnerabilidade do seu usuário, o motociclista, é de uma esfera ampla, haja vista que é vulnerável à amplitude tanto da violência do trânsito quanto em sua posição diante da sociedade, principalmente os profissionais que têm, na motocicleta, o seu sustento, a sua fonte de renda, o seu trabalho, tais como: o motoboy e o mototaxista. Nesse contexto, Letícia Marín-León, médica e especialista em acidentes de trânsito, traz a seguinte abordagem:

Está muito claro que a moto é um veículo que deixa o indivíduo totalmente vulnerável. Como é possível que hoje seja exigido, por um lado, que o carro tenha uma estrutura de uma engenharia tal que absorva muito bem os impactos, que, além do cinto de segurança, tenha seis *airbags* e, por outro lado, seja aceito que se vendam motos sem nenhum tipo de proteção? A indústria automotora, por exemplo, poderia colocar na motos sensores controladores de distância, mas os motoqueiros teriam que respeitar esses sensores, não os desativando.²⁶

Citar elementos que não compõem o objeto central de análise deste trabalho torna-se necessário mediante a preocupação de se pensar na cidade como um organismo vivo, que precisa ser escutado e, assim, trabalhado em sua complexidade. Dessa forma, a análise não pode ser solta nem isolada, pelo contrário: conforme já mencionado, deve pautar-se numa perspectiva que se aproxime do sistêmico.

²⁵ SOUZA, 2010, op. cit., p. 175.

²⁶ MARIN-LEÓN, L. et al. **Psicologia e mobilidade**: o espaço público como direito de todos. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010. p. 183.

Na busca por essa linha de raciocínio, foi preciso conhecer, com profundidade, o que se conquistou, levando na devida conta uma minuciosa pesquisa de campo, pautada em um aprofundamento teórico prévio e conhecimento, tanto espacial quanto econômico e social, da cidade de Vitória da Conquista. Sendo assim, foi necessário empreender uma construção contemplada por três análises: conjunturas, contextos e situações. Tudo isso potencializou a necessidade de problematizar sobre o que é conhecimento – questionar se isso não levaria a um reducionismo –, caso contrário, não saberia o que conhecer.

Estamos imersos em uma Tese que pede, para assim se firmar como um trabalho que venha a servir de parâmetro, tanto de pesquisa quanto de análise prática, que assim sejam fundamentadas as suas bases diante da percepção que a mobilidade urbana projeta. Com os recortes bem delineados, o trabalho ganha uma projeção de construção do conhecimento, e não de reprodução do conhecimento, posto que não estamos diante de uma sociedade unificada, ou seja, a ciência dessa sociedade não tem uma única maneira de ver, pelo contrário: são diferentes maneiras de ver.

Este trabalho aspirou dialogar com diferentes olhares e questionamentos, e uma abordagem que merece destaque no tocante à análise do espaço urbano é pautada em teóricos que desenvolvem a ideia de Ordem Planejada. Sendo assim, foi cabível mencionar, em ordem alfabética, pensadores que dão notório fundamento à sua construção: David Harvey, Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos e Raquel Rolnik.

Uma das preocupações centrais desta pesquisa foi a de que não houvesse qualquer espaço para reducionismo algum, afinal quando evidenciado que, a nível macro, o objeto central é a Mobilidade Urbana e que a cidade de Vitória da Conquista é o campo dessa análise, o enfoque foi tanto analisar quanto construir a relação que o usuário teve com as benfeitorias no sistema de transporte público coletivo – o ônibus –, verificando se atendem aos propósitos supramencionados. Paralelo a essa temática central, não se faz distante a análise psicossocial, afinal, quando são apresentados os três fatores psicossociais já pré-definidos, evidencia-se que eles advêm de uma relação direta com a teoria a qual foi contemplada com a pesquisa de campo.

A riqueza de materiais, nessa área, é elucidada em um cenário visualizado,

com maior nitidez, no cotidiano²⁷ dos usuários de transporte público na cidade de Vitória da Conquista. Ao mesmo tempo, a análise dos fatores não se limita a esses três referidos. Pelo contrário, o material de pesquisa de campo foi pensado de maneira não reducionista, de modo que viesse a possibilitar uma construção de elementos de análise dos dados coletados que seja de aplicabilidade em qualquer outro grande centro urbano: o caminho foi o de tentar encontrar soluções contundentes para tamanha problemática.

Um dos grandes desafios do século XXI é a problemática do processo de urbanização sem urbanismo: grande parte da população urbana não está urbanizada. Estamos atuando em um espaço urbano que não tem estrutura para uma flexibilidade plena, o que projeta um tecido urbano condicionante: não há muitas opções de escolha, ou melhor, quase nenhuma. Faz-se, aqui, uma apresentação prévia da ideia de captura – “corpos capturados” – que será melhor discutida no percurso deste texto, visto que se elimina a ideia de autonomia.

Apresenta-se, aí, um processo de sujeição, o qual é institucionalizado pelo sistema capitalista e que tem, no espaço urbano, a sua força motriz. É uma perspectiva de análise que pode ser fundamentada em Foucault, que apresenta um corpo que é treinado, vigiado, corrigido, e se mantém assim controlado por toda a sua existência; não há escapatória. Mas ele vai além e nos traz a ideia de alma, apontando uma interessante relação com vários conceitos que foram construídos, dentre eles: psique, subjetividade e consciência. E assim chega à prisão do corpo:

Não se deveria dizer que a alma é uma ilusão, ou um efeito ideológico, mas afirmar que ela existe, que tem uma realidade, que é produzida permanentemente, em tomo, na superfície, no interior do corpo pelo funcionamento de um poder que se exerce sobre os que são punidos — de uma maneira mais geral sobre os que são vigiados, treinados e corrigidos, sobre os loucos, as crianças, os escolares, os colonizados, sobre os que são fixados a um aparelho de produção e controlados durante toda a existência. Realidade histórica dessa alma, que, diferentemente da alma representada pela teologia cristã, não nasce faltosa e merecedora de castigo, mas nasce antes de procedimentos de punição, de vigilância, de castigo e de coação. Esta alma real e incorpórea não é absolutamente substância; é o elemento onde se articulam os efeitos de um certo tipo de poder e a referência de um saber, a engrenagem pela qual as relações de poder dão lugar a um saber possível, e o saber reconduz e reforça os efeitos de poder. Sobre essa realidade-referência, vários conceitos foram construídos e

²⁷ No curso desta pesquisa, é trabalhada, desenvolvida uma abordagem diante do que se convencionou chamar de cotidiano.

campos de análise foram demarcados: psique, subjetividade, personalidade, consciência, etc.; sobre ela técnicas e discursos científicos foram edificados; a partir dela, valorizaram-se as reivindicações morais do humanismo. Mas não devemos nos enganar: a alma, ilusão dos teólogos, não foi substituída por um homem real, objeto de saber, de reflexão filosófica ou de intervenção técnica. O homem de que nos falamos e que nos convidamos a liberar já é em si mesmo o efeito de uma sujeição bem mais profunda que ele. Uma 'alma' o habita e o leva à existência, que é ela mesma uma peça no domínio exercido pelo poder sobre o corpo. A alma, efeito e instrumento de uma anatomia política; a alma, prisão do corpo.²⁸

A ideia construída, na formação das cidades brasileiras, obedece tanto a uma lógica quanto a uma produção de um espaço urbano excludente: o espaço que produz o estranho. A partir do momento em que esse estranho é aqui mencionado, cabe-nos a necessidade de apresentar, sumariamente, a concepção que Freud trouxe e, assim, elucidar melhor a análise, pois ele nos coloca a presença do “assustador” e conclui fazendo uma junção entre o novo e não familiar, para, em seguida, chegar ao estranho. É uma perspectiva que vem projetada, configurada diretamente no espaço urbano; é um processo que se assemelha a um mapa, ou seja, carregamos, em nós, um mapa urbano que nos foi instituído – somos um mapa.

[...] o estranho é aquela categoria do assustador que remete ao que é conhecido, de velho, e há muito familiar. [...] nem tudo o que é novo e não familiar é assustador; a relação não pode ser invertida. Só podemos dizer que aquilo que é novo pode tornar-se facilmente assustador e estranho; algumas novidades são assustadoras, mas de modo algum todas elas. Algo tem de ser acrescentado ao que é novo e não familiar, para torná-lo estranho.²⁹

Na sequência dessa linha de análise, Bauman³⁰ situa-nos em um caminho direcionado a uma derrota, e esta se faz no agora. Uma parte dela é potencializada não somente pela limitação implícita do ser humano, mas também se dá pela tamanha ausência de interesse em um processo que seja humano, ou melhor, em um projeto de mudança que seja sustentável. Uma das preocupações desta pesquisa é pensar em um processo de mobilidade urbana que seja sustentável. Destarte, trazer a questão da sustentabilidade para dentro das benfeitorias realizadas no transporte

²⁸ FOUCAULT, M. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. 27. ed. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 31-32.

²⁹ FREUD, S. O estranho. 1919. In: **Uma neurose infantil e outros trabalhos**. Rio de Janeiro: Imago, 2006. v. XVII. p. 238-9.

³⁰ BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

coletivo é uma necessidade.

Apresentada a perspectiva da sustentabilidade, este trabalho preocupa-se em melhor fundamentar essa vertente. O Programa Nacional de Direitos Humanos (PNDH) traz, em seu IV Objetivo Estratégico, “Garantia do direito a cidades inclusivas e sustentáveis” e, na letra F, faz uma referência direta à mobilidade urbana: “Fomentar políticas e ações públicas voltadas à mobilidade urbana sustentável”³¹.

Uma vez trazido esse direcionamento, assegurado por lei, torna-se viável a apresentação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), documento constituído de 17 objetivos a serem alcançados, a fim de que se possa atingir a Agenda 2030 no Brasil. Dentre esses objetivos, o de número 11 trata de uma relação direta com a temática deste trabalho: Cidades e Comunidades Sustentáveis. O título do Objetivo 11 é: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis³². Vejamos os dez tópicos que esse Objetivo traz, conferindo atenção espacial ao tópico 11.2, uma vez que nos traz uma atenção direcionada ao transporte público:

11.1 Até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos e urbanizar as favelas.

11.2 Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

11.3 Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países.

11.4 Fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo.

11.5 Até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade.

11.6 Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros.

11.7 Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos

³¹ BRASIL. **Decreto nº 7.037**, de 21 de dezembro de 2009. Programa Nacional de Direitos Humanos (PNDH), nº 3.

³² BRASIL. **Agenda 2030**. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). [s.d].

seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.

11.a Apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento.

11.b Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às mudanças climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o Marco de Sendai para a Redução do Risco de Desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis.

11.c Apoiar os países menos desenvolvidos, inclusive por meio de assistência técnica e financeira, para construções sustentáveis e resilientes, utilizando materiais locais.³³

A sustentabilidade é, nesse íterim, apresentada com a preocupação de se trabalhar o transporte público coletivo como direito e como forma de acesso digno à cidade. Mas esse percurso ainda tem um extenso caminho a ser percorrido, afinal estamos imbuídos da preocupação de fazer uma análise sócio histórica, ou seja, de apresentar uma sociedade que foi construída, edificada diante de elementos excludentes, preconceituosos: o ônibus obedece a uma construção feita para aqueles que “não deram certo”. O seu formato “depreciado” no imaginário da sociedade brasileira é oriundo do seu processo de formação e que assim se consolidou: trata-se de um meio de transporte – um meio de locomoção – que foi instituído para a pobreza.

Dessa forma, o outro, visto e analisado como “diferente”, termo este imbuído de distintas acepções e que está presente no curso deste trabalho, mesmo sem a necessidade de ser mencionado, mas presente em sua ideologia, vem sendo apresentado com uma projeção que atende a uma lógica do capital – subjugado por uma elite dominante. O diferente é visto a partir de uma concepção instituída e que tem, no espaço urbano, a extensão de sua configuração prática. Ele, então, manter-se-á como estranho, dando-se, assim, um contexto distante de ser sustentável. Bauman nos elucida e nos posiciona diante da ‘multivocalidade urbana’, assim como da relação constituída entre estranhos e o medo:

O projeto de esconder-se do impacto enervante da multivocalidade urbana nos abrigos da conformidade, monotonia e repetitividade comunitárias, é um projeto que se autoalimenta, mas que está fadado à derrota. Essa poderia ser uma verdade trivial, não fosse o fato de que o ressentimento em relação à diferença também se autocorroborar:

³³ BRASIL, [s.d.], op. cit.

à medida que o impulso à uniformidade se intensifica, o mesmo acontece com o horror ao perigo representado pelos ‘estranhos no portão’. O perigo representado pela companhia de estranhos é uma clássica profecia autocumprida. Torna-se cada vez mais fácil misturar a visão dos estranhos com os medos difusos da insegurança; o que no começo era uma mera suposição torna-se uma verdade comprovada, para acabar com algo evidente.³⁴

A presença do medo segue como uma realidade na cidade brasileira, uma vez que há a sensação de que ele tenha se configurado como um sentimento inerente aos seus habitantes e que tem, no ônibus, a presença direta perante os seus usuários. Todavia, na mesma obra, Bauman nos traz o relato do arquiteto George Hazeldon, que nos apresenta uma alternativa que desemboca numa ausência plena do medo, num formato, como ele mesmo vai denominar, de versão *high tech* da aldeia medieval:

George Hazeldon, arquiteto inglês estabelecido na África do Sul, tem um sonho: uma cidade diferente das cidades comuns, cheia de estrangeiros sinistros que se esgueiram de esquinas escuras, surgem de ruas esquálidas e brotam de distritos notoriamente perigosos. A cidade do sonho de Hazeldon é como uma versão atualizada, *high tech*, da aldeia medieval que abriga detrás de seus grossos muros, torres, fossos e pontes levadiças uma aldeia protegida dos riscos e perigos do mundo. Uma cidade feita sob medida para indivíduos que querem administrar e monitorar seu estar juntos. Alguma coisa, como ele mesmo disse, parecida com o Monte Saint-Michel, simultaneamente um claustro e uma fortaleza inacessível e bem guardada.³⁵

Estamos tratando de um projeto instituído para “iguais”, sem espaço algum para a diversidade e com alto poder de compra, ou seja, uma tecnologia burguesa e ao alcance apenas de uma pequena fatia da sociedade. Nessa perspectiva, é necessário trazer uma concepção de pobreza contemporânea, visto que a discussão permeia um cenário caracterizado como excludente, que produziu e produz um demasiado contingente pobre: é um espaço urbano que segrega. A abordagem apresentada por Wanderley engloba essa perspectiva:

A pobreza contemporânea tem sido percebida como um fenômeno multidimensional atingindo, tanto os clássicos pobres (indigentes, subnutridos, analfabetos...) quanto outros segmentos da população pauperizados pela precária inserção no mercado de trabalho (migrantes discriminados, por exemplo). Não é resultante apenas da

³⁴ BAUMAN, op. cit., p. 135.

³⁵ Id., *ibid.*, p. 88.

ausência de renda; incluem-se, aí, outros fatores, como o precário acesso aos serviços públicos e, especialmente, a ausência de poder. Nessa direção, o novo conceito de pobreza se associa ao de exclusão, vinculando-se às desigualdades existentes e, especialmente, à privação de poder de ação e representação, e, nesse sentido, exclusão social tem que ser pensada, também, a partir da questão da democracia.³⁶

No tocante a essa linha de raciocínio, não se poderia avançar na discussão sem apresentar a sua relação direta com o capitalismo. Sendo assim, Sposati nos conduz à discussão que traz a exclusão social como fenômeno já existente, pelo fato de ser inerente ao processo de acumulação, assim como também nos apresenta uma fundamentada comparação entre as percepções de Marx e Smith. Vejamos a sua explanação:

O modo de produção capitalista é estruturalmente excludente. Isso já foi demonstrado por Marx na metade do século passado. Deste ponto de vista, a exclusão social não é um novo fenômeno. Pelo contrário, é ela inerente ao processo de acumulação. Este fato permitiu incluir, no senso comum, a concepção de que a exclusão é natural, como apregoava Adam Smith sobre a naturalidade da diferença e do processo seletivo da natureza. Note-se, porém, que a noção de Smith colocava a exclusão no patamar de uma condição individual, enquanto Max demonstrou a exclusão social como lógica inerente a um dado processo de produção.³⁷

Com um olhar nessa perspectiva aqui apresentada, um olhar perante a concepção de pobreza e exclusão social, Sposati elabora uma distinção entre ambas que cabe ser aqui evidenciada, a fim de viabilizar a melhor compreensão dos termos diante da análise do cenário:

Considero que há uma distinção entre exclusão social e pobreza. Por conter elementos éticos e culturais, a exclusão social se refere também à discriminação e estigmatização. A pobreza define uma situação absoluta ou relativa. Não entendo esses conceitos como sinônimos quando se tem uma visão alargada da exclusão, pois se estende a noção de capacidade aquisitiva relacionada à pobreza, a outras condições atitudinais, comportamentais que não se referem tão só à capacidade de não retenção de bens. Consequentemente, pobre

³⁶ WANDERLEY, M. B. Refletindo sobre a noção de exclusão. In: SAWAIA, B. (org.). **As artimanhas da exclusão**: análise psicossocial e ética da desigualdade social. 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014. p. 23.

³⁷ SPOSATI, A. Exclusão social abaixo da linha do Equador. In: VÉRAS, M. P. B. (ed.). **Por uma sociologia da exclusão social**: o debate com Serge Paugam. São Paulo: EDUC, 1999. p. 127.

é o que não tem, enquanto o excluído pode ser o que tem sexo feminino, cor negra, opção homossexual, é velho etc. A exclusão alcança valores culturais, discriminações. Isto não significa que o pobre não possa ser discriminado por ser pobre, mas que a exclusão inclui até mesmo o abandono, a perda de veículos, o esgarçamento das relações de convívio, que necessariamente não passarela pobreza.³⁸

A mesma autora, com a preocupação de ampliar a sua abordagem, elucida-nos quanto a isso progressivamente ao apresentar a distinção entre pobreza e desigualdade. Sendo assim, no anseio por uma análise que se aproxime da completude, mesmo tendo consciência de que não há condições de se produzir um material completo, mas sem deixar lacunas à compreensão do leitor, é cabível a sua distinção aqui:

Considero que há uma distinção entre pobreza e desigualdade, já que a pobreza é geradora da própria pobreza. Como diz o relatório do Banco Mundial, este seria um *padrão de vida obsoleto*: ‘pobreza não é o mesmo que desigualdade. Há que enfatizar essa diferença. Enquanto pobreza diz respeito ao padrão de vida obsoleto de uma parte da sociedade - os pobres -, desigualdade se refere a padrões de vida relativos de toda a sociedade, mas a desigualdade mínima (situação em que todos são iguais) é possível tanto com pobreza zero (ninguém é pobre) quanto com pobreza máxima (todos são pobres)’ (Banco Mundial, 1990).
O relatório define pobreza como ‘a incapacidade de atingir a um padrão de vida mínimo’.³⁹

Essa abordagem nos remete a uma questão veementemente potencializada na projeção urbana brasileira: a consolidação de uma vulnerabilidade. Trata-se de um “palco” que produz uma alteridade, caracterizada por Maura Vêras como uma “cartografia da alteridade”. A autora se preocupa em trabalhar com distintos segmentos, que tanto se relacionam quanto vivem na cidade, e ela assim aborda: “São aspectos nodais a territorialidade, a segregação, processos de interculturalidade, aproximação e afastamento, em uma cartografia da alteridade”⁴⁰.

A autora justifica esse cenário a partir de uma série de vertentes, a mobilidade é uma delas, o que desencadeia uma realidade que projeta, conforme ela mesma

³⁸ SPOSATI, 1999, op cit., p. 129-130.

³⁹ Id., Ibid., p. 130.

⁴⁰ VÉRAS, M. Estrangeiros na metrópole: territórios e fronteiras da alteridade em São Paulo. **Revista USP**, n. 114, p. 45-54, 2017. Doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i114p45-54>. p. 49.

define – “cidades como espetáculo de desigualdade social”⁴¹ –, levando a uma série de degradações, dentre elas, a de pessoas. Vejamos a sua explanação completa:

[...] relações capitalistas atualmente transformaram as aglomerações urbanas, orquestrando processos sociais de competição e exclusão de diversos segmentos das populações que se notabilizam, assim, pela mobilidade, deslocamentos e expulsão, em movimentos de (des) e (re)territorialização constantes. Tais manifestações têm tornado as cidades espetáculos de desigualdade social, pois que, além dos efeitos perversos trazidos pela competição econômica no acesso ao solo urbano, revelam formas diversas de elitização, degradação de áreas e de pessoas, segregação e fragmentação, e, sobretudo, discriminação, preconceito, dificuldades de reconhecimento dos direitos perante políticas sociais.⁴²

Indubitavelmente, este tema permeará esta pesquisa e merece atenção direcionada, já que estamos lidando com um cenário que produz uma vulnerabilidade sistêmica, ou seja, ela é perpetuada, crescente e segue numa velocidade atroz. A história do Brasil se consolidou com essa marca que abrange um massivo contingente populacional e que tem, na relação política, ferramentas para a consolidação do poder. Há uma forte sensação de aprisionamento. Bauman nos apresenta, de maneira sucinta e com análise ampla, a construção em que estamos inseridos:

Você usa uma palavra capaz de definir inteiramente a frase em que hoje vivemos e que ninguém sabe quanto tempo vai durar: ‘vulnerável’. Nós, indivíduos perdidos, somos de fato vulneráveis, e vulnerável também é a estrutura social enfraquecida e, em última análise, a própria democracia, que está exaurida. Este não é meramente um conceito político, mas uma noção ao mesmo tempo material, física e psicológica. Ela nos mostra a profundidade em que a crise mergulha, afetando-nos na carne e no espírito, que nossas sociedades tornaram tão frágeis.⁴³

Feita esta breve introdução macro ao tema, o seu real aprofundamento específico vai se dar nos próximos capítulos deste texto, quando serão apresentados, com detalhamento, o caminho e os resultados atingidos com a construção desta pesquisa, a qual foi devidamente reinventada a partir do momento em que a pandemia foi decretada. Isso nos remete a algumas considerações prévias e que podem já começar a ser trabalhadas: a pandemia foi uma realidade que impulsionou o

⁴¹ VÉRAS, 2017, op cit., p. 49.

⁴² Id., Ibid., p. 48.

⁴³ BAUMAN, Z.; MAURO, E. **Babel**: entre a incerteza e a esperança. Rio de Janeiro: Zahar, 2016. p. 16

desenvolvimento de sucessivas benfeitorias no transporte coletivo e as quais se tornaram exigência dos usuários, ou não, além de permitir perceber o alcance delas diante deles, o que implica perceber a qualidade, tanto de uso quanto de vida, em si, dos seus usuários.

Ao mesmo tempo em que estamos tratando, falando de benfeitorias no transporte público em plena pandemia, nós estamos tratando de uma realidade que foi na contramão do discurso dominante e que teve, no discurso da mídia, o potencial para aviltá-lo veementemente.

A construção midiática é perversa e tem, nos interesses do capital, a sua força motriz. Chomsky nos lembra do poder dela de “passar a impressão”, esta com a ideia de proteção, quando, na verdade, está nos manipulando paulatinamente. Vejamos:

É necessário, também, falsificar completamente a história. Essa é outra maneira de superar as tais restrições doentias: passar a impressão de que quando atacamos e destruimos alguém, na verdade estamos nos protegendo e nos defendendo de agressores e monstros perigosos, e assim por diante.⁴⁴

Para trabalhar com essa abordagem, o capítulo I vem imbuído da preocupação de se trabalhar cidade em sua amplitude, além de ser a denominação dada ao capítulo. Para tanto e atendendo a uma perspectiva que visa a melhor compreender a percepção de cidade, assim como de suas fraturas sociais, o capítulo é contemplado com uma ampla discussão a respeito da concepção que se tem de cidade, da maneira com a qual o tecido urbano é visto e concebido, além da necessidade de se apresentarem percepções teóricas em sua análise. Essa preocupação parte da perspectiva de se construir um trabalho em que haja equilíbrio entre fundamentação tanto teórica quanto prática.

Assim como também estamos tratando de um capítulo que vai abordar e fundamentar a ideia de mobilidade, de movimento, de deslocamento, de mobilidade urbana em si, nessa linha, vão-se apresentar análises relacionadas a tempo, uso do solo e localizações. Há uma projeção sendo construída e que se desenha um “mapa mental” em sua estrutura. Jonh Dyckman, em seu artigo “*O Transporte Urbano*”, nos esclarece toda essa perspectiva em poucas palavras:

⁴⁴ CHOMSKY, N. **Mídia**: propaganda política e manipulação. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 16.

A atitude do urbanista com relação ao problema do transporte tem dois aspectos: 1) a definição das funções e necessidades do sistema e 2) propostas social e economicamente válidas para atingir esses objetivos. Essa atitude depende da existência de estudos básicos do uso da terra nas cidades, de maneira a relacionar esse uso com as necessidades de transporte.⁴⁵

Trilhando esse caminho, o capítulo chega ao seu terceiro ponto de construção que é a apresentação do campo de pesquisa, isto é, a cidade de Vitória da Conquista. O leitor fica, então, melhor situado no cenário em estudo, bem como quanto à justificativa de se trabalhar com uma cidade que tem um potencial expressivo de dialogar com realidades tanto de maior porte quanto de menor porte, ao tempo em que é considerada como uma cidade de médio porte. Assim sendo, a funcionalidade da pesquisa recebe um tónus de visibilidade, haja vista que consegue dialogar com a grande maioria das cidades brasileiras, atendendo a uma grande diversidade. Trata-se, aqui, de uma etapa mais sucinta em relação aos demais tópicos do capítulo, visto que a sua análise está presente no curso de toda a obra. Sendo assim, a ideia, neste item, é de fomentar dados técnicos e ampliar a lucidez perante a cidade.

Conseqüentemente, no capítulo II, traz-se à liça a abordagem metodológica utilizada para que esta pesquisa alcance um sentido que venha também se consolidar como um material de referência, não só de análise, mas também de uma leitura ampliada e precisa das fraturas sociais da cidade e de soluções para a problemática do transporte coletivo. Como se trata de uma pesquisa que teve o seu direcionamento todo reinventado durante a pandemia provocada pelo Coronavírus, houve a necessidade de se fazer considerações direcionadas ao cenário em questão. Para tanto, a elaboração de um *survey* para a pesquisa quantitativa mostrou-se como uma metodologia de resultados práticos e contundentes, além de ter alcançado o sujeito em si: o usuário.

Diante dessa mesma prerrogativa, houve a necessidade de se trabalhar, em formato de entrevista semiestruturada, com personalidades que fossem ligadas ao transporte coletivo, independentemente do seu vínculo de atuação, mas que atendessem a uma demanda de conhecimento, tanto teórica quanto prática, da temática em desenvolvimento. A escolha dos entrevistados também se ateve à preocupação de se trabalhar com pessoas com alcance de escuta, que trouxessem

⁴⁵ DYCKMAN, 1972, op. cit., p. 145-168.

uma leitura crítica da esfera urbana, com a garantia da preservação de suas respectivas identidades.

A elaboração do *survey*, assim como da entrevista semiestruturada e escolha dos seus entrevistados, deu-se mediante pesquisa observatória, de campo. Consistiu, desse modo, numa etapa que se cumpriu com base na etnografia realizada em sucessivas viagens dentro do transporte coletivo – os ônibus –, em suas diferentes linhas, trajetos. Um dos resultados gerados com essa pesquisa etnográfica foi, como já dito, a capacidade de se produzir o roteiro para que se desse mais uma etapa da pesquisa qualitativa, as entrevistas, assim como a elaboração de cada questão que viria a compor o *survey*.

O capítulo III, por sua vez, vem com uma discussão focada no transporte – público e coletivo – tendo, no ônibus, o objeto central da análise. Uma etapa que apresenta um meio de transporte com um notório poder de alcance econômico e social, que intervém diretamente na qualidade de vida e *psiquê* do seu usuário, e que se faz como um dos elementos centrais à configuração do espaço urbano.

Nessa perspectiva de análise, o capítulo apresenta as benfeitorias em seus diversos segmentos, assim como uma discussão da relação que se deu entre transporte público e pandemia, além do uso de planilhas quantitativas com o intuito de elucidar os impactos do cenário em questão. Os nossos aparatos tecnológicos serão aqui apresentados, tanto a nível descritivo quanto interpretativo, na tentativa de evidenciar o alcance perante o usuário, bem como a apresentação de uma análise social do seu cenário.

As entrevistas realizadas foram integralmente transcritas, e a participação dos entrevistados vem explicitar uma parte significativa dessa abordagem. As suas falas são, então, apresentadas, citadas sempre em momento cabível, mas não somente neste capítulo, como também no subsequente.

O capítulo IV, por seu turno, vai trazer o usuário para o centro da discussão. A necessidade de se caracterizar o sujeito deu-se mediante a preocupação de se estabelecer uma linha de análise do usuário de transporte coletivo, assim como a busca por compreender, mas não de definir, uma percepção perante ele. Trata-se de um embasamento teórico para que essa vertente fique clara, não estritamente no plano da teoria, mas também com relação aos elementos etnográficos, que se fizeram responsáveis por um encontro contundente na elaboração do texto em si.

Na sequência, é apresentado todo o resultado alcançado com o *survey*. As figuras vêm posicionadas na sequência em que foram respondidas, as porcentagens para cada resposta ficam claras, e a sua análise e interpretação vai se fazendo presente processualmente. Também há espaço para respostas que foram concedidas pelos entrevistados e que vêm, aqui, demonstrar o que o quantitativo apresenta. A ideia é a de que o texto desemboque em algo que seja real, concreto e aplicável.

Por último, nas Considerações, como o próprio nome diz, cabe uma “conclusão” a que toda essa pesquisa chegou, deixando clara a proposta para um transporte público que precisa ser elevado a um patamar digno, de direito, sendo o seu usuário conduzido ao seu uso com uma sensação de qualidade de vida digna.

2. CIDADE

Se a forma da cidade orchestra práticas diversas e passa por outras linguagens além daquela do urbanista e do escritor, quais seriam essas linguagens? A de um espaço público que remete à experiência da pluralidade, mas também a da política que remete à experiência da participação, da igualdade e do conflito (MONGIN, 2009).

2.1 APRESENTAÇÃO

Apresentar a cidade e suas fraturas advém da necessidade de que seja discutida, abordada a concepção de cidade que já vem sendo aqui construída. A mobilidade urbana é uma realidade que desnuda esse quadro, que tem uma construção sócio histórica e que alcança, no transporte público coletivo, a sua maior projeção dessa realidade. Estamos tratando de um espaço que vai além e que é caracterizado, na concepção de Lefebvre⁴⁶, como uma implicação de espaços sociais.

Para tanto, uma construção teórica se faz pertinente, fundamentada em perspectivas de determinados pensadores, com o fito de desenvolver uma breve perspectiva histórica de como o processo de urbanização veio se desenvolvendo numa relação constante entre capital e trabalho. A relação entre mercado e Estado Moderno sempre se fez presente, assim como a sua formação racional. Milton Santos aborda a questão da organização do território da seguinte forma:

A divisão do trabalho supõe a existência de conflitos. Devemos levá-los em conta para empreender uma análise do fenómeno que seja válida. Entre esses conflitos, alguns são mais relevantes. O primeiro é a disputa entre o Estado e o Mercado. Mas não nos podemos referir a essas duas entidades como se fossem um dado maciço. Dentro do mercado, as diversas empresas, segundo a sua força, e segundo os respectivos processos produtivos, induzem a uma divisão do trabalho que corresponde ao seu próprio interesse. E as diversas escalas do poder público também concorrem por uma organização do território adaptada às prerrogativas de cada qual. As modalidades de exercício da política do poder público e da política das empresas têm fundamento na divisão territorial do trabalho e buscam modificá-la à sua imagem.⁴⁷

⁴⁶ LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Anthropos, 2000.

⁴⁷ SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2006. p. 87.

Partindo dessa necessidade, faz-se um recorte de análise a partir do Brasil República, numa breve contextualização pautada em Caio Prado Junior, bem como acerca do processo de industrialização centrado na Região Sudeste e o desencadeamento do massivo movimento migratório oriundo da Região Nordeste. Essa realidade teve uma contribuição que merece destaque na trajetória de crescimento das cidades, afinal os retirantes, como eram denominados, quase que em sua totalidade, foram para os grandes centros urbanos.

Com um recorte estabelecido, a objetividade cronológica torna-se acessível, afinal menciona-se o histórico rural de um país genuinamente preconceituoso, carente de elementos básicos necessários à ideia de qualidade de vida, com o intuito de apresentar uma pesquisa que traga ideias de encantamento, de prestígio, de um real direito à cidade.

Não se pode fugir do traçado histórico e, assim, chegar ao objeto com conteúdo e percepção para a sua análise. O Brasil foi uma colônia por mais de 300 anos, e esses traços tanto permaneceram quanto ainda se mantêm. Mbembe nos traz uma análise que, pautada no pensamento de Frantz Fanon⁴⁸, remete à “especialização da ocupação colonial” e alcança o “princípio da exclusão recíproca”. São análises que elucidam o presente:

Frantz Fanon descreve vivazmente a espacialização da ocupação colonial. Para ele, a ocupação colonial implica, acima de tudo, uma divisão do espaço em compartimentos. Envolve a definição de limites e fronteiras internas por quartéis e delegacias de polícia; está regulada pela linguagem da força pura, presença imediata e ação direta e frequente; e isso se baseia no princípio da exclusão recíproca.⁴⁹

É notória a constituição de um cenário urbano pautado em construção desigual, em que o ônibus foi configurado como um elemento empobrecido – feito para pobres – e, assim, estigmatizado de maneira depreciativa em todos os seus componentes, e a cidade como “desenho” dessa configuração. Daí decorre a preocupação de se elaborar um trabalho em que o leitor desemboque nesse universo, que nele seja inserido. Com esse anseio, um percurso, muitas vezes longo, precisa ser construído.

⁴⁸ FANON, F. **The wretched of the Earth**. Tradução: C. Farrington. New York: Grove Weidenfeld, 1991. p. 39.

⁴⁹ MBEMBE, A. Necropolítica. **Arte & Ensaios**, n. 32, dez. 2016. ISSN 2448-3338.

2.2 O QUE É UMA CIDADE?

A cidade é lugar em que o fato e a imaginação simplesmente têm de se fundir (RABAN, 1974).

A ideia de se definir cidade é oriunda da mesma necessidade da pergunta aqui já feita: o que é mobilidade urbana? Este tópico difere apenas por uma palavra a mais, mas é um questionamento que Raquel Rolnik trouxe como nome de um livro de sua autoria: *O que é Cidade?* A referida autora é uma arquiteta que embasa, entre outros autores, a perspectiva deste trabalho: Ordem Planejada. Em sua vertente de pensamento, o poder urbano está na essência, na história da cidade – inerente ao porte de tamanho –, e de forma centralizada e despótica:

Mesmo quando não se trata de massa, quando falamos em cidades menores estão presentes a concentração, a aglomeração de indivíduos, e conseqüentemente a necessidade de gestão da vida coletiva. Esta questão se coloca até para a vida urbana mais simples e rudimentar: mesmo numa cidade perdida nos confins da história ou da geografia há pelo menos uma calçada ou praça que é de todos e não é de ninguém, há o lixo que não pode se acumular nas ruas nem pode ser simplesmente enterrado no jardim, há a igreja ou o templo a construir e manter, enfim há sempre na cidade uma dimensão pública de vida coletiva, a ser organizada. Da necessidade de organização da vida pública na cidade, emerge um poder urbano, autoridade político-administrativa encarregada de sua gestão. Sua primeira forma, na história da cidade, é a de um poder altamente centralizado e despótico: a realeza.⁵⁰

Iniciar esta abordagem focada no transporte coletivo e suas benfeitorias, tendo, como discussão macro, a Mobilidade Urbana, remete-nos à necessidade de trazer uma análise, mesmo que sucinta e com um recorte histórico que seja pertinente de apresentação, do processo de formação e crescimento das cidades, em especial, da cidade brasileira. Trata-se de uma abordagem social, o que viabiliza a melhor compreensão e análise dos problemas encontrados no decorrer da pesquisa: o propósito do trabalho é que atenda a uma construção sistêmica. Dessa forma, apresentamos a ausência de um projeto de nação.

Fazendo uma breve análise de como se deu a construção da ideia de cidade até a Revolução Industrial, esclarecemos que a cidade tinha um cenário

⁵⁰ ROLNIK. R. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 2004. p. 19-20.

genuinamente orgânico. O tear, as ovelhas, as cercas, as relações com o território foram profundamente alteradas: houve uma formação de cadeias produtivas, e a população seguiu em direção às cidades. Fazendo uma referência ao período sequencial, Karl Polanyi assim nos esclarece:

Calculamos que uma avalanche de desarticulação social, superando em muito a que ocorreu no período dos cercamentos, desabou sobre a Inglaterra; que esta catástrofe foi simultânea a um vasto movimento de progresso econômico; que um mecanismo institucional inteiramente novo estava começando a atuar na sociedade ocidental; que seus perigos, que atacaram até a medula quando primeiro apareceram, na verdade jamais foram superados, e que a história da civilização do século XIX consistiu, na sua maior parte, em tentativas de proteger a sociedade contra a devastação provocada por esse mecanismo. A Revolução Industrial foi apenas o começo de uma revolução tão extrema e radical quanto as que sempre inflamavam as mentes dos sectários, porém o novo credo era totalmente materialista, e acreditava que todos os problemas humanos poderiam ser resolvidos com o dado de uma quantidade ilimitada de bens materiais.⁵¹

Faz-se necessária essa busca macro, visto que ela é indispensável à compreensão do ônibus e de sua realidade. Estamos abordando um novo cenário econômico que vem se construindo, consolidando, numa projeção crescente de um novo formato de desigualdade e que tem, na formação urbana, o seu reflexo. O autor em questão nos apresenta uma percepção fundamentada em uma análise de uma sociedade que não conseguiu se defender de tamanha devastação provocada por esse novo mecanismo, novo modelo. A Revolução Industrial vem como um início de algo que vai muito além do proposto, além de um radicalismo extremo: o materialismo encontrava a sua base consolidada.

Em suma, a Revolução Industrial projetou, no Ocidente, uma nova cultura. Essa abordagem apresenta a concentração de riqueza, a obediência ao capitalismo, a industrialização, o novo modo de produção, enfim, a relação Capital x Trabalho. Há a formação de duas novas classes: Burguesia e Trabalhadores, e o fomento da ideia de desenvolvimento da ciência (tecnológico), que geram a equivocada ideia de progresso. Há uma rejeição a todas as hierarquias tradicionais da Idade Média, assim como a calcificação da ideia de liberdade, de autonomia. A burguesia sobe ao poder,

⁵¹ POLANYI, K. **A grande transformação**: as origens de nossa época. Tradução: Fanny Wrabel. 2. ed. Rio de Janeiro: Compus, 2000. p. 58

apoiada pelo popular: participação política.

Polanyi⁵² assim justifica o impacto da máquina nas sociedades ocidentais e o fato de a termos como base para o estabelecimento da economia de mercado, além de trazer o seu questionamento diante do aparecimento de cidades fabris e a emergência de favelas: a cidade “desenha” uma nova configuração:

Mas como pode essa mesma Revolução ser definida? Qual foi sua característica básica? Será que foi o aparecimento de cidades fabris, a emergência de favelas, as longas horas de trabalho das crianças, os baixos salários de certas categorias de trabalhadores, o aumento da taxa populacional, ou a concentração das indústrias? Imaginamos que todos esses elementos foram apenas incidentais em relação a uma mudança básica, o estabelecimento da economia de mercado, e que a natureza dessa instituição não pode ser inteiramente apreendida até que se compreenda o impacto da máquina numa sociedade comercial. Não pretendemos afirmar que foi a máquina que causou esta mudança, mas insistimos que quando as máquinas complicadas e estabelecimentos fabris começaram a ser usados para a produção numa sociedade comercial, começou a tomar corpo a idéia de um mercado auto-regulável.⁵³

Em sua análise, o impacto da máquina, na sociedade comercial, vem de base para a apreensão do conhecimento, do estabelecimento da economia de mercado: é uma amplitude que vai além. Estamos falando de uma transformação fundamentada no lucro, este como o foco da motivação em detrimento da motivação da subsistência. Vemos, aí, a força com a qual a expressão “sistema de mercado” chega, com um novo conceito de lucro, a autorregulagem dos preços e o findar da economia de mercado. Polanyi elabora essa construção e assim conclui:

A transformação implica uma mudança na motivação da ação por parte dos membros da sociedade: a motivação do lucro passa a substituir a motivação da subsistência. Todas as transações se transformam em transações monetárias e estas, por sua vez, exigem que seja introduzido um meio de intercâmbio em cada articulação da vida industrial. Todas as rendas devem derivar da venda de alguma coisa e, qualquer que seja a verdadeira fonte de renda de uma pessoa, ela deve ser vista como resultante de uma venda. É isto o que significa o simples termo ‘sistema de mercado’ pelo qual designamos o padrão institucional descrito. Mas a peculiaridade mais surpreendente do sistema repousa no fato de que, uma vez estabelecido, tem que se lhe permitir funcionar sem qualquer interferência externa. Os lucros não são mais garantidos e o mercador tem que auferir seus lucros no

⁵² POLANYI, 2000, op. cit., p. 59

⁵³ Id., Ibid.

mercado. Os preços devem ter a liberdade de se autoregularem. É justamente esse sistema auto-regulável de mercados o que queremos dizer com economia de mercado.

A transformação da economia anterior para esse sistema é tão completa que parece mais a metamorfose de uma lagarta do que qualquer alteração que possa ser expressa em termos de crescimento contínuo e desenvolvimento.⁵⁴

Após esse momento e com a globalização da economia, foi inevitável um efeito dominó que trouxe dois aspectos críticos – concentração demográfica e níveis de atuação –, criando a metrópole moderna e seus consequentes problemas sociais. A abordagem se refere a um Estado Moderno: poder controlado, centralizado, e uma burocracia exacerbada. Ideia central: razão – a busca dos meios para conseguir os fins. A sociedade torna-se genuinamente antropocêntrica, dando ao homem a equivocada ideia de emancipação, de liberdade. Tudo isso somado a uma secularização do mundo: o mundo se torna um mundo mais objetivo.

Falar em objetividade, em burocracia, nos remete à perspectiva de Weber. Ele abordou a burocracia como uma realidade fundamental, inerente às sociedades modernas, pois lida, de forma racionalmente organizada, com estatutos legais bem definidos e que funcionam de maneira eficiente. No tocante ao Brasil, vemos uma distorção nesse propósito, visto que a presença de uma ideologia elitista se fez atuante em sua projeção, configurando um massivo contingente populacional que ficou às margens – às margens dos benefícios e dos direitos, situados às margens dos centros urbanos – e caracterizando-se num país que produziu uma classe de humilhados, de marginalizados.

Ao se pensar na razão, mesmo ela sendo pensada em duas dimensões – Razão Instrumental e Razão Substantiva-Afetiva –, vemos que imperou a Instrumental: dominar o mundo, a natureza, a sociedade (a busca dos meios para conseguir os fins).

É uma realidade que atende a um efervescente processo de urbanização em escala ascendente: uma urbanização sem urbanismo. Essa abordagem nos coloca em processos já instaurados e evidencia a necessidade de um planejamento que seja mais instaurador⁵⁵, acolhendo formas de planejamento mais participativo: a ideia é uma projeção de futuro das cidades.

⁵⁴ POLANYI, 2000, op. cit., p. 60

⁵⁵ Questão da imagem: instaurador - elemento instaurador de práticas.

Nesse propósito, a abordagem aqui apresenta o Ocidente e os seus sucessivos desdobramentos. Trazendo um foco direcionado ao Brasil, a análise nos projeta para um país fortemente rural, recém-republicano e dono de uma expressiva desigualdade social. Caio Prado Junior nos apresenta uma República que veio no intuito de romper velhos modelos conservadores, que teve um caráter promissor, assim como um tom social mais elevado, e que desembocou num processo de ambição pelo lucro:

[...] a República, rompendo com os quadros conservadores dentro dos quais se mantivera o Império apesar de todas suas concessões, desencadeava um novo espírito e tom social bem mais de acordo com a fase de prosperidade material em que o país se engajara. Transpunha-se de um salto o hiato que separava certos aspectos de uma superestrutura ideológica anacrônica e o nível das forças produtivas em franca expansão. [...] Nenhum dos freios que a moral e a convenção do Império antepunham ao espírito especulativo subsistirá; a ambição do lucro e do enriquecimento se consagrará como um alto valor social.⁵⁶

Diante da discussão que vem sendo elaborada, de um processo de uma nova cidade que está diretamente relacionado ao cenário industrial em fase de nascimento e ascensão, Caio Prado também nos apresenta, e aqui cabe uma menção breve, o contexto em que se deu o impulso e desenvolvimento da indústria brasileira:

A grande guerra de 1914-18 dará grande impulso à indústria brasileira. Não somente à importação dos países beligerantes, que eram nossos habituais fornecedores de manufaturas, declina e mesmo se interrompe em muitos casos, mas a forte queda do câmbio reduz também consideravelmente a concorrência estrangeira. [...] Chegada a este ponto de desenvolvimento, a indústria passará já a ocupar um lugar de grande relevo na economia do país. Uma boa parcela dos artigos manufaturados do seu consumo era de produção interna, dispensando assim importações correspondentes de artigos estrangeiros. Este será um importante fator de equilíbrio das nossas contas externas e da normalidade financeira do país.⁵⁷

Em meio a essa avalanche, há a formação de um processo de industrialização paralelo ao início da integração econômica nacional, projetando um atrativo aos centros urbanos da Região Sudeste. O deslocamento populacional, nesse vetor de crescimento, deu-se oriundo de todos os lados, em especial da Região Nordeste. Dentro desse vetor, a cidade de São Paulo se destaca como destino maior, o qual

⁵⁶ PRADO JR, C. **História econômica do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1956. p. 215.

⁵⁷ Id., *ibid.*, p. 267

teve a implantação de sucessivos meios de transporte que fomentaram essa formação, começando pelo caminhão e trem. Vejamos dados da década de 1950 e que são apresentados por Ferraz, quando as viagens ainda não eram feitas de ônibus:

Uma pesquisa realizada com um universo de 629.180 migrantes no primeiro quinquênio mostra que o número de imigrantes procedentes da Bahia é de 218.969 pessoas, sendo que a soma dos demais estados do Nordeste é de 283.852, ou seja, a Bahia tem quase 50% do total (o segundo lugar da pesquisa é ocupado pelo Estado de Minas Gerais). No segundo quinquênio, a Bahia fica em segundo lugar e Minas Gerais em primeiro (este é o único Estado fora da Região Nordeste que entra na pesquisa). Há também, neste período, com exceção de Alagoas e Sergipe, um aumento notório no número de pessoas dos demais estados da Região Nordeste. A soma final da pesquisa mostra uma Bahia com 29,17% do total, Minas Gerais em segundo, com 22,35%, e os demais estados do Nordeste com uma soma de 48,43%, ou seja, ao todo, 1.140,065 pessoas.⁵⁸

Porém, foi com a chegada do ônibus que se viabilizou, como apresenta André Henrique de Brito Veloso em suas palavras, “o maior processo de urbanização do século XX”⁵⁹:

A partir do fim do século XIX, as cidades mergulharam no complexo e contraditório processo de modernização das relações sociais, com ritmos e profundidades variados ao longo dessa trajetória, levando consigo todas as peculiaridades e contradições de um Brasil recém-republicano, oligárquico e profundamente desigual. Se a urbanização não é processo espacial hegemônico até a década de 1930, com o fim da Primeira República isso muda de figura. O processo de industrialização por substituição de importações e o processo de integração econômica nacional que se inicia, amplia a capacidade produtiva e a dinâmica econômica de todo o país, atraindo e multiplicando cada vez mais a população nas grandes cidades do sudeste. Dos interiores e sertões dos quais surge a população que se faz urbana, novas ocupações se dão a cada dia, e é o vácuo o da estrutura estatal que o transporte por ônibus surge como alternativa para consolidar e dar dinâmica ao maior processo de urbanização do século XX.⁶⁰

Um cenário que projetou o desenvolvimento de uma região em detrimento da outra, além de um descaso com um país genuinamente rural também em favor de

⁵⁸ FERRAZ, I. V. C. **Lutas, glórias e desencantos**: a peregrinação do retirante nordestino para São Paulo nas décadas de 1950 e 1960. 2012. p. 21. Dissertação (Mestrado) - PUCSP, 2012.

⁵⁹ VELOSO, A. H. de B. **O ônibus, a cidade e a luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017. p. 34

⁶⁰ *Ibid.*, p. 34

uma construção urbana. Nunca se levou em consideração que, “na cidade, a adaptação aos imperativos da modernização globalizadora é mais difícil que no campo”⁶¹. E o autor segue a sua abordagem contemplando que, “na cidade, renovar a materialidade é mais laborioso que no mundo rural. Rígida pelo seu estoque de capital fixo fixado duravelmente instalado, a cidade resiste a uma difusão mais rápida e mais ampla da racionalidade contemporânea”⁶². Nesse caso, pode ser sistematizada a concepção de que, no Brasil, nunca houve um projeto de nação, remetendo-nos a um cenário de uma “eterna colônia”, o que reverberou diretamente no espaço urbano e desembocou em um país de estigmas dos mais depreciativos. Ferraz assim nos apresenta a consolidação desse cenário:

Não houve a construção de uma nação com olhares internos, direcionados ao seu povo em si, numa busca pela resolução de seus dilemas que perecem, mas sim numa constante formação de uma classe trabalhadora subalterna, subjugados a baixos salários sem maiores perspectivas de crescimento, ou seja, com um teto muito bem estabelecido e sem incentivo, ou melhor, ausência de investimento em educação, alternativa que vem como uma maneira de limitar cada vez mais a grande massa desfavorecida. O que é fortalecido são os monopólios e os grupos financeiros internacionais.⁶³

Milton Santos nos direciona a uma precisa análise perante a ideia de lugar e coloca que o valor do homem está associado ao seu lugar no território. Tal afirmativa advém da necessidade de justificar a apresentação da formação do Brasil como um país de estigmas, produtor de uma violência para com os estigmatizados, e que nos leva a uma engenharia social deficiente de análises básicas. Sendo assim, ele nos trouxe:

Cada homem vale pelo lugar onde está. O seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território [...] A possibilidade de ser mais ou menos cidadão, depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está.⁶⁴

Fazendo uma alusão ao posicionamento do sujeito na cidade, na sua localização, no seu bairro de moradia, na mesma obra *O espaço do cidadão*, Milton

⁶¹ SANTOS, 2006, op. cit., p. 208.

⁶² Id., Ibid, p. 208.

⁶³ FERRAZ, 2012, op. cit., p. 27

⁶⁴ SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987. p. 81.

Santos nos coloca frente a frente com uma realidade engessada por meio de um processo perverso de estratificação em que uns têm e outros, além de não terem, também não terão, e assim segue, ou seja, se perpetua:

Há, em todas as cidades, uma parcela da população que não dispõe de condições para se transferir da casa onde mora, isto é, para mudar de bairro, e que pode ser explicada a sua pobreza pelo fato de o bairro de sua residência não contar com serviços públicos.⁶⁵

Estamos tratando de um processo de ausência plena de serviços públicos – ausência plena do básico –, de miséria material e afetiva: invisibilidade da periferia. Sendo assim, podemos, agora, fazer uma inferência identitária, em que o sujeito passa a valer diante do lugar em que ele vive. Nessa perspectiva, Santos nos apresenta a cidadania. Vejamos:

As condições existentes, nesta ou naquela região, determinam essa desigualdade no valor de cada pessoa, tais distorções contribuindo para que o homem passe a literalmente a valer em função do lugar onde vive. Essas distorções devem ser corrigidas em nome da cidadania.⁶⁶

A construção desse raciocínio pode ser então compilada no próprio Caio Prado, quando este nos coloca que o Brasil é um país em que a vida econômica é função da luta de monopólios e grupos financeiros internacionais, e não dos fatores internos de necessidade da população. Vejamos:

O Brasil, como os demais povos de sua categoria, não conta senão como massa inerte de manobra, não é senão parcela insignificante num todo imenso em que se dilui e desaparece. A sua vida econômica não é função de fatores internos, de interesses e necessidades da população que nele habita; mas de contingências da luta de monopólios e grupos financeiros internacionais concorrentes. O que conta nele são os braços que podem ser mobilizados para o trabalho, as possibilidades naturais que seu solo encerra, o consumidor potencial que nele existe e que, eventualmente, uma campanha publicitária bem dirigida pode captar.⁶⁷

Como já foi mencionada, nas linhas supracitadas, a perversidade da construção midiática, podemos melhor compreender, alcançar a citação de Caio

⁶⁵ SANTOS, 1987, op. cit., p. 85

⁶⁶ Id., Ibid., p. 112

⁶⁷ PRADO JR, 1956, op. cit., p. 283.

Prado quando ele nos traz uma referência à campanha publicitária. Vejamos uma breve menção ao seu papel:

A propaganda sempre veio como um alicerce para que se produzissem imagens que viessem ao encontro direto dos interesses do governo e de uma elite latifundiária e industrial. Pautado na exposição anterior de produção de um país que ratificou uma classe a uma condição inferior, mostra-se agora os ganhos com o período aqui em estudo, mas sem jamais perder de vista que houve uma gama da população penalizada pela construção e que também foi o braço, ou melhor, a força de trabalho motora.⁶⁸

No que tange à democracia política no Brasil, houve avanço, assim como o Estatuto da Cidade⁶⁹ é um avanço: após a sua criação, as operações urbanas transformaram-se num grande instrumento de geração de recursos financeiros, porém, nos direitos sociais e civis ainda há uma deficiência atroz. Vemos a universalização dos direitos urbanos básicos – água, esgoto, limpeza, pavimentação –, que são direitos sociais, mas nos deparamos com milhões de pessoas isentas de todos esses direitos, que são básicos.

Destarte, é preciso demonstrar como o transporte é apresentado no Estatuto da Cidade, bem como a sua relação com a Mobilidade Urbana. Seguem todos os pontos tratados e colocados aqui de maneira precisa:

CAPÍTULO I

Diretrizes Gerais

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

[...]

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e

⁶⁸ FERRAZ, 2012, op. cit., p. 27-28

⁶⁹ 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. Estatuto da Cidade.

serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

[...]

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I – legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II – legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

III – promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

IV – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

V – elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.

[...]

CAPÍTULO II

Dos Instrumentos da Política Urbana

Seção XII

Do Estudo de Impacto de Vizinhança

Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I – adensamento populacional;

II – equipamentos urbanos e comunitários;

III – uso e ocupação do solo;

IV – valorização imobiliária;

V – geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI – ventilação e iluminação;

VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

[...]

CAPÍTULO III

Do Plano Diretor

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do caput, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

[...]

CAPÍTULO I

Do Conselho das Cidades

Art. 1º O Conselho das Cidades – ConCidades, órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, integrante da estrutura do Ministério das Cidades, tem por finalidade estudar e propor as diretrizes para a formulação e implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, bem como acompanhar e avaliar a sua execução, conforme dispõe a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001– Estatuto da Cidade.

Art. 2º O ConCidades é responsável por propor as diretrizes gerais para a formulação e implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, em consonância com as resoluções aprovadas pela Conferência Nacional das Cidades.

Seção I

Das Atribuições

Art. 3º Ao ConCidades compete:

I – propor programas, instrumentos, normas e prioridades da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;

II – acompanhar e avaliar a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, em especial os programas relativos à política de gestão do solo urbano, de habitação, de saneamento ambiental, de mobilidade e transporte urbano, e recomendar as providências necessárias ao cumprimento de seus objetivos;

[...]

Seção III

Do funcionamento

Subseção I

Dos Comitês Técnicos

Art. 5º O ConCidades contará com o assessoramento dos seguintes Comitês Técnicos de:

I – Habitação;

II – Saneamento Ambiental;

III – Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana; e

IV – Planejamento e Gestão do Solo Urbano.

§ 1º Na composição dos Comitês Técnicos, deverá ser observada a representação dos diversos segmentos indicados no art. 4º.

§ 2º Os Comitês Técnicos serão coordenados pelos Secretários Nacionais do Ministério das Cidades responsáveis pelos respectivos temas.⁷⁰

Ao mesmo tempo, é preciso lidar com as questões relacionadas à integridade física das pessoas – roubos, furtos, homicídios –, que são direitos civis e ainda

⁷⁰ BRASIL, 2001, op. cit.

distantes de qualquer esfera de resolução. Dessa forma, cabe uma crítica de Flávio Villaça ao Estatuto da Cidade, em seu artigo com um nome sugestivo: *Estatuto da Cidade: para que serve?*, mostrando o seu formato ilusório:

Ilusão. Em primeiro lugar porque, em geral, esse tipo de lei pretende ser completa e esgotar um tema. Em segundo lugar, porque tal detalhamento envelhece logo e precisa ser substituído. Em terceiro lugar porque este aumenta os espaços para as dúvidas e contestações, em vez de diminuí-los. Em oposição ao detalhamento, há os princípios gerais. Estes, ao contrário, correm menor risco de ser incompletos, demoram mais tempo para envelhecer e se tornar obsoletos e, finalmente, são menos vulneráveis a dúvidas e contestações.⁷¹

O Brasil é um país que tem uma formação escravocrata que perdura em sua gênese estrutural. Em *Homens Livres na Ordem Escravocrata*, Maria Sylvia⁷² traz uma questão central que aponta para esses homens “livres” quando se avolumaram: eles se tornaram expressivamente mais numerosos do que os escravos. Ela nos traz um modelo de escravidão qualificada, em que o trabalho livre é colocado como um constitutivo do mundo moderno pela medição do seu contrário, o trabalho escravo, sendo que há uma série de outras determinações que lhe imprimiram sentido.

Pensar em expansão de cidadania em um país com esse perfil histórico tão presente, traz uma dificuldade diferenciada, que vai além. A nossa sociedade projetou mecanismos de controle e dominação social, os quais estão instaurados no sistema: é um processo de desfaçatez de classe, o que implica o fato de as pessoas serem, ao mesmo tempo, liberais e escravagistas. A matriz da desigualdade não reside em culpar os pobres, mas sim em uma desobrigação diante da pobreza: uma desresponsabilização do Estado. Nessa perspectiva de construção, não teve espaço para uma política habitacional urbana e perdeu-se de vista que a cidade é feita de espaços e de pessoas: o que está fora de mim também está dentro de mim e me constitui. Dowbor⁷³ apresenta dados da ONU que nos elucidam essa configuração e coloca que as raízes são mais políticas que econômicas:

⁷¹ ROLNIK, R. **Estatuto da cidade para que serve?** 2012. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/10/26/estatuto-da-cidade-para-que-serve/>

⁷² FRANCO, M. S. de C. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4. ed. São Paulo: Fundação Ed. da UNESP, 1997.

⁷³ DOWBOR, 2016, op. cit.

Segundo as Nações Unidas, 'o fosso mais profundo situa-se no Brasil, onde a renda per capita dos 10% mais ricos da população é 32 vezes a dos 40% mais pobres. Os níveis mais baixos de desigualdade de renda na região podem ser encontrados no Uruguai e na Costa Rica, países onde as respectivas rendas per capita dos 10% mais ricos são 8,8 e 12,6 vezes mais elevadas do que as dos 40% mais pobres'.⁷⁴

Mencionado e apresentado o Brasil associado ao seu perfil histórico, é necessário pensar o seu processo de exclusão social. Para tanto, Sposati assim nos traz uma abordagem que contempla essa perspectiva, mostrando-nos a formação associada ao seu caráter discriminador, da sua construção como um território de segregação – de um sequestro da condição humana –, desembocando numa independência sem seriedade:

Trazer o tema da exclusão social para o Brasil significa demarcar que a análise se dará em uma sociedade colonizada, que já partiu do conceito discriminador entre colonizador e colonizado. Ser trazido para a colônia era um castigo de degradação para alguns portugueses. Tratava-se, portanto, de um território de segregação - e exploração de riquezas, é claro, para os comerciantes e espoliadores. Mais ainda: trazer o tema para o Brasil é somar, a essa cultura, o processo de escravidão que sequestrou a condição humana à elite e fez de negros e índios objetos de demonstração de riqueza. A particularidade da história brasileira mostra, ainda, um país que se fez independentemente, colocado, como seu rei, o filho do rei colonizador, o que tornou uma independência pouco séria na revolução de valores que possa imprimido. Quero dizer das dificuldades da particularidade brasileira em construir a universalidade de condição humana a *todos* os brasileiros.⁷⁵

Sposati assim prossegue a elaboração do seu raciocínio, enfatizando a exclusão como a perda de uma conquista, ponto que já foi aqui tratado, na Introdução, mencionando a própria autora. Assim como vem trazer a dimensão do atraso diante da conquista do básico, tanto na sociedade quanto no Estado, a autora faz uma análise da cultura patrimonial aqui presente, desnudando a manifestação da miserabilidade. Vejamos a sua perspectiva:

A concepção de exclusão social como perda de uma conquista, como já me referi, pressupõe a anterior universalidade da cidadania. No caso brasileiro, este patamar de universalidade da cidadania não foi ainda consagrado nem na sociedade nem no Estado. Ressalto bem: na *sociedade*, em primeiro lugar, e no *Estado* por consequência.

⁷⁴ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 16.

⁷⁵ SPOSATI, 1999, op. cit., p. 130-131.

A cultura patrimonial predominante no Brasil constrói a sociedade por castas divididas entre proprietários, entre elite e ralé. O acesso à cobertura dos serviços sociais públicos é considerado em nosso país como uma manifestação de miserabilidade ou de incapacidade em obter o desejado acesso a um serviço pago ou de mercado. Atente, não se trata, em particular, do acesso aos serviços de assistência social como no caso francês exposto por Paugam, mas dos próprios serviços de saúde e educação (à exceção, aqui, do nível universitário, que no Brasil é educação pública para os mais ricos).⁷⁶

E a autora assim conclui, levando-nos a um processo questionável de inclusão, trazendo termos densos para defini-la, tais como: circunstancial, casuística, meritocrática e seletiva. Há uma ausência, consolidada no Brasil, de garantia, por parte do Estado, dos direitos sociais, e estes, quando prevalecem, vêm caracterizados como concessão partilhada com a filantropia, mas não como responsabilidade pública. Sendo assim, o ônibus, que deveria ser um direito social, ainda não o é. Vejamos a sua conclusão:

A cultura patrimonial não incorpora padrões básicos e universais de cidadania. A inclusão dos que menos têm é circunstancial, casuística, meritocrática e seletiva. Este tipo de sociedade não incorpora uma cobertura universal dos riscos sociais; seu patamar, como diria Smith, é o do risco individual.

O Estado brasileiro consolida uma concepção de inclusão não aprofundando a garantia de direitos sociais em suas ações: caracteriza as atenções sociais como concessões partilhadas com a filantropia da sociedade e não assumidas como responsabilidade pública. Trata-se de uma forma 'truncada' ou 'escolhida a dedo' da inclusão social.⁷⁷

Dessa forma, o texto da Emenda Constitucional nº 90, de 2015, na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, apresenta o ônibus como um direito social, assegurado pela lei. Vejamos, na íntegra, como ele está mencionado:

Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional: Emendas Constitucionais 387

Artigo único. O art. 6º da Constituição Federal de 1988 passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência

⁷⁶ SPOSATI, 1999, op. cit., p. 131.

⁷⁷ Id., Ibid., p. 131-132.

social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição'.⁷⁸

Bourdieu⁷⁹ apresenta a legitimação da desigualdade social: uma sociedade que criou um discurso que fez com que os que estão embaixo continuassem embaixo e vendo isso como normal – uma naturalização dos acontecimentos. Estamos imersos em um discurso dominante e que tem, no espaço urbano, a sua projeção direta: defendeu-se a ideia de liberdade e fraternidade, mas sem igualdade. Chegar em tempos de globalização implica um acirramento das desigualdades sociais e tem, no aumento da urbanização, o seu reflexo, em que as políticas de reabilitação urbana foram grandes geradoras de gentrificação.

Lauriano⁸⁰ nos coloca que o “enobrecimento do solo urbano não é simplesmente a valorização imobiliária e o conseqüente deslocamento da população de baixa renda. Estas são apenas algumas das conseqüências”. Com essa abordagem, o autor então conclui que, em se tratando de “algo mais amplo que envolve uma combinação de mudanças sociais, física e econômicas distingue a gentrificação como um processo ou um conjunto de processos específicos interligados”⁸¹.

Judith Butler está presente na construção deste trabalho quando a inquietude nos abrange, ao vermos a necessidade de ser trabalhada a ideia de naturalizar tamanha precariedade: uma normatização. A autora desenvolveu a teoria da normatividade, e este trabalho se preocupa em analisar essa concepção direcionada ao espaço urbano e às suas precariedades sucessivamente desencadeadas: uma observação direta diante das suas fraturas sociais.

Vamos trabalhar com a ideia de arena – estamos inseridos em uma arena –, sendo esta tanto perversa quanto naturalizada. A concepção fundamentada é a de periferia para os periféricos – e aí se apresentam os *outsiders* – bem contextualizados na perspectiva apresentada por Norbert Elias⁸². A obra é fruto de uma pesquisa que evidenciou que um grupo é capaz tanto de marginalizar quanto de estigmatizar um

⁷⁸ BRASIL. Constituição da República Federativa. Emenda Constitucional nº 90, Brasília, 15 de setembro de 2015. **DOU**, de 16 de setembro de 2015.

⁷⁹ BOURDIEU, P. (coord.). **A miséria do mundo**. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

⁸⁰ LAURIANO, W. **Gentrificação**: estratégias de enobrecimento do solo urbano. Dos tijolos de barro no subúrbio paulistano aos blocos de Brasília. 2013. Dissertação (Mestrado) - UNB, 2013. p. 14.

⁸¹ Id., Ibid., p. 14.

⁸² ELIAS, N. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

membro de outro grupo, promovendo uma interferência direta nas construções identitárias.

Em uma sociedade que vê o morador da periferia com descaso, conseqüentemente, com a sua individualidade, não há espaço para pensar em sua memória. É negado o seu direito identitário, afinal ele é visto como único, com uma identidade que lhe é instituída: a perversidade do estigma. Há necessidade de que seja abordada, mesmo que brevemente, uma percepção de memória na análise de Cunha:

Do ponto de vista da psicologia cognitiva, a memória é a faculdade de conservar e lembrar estados de consciência passados e tudo quanto se ache associado aos mesmos. Na psicologia analítica, as memórias são reminiscências, lembranças que ocorrem ao espírito como resultado de experiências já vividas. No domínio da literatura, memórias são um relato que um escritor faz de acontecimentos fundamentados em sua vida particular ou mesmo de eventos históricos dos quais participou ou foi testemunha.⁸³

Nutridos dessa breve análise, estamos num cenário de “perda de raízes”, ou melhor, numa ausência de direito às raízes. Questões como proximidade, afetividade, não são desenvolvidas, muito menos a ideia de como isso circula nas cidades – onde o novo, onde a palavra, onde o sujeito possa surgir –, dispositivos onde a palavra e o afeto possam se encontrar. Essa é uma perspectiva apresentada por Vêras numa abordagem direta de cidadania atrelada com o direito ao espaço da memória, que também evidencia um capitalismo predatório, que repercute num nomadismo ininterrupto. Vejamos:

É curioso que a cidadania, por outro lado, é também o direito de permanecer no lugar, no território identitário, o direito a seu espaço de memória. O capitalismo predatório e as políticas urbanas que privilegiam interesses privados e o sistema de circulação acabaram, muitas vezes, por descaracterizar bairros, expulsar moradores como favelados (remoção por obra pública, reintegração de posse), encortiçados (despejos, remoção, demolições), moradores de loteamentos irregulares, sem teto, num nomadismo sem direito às raízes.⁸⁴

⁸³ CUNHA, M. J. C. Língua e identidade em vidas migrantes. In: CUNHA, M. J. C. et al. **Migração e identidade**: olhares sobre o tema. São Paulo: Centauro, 2007. p. 18.

⁸⁴ VÉRAS, M. P. B. Exclusão: um problema brasileiro de 500 anos. In: SAWAIA, B. (org.). **As artimanhas da exclusão**: análise psicossocial e ética da desigualdade social. 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014. p. 35.

Em *Morte e Vida nas Grandes Cidades*, Jane Jacobs apresenta-nos a pesquisa feita pela antropóloga Elena Padilla, que destrincha a afinidade das relações humanas em localidades pobres. Há uma produção de afeto, de vínculo gerado, quando o território alcança a projeção de identitário perante os seus moradores, porém, na cultura capitalista, isso vem se deteriorando com o fortalecimento de um crescente e orgulhoso processo de solidão: a proximidade tornou-se motivo de vergonha. Vejamos uma breve descrição da autora:

A antropóloga Elena Padilla, autora de *Up from Puerto Rico* [Direto de Porto Rico], que descreve a vida dos porto-riquenhos num distrito pobre e depauperado de Nova York, conta quanto cada pessoa sabe da outra – em quem se deve ou não confiar, quem desafia a lei e quem a cumpre, quem é capaz e bem informado e quem é inepto e ignorante – e como a vida pública nas calçadas e seus estabelecimentos revelam essas coisas. São assuntos públicos. Mas a autora também fala a respeito da escolha das pessoas que podem aparecer na cozinha de casa para beber um café, da força desses laços e do número limitado de verdadeiros confidentes das pessoas, aqueles que partilham sua vida e seus assuntos pessoais.⁸⁵

Porém, diante de todo o exposto, é necessário retomarmos a ideia de arena, que nos condiciona a uma fundamentação contundente: estamos inseridos em uma arena. Uma enorme inquietude vem projetada do tamanho sofrimento que isso desencadeia, numa relação direta com uma gama de fatores psicossociais atrelados. Um espaço urbano segregado – de zonas segregadas – é apontado da seguinte forma na análise de Vêras:

Como se estivéssemos em uma arena naturalizada, onde competidores teriam as mesmas chances na luta pelo espaço, os mais aptos ganhariam melhores posições nesse ambiente construído e disso resultariam zonas segregadas, como os círculos concêntricos de Burgess, os mais pobres excluir-se-iam de um dos anéis urbanos e imediatamente passariam para o próximo e, gradativamente, os melhores lugares estariam ocupados pelos 'vencedores'. Zonas de desorganização moral, zonas de habitação operária, processos de desadaptação de novos habitantes, todos enfeixados nessa explicação que inspirou óticas funcionalistas e que foram muito questionadas.⁸⁶

⁸⁵ JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. Revisão da tradução: Maria Estela Heider Cavalheiro. Revisão técnica: Cheila Aparecida Gomes Bailão. 3 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades). p. 49.

⁸⁶ VÉRAS, 2014, op. cit., p. 30.

É uma realidade que segrega vidas, projetando uma ideia de “vencedores” (os estabelecidos), ou seja, a periferia fica para os “perdedores” (os *outsiders*): o cenário é de uma perversidade sem precedentes. Há uma ausência plena de respeito quando, na verdade, deveria ser o oposto do que está sendo aqui relatado, afinal, como Damiani nos trouxe, “o espaço, em princípio, guarda tempos, guarda ações, guarda representações, guarda momentos e atos; ele se realiza como mais de um espaço, realiza-se como implicação de espaços sociais”⁸⁷. Apresentada essa amplitude de alcance do espaço, consegue-se melhor compreender a indignação do que se apresenta na realidade e, assim, pode-se trazer à tona o fenômeno da pobreza urbana na explanação de Vêras:

Outros circunscreveram o fenômeno da pobreza urbana como um recorte específico, uma vida própria, com cultura característica e diversa da sociedade abrangente. É o caso da Cultura da Pobreza, de Oscar Lewis, descrevendo famílias, seu estilo de vida e valores próprios, como diferentes. As lutas pelo mercado de trabalho, renda, acesso a bens e serviços, seriam definidoras desses contingentes 'ainda não adaptados' à vida urbana.⁸⁸

Desse processo, apresentamos a degradação das áreas centrais⁸⁹, uma realidade crescente, projetando um medo do contato com o outro. Dessa forma, constrói-se uma realidade em paralelo, simultânea: tanto da formação de uma sociedade do medo quanto um culto à morte do espaço público, visto que há uma carência de investimentos: espaços públicos sem manutenção. Noam Chomsky nos apresenta essa degradação como uma ausência de propostas, por parte dos governantes, de caráter resolutivo:

Se examinarmos os programas domésticos dos governos dos últimos dez anos – e incluo aqui a oposição democrata –, não encontraremos, de fato, nenhuma proposta séria sobre o que fazer a respeito dos graves problemas de saúde, educação, falta de moradia, desemprego, criminalidade, explosão da população carcerária, prisões, deterioração das regiões centrais das cidades – um monte de problemas. Todo o mundo está ciente disso, e a situação só tem piorado.⁹⁰

⁸⁷ DAMIANI, 2010, op. cit., p. 198.

⁸⁸ VÉRAS, 2017, op. cit., p. 30.

⁸⁹ É uma realidade que vem crescendo na maioria das grandes cidades brasileiras, como um todo.

⁹⁰ CHOMSKY, 2014, op. cit., p. 20.

O contrário disso seria a área central, o espaço público, um gerador de cidadania, afinal estamos tratando de áreas com restrições urbanísticas, como os tombamentos históricos, realidade presente nas cidades antigas, o que gera uma identidade diante do espaço. Todo bem tombado exige de um raio de 300m ao redor dele para, assim, não perder a sua visibilidade: é uma série de envoltórios que vão se sobrepondo. Contudo, essa realidade não é a mais bem aceita: muitos críticos contrários a essas exigências consideram que fica uma área congelada.

O que precisa ficar claro é que, no tocante ao espaço público, a sua qualidade não é medida com luxo, mas sim com políticas públicas direcionadas a investimentos, tanto econômicos quanto sociais: a abordagem precisa ser multi-setorial.⁹¹ Nessa perspectiva, assim analisa Beyme:

A análise de políticas públicas não dispõe de uma teoria uniforme. No entanto, com a combinação moderna de métodos e um foco novo e peculiar, ela está contribuindo, permanentemente, para formação teórica, que também modifica nosso conhecimento sobre a política processual tradicional.⁹²

Necessita-se de um novo olhar sobre a cidade como um todo, um olhar consciente. Faz-se mister trabalhar a relação entre tempo e espaço, num processo em que sejam valorizadas as referências históricas locais numa dimensão antropológica do espaço (genealogias do território: afetivo, estético, social, histórico). Dessa forma, os planos urbanos devem ser repensados a partir tanto da instabilidade quanto da complexidade das suas formações, o que abarca as antigas e as novas, e assim considerar a temporalidade presente. Estamos convencidos da necessidade de um reencantamento, de que seja revista a definição clássica de cidade, revitalizado o sentido das utopias, para, assim, pensar a cidade como um sistema aberto, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida das populações residentes: é a busca por um novo encantamento.

Essa construção nos remete à ideia de pensar uma identidade da cidade:

⁹¹ São poucos os exemplos de modernismo brasileiro: Aterro do Flamengo, Brasília, Goiânia. Em Blumenau, a Rua XV é um projeto de urbanização. A cidade de São Paulo teve a sua primeira operação urbana entre 1990 e 1991: Anhangabaú.

⁹² BEYME, K. V. Policy Analysis and Traditionelle Politikwissenschaft. In: HANS-HERMANN, H. (org.). **Policy-forschung in der bundesrepublik deutschland. ihr selbstverständnis und ihr verhältnis den grundfragen der politikwissenschaft.** Opladen: Westdeutscher Verlag, 1985. p. 7- 29. p. 23.

respeitar a sua identidade. Nesse anseio, David Harvey traz uma citação de *Soft City*, livro de Jonathan Raban⁹³, que se opõe à ideia de cidade como “enciclopédia” ou “empório de estilos”. Raban nos traz uma cidade demasiado complexa e sem espaço para ser disciplinada, além de abordar a contínua interação criativa da vida urbana:

Para o bem ou para o mal, [a cidade] o convida a refazê-la, a consolidá-la numa forma em que você possa viver nela. Você também. Decida quem você é, e a cidade mais uma vez vai assumir uma forma fixa ao seu redor. Decida o que ela é, e a sua própria identidade será revelada, como um mapa fixado por triangulação. As cidades, ao contrário dos povoados e pequenos municípios, são plásticas por natureza. Moldamo-las à nossa imagem: elas, por sua vez, nos moldam por meio da resistência que oferecem quando tentamos impor-lhes nossa própria forma pessoal. Nesse sentido, parece-me que viver numa cidade é uma arte, e precisamos do vocabulário da arte, do estilo, para descrever a relação peculiar entre homem e material que existe na contínua interação criativa da vida urbana. A cidade tal como a imaginamos, a suave cidade da ilusão, do mito, da aspiração, do pesadelo, é tão real, e talvez mais real, quanto a cidade dura que podemos localizar nos mapas e estatísticas, nas monografias de sociologia urbana, de demografia e de arquitetura.⁹⁴

Raban também nos apresenta uma expressão digna de ser apreciada: “gramática da vida urbana”, assim como alcança adjetivos inusitados como “libidinosa variedade de vidas”, ao mesmo tempo em que a coloca como “vulnerável à psicose e ao pesadelo totalitário”:

Sinais, estilos, sistemas de comunicação rápida altamente convencionalizada são o sangue vital da cidade grande. É quando esses sistemas entram em colapso - quando perdemos o nosso domínio da gramática da vida urbana - que [a violência] assume o controle. A cidade, nossa grande forma moderna, é suave, acessível à estonteante e libidinosa variedade de vidas, de sonhos, de interpretações. Mas as próprias qualidades plásticas que fazem da grande cidade o liberador da identidade humana também a tornam especialmente vulnerável à psicose e ao pesadelo totalitário.⁹⁵

Ao se pensar na cidade, está-se pensando no território: é necessário estudar a história. Como já foi aqui abordada a origem genuinamente agrária deste país, ratificamos que o Brasil é um país que vem de um universo eminentemente rural e que passou por um crescente processo de urbanização, o que desencadeou uma

⁹³ RABAN, J. **Soft city**. Londres, 1974.

⁹⁴ HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. 16. ed. São Paulo: Loyola, 2007. p. 17.

⁹⁵ Id., *Ibid.*, p. 18.

fragmentação dos vínculos, que eram rurais, mas que ainda estão no inconsciente de cada um. Com as novas relações humanas, os vínculos sofreram um processo de alteração e é nisso que nos embasamos para justificar os laços inconscientes que constituem a cidade, a cidade que pulsa. Essa realidade vem representada em dados por Dowbor:

No Brasil, enquanto nos anos 1950 éramos predominantemente um país rural, em 2016 a população urbana atinge 85%. O país se tornou urbano. Esta afirmação tem de ser vista com bom senso. Muitas cidades são pequenas, e constituem mais um aglomerado rural do que propriamente uma cidade. Mas o fato é que mesmo nos municípios pequenos, já é no núcleo urbano local que se tomam as decisões sobre o conjunto do território municipal. Ou seja, a própria articulação urbano-rural se dá a partir das cidades. De certa forma, o país passa a se construir a partir dos núcleos urbanos dos 5.570 municípios que compõem de certa maneira os 'blocos' de construção do conjunto.⁹⁶

A partir daí, é chegado o momento de se alcançar a seguinte conclusão de análise: a mobilidade nasceu da imobilidade. O Brasil trata-se de um país como um recente histórico eminentemente rural e que se despontou num processo de industrialização nascente, ou seja, a perspectiva dos seus moradores, tanto da zona rural quanto trabalhadores da indústria em ascensão, era a imobilidade: viver, morar onde se trabalha. A realidade recente traçava uma divisão entre colônias agrícolas e vilas industriais e, com o passar do tempo, tudo isso foi tomando uma proporção de crescimento que desembocou na necessidade de se reinventar o modelo de moradia – não dava mais para manter o mesmo –, sendo que o transporte passou a ser de responsabilidade do Estado. Nessa via, Lefebvre aponta para a chegada da cidade como um laboratório das forças sociais, ao invés da terra:

Na cidade e pela cidade, a natureza cede o seu lugar à natureza segunda. A cidade percorre assim os modos de produção, processo que se inicia logo que a comuna urbana substitui a comunidade (tribal ou agrária) ligada de perto à terra. A cidade torna-se, assim, o grande laboratório das forças sociais, em vez da terra [...].⁹⁷

Em meio a esse cenário apresentado e face à necessidade de um olhar consciente, sobressaem os meios de transporte: o crescimento e a importância das

⁹⁶ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 25.

⁹⁷ LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade**. Póvoa de Varzim: Ulissea, 1972. p. 89.

idades sempre estiveram associados aos meios de transporte de que dispunham e controlavam. Com o passar do tempo, houve o desenvolvimento de técnicas que proporcionaram a acomodação de pessoas em espaços apertados e desprovidos de conforto básico. No entanto, o bem-estar, qualidade de vida, nunca estiveram no bojo das discussões dos projetos direcionados a esse conceito de desenvolvimento.

Com essa construção, que já nasceu isenta dos preceitos básicos de um acesso saudável e que, num conceito equivocado de desenvolvimento, foi afastada toda a ideia de senso comum: o saber popular, as artes, a filosofia, a religiosidade, há todo um embasamento no futuro com o desprezo ao passado, uma das questões que projetou os governos totalitários. Os indivíduos estão fragmentados.

Trazer a ideia de fragmentos é se aproximar de Zygmunt Bauman, quando ele fala do dilema que os filósofos comunitários têm em encantar e atrair tal qual fizeram os filósofos nacionalistas: “por seu aconchego caseiro, pela promessa de apoio e compreensão mútuos, harmonia de interesses, unidade de aspirações. Mais uma vez, o dilema tão antigo quanto a própria modernidade é negligenciado ou atenuado”⁹⁸. E o autor assim conclui com o mundo fragmentado:

Esse dilema permanece hoje tão genuíno e não resolvido quanto sempre o foi e nenhuma argumentação, seja em que quantidade for, tem probabilidades de fazer a quadratura desse específico círculo. Ele preocupa os filósofos, mas também satura a experiência do indivíduo pós-moderno reiterada, cotidianamente, num mundo que é fragmentado, episódico e hostil à ação constante e conseqüente; o indivíduo sobrecarregado com a tarefa de escolhas cotidianas e a tarefa cotidiana de ‘confirmar’ e validar as escolhas entre a cacofonia de ideais e preceitos contraditórios e efêmeros. Tal experiência gera uma necessidade aguda de restabelecer a confiança, o que na sociedade contemporânea é procurado em dois tipos de autoridade — a autoridade dos especialistas, ou a autoridade dos números.⁹⁹

Após nos reportarmos a essa ideia de fragmentos – de fragmentado –, faz-se digno de menção o fato de que o automóvel, quando surge, torna-se um elemento imprescindível para a socialização, acessibilidade na sociedade moderna. Estamos apresentando um elemento altamente consumidor de espaço urbano, ainda mais se for considerado o tempo em que ele fica parado. Desenvolveu-se uma cultura de valor

⁹⁸ BAUMAN, Z. **O mal-estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998. p. 160

⁹⁹ Id., *Ibid.*, p. 160.

em torno do transporte individual, ao mesmo tempo em que precisa ser analisada a questão de colocá-lo como o “vilão” e questionar como fica o planejamento urbano quando pensamos nos diferentes modais e na sua inserção.¹⁰⁰ Em países desenvolvidos, o processo de construção foi inverso, conforme aponta Eduardo Fagnani:

A experiência internacional de países desenvolvidos aponta que o transporte público de uso coletivo é núcleo da política de mobilidade urbana e a primeira opção da população para se deslocar. Em geral, o metrô é a espinha dorsal de um sistema complexo que articula diversos outros meios de uso coletivo: VLT, bondes suburbanos, trens de superfície, rede de ônibus, balsas, ciclovias e faixas exclusivas para pedestres e ônibus.¹⁰¹

Precisamos ver a riqueza das cidades em sua diversidade, haja vista que elas perderam a capacidade de criar vida urbana diversificada. Houve um processo de migração de um paradigma de proximidade para um de conectividade, e as cidades globais vêm com a imagem de espaços desnacionalizados, com o público canalizado para satisfazer o lucro privado em detrimento do lucro coletivo. Vemo-nos diante de uma sociedade fraturada – de uma sociedade dividida em classes –, um processo de degradação do humano.

Freud traz o homem e diz que ele

[...] se torna neurótico porque não pode suportar a medida de privação que a sociedade lhe impõe, em prol de seus ideais culturais, e concluiu-se então que, se estas exigências fossem abolidas ou bem atenuadas, isto significaria um retorno a possibilidades de felicidade.¹⁰²

Nesse formato que se constrói, vamos, então, partir para a cidade vista como resultante dos atores individuais, o que potencializa a justificativa de tamanhos dilemas que se instauraram e se mantêm fortificados, numa arena regulada, em sua

¹⁰⁰ Tomando a cidade de São Paulo como um exemplo ilustrativo, segundo o Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas (Sindimoto), com dados publicados no ano de 2009, tinha 200 mil profissionais Motoboys. A mesma pesquisa mostra o Brasil com um número total de 900 mil – o maior do mundo –, e o Estado de São Paulo com 500 mil. Ou seja, a cidade de São Paulo como a cidade com o maior número de Motoboys do planeta.

¹⁰¹ FAGNANI, 2016, op. cit., p. 42.

¹⁰² FREUD, S. Novas conferências introdutórias à psicanálise. In: **O mal-estar na civilização, novas conferências introdutórias à psicanálise e outros textos (1930-1936)**. São Paulo: Companhia das Letras. v. 18 (Obras Completas). p. 31

maioria, pelo mercado.

Marx¹⁰³ fala da terra como um bem apropriado, de uma certa maneira, no sistema capitalista de produção. Nessa perspectiva, a terra se torna um bem que se adquiriu no mercado: a terra urbana tem um expressivo papel político. A estrutura urbana é toda constituída de partes que se relacionam e que são organizadas segundo uma determinada lei que precisamos entender como uma realidade físico-territorial. Nesse contexto, apresentamos as dimensões físico-territoriais da estrutura urbana: são distintos elementos que representam uma aglomeração de atividades, porém nenhuma dessas aglomerações é pura; trata-se de um visível palco da diversidade e, na metrópole, os seus elementos são aglomerações de alguma coisa.

Em se tratando desses elementos acima mencionados, Villaça¹⁰⁴ os apresenta como aglomerações físico-territoriais e que podem ser assim pensados: elemento Centro, como uma agregação de atividades de comércio e serviços; bairros residenciais, como aglomerados de classes sociais; áreas industriais, como elementos físicos de atividade econômica de produção; e as demais estruturas subordinadas, tais como, energia, saneamento e sistema viário que não se organizam de forma aleatória.

É preciso pensar “em identidade local da população”, expressão trabalhada por Dowbor (2016), porém essa preocupação não é considerada. Nessa perspectiva, as especificidades passam a ser consideradas, visto que a realidade passa a ser pensada de acordo com os problemas locais, específicos, o que projeta uma melhor resolução ao contexto bairro e moradia. O autor assim nos apresenta:

Um outro nível de organização da participação se baseia numa correta divisão espacial do município. É preciso ordenar o espaço municipal de acordo com a sua lógica demográfica, condições de vida, elos comunitários. Nesse sentido, é necessário repensar a divisão por bairros e por zonas rurais, de forma a organizar a participação segundo o sentimento real de identidade local da população. Bairros específicos têm problemas específicos: há os que não têm asfalto, os que são carentes de água, e assim por diante. Esse nível organizacional permite a participação em torno dos problemas de urbanização, de infraestrutura social e outros que têm intensa vinculação ao local de moradia.¹⁰⁵

¹⁰³ MARX, K. **O capital** - o processo global da produção capitalista. Tradução: Reginaldo Sant'anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984. Livro III. v. 6.

¹⁰⁴ VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Nobel, 2001a.

¹⁰⁵ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 97.

A disputa é a precursora do valor da terra. Da disputa, nasce o valor da terra e o seu preço: é o que vai determinar a legislação urbanística e também produzir o espaço, ou seja, espaços de maior prestígio e espaços de menor prestígio. As aglomerações, na estrutura urbana, geram disputa em suas dimensões. Sendo assim, o prestígio não é um elemento dado, pelo contrário, é um elemento adquirido. Dando um exemplo de cidades de menor porte, pequenas, as suas classes sociais ainda não estão muito determinadas tanto na cidade quanto no espaço. Em sua grande maioria, a sua maior disputa é por proximidade ao Centro.

Nessa perspectiva de análise, chegamos à ideia de segregação, uma realidade que tem, em sua ideia tradicional, a segregação por bairros¹⁰⁶. A segregação atual dá-se mediante a região da cidade, uma realidade que sobrevive aos mais variados indicadores, indo além da questão de renda. Dessa forma, a análise de segregação apresenta a ideia de quadrante que contempla o vetor de crescimento e, fora dele, existirão apenas “ilhas de riqueza”.

Nessa sequência, a segregação espacial potencializa a formação de enclaves fortificados, com um mercado imobiliário que cria valores voltados para a gentrificação. Para a classe média, vende-se a ideia de cidade do viver bem como sendo o viver segregado: existe a construção de um orgulho diante do seu isolamento. Dessa forma, evidencia-se uma cidade contemporânea deficiente de projetos contemplativos de intervenção urbana, afinal lidamos com jargões ultrapassados, tais como: “é culpa da população”.¹⁰⁷

Fazendo uma breve análise a respeito da segregação por bairros, é necessário pensarmos a sua projeção mediante o imaginário da sociedade, bem como do lugar que ela ocupa na vida dos seus moradores. Por mais que a segregação atual seja ditada mediante a região da cidade, os bairros mantêm-se como identitários: contribuem na projeção da imagem do sujeito, da sua identidade. Frederick Engels analisou a classe trabalhadora da Inglaterra, assim como os seus bairros de moradia e assim concluiu:

¹⁰⁶ Vemos, tanto na África do Sul quanto no sul dos Estados Unidos, os Negros como categoria de segregação. Trazendo a cidade de São Paulo como um exemplo nítido dessa realidade, o bairro de Higienópolis tem, nos judeus, uma categoria de segregação.

¹⁰⁷ Estamos num outro momento? Não há mais uma burguesia nacional, mas sim transnacional. Nós estamos num momento de avaliação – de uma nova ordem moderna – mas não de um período.

Todas as cidades têm um ou vários 'bairros de má fama' onde se encontra a classe operária. É certo ser frequente a miséria abrigar-se em vielas escondidas, embora próximas aos palácios dos ricos, mas, em geral, é-lhe designada uma área à parte, na qual, longe do olhar das classes mais afortunadas, deve safar-se, bem ou mal, sozinha.¹⁰⁸

A construção de Engels merece ser melhor referenciada em sua própria obra, afinal ele abrange para uma projeção que vai além de Londres, indo para todas as grandes cidades. A reflexão evidencia uma vasta produção de miséria e o descaso que o pobre recebe por conta da sua condição precária. Trata-se de um sistema perverso. Vejamos a sua tradução do referido cenário:

E o que é verdade para Londres, o é também para Manchester, Birmingham, Leeds, é o verdadeiro para todas as grandes cidades. Em toda parte, bárbara indiferença, dureza egoísta, de um lado, miséria indestrutível, por outro, em toda parte guerra social, a casa de cada um em estado de sítio, em toda parte pilhagem recíproca a coberto da lei e tudo cinismo e uma franqueza tais que nos assustamos com as consequências do nosso estado social [...]. Dado que o capital, a propriedade direta ou indireta das substâncias e dos meios de produção, e a arma com que se luta nessa guerra social, e claro como a luz que o pobre suporta todas as desvantagens de tal situação; ninguém se preocupa com ele. Largado neste turbilhão caótico, tem que se debater como puder.¹⁰⁹

Wirth¹¹⁰ enfatiza que precisamos caminhar para o urbanismo e vê-lo como um modo de vida, como um comportamento urbano potencializado pelo seu tamanho, heterogeneidade e densidade. O percurso de todos esses parágrafos introdutórios mostra-nos que a discussão pede por um ponto de partida que provenha de questões pertinentes ao espaço urbano, nas suas novas realidades em constante processo de reformulação: uma das ideias é reforçar que lidamos com uma urbanização sem urbanismo. Sendo assim, é necessário situar o sujeito na cidade, ponto que será desenvolvido no capítulo 4 deste trabalho. Rolnik fala da necessidade de se produzir um “urbanismo antiexclusão”:

Produzirmos um urbanismo antiexclusão significa, no campo da regulação, abrir a cidade para toda a população em todos os sentidos, estabelecer uma regra de construção da cidade, regras de

¹⁰⁸ ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução: B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2008. p.70.

¹⁰⁹ ENGELS, 2008, op. cit., p.57.

¹¹⁰ WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. Tradução: Marina Corrêa Treuherz. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

zoneamento, de parcelamento, que tenham rigorosamente a ver com a maneira pela qual o povo constrói sua moradia e que, portanto, consigam incidir sobre ela. Contrapõe-se, assim, a uma regulação (infelizmente ainda hegemônica) que atinge o todo apenas virtualmente, que não traduz os processos que ocorrem em grande parte da cidade, condenando-a a uma eterna ilegalidade.¹¹¹

Estamos numa urbanização sem urbanismo. A partir de então, pensa-se o lugar do urbanismo, na maneira como é colocado, ou seja, para que ele seja decente, tem que haver estratégia, parcimônia, transparência e equidade, pontos que são todos ausentes. A cidade moderna resulta, historicamente, do desenvolvimento do processo de industrialização: mudanças tecnológicas na indústria, nos transportes, nas comunicações e nas técnicas construtivas são os requisitos fundamentais ao crescimento urbano e que não contemplam questões essenciais ao bem-estar humano.¹¹²

2.3 DESLOCAMENTO

Um sistema de transporte verdadeiramente eficaz deve oferecer muitas alternativas de serviço, desde o sistema expresso ao sistema de distribuição local (DYCKMAN, 1972).

A cidade de Vitória da Conquista é o objeto de nossa análise, e a sequência de benfeitorias, boa parte de cunho tecnológico, no transporte público coletivo, o ônibus, a partir do momento em que teve início a pandemia provocada pela Covid-19 é um dos objetos de análise dessa discussão. A despeito disso, vale ressaltar que estamos diante de um processo que veio se contraindo, se modernizando, desde momentos anteriores à pandemia.

A observação inicial perpassa por um cenário que teve, no bilhete único, no seu processo de inovação, um quadro que passou por 4 fases de evolução em um tempo recorde mínimo e que serão melhor detalhadas nos capítulos 4 e 5. Porém, cabe levantar um questionamento que a pesquisa se preocupou em observar: a habilidade do poder público em proporcionar soluções inovadoras. Sendo assim, busca-se

¹¹¹ ROLNIK, R. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos? **Revista da ANTP**, São Paulo, 2003.

¹¹² FERRAZ, I. V. C. Mobilidade Urbana e Sofrimento: uma análise psicossocial diante dos usuários de transporte público na cidade de São Paulo. **Extraprensa**, São Paulo, v. 12, n. esp., p. 633-645, set. 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/extraprensa/article/view/153973/157024>. Acesso em: 10 set. 2020.

empreender uma desconstrução de que o poder público é naturalmente lento, dificultador de processo, afinal, mesmo que potencializadas pela pandemia, as resoluções se deram em tempo recorde.

Não obstante os desdobramentos da pesquisa, faz-se necessário manter uma análise psicossocial, ideia originária da pesquisa, em paralelo, mas não como objeto central e sim com uma certa preocupação, afinal é o usuário, o sujeito, o nosso direcionamento. Nessa linha, faz-se necessário mencionar um fenômeno psíquico característico e predominante na metrópole moderna: atitude *blasé*. Para tanto, Simmel assim a traduz:

Não há talvez fenômeno psíquico que tenha sido tão incondicionalmente reservado à metrópole quanta a atitude *blasé*. A atitude *blasé* resulta em primeiro lugar dos estímulos contrastantes que, em rápidas mudanças e compressão concentrada, são impostos aos nervos. Disto também parece originalmente jorrar a intensificação da intelectualidade metropolitana. Portanto, as pessoas estúpidas, que não têm existência intelectual, não são exatamente *blasé*. Uma vida em perseguição desregrada ao prazer torna uma pessoa *blasé* porque agita os nervos até seu ponto de mais forte reatividade por um tempo tão longo que eles finalmente cessam completamente de reagir. Da mesma forma, através da rapidez e contraditoriedade de suas mudanças, impressões menos ofensivas forçam reações tão violentas, estirando os nervos tão brutalmente em uma e outra direção, que suas últimas reservas são gastas; e, se a pessoa permanece no mesmo meio, eles não dispõem de tempo para recuperar a força.¹¹³

Dessa forma, faz-se necessária a elaboração de uma melhor maneira de compreender a normatização de mecanismos de sujeição com o poder tanto de capturar quanto de naturalizar todo um processo de subordinação. Trata-se, aqui, de uma realidade em que a dominação se dá através do espaço e é na locomoção através do espaço que temos a chave de toda a disputa.

Estamos imersos em um processo de locomoção humana, mobilidade humana, e as condições desse deslocamento não podem se distanciar desta pesquisa. O seu lugar de moradia se estabelece como a origem das viagens, e o Centro, como o destino das viagens. Temos, então, uma política de uso do espaço que “amarra” as partes menos favorecidas às partes mais favorecidas da cidade, projetando uma perpetuação das partes menos favoritas a essa condição. Villaça¹¹⁴ nos fala em

¹¹³ SIMMEL, G. A Metrópole e a Vida Mental. Tradução: Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 15-16.

¹¹⁴ VILLAÇA, 2001a, op. cit.

“localizações intra-urbanas” e, assim, traz um fundamento pertinente como justificativa ao que vem sendo aqui desenvolvido, falando de uma acessibilidade ao Centro:

No tocante às localizações intra-urbanas, todas as atividades- por mais distintos que sejam seus requisitos locacionais - têm um interesse em comum: a acessibilidade ao centro. Esse interesse na centralidade é a própria razão de ser das cidades como organismo espacial. Sem ele, as cidades não existiriam. Portanto, por mais diferentes que sejam - como de fato são -, os requisitos vocacionais da residência, do secundário e do terciário, todos disputam proximidade ao centro urbano, mesmo que se localizem na mais longínqua periferia.¹¹⁵

A partir da leitura e contextualização que o autor nos traz, ele conclui a sua análise e evidencia o posicionamento da indústria em meio a esse cenário urbano aqui abordado, reforçando com as “forças intra-urbanas”:

Nessa disputa pela acessibilidade ao centro, a indústria perde para o comércio, que ganha, por sua vez, os pontos de acessibilidade ótima. Somente até certo ponto, a localização das indústrias é externamente determinada. Escolhida a cidade ou metrópole em que a indústria vai se instalar, a distância ao seu centro passa a ser decisiva, sendo sua localização determinada por forças intra-urbanas.¹¹⁶

Entrando na constituição da estrutura urbana, da cidade, o Centro começa a se dividir e vamos nos deslocar daquela imagem convencional de Centro: começa a surgir o Centro mais rico e o Centro mais pobre, de modo que estaremos diante de novas centralidades. Villaça¹¹⁷ nos apresenta esse termo na perspectiva de Gottdiener, em 1985, que nos fala em uma “hierarquia de localizações”:

Segundo Gottdiener, o modelo de círculos concêntricos de Burgess destaca a noção de centralidade nos seguintes termos: ‘Assim, as diversas posições não são iguais na competição espacial – existe uma hierarquia de localizações e a posição central domina essa hierarquia em virtude de estar no centro. Sem dúvida, esse modelo implica que as forças econômicas e políticas requerem centralidade a fim de organizar atividades sociais’.¹¹⁸

¹¹⁵ VILLAÇA, 2001a, op. cit., p. 329-330.

¹¹⁶ Id., Ibid., p. 330.

¹¹⁷ Id., Ibid., p. 330.

¹¹⁸ Id., Ibid., p. 240.

O termo que Villaça utiliza para analisar essa perspectiva aparece quando ele trata da formação dos “subcentros”, definindo-os da seguinte maneira: “[...] os subcentros de comércios e serviços (aglomerações diversificadas de comércio e serviços, réplicas menores do centro principal) [...]”¹¹⁹. O autor, nesse passo, apresenta-nos um recorte histórico dessa formação:

A investigação da história dos subcentros é importante para que seja possível interpretá-los e entender seu papel no espaço metropolitano. O primeiro subcentro a surgir no Brasil foi o Brás, em São Paulo, na década de 1910; logo em seguida, surgiu o subcentro da Tijuca, na Praça Saens Peña, no Rio.¹²⁰

Num primeiro momento, o sítio natural¹²¹ foi um definidor no caminho das centralidades até que deixou de ser um fator determinante, pois a estrutura urbana já estava amarrada, definida: a ideia de bom deslocamento é sempre no sentido que desemboca ou que perpassa pelo Centro. Esta amostragem aborda um cenário em que o sistema viário é quem comanda os deslocamentos, num cenário em que a amarração dos elementos da estrutura urbana é muito forte: as classes sociais estão presentes em toda e qualquer decisão, formando uma cidade dividida segundo as suas classes sociais, com deslocamentos dos vetores de valorização imobiliária e, conseqüentemente, a formação de novas centralidades¹²².

Damiani¹²³ aborda as centralidades como uma realidade que tem o cunho facilitador da população local, tanto em seu cotidiano quanto em sua mobilidade diária, pelo fato de assim serem tão contempladas pelas amplitudes dos seus serviços e necessidades básicas. A abordagem que a autora constrói coloca-as como uma “densidade relativa da composição orgânica do espaço”. Vejamos:

Quando há perspectiva de consolidação de centralidades subordinadas nas periferias (grandes avenidas, como eixos de circulação), logo há quem garanta a sua solidez - apensar da

¹¹⁹ VILLAÇA, 2001a, op. cit., p. 12.

¹²⁰ Id., Ibid., p. 290.

¹²¹ Como a construção desta pesquisa se deu originária na cidade de São Paulo, os sítios naturais seriam assim apresentados com profundidade: Vila Buarque, Higienópolis, Paulista. Quando sua ideia deixa de ser um fator determinante, desce para o Jardim América e se mantém no eixo da Rua Augusta, indo até o Rio Pinheiros.

¹²² O Bairro Brasil, que será mencionado na pesquisa, apresenta-se como uma centralidade na cidade de Vitória da Conquista, visto que atende a todas essas configurações aqui desenhadas.

¹²³ DAMIANI, 2010, op. cit.

informalidade dos loteamentos - pela presença de grandes redes comerciais, como as Casas Bahia, por exemplo, e redes bancárias, como o Banco Bradesco. Pode-se falar de uma estratificação espacial das centralidades: de centralidades locais - que facilitam a vida cotidiana da população em sua mobilidade diária e oferecem os serviços e comércio básicos - às regionais (na mesma zona da metrópole) - que incluem as redes comerciais e de serviços de maior porte às metropolitanas - cujo acesso é mais reduzido e que podem incluir uma inserção profissional necessária à sobrevivência - e assim por diante. Portanto, trata-se da densidade relativa da composição orgânica do espaço.¹²⁴

Há uma necessidade de se fazer uma ressalva no tocante às centralidades mais abastadas: descobri-las. Essas centralidades, numa análise prévia, estão situadas em um bairro popular e em uma localidade de larga classe média, porém não são encontradas em bairros de alta renda, mesmo que o seu caminhar seja em direção às classes altas. Vemos um cenário em que “o processo de produção do espaço urbano também ganha novo significado na fase atual da mundialização do capital: a urbanização se torna, em si mesma, um negócio lucrativo [...]”¹²⁵. As classes dominantes, sempre no anseio de otimizar o tempo de deslocamentos, têm o poder de manipular a produção desse espaço, conforme Villaça nos apresenta em *Reflexões sobre as cidades brasileiras*:

O mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel deste na dominação social que se processa por meio dele. A classe dominante manipula a produção desse espaço, priorizando sempre a otimização dos seus tempos de deslocamento.¹²⁶

A exposição de Villaça¹²⁷ faz com que desemboquemos na análise de George, realizada em 1983, ocasião em que o autor nos traz a concepção de “tempo obrigatório”, quando, diante da lógica do capital, o massivo contingente populacional é condicionado a um cotidiano duro, pesado, do qual eles não têm escapatória: o espaço urbano foi pensado como um negócio lucrativo diante da elite dominante em detrimento da reprodução de sujeições sociais:

¹²⁴ DAMIANI, 2010, op. cit., p. 194.

¹²⁵ SCIFONI, S. Urbanização brasileira e mobilidade urbana. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 29.

¹²⁶ VILLAÇA, 2001a, op. cit., p. 67.

¹²⁷ Id., Ibid.

Se a história recente do capitalismo, de pelo menos um século, expõe a produção do espaço urbano como negócio lucrativo, a mobilidade pendular, recrudescida exatamente por esta mercantilização do espaço, define o estranhamento de segundo grau a que os moradores estão expostos, diante aos longos percursos diários. Poderia ser traduzida como um dos conteúdos da urbanização, mas seria preciso alçá-la à noção de tempo obrigatório.¹²⁸ Tempo da cotidianidade, retirado da vida social e humana, esvaziado de relações sociais vivas, cumprindo a função estrita do movimento casa-trabalho e a função histórica de destituição da subjetividade humana, pela humilhação e redução da experiência urbana, que significa.¹²⁹

Seria inevitável não alcançar a subjetividade humana numa mobilidade urbana que projeta, conforme contextualizou Damiani¹³⁰, a “destituição da subjetividade humana”. Trata-se de um tempo cotidiano que é retirado cotidianamente tanto da vida social quanto humana, em um processo que não se encerra, pelo contrário: é um processo cotidiano e sem uma linha de chegada; não para. A abordagem da autora nos insere em um cenário de “redução da experiência urbana”: há uma precarização urbana em larga escala.

Toda essa abordagem também nos remete a um sistema viário. O sistema viário é amarrado ao Centro¹³¹, e a ideia de “longe” é criada, mesmo que não seja longe: é uma questão ideológica, que diz respeito a valores. Trata-se de um cenário em que a ideologia está a serviço da classe dominante. Sendo assim, é uma versão de realidade criada pela elite dominante, produzindo vítimas com um discurso enganador. A realidade tem que ser interpretada – há versões da realidade –, e a versão dominante se projeta para ser a verdade. A operação urbana só vingará onde há interesses imobiliários, além de haver uma projeção de termos de cunho pejorativo, tais como, “bairro nobre”, que tem uma conotação ideológica, e “decadência do Centro”¹³², que é uma expressão valorativa.

Nesse contexto, há um visível processo de proletarização nas grandes cidades, uma perspectiva trabalhada e defendida por Amélia Damiani. A autora vem com a compreensão de “penúria social” diante das periferias urbanas nas grandes cidades brasileiras, o que caracteriza uma mobilidade urbana perversa, que tem suas raízes

¹²⁸ GEORGE, P. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1983. (Texto original de 1961, sob o título de *Précis de géographie urbaine*).

¹²⁹ DAMIANI, 2010, op. cit., p. 195.

¹³⁰ Id., Ibid.

¹³¹ Na cidade de São Paulo, a Berrini, como Centro, torna-se cada vez mais verdade.

¹³² A elite dominante quer passar a imagem da Avenida Olívia Flores como símbolo da cidade de Vitória da Conquista.

econômicas intrínsecas nas crises sociais. Ela assim aborda:

O processo de proletarização nas grandes cidades e a urbanização crítica acessam a situação de penúria social nas periferias urbanas. Incluindo uma mobilidade social descendente - gente que sai dos seus espaços de moradia, para residir ainda mais precariamente, como estratégia de sobrevivência (quando há uma urbanização ou qualquer programa social de promoção dos lugares periféricos em que reside) -, seja porque os mais pobres não conseguem pagar novos tributos, na área agora mais urbanizada, seja porque é a única coisa de valor que passam a possuir e acabam por comercializar, seja porque sumariamente são expulsos. Então, a geografia urbana, além da mobilidade pendular - casa-trabalho -, que constitui um pensamento sobre a singularidade da casa urbana, reúne elementos para a compreensão dessa mobilidade urbana muito perversa, com raízes econômicas implicadas nas crises sociais que ora vivemos.¹³³

Trazer a questão imobiliária e os seus interesses é mencionar os interesses da elite brasileira. Nessa lógica, o modelo rodoviarista se fez presente aos interesses políticos direcionados a atender a classe dominante. E o Brasil tornou-se um país que se fincou como o que poderíamos chamar de “país do automóvel” e fez dele um aporte de posicionamento de classe. Leitão e Pereira¹³⁴ apontam para alguns “avanços” que as cidades tiveram nesse setor, mas com ressalvas e interesses bem direcionados. Dessa forma, há uma perspectiva de análise que, mesmo considerando os interesses do capital, qualifica o modelo que se constituiu:

Cabe ressaltar, no entanto, que a crítica ao modelo rodoviarista no Brasil precisa ser qualificada. Apesar do privilégio ao automóvel, não se pode desconsiderar a lacuna de investimentos na malha viária das cidades brasileiras, nos territórios populares, periféricos, que, em geral, carecem ainda de muitos investimentos para maior conexão e acessibilidade, e superação das condições de desigualdade em relação a áreas onde os investimentos rodoviários são reiterados em nome de interesses elitistas.¹³⁵

A questão do território merece atenção especial nessa análise, em decorrência da importância da sua localização no território. A ideia de vulnerabilidade, no sentido de desproteção social e econômica, ganha corpo, ou seja, é um território que

¹³³ DAMIANI, 2010, op. cit., p. 193.

¹³⁴ LEITÃO, K. O.; PEREIRA, J. S. W. O direito à cidade: para além de uma visão instrumental e pela dimensão espaço-temporal da disputa pela mobilidade. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

¹³⁵ MORI, K. K. **Controversies on transport's policies in São Paulo**. Symposium London-Beijing-São Paulo, São Paulo: FAUUSP, 2012. p. 38.

evidencia o contingente populacional que se encontra à margem econômica e social, desnudando a sua fragilidade diante de elementos como moradia, saúde, educação e transporte. Nessa perspectiva de análise da vulnerabilidade, Vêras assim aborda:

[...] alguns segmentos constituem-se claramente como vulneráveis, associando-se a esse conceito a presença de três componentes: exposição ao risco, incapacidade de reação e dificuldades de adaptação diante da materialidade do risco. Nesse sentido, a vulnerabilidade social considera a insegurança, a exposição a riscos provocados por crises econômicas e a instabilidade das condições de vida dos grupos mais pobres, com alta privação, incluindo as estratégias das próprias famílias, sua disponibilidade de recursos para enfrentar suas questões.¹³⁶

Em se tratando de transporte público, a sua construção se mostra como resultado direto da lida com a terra urbana, conforme justifica Veloso¹³⁷: “[...] fica claro como a produção do espaço pressiona a disputa por localização e pela consequente renda diferencial da terra urbana, e como essa dinâmica é decisiva para o contexto político e econômico do transporte público”.

O transporte, aqui o coletivo, entra como uma categoria que também evidencia um Estado com ausência do bem-estar social. Na verdade, a massa urbana que faz o seu uso, que depende desse transporte público, é uma projeção de uma exclusão social perversa e que foi projetada com essa perspectiva: é um cenário de uma miséria urbana que se instaurou e que tem, no seu cerne, a desigualdade pelo dinheiro.

Tamanha realidade aponta para um sujeito social apresentado por Butler¹³⁸ como produzido através de meios linguísticos e que produz o que ela denomina de “apegos apaixonados”: um apego à sujeição, gerado pelo próprio poder, e que é evidenciado em seu efeito psíquico. A sua teoria da normatividade se justifica assim e, no decorrer da análise, conseguimos compreender o que leva a uma normalidade do caos.

A dimensão de violência é compreendida no sentido amplo do seu significado, não se tratando apenas da literal compreensão da palavra, mas indo ao simbólico, ao humano. O resultado é a produção de uma autoflagelação – a pessoa se perde de si –, e a violência ganha um tônus ainda maior: contra a própria existência.

¹³⁶ VÉRAS, 2017, op. cit., p. 53.

¹³⁷ VELOSO, 2017, op. cit., p. 25.

¹³⁸ BUTLER, J. **Caminhos divergentes**: judaicidade e crítica do sionismo. São Paulo: Boitempo, 2017a.

Estamos abordando uma discussão de violência que vai além do seu sentido literal. Pelo contrário, a sua projeção vai em todas as esferas cabíveis – em distintas situações –, inclusive quando há possibilidade de manifestos e/ou manifestações pelos direitos de melhor dignidade de uso do transporte público coletivo. Isso pode ser exemplificado pela ação, muitas vezes truculenta, da polícia perante os manifestantes – usuários de transporte coletivo –, atrelada a um discurso tendencioso e preconceituoso por parte da grande mídia. Dessa forma, não poderia seguir a discussão sem uma melhor contextualização desse cenário, a fim de se fazer mais notória a projeção da sua relação intrínseca com a mobilidade urbana.

Nesse particular, Butler nos traz uma perspectiva de violência na análise de Walter Benjamin que ela denomina de “*Walter Benjamin e a Crítica da Violência*”, trazendo a ideia de “violência instauradora do direito” e “violência mantenedora do direito”:

O ensaio de Benjamin é notoriamente difícil. Temos de lidar com muitas distinções, e parece que lidamos com elas apenas por alguns momentos, para não as abandonarmos. É preciso trabalhar com dois grupos básicos de distinções para tentar entender o que ele faz. O primeiro distingue violência *instauradora do direito e mantenedora do direito*. A violência que mantém o direito é exercida pelos tribunais e, certamente, pela polícia: ela representa o esforço repetido e institucionalizado de garantir que o direito continue exercendo seu caráter vinculante sobre a população que governa; representa os modos cotidianos pelos quais o direito repetidamente impõe sua obrigação a quem está sujeito a ela. A violência que instaura o direito é diferente. O direito é colocado como algo feito quando uma ordem política surge e o direito é criado, mas também pode ser uma prerrogativa exercida pelas forças militares ao introduzir ações coercitivas para lidar com a população indisciplinada.¹³⁹

Ao pensarmos em deslocamento, estamos dialogando com uma realidade que atende a uma relação que permeia políticas de uso de solo, meios de transporte e trânsito. Como o cerne da nossa pesquisa é direcionada ao transporte coletivo – o ônibus –, Veloso aponta para o ônibus “como um elemento de transformação da cidade”¹⁴⁰. Em meio a esse contexto, o protagonismo está com o usuário, o cidadão que anda de ônibus, o indivíduo que Norbert Elias¹⁴¹ direciona para que haja uma preocupação de não analisá-lo somente no coletivo, mas como está se situando em

¹³⁹ BUTLER, 2017a, op. cit., p. 77.

¹⁴⁰ VELOSO, 2017, op. cit., p. 18.

¹⁴¹ ELIAS, 2000, op. cit.

meio a ele. A ciência desse sujeito, mesmo sendo analisada por Foucault como uma sujeição, não tem apenas uma maneira de ser vista: o mal-estar gerado pelas grandes metrópoles, por si só, desencadeia um sofrimento psicológico eminente.

Essa projeção, caracterizada por um cenário perverso, leva-nos à análise da “arquitetura do medo”: “Bauman entende que as infraestruturas das grandes metrópoles revelam o contínuo melhoramento de uma arquitetura do medo”¹⁴². E o autor segue a análise num caminho que chega aos “indesejáveis”: “Essa seria a lógica de segurança que impõe a dinâmica de vigilância e da conservação da devida separação sobre os tipos humanos estigmatizados como ‘indesejáveis’”¹⁴³.

Mencionadas as políticas de uso do solo, perpassando por um processo de sujeição e desembocando num sofrimento psicológico, Dowbor¹⁴⁴ traz o exemplo da cidade de São Paulo e constrói uma relação que desnuda a condição de muitos que vivem em bairros muito distantes, o que demanda tempos demasiados em seus respectivos deslocamentos ou cortiços no Centro. Há uma proclamação de uma política de descaso para com as grandes massas em favorecimento exclusivo do capital. Vejamos:

Um bom exemplo é o do solo urbano: São Paulo, uma das quatro maiores metrópoles do mundo, tem 25% do seu solo vazio, aguardando valorização por esforço alheio, obrigando as pessoas a viver em bairros muito distantes ou em cortiços no centro, reduzindo a racionalidade do uso do recurso mais escasso da cidade.¹⁴⁵

Trata-se de uma cultura do medo, e a pergunta que pode nos permear é: cadê o ser? ou Cadê o sujeito? Há diversas formas de estudar a cidade, diversos pontos de vista, e este trabalho propõe uma escuta do território. Foi apresentado anteriormente que a cidade é constituída de laços inconscientes: uma cidade que pulsa. Daí precisarmos escutar o território e procurarmos saber quais são as suas principais urgências. Para tanto, emerge a necessidade de um novo olhar diante da administração pública municipal, que projeta decisões que estejam direcionadas ao desenvolvimento econômico e social. Essa justificativa é assim contextualizada por Dowbor:

¹⁴² NASCIMENTO, M. **Do mal-estar em Freud ao mal-estar em Bauman**. 2014. Dissertação (Mestrado) - UFPB, 2014. p. 17

¹⁴³ Id., Ibid., p. 17

¹⁴⁴ DOWBOR, 2016, op. cit.

¹⁴⁵ Id., Ibid., p. 68-69.

Com o volume de problemas que se apresentam, a administração municipal já não pode mais ser vista, portanto, como um nível de decisão que se limita à construção de praças, recolhimento de lixo e outras atividades de cosmética urbana. Trata-se de um eixo estratégico de transformação da forma como tomamos as decisões que concernem ao nosso desenvolvimento econômico e social, ao potencializarmos o papel articulador do conjunto das iniciativas e agentes econômicos e sociais que agem no território.¹⁴⁶

Sendo assim, faz-se necessário operar sobre a urgência social que existe acerca do território das cidades, isto é, uma análise de mobilidade urbana que precisa pensar o acesso, pensar o direito à cidade ao invés da inclusão: trabalhar a trajetória é um dos grandes cerne da pesquisa. É uma necessidade de se pensar o homem no território, este, segundo Milton Santos¹⁴⁷, fragmentado pela globalização, que criou informação ao invés de comunicação. Estamos diante do território da cidade.

Na perspectiva dessa obra, Milton Santos coloca a globalização como uma fábula, assim como mostra a sua perversidade no tocante à violência do capital e da informação, na busca por uma mais-valia universal. Ao mesmo tempo, o autor nos apresenta uma globalização como, de fato, pode ser: a serviço da cidadania. A sua construção nos coloca diante de uma equivocada concepção de aldeia global:

Sem as fábulas e mitos, este período histórico não existiria como é. Uma dessas fábulas é a tão repetida idéia de aldeia global. O fato de que a comunicação se tornou possível à escala do planeta, deixando saber instantaneamente o que se passa em qualquer lugar [...]. Um outro mito é do espaço e do tempo contraídos, graças, outra vez aos prodígios da velocidade [...]. Fala-se, também, de uma humanidade desterritorializada, e essa idéia dever-se-ia outra, de uma cidadania universal.¹⁴⁸

Em uma construção que segue essa lógica, chegar ao medo é uma realidade iminente: o medo organizou, de formas diferentes, as relações sociais. Um território criou o medo como uma das resultantes do seu histórico processo de fragmentação, e um dos elementos que estão diretamente inseridos nessa esfera são as trajetórias do transporte público nos grandes centros urbanos.

Diante do exposto, decodificar essas trajetórias requer, também, uma análise dos níveis de violência que inflige as grandes metrópoles no Brasil, projetando um

¹⁴⁶ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 22.

¹⁴⁷ SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2007.

¹⁴⁸ SANTOS, 2007, op. cit., p. 41-42.

medo veemente em seus usuários. Analisar os deslocamentos, os trajetos do transporte público, é uma tarefa permeada de uma complexidade das mais expressivas, que atende a uma diversidade que é necessário estudar para, assim, compreender tamanho fenômeno. Enfim, não temos uma cidade livre – há uma falsa ideia de liberdade –, e a relação espaço-tempo-vida não é pensada em sua projeção, assim como não está no bojo das políticas públicas direcionadas a tamanha problemática:

Pensar uma cidade na qual os fluxos não fiquem à mercê de determinantes externos e que os deslocamentos possam se dar voltados para a fruição do espaço-tempo-vida, com o desenvolvimento de novas relações sociais, é pensar uma cidade verdadeiramente livre.¹⁴⁹

Assim, pensar o fluxo vai nos evidenciar o deslocamento e a interferência direta que a pandemia projetou na cidade: O que a pandemia gerou num transporte público que já não era bom? Essa é uma das perguntas necessárias de serem desenvolvidas. Entretanto, a pesquisa já sinaliza o anseio por trazer o oposto: O que a pandemia impulsionou de melhorias no transporte público? Estamos lidando com uma realidade em que a pandemia abriu oportunidades de poder modernizar o sistema, o que desemboca em mais um questionamento: Como uma administração de Transporte Urbano vai se transformando para modificar? Trata-se da dimensão da importância do Poder Público.

Diante dessa perspectiva, os avanços em inovação tecnológica se fizeram expressivos e são um dos eixos de análise desta discussão. Dessa forma, este capítulo será seguido dos dois próximos, mas não sem apresentar um maior detalhamento do objeto.

2.4 APRESENTAÇÃO DA CIDADE

Pensar em uma cidade mundial interminável, nos lembra a importância do espaço verdadeiramente aberto, permitindo atividades livremente escolhidas e a manipulação e caracterização das coisas (LYNCH, 1972)

Para que esta pesquisa obtenha notoriedade e com uma projeção significativa

¹⁴⁹ VELOSO, 2017, op. cit., p. 30

no mundo acadêmico, foi necessário chegar até aqui com toda uma contextualização do conceito de cidade, de espaço urbano, de território que é aqui defendido. Além disso, foi necessário esclarecer o que se entende por mobilidade urbana, por deslocamento e suas inferências diretas no contexto tanto socioeconômico quanto da ideia de bem-estar diante do sujeito. Isso sem falar em todo um traçado que vem se desenvolvendo diante do transporte público coletivo.

Para tanto e com a perspectiva de um maior e melhor afunilamento do objeto deste trabalho, é necessário que se desenvolva uma pesquisa de campo que viabilize tamanha expressão esperada, que será apresentada e contextualizada, com profundidade, nos capítulos 3 e 4 deste texto. Sendo assim, começa-se uma apresentação da cidade Vitória da Conquista, localizada na região Sudoeste do Estado da Bahia, trazendo à baila dados censitários¹⁵⁰ necessários à melhor contextualização do objeto da pesquisa.

Assim segue:

- Área Territorial:¹⁵¹ 3.254,186 km²
- População Estimada:¹⁵² 341.128 pessoas
- Densidade Demográfica:¹⁵³ 91,41 hab/km²
- Escolarização (6 a 14 anos):¹⁵⁴ 96,8%
- IDHM:¹⁵⁵ 0,678
- Mortalidade Infantil:¹⁵⁶ 10,65 óbitos por mil nascidos vivos
- Receitas Realizadas:¹⁵⁷ R\$ 637.789,54 (x1000)

¹⁵⁰ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades e estados: vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/vitoria-da-conquista.html>. Acesso em: 10 set. 2021.

¹⁵¹ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Área territorial brasileira 2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

¹⁵² INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. **Estimativas da população residente com data de referência**. 2020.

¹⁵³ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico**, de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

¹⁵⁴ Id., Ibid.

¹⁵⁵ Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

¹⁵⁶ BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS). 2017.

¹⁵⁷ BRASIL. Secretaria do Tesouro Nacional. Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi). **Contas anuais**. Receitas orçamentárias realizadas (Anexo I-C) 2017 e despesas orçamentárias empenhadas (Anexo I-D) 2017. Brasília, DF, [2018]. Disponível em: https://siconfi.tesouro.gov.br/siconfi/pages/public/consulta_finbra/finbra_list.jsf. Acesso em: 10 set. 2018.

- Despesas Empenhadas:¹⁵⁸ R\$ 605.294,53 (x1000)
- PIB Per Capita:¹⁵⁹ R\$ 20.761,05

Segundo índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades, de 5570 cidades do território nacional, Vitória da Conquista ficou na posição 1119, com uma pontuação equivalente a 52,5. Os ODS, como assim são chamados, são compostos de 17 itens e tem, no item 11, conforme mencionado na Introdução desse texto, Cidades e Comunidades Sustentáveis. O seu pior desempenho está em Parcerias e Meios de Implementação, e a sua melhor avaliação está em Água Limpa e Saneamento. A cidade do estado da Bahia melhor posicionada no ranking nacional é Salvador, com uma pontuação de 54,52. Já no *ranking* interno da Bahia, Vitória da Conquista (Figura 1 e 2) fica na terceira posição, ficando atrás de Salvador e Madre de Deus.¹⁶⁰

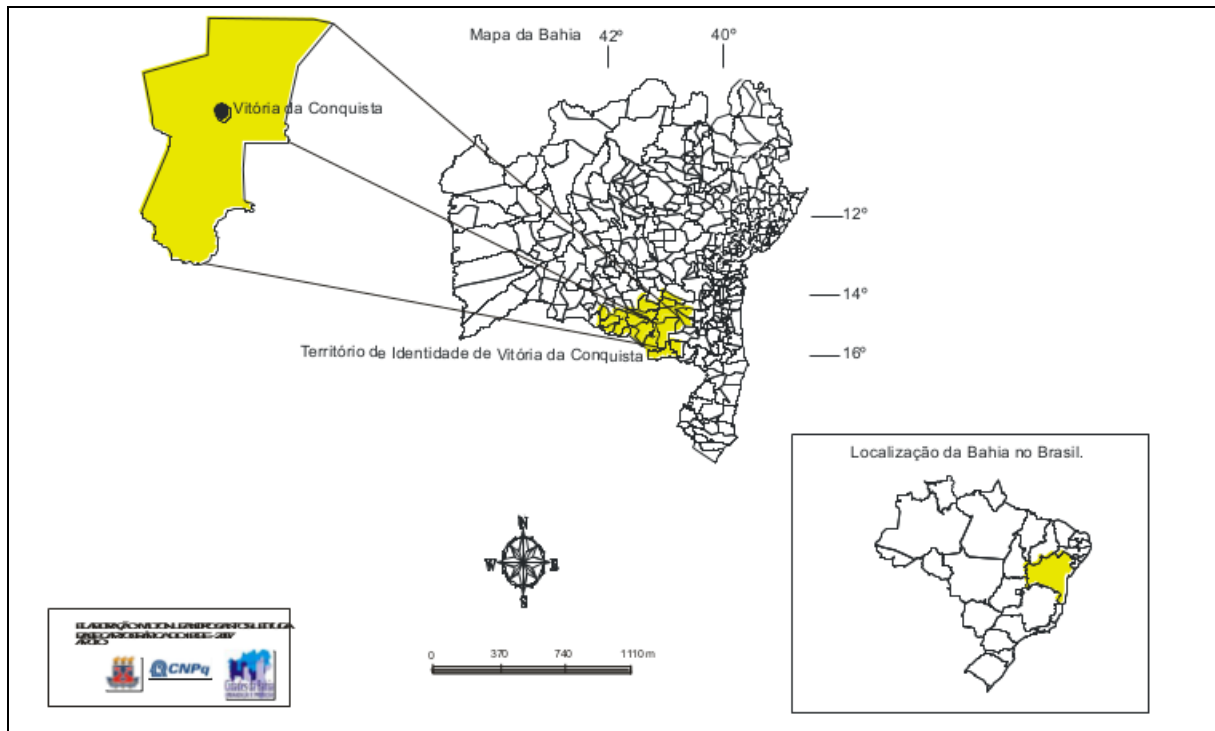
Depois de apresentados os dados acima, faz-se necessário trazer a localização geográfica do município de Vitória da Conquista (Figura 1). Dessa forma, torna-se visível a sua localização no mapa do Estado da Bahia. Já a figura 2 vai trazer o mapa da cidade de Vitória da Conquista.

¹⁵⁸ BRASIL, [2018], op. cit.

¹⁵⁹ IBGE em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA).

¹⁶⁰ ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES – BRASIL (IDSC-BR). **Vitória da Conquista (BA)**. Disponível em: <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/profiles/vitoria-da-conquista-BA>. Acesso em: 5 ago. 2022.

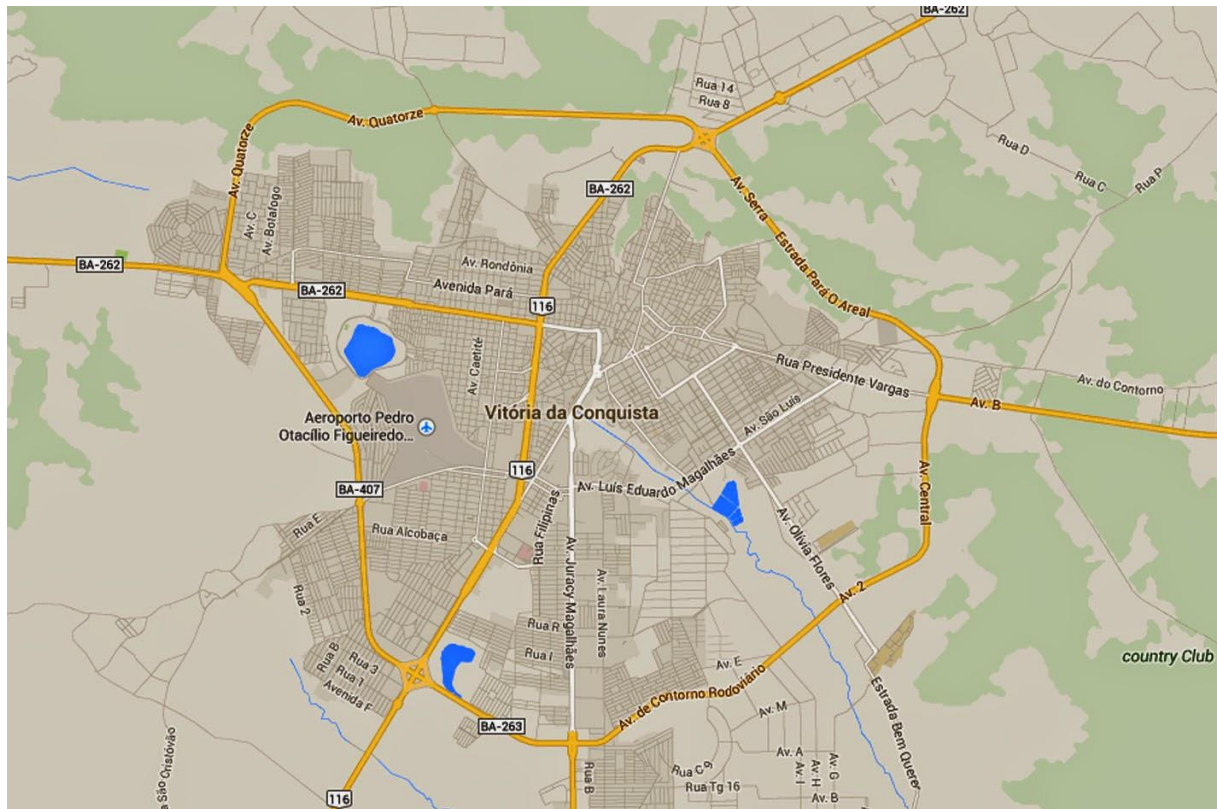
Figura 1 - Localização geográfica do município de Vitória da Conquista



Fonte: Leituga e Marta.¹⁶¹

¹⁶¹ LEITUGA, M. L. S.; MARTA, F. E. F. A memória do cotidiano no trabalho Conquistense: o caso do Parque Ambiental da Lagoa das Bateias. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**, v. 42, n. 1, 2020. Doi: <https://doi.org/10.4025/actascihumansoc.v42i1.48934>

Figura 2 - Cidade de Vitória da Conquista



Fonte: Mapas blog.¹⁶²

Apresentada essa breve introdução técnica e que será melhor fundamentada na construção da pesquisa – com os dois próximos capítulos destrinchando minuciosamente –, a cidade Vitória da Conquista tem um perfil econômico de destaque que representa um pólo de comércio, educação e saúde que é referenciado num raio que abrange dezenas de cidades, não somente da Bahia, mas também no norte de Minas Gerais. Dessa forma, o seu espaço urbano tem um considerável fluxo populacional composto por uma notória população flutuante, o que desemboca num massivo tráfego de transportes tanto públicos quanto privados. Nas idas a campo, o olhar etnográfico projeta uma cidade consideravelmente congestionada até o começo da tarde, quando vem o alívio no seu trânsito: momento em que as pessoas e meios de transporte começam a retornar para as suas cidades de origem. Tudo isso somado a uma zona rural bem presente no cotidiano da cidade.

No tocante ao transporte público coletivo, oficialmente, o ônibus é o único meio

¹⁶² MAPAS BLOG. **Mapas de Vitória da Conquista-BA**. 2014. Disponível em: <https://mapasblog.blogspot.com/2014/06/mapas-de-vitoria-da-conquista-ba.html>. Acesso em: 9 ago. 2020.

de transporte. Atualmente, são duas empresas de ônibus operando na cidade e funcionam em formato emergencial, visto que há um processo de licitação em aberto. Essas empresas regem sob intervenção do município há mais de dois anos. Quando apresentado o ônibus como o único meio oficial, isso se deve ao fato da existência das vans, porém estas não são oficializadas como meio de transporte público e carecem da existência de um processo de inclusão, o qual ainda não ocorreu. Como a pandemia projetou um novo olhar sobre questões como higiene, qualidade do ar, dentre outros, as vans são caracterizadas como apertadas, escuras, ar poluído e sempre qualificadas como sujas.

Vitória da Conquista é uma cidade que tem a existência de uma zona rural bem povoada e com muitos povoados ao seu redor. Sendo assim, faz-se necessário pensar a discussão do transporte público entre a cidade e essas localidades, as quais encontram-se deficientes e deficitárias desse fornecimento, colocando os moradores em condições ainda precárias de fornecimento tanto de ônibus quanto de vans. Trata-se de uma realidade inexistente de mototaxista e que não sinaliza nenhum processo de implementação.

Como trata-se de um polo referencial em vários aspectos, estamos analisando uma cidade que tem um aporte considerável e que já apresenta demandas por novos serviços de mobilidade. Há um processo de expansão da rede cicloviária, o que vai representar um avanço positivo de aceitação perante a sociedade, pois, em uma análise etnográfica rápida, percebe-se a existência de um público considerável fazendo uso de bicicletas como meio oficial de transportes, mas com perfis bem distintos. A classe menos favorecida usa a bicicleta para ir trabalhar, já as classes mais abastadas a utilizam como meio de atividade física ou passeio.

Vale trazer, mais uma vez, que ainda não há nada direcionado à existência de mototáxis e nenhum vetor que dê indícios a essa implantação, assim como não há nenhuma busca por parte da sociedade, porém estamos falando de um modal que está presente em toda a malha urbana, afinal a presença dos motoboys é em larga escala, além da moto como meio de locomoção. Um questionamento que pode ser pensado, diante dessa ausência plena de espaço para mototaxistas, é se isso se deve ao crescente número de veículos privados atendendo por aplicativos¹⁶³. Os seus usuários defendem que o valor é baixo e que o serviço é rápido, afinal a demanda é

¹⁶³ Os aplicativos de transporte são diversos.

grande, além todos os motoristas que foram questionados dizerem que não há crise por falta de passageiros.

Até o presente momento, esse detalhamento apresentado, mesmo que de forma objetiva, não carece de maiores aprofundamentos. Todo o desdobramento será produzido nos próximos passos, com as apresentações das pesquisas e com a presença constante de referenciais teóricos que fundamentam este trabalho.

3. METODOLOGIA

O transporte urbano não se destina apenas ao deslocamento de passageiros e carga, mas também à organização espacial de todas as atividades dentro da cidade (DYCKMAN, 1972).

3.1 APRESENTAÇÃO

A definição do problema se faz como uma relutante necessária à abertura deste texto, pois trata-se de um problema que não tem um único ponto focal. A temática é ampla e precisa ser analisada em sua complexidade, ao mesmo tempo em que também não se trabalha com a perspectiva da completude. Analisar a mobilidade urbana e suas inferências requer sagacidade na pesquisa, visto que estamos perante uma problemática que norteia toda a sociedade civil, bem como a dinâmica do seu território. Diante dessa perspectiva, encontramos o assunto proposto: transporte coletivo.

Nessa linha de análise, a ideia de planejamento precisa ser sempre revista, posto que se busca entender a sua concreção. Esse termo é trabalhado por Francisco de Oliveira quando analisa as teorias com uma necessidade de ir além, afinal, este trabalho tem a preocupação de não desembocar em “modelos”, pelo contrário: a produção de conhecimento, aqui, se faz de maneira que promova a reflexão e que sirva também de parâmetro de análise.

A impossibilidade de uma teoria do planejamento reside essencialmente em que este - o planejamento - é uma forma: aqui, parece encontrar-se uma contradição radical, pois precisamente os esforços de uma teorização fazem-se, na maior parte dos casos, sobre as formas que os processos sociais assumem; e a contradição é real, pois as teorizações sobre o planejamento trabalham uma forma sem tentar realizar ou entender sua concreção: advém disto que quase tudo que se escreveu sobre planejamento termina por desembocar em ‘modelos’, que se pretendem de generalizada aplicabilidade.¹⁶⁴

Vale ressaltar que Oliveira¹⁶⁵ também traz a concepção de “padrão planejado” quando aponta para os diversos graus de tensão, das diversas forças e dos diversos agentes, o que potencializa o caminho de construção metodológica que esta pesquisa

¹⁶⁴ OLIVEIRA, F. de. **Elegia para uma re(li)gião**: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe. São Paulo: Boitempo, 2008. p. 128.

¹⁶⁵ Id. Ibid.

se constituiu:

O padrão 'planejado' não é, desse ponto de vista, senão uma forma transformada do conflito social, e sua adoção pelo Estado em seu relacionamento com a sociedade é, antes de tudo, um indicador do grau de tensão daquele conflito, envolvendo as diversas forças e os diversos agentes econômicos, sociais e políticos.¹⁶⁶

Nessa linha de trabalho referente ao problema, vejamos como podemos elucidar a focalização dele:

No seu sentido mais estrito, 'problema de pesquisa' é definido como uma indagação referente à relação entre duas ou mais variáveis. Essas variáveis podem ser diferentes aspectos da conduta de indivíduos, como, por exemplo, frustração e agressividade; dois eventos sociais, como, exclusão e criminalidade; e assim por diante. A relação esperada (a hipótese) é deduzida de uma teoria e o pesquisador procura criar ou encontrar situações nas quais essa relação possa ser verificada.¹⁶⁷

Formular com clareza – com a clareza necessária à construção de sua conjuntura – vem como um definidor tanto da qualidade quanto da relevância do tema proposto. Para tanto, uma prévia na coleta de dados nos apresentou um recorte de realidade que tem, na cidade de Vitória da Conquista (BA), o cerne da sua construção. O capítulo anterior nos coloca diante de um cenário constituído de duas empresas de ônibus e vans, além do transporte para a zona rural, e que se caracterizou, desde que a pandemia foi instituída, em um processo de superlotação em decorrência da redução do quadro de horários. A ressalva feita no que diz respeito à redução do quadro de horários é necessária, afinal a superlotação é uma característica anterior à pandemia.

Na Introdução, quando apresentada a temática da pesquisa, foram apresentados alguns teóricos na análise do espaço urbano. Neste capítulo de apresentação da Metodologia, esses teóricos são reforçados, afinal são intelectuais que desenvolvem a ideia de Ordem Planejada: David Harvey, Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos e Raquel Rolink. A base teórica que cada um deles desenvolveu é um sustentáculo à edificação da problemática aqui defendida e

¹⁶⁶ OLIVEIRA, 2008, op. cit., p. 23.

¹⁶⁷ ALVES-MAZZOTTI, A.; GEWANDSZNAJDER, F. **O método nas ciências naturais e sociais:** pesquisa quantitativa e qualitativa. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 2000. p. 147-148.

fundamentada:

Esse esforço de elaboração teórica é essencial, pois o quadro referencial clarifica a lógica de construção do objeto de pesquisa, orienta a definição de categorias e construídos relevantes, e dá suporte às relações antecipadas nas hipóteses, além de constituir o principal instrumento para a interpretação dos resultados da pesquisa.¹⁶⁸

Pedro Demo constrói a sua análise diante da bibliografia, afirmando: “começamos estudando a bibliografia considerada pertinente, de modo sistemático e reconstrutivo. Não basta apenas repassar autores para dizer o que foi visto em cada qual, mas é fundamental construir base teórica de caráter explicativo”¹⁶⁹. Sendo assim, a base teórica se faz consolidada, e não em caráter reprodutivo, mas sim de interpretação e análise.

Trata-se de um processo de definição que pede por sucessivos passos ainda, assim como espaços para alinhamentos que se fazem necessários: tudo em nome de não haver nenhuma interpretação distorcida diante dos fenômenos estudados. Sendo assim, a análise que segue nos apresenta, de maneira elucidativa, essa construção:

- a) o foco e o design do estudo não podem ser definidos a priori, pois a realidade é múltipla, socialmente construída em uma dada situação e, portanto, não se pode apreender seu significado se, de modo arbitrário e precoce, a aprisionarmos em dimensões e categorias. O foco e o design devem, então, emergir, por um processo de indução, do conhecimento do contexto e das múltiplas realidades construídas pelos participantes em suas influências recíprocas;
- b) dada a natureza idiográfica (não repetível) e holística (que exige a visão da totalidade) dos fenômenos sociais, nenhuma teoria selecionada a priori é capaz de dar conta dessa realidade em sua especificidade e globalidade;
- c) a focalização prematura do problema e a adoção de um quadro teórico a priori turvam a visão do pesquisador, levando-o a desconsiderar aspectos importantes que não se encaixam na teoria e a fazer interpretações distorcidas dos fenômenos estudados.¹⁷⁰

O presente capítulo pede, então, uma escrita sucinta, sistemática, afinal a Introdução e Capítulo I já abarcam boa parte da centralidade da problemática. É cabível, aqui, uma descrição do processo pelo qual a pesquisa foi produzida com o

¹⁶⁸ ALVES-MAZZOTTI; GEWANDSZNAJDER, 2000, op. cit., p. 147-148.

¹⁶⁹ DEMO, P. **Metodologia do conhecimento científico**. São Paulo: Atlas, 2000. p. 164.

¹⁷⁰ ALVES-MAZZOTTI; GEWANDSZNAJDER, 2000, op. cit., p. 147-148.

fito de se situar de maneira mais objetiva. Os próximos capítulos vêm num formato extenso e minucioso.

3.2 PESQUISA QUALITATIVA E PESQUISA QUANTITATIVA

Sequenciar a discussão da Metodologia deste trabalho é também discutir a ideia de método. Sendo assim, a sua busca não se faz de maneira automática nem repentina, mas sim num processo de construção e reinvenção constante: a pesquisa vai ganhando a sua própria autonomia e sucessivos desdobramentos vão se construindo. Em se tratando do humano – o usuário é um humano –, a procura de um método pode ser justificada por Vygotsky:

A procura de um método torna-se um dos problemas mais importantes de todo o empreendimento para a compreensão das formas caracteristicamente humanas de atividade psicológica. Nesse caso, o método é, ao mesmo tempo, pré-requisito e produto, o instrumento e o resultado do estudo.¹⁷¹

Diante dessas premissas já pontuadas na apresentação deste capítulo, é necessário que não se faça um longo recorte histórico de análise, visto que se trata de uma pesquisa com um recorte concreto. A ideia original foi focar a análise no período em que se deu a pandemia, porém, com a prévia da pesquisa de campo, há uma série de dados que datam de 2018, 2019, 2020 e 2021. Esses dados apontam para toda a malha de passageiros, as suas oscilações, o impacto diante da pandemia, a melhor compreensão do tempo presente, assim como a possibilidade de projeções futuras. Enfim, estamos diante de uma análise que elucida a nova realidade: diagnostica a pré-pandemia e projeta o pós-pandemia.

Já que são dados que têm um formato abrangente, diverso, a pesquisa não tem um perfil reducionista e nem contemplativo, conforme já foi aqui abordado, mas sim um trabalho que projeta uma amplitude diante da realidade do transporte coletivo inserido em um conceito de mobilidade urbana que precisa ser repensado e com os seus usuários inseridos em uma realidade atrelada, diretamente, à existência do ônibus (o ônibus como um elemento presente na realidade de vida em si). Essa preocupação trouxe à tona a necessidade de se estruturar a pesquisa num formato

¹⁷¹ VYGOTSKY, L. S. **A formação social da mente**. São Paulo: Martins Fontes, 1991. p. 74.

em que Salvador Sandoval justifica fazendo um resgate histórico à sua explanação:

Uma joia de historiografia dos métodos de pesquisa social é o questionário escrito por Karl Marx, em 1880, a pedido de uma publicação francesa de esquerda, elaborado a pedido dos editores da *Revue Socialiste*. O questionário para pesquisar o proletariado só foi conhecido por estudiosos do Marxismo cinquenta anos depois, quando publicado no *New International*. Os editores da revista francesa *Revue Socialiste* tinham como intenção distribuir aos trabalhadores leitores franceses o questionário, com a finalidade de traçar um perfil político, socioeconômico e de condições de trabalho da classe operária em Paris. O questionário contém 101 perguntas sobre vários temas e aparentemente foi distribuído aos leitores, porém, não há registro de qualquer informação sobre a devolução dos resultados dessa primeira enquete por correspondência (NEW INTERNATIONAL, 1938)^{172, 173}.

Um dos propósitos deste trabalho é a produção de um material que não seja reducionista e nem óbvio, ou meramente descritivo, antes o contrário: conforme já foi aqui mencionado, que sirva de referencial de estudo, tanto acadêmico quanto técnico, com projeção de soluções reais. Diante dessa premissa, que os resultados aqui obtidos sirvam de proveito a outros estudiosos e pesquisadores, ponto que Sandoval justifica a partir de Engels, mencionando *A Situação da Classe Operária Inglesa*, obra que já foi aqui citada no curso deste texto:

[...] a contribuição da obra de Engels de 1845, *A Situação da Classe Operária Inglesa*, demonstra como um bom analista, firme em seu enfoque teórico-metodológico, pode aproveitar dados obtidos por outros pesquisadores para argumentar suas teses sem grandes obstáculos epistemológicos. Também ilustra os inícios, no século 19, sobre o uso de enquetes como forma de pesquisa social, que eram utilizadas por autoridades públicas interessadas em obter dados de populações e de segmentos populacionais com a finalidade de considerá-los na formulação de políticas públicas.¹⁷⁴

Este texto vem trazendo a questão das benfeitorias pelas quais o sistema de transporte público passou, em sua maioria, inovações de cunho tecnológico, como um dos cerne desta discussão. Sendo assim, cabe a sua melhor apresentação, a qual será feita com profundidade. O usuário vem como o seu centro, afinal ele é o sujeito

¹⁷² NEW INTERNATIONAL, v. 4, n. 12, p. 379-381, dez. 1938.

¹⁷³ SANDOVAL, S. A. M. Formação em métodos de pesquisa na pós-graduação: abordagens multimétodos para as demandas da atualidade. *Educar em Revista* [online], v. 34, n. 71, p. 69-82, 2018. ISSN 0104-4060. Doi: <https://doi.org/10.1590/0104-4060.62647>. p. 73.

¹⁷⁴ Id. Ibid., p. 73.

que faz uso do transporte coletivo e, assim, necessita de um olhar direcionado e que abranja a sua amplitude, além de tentar perceber as suas especificidades. Diante desses dois polos, o trabalho etnográfico, de campo, conseguiu trazer elucidações que se fizerem necessárias: elaborar uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório, com entrevistas semi-estruturadas através de um roteiro, e uma pesquisa quantitativa, realizada através de questionário com perguntas objetivas.

Essa preocupação vem também sistematizada na fala de Dyckman:

Focalizando o sistema completo das relações entre os usuários e as facilidades, esses estudos elaborados devem fornecer o material para a solução de dois problemas básicos do transporte urbano: como obter fluidez eficiente e como promover novas atividades.¹⁷⁵

Assim, quando Dyckman aponta para a ideia de facilidades com o intuito de resolver problemas básicos dos usuários. Esses pontos serão averiguados, se alcançados ou não, através da pesquisa.

3.2.1 Pesquisa qualitativa

Com a pesquisa qualitativa, fundamentada e comprovada a sua necessidade a partir da etnografia de campo – viajando em distintas linhas de ônibus, perpassando o seu fluxo pelos mais diversos horários e conhecendo a dinâmica durante os sete dias da semana –, observou-se a necessidade de entrevistar personalidades da área de transporte, procurando ser o mais diversificado possível, e conseguir traduzir muito do que estava ali presente.

Para tanto, foram entrevistadas 6 personalidades selecionadas. Nesse caso, “o termo seleção é empregado explicitamente em vez de ‘amostragem’. [...] Na pesquisa qualitativa, a seleção dos entrevistados não pode seguir os procedimentos da pesquisa quantitativa por uma série de razões”.¹⁷⁶ E os mesmos autores assim seguem o seu pensamento com a seguinte justificativa: “A finalidade real da pesquisa qualitativa não é contar opiniões ou pessoas, mas ao contrário, explorar o espectro de opiniões, as diferentes representações sobre o assunto em questão”¹⁷⁷. E os autores

¹⁷⁵ DYCKMAN, 1972, op. cit., p. 148.

¹⁷⁶ BAUER, M. W.; GASTEL, G. (ed.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002. p. 67.

¹⁷⁷ BAUER; GASTEL, 2002, op. cit., p. 68.

assim concluem:

Em síntese, o objetivo da pesquisa qualitativa é apresentar uma amostra do espectro dos pontos de vista. Diferentemente da amostra do levantamento, onde a amostra probabilística pode ser aplicada na maioria dos casos, não existe um método para selecionar os entrevistados das investigações qualitativas. Aqui, devido ao fato de o número de entrevistados ser necessariamente pequeno, o pesquisador deve usar sua imaginação social científica para montar a seleção dos respondentes.¹⁷⁸

Diante do exposto e embasado nessa perspectiva apresentada, a seleção dos entrevistados e a imaginação social científica se sustentaram a partir do embasamento teórico e do amadurecimento do trabalho etnográfico de campo. Sendo assim, segue uma breve apresentação do perfil de cada respondente que atuou, salientando o seu direito de anonimato assegurado, o que implica trabalhar com cada entrevistado utilizando apenas denominações, tais como: Arthur, Lucas, Maria, Pedro, Matheus e Davi (nomes fictícios).

34 anos de idade. Educador Físico de formação acadêmica, com especializações em Gestão de Trânsito, Direito de Trânsito e Mobilidade Urbana; Servidor Público Municipal atuando como Agente de Fiscalização de Trânsito, em funções, tanto estratégicas quanto operacionais; Consultor e Analista de Trânsito e Transporte em diferentes municípios do território nacional; ministra distintos cursos de formação na área de trânsito; Observador certificado: Membro do Observatório Nacional de Segurança Viária (Arthur).

53 anos de idade. Geógrafo de formação acadêmica, com especializações em Análise do Espaço Urbano, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, e Gestão Pública; Servidor Público Municipal com atuações diretas em funções diante do espaço urbano: atualmente atua como técnico da Coordenação de Transporte Público; mobilizador social na elaboração do Plano Diretor Urbano; membro de diversos conselhos municipais: Habitação, Pessoas com Deficiência, Desenvolvimento Urbano, Saúde, Igualdade Racial e da Cidade; professor da rede estadual de ensino; e Conselheiro Estadual do Concidades – BA (Lucas).

50 anos de idade. Pedagoga de formação acadêmica, com especializações em Segurança do Trabalho, Docência e Pesquisa para o Ensino Superior, e Gestão, Educação e Segurança no Trânsito; Servidor Público Municipal atuando como Agente de Fiscalização de Trânsito há 19 anos, tendo, com principal atribuição, Educação e Fiscalização de Trânsito; instrutor de auto escola, onde ministra aulas de Trânsito, tanto teóricas quanto práticas; em distintas instituições,

¹⁷⁸ BAUER; GASTEL, 2002, op. cit., p. 70.

tanto públicas quanto privadas, assim como como ensino básico, ensino profissionalizante e ensino superior, ministra cursos: Segurança do Trabalho e Pedagogia (Maria).

40 anos de idade. Administrador de formação acadêmica, com especialização em Mobilidade Urbana e Trânsito; Servidor Público Municipal atuando em funções administrativas relacionadas à problemática da mobilidade urbana e trânsito, na cidade de Vitória da Conquista, há 13 anos (Pedro).

42 anos de idade. Geógrafo de formação acadêmica, com especialização em Geoprocessamento e Análise do Espaço. Servidor Público Estadual atuando na Segurança Pública. Experiência em atuação direta nos temas: Mapeamento e Gerenciamento de Áreas de Risco, Gestão Regional e Local, Capacitação em CAD-SIG/GIS, Mapeamento e Monitoração de Riscos, e Ensino de Geografia (Matheus).

30 anos de idade. Ensino Médio completo; Motorista de Transporte Coletivo Urbano há seis anos, com atuações em distintas linhas de tráfego, bem como já perpassou por diferentes escalas de dias e horários (Davi).

Apresentados os entrevistados e suas respectivas habilidades no cenário da mobilidade urbana, é chegado o momento de apresentar o roteiro que foi utilizado com cada um e que serviu de base de sustentação na elaboração de suas respectivas respostas:

Propósito: Impacto das benfeitorias diante do Usuário

1. Como direito social e serviço essencial, o transporte coletivo urbano precisou continuar operando. Mas, de maneira geral, como era o serviço de transporte coletivo oferecido antes da pandemia?
2. O uso de inovações tecnológicas passou de tendência a recurso necessário para a segurança sanitária no Transporte Público durante a pandemia. Quais modernizações foram imprescindíveis para o setor?

Usuários: novas benfeitorias implantadas

3. Quais foram os impactos, para o usuário do transporte coletivo, do uso das novas tecnologias?
4. A tecnologia implementada tem o alcance de atender questões sociais perante os usuários do transporte coletivo?
5. Quais foram os efeitos coletivos práticos da tecnologia?
6. As benfeitoras se tornaram exigências dos usuários de ônibus?

Usuário (Sujeito): ele continua usando o Transporte Público

7. O transporte público coletivo pode ser visto como um elemento que aproxima ou afasta as pessoas?
8. Qual é a consciência que o usuário tem enquanto um usuário de ônibus?

Urbanização

9. Deve-se valorizar a importância da mobilidade e o planejamento urbano no sistema viário do futuro e conscientizar para o uso de transporte coletivo, apontando as melhores formas de adaptar os meios já existentes. O Transporte público pode ser visto como um elemento de organização da cidade?
10. Como você analisa a Mobilidade Urbana enquanto garantia da cidadania?

Pós-Pandemia

11. A integração do transporte coletivo com os meios ativos, bem como a regulamentação de outros meios de transporte, dentre outras, poderão ser algumas das medidas a serem executadas. Em linhas gerais, como imaginar o transporte público coletivo após a pandemia?

As respostas serão trazidas nos dois próximos capítulos deste trabalho e vêm como um conteúdo resultante de uma pesquisa de cunho etnográfico. Todas foram devidamente gravadas mediante apresentação e assinatura de um Termo de Consentimento, assim como a sua transcrição se fez na íntegra. Porém, só serão trazidos ao corpo deste texto as respostas que forem cabíveis, elucidativas, com a preocupação de que não haja a elaboração de um material redundante nem demasiado extenso.

3.2.2 Pesquisa quantitativa

O caminhar e amadurecimento da pesquisa de campo, de toda a etnografia realizada com o intuito de inserção no cenário dentro e fora dos ônibus, projetaram a necessidade de solicitar, mediante ofício, uma documentação de cunho quantitativo referente ao cenário do transporte coletivo desde a prévia da pandemia. Esses dados vieram elucidar, fomentar toda uma perspectiva que vinha se desenvolvendo ao redor

da discussão, mas ainda carente de uma planilha. Eles são apresentados no próximo capítulo.

No corpo dessa produção, está presente também um relato descritivo – descrição do cenário em estudo –, numa tentativa de reunir elementos teóricos, interpretativos e a presença das respostas dos entrevistados. Nessa sequência, vem a elaboração do *survey* num formato estritamente quantitativo e para preenchimento dos usuários de transporte coletivo. A busca por esse aprofundamento se faz também justificada por Park, quando aponta para a cidade como um cenário para se investigar o comportamento coletivo. Vejamos a sua explanação:

A cidade, e especialmente a grande cidade, onde mais do que em qualquer outro lugar as relações humanas tendem a ser impessoais e racionais, definidas em termos de interesse e em termos de dinheiro, é, num sentido bem real, um laboratório para a investigação do comportamento coletivo. As greves e movimentos revolucionários menores são endêmicos no meio urbano. As cidades, e especialmente as cidades grandes, estão em equilíbrio instável. O resultado é que os enormes agregados casuais e móveis, que constituem nossas populações urbanas, estão em estado de perpétua agitação, varridos por todo novo vento de doutrina, sujeitos a alarmas constantes e, em consequência, a comunidade está numa condição de crise crônica.¹⁷⁹

Antes de chegar ao percurso de realização e aplicabilidade do *survey*, é cabível trazer o seu histórico como uma metodologia viável para as pesquisas sociais, assim como mencionar como se deu o seu processo de viabilização como um método de pesquisa social:

No mesmo período em que os membros da Escola de Chicago inovaram na formulação de métodos qualitativos, vários pesquisadores em universidades americanas desenvolveram as ferramentas para viabilizar a pesquisa *survey*, como uma metodologia viável para pesquisas sociais. Vale mencionar que, nas décadas de 1920 e 1930, alguns cientistas desenvolveram técnicas de mensuração de atitudes, valores e crenças por meio de perguntas estruturadas a serem usadas em questionários. A invenção da mensuração por meio de escala atitudinal, a correlação de perguntas e as técnicas de formulação de respostas para conjuntos de perguntas a fim de mensurar algumas dimensões atitudinais.
[...]

¹⁷⁹ PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. Tradução: Sérgio Magalhães Santeiro. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 45.

Além da invenção de uma tecnologia de formulação de perguntas para questionários, a pesquisa com *survey* só se torna viável como método de pesquisa social quando é possível reduzir os custos associados com pesquisas tipo censo demográfico com base em levantamentos de grande número de entrevistas.¹⁸⁰

O *survey* ganha, então, uma estrutura consolidada : é chegado o momento de ele ter a capacidade de estudar fenômenos sociais com amostras reduzidas. Sendo assim, ele é elevado a um patamar usado para estudos de grandes coletividades, o que se torna algo justificável de aplicabilidade à pesquisa com os usuários de transporte público:

Assim inicia-se uma nova fase de pesquisa *survey* com amostragens de diferentes tamanhos, porém também com as condições de estimar suas respectivas representatividades, conforme o tamanho da população. A possibilidade de poder estudar fenômenos sociais com amostras bastante menores do que o total da população, tornou o levantamento *survey* com amostragens aleatórias um método de pesquisa social usado para estudar grandes coletividades, com níveis altos de representatividade.¹⁸¹

No intuito de projetar um maior alcance e facilitar a acessibilidade dos usuários à pesquisa, foi gerado um *link* de acesso por meio de um *QR Code* para os usuários com a possibilidade de acessar através da câmera do seu aparelho celular. Acrescente-se que uma arte foi confeccionada – segue o seu modelo nos Apêndices A e B deste trabalho – com a preocupação de ser algo lúdico, atrativo aos usuários. Além disso, foi realizado um trabalho corpo a corpo – Estação de Transbordo, universidades, dentro de diferentes linhas de ônibus, diferentes pontos de ônibus, dentre outros –, de modo que o referido material lúdico foi afixado em vários pontos, corredores das universidades, entregue manualmente a lideranças, a fim de conseguir projetar um número satisfatório de questionários devidamente respondidos.

Todo esse processo teve o cuidado de perpassar o campo por diferentes horários nos três turnos, todos os dias da semana, inclusive um feriado que estava dentro do calendário com o objetivo de conseguir fomentar um produto que atendesse à ideia de diversidade, sem o menor espaço para algo que viesse a se tornar reducionista ou tendencioso.

Com essa preocupação sempre constante no curso deste trabalho, o

¹⁸⁰ SANDOVAL, 2018, op. cit., p. 75.

¹⁸¹ Id., Ibid., p. 76.

pesquisador vem, então, como um “mediador entre aquela faceta da realidade social que pretende pesquisar e o método ou métodos de coleta de dados que serão necessários para um apanhado suficiente, um retrato, da fatia da realidade que o pesquisador delimitou [...]”.¹⁸² O autor segue, portanto, a sua análise e apresenta a capacidade criativa que o pesquisador precisa ter para assim elaborar, construir uma abordagem metodológica direcionada ao fenômeno em investigação:

Em meio às diversidades de métodos de registro de fatos sociais, o pesquisador enfrenta a tarefa criativa de formular uma abordagem metodológica mais adequada para o fenômeno social que investiga. Essa abordagem requer conhecimentos dos métodos disponíveis para melhor escolher aquele mix que melhor atende às expectativas da pesquisa em questão. A elaboração do plano metodológico não é aleatória nem a priori, mas a consequência da natureza empírica e teórica daquela fatia da realidade social a ser investigada. Não há método universal de coleta e registro de dados sociais, por isso há várias modalidades de métodos nas ciências humanas.¹⁸³

Dessa forma, diferentes métodos de coleta de dados podem ser pensados. Como este trabalho tem um cunho social que projeta a necessidade de políticas direcionadas a um caminho de resolução da problemática em questão, Sandoval aponta para a discussão de políticas públicas como sendo viáveis mediante informação sistematizada e representativa da coletividade a que se destina a política em foco. O autor assim aborda:

Assim sendo, também podemos pensar os diferentes métodos de coleta de dados com base na perspectiva do uso de conhecimentos científico para políticas públicas que, por definição, tem abrangências coletivas e, portanto, precisam de dados sociais sobre segmentos populacionais e não apenas individuais. Política pública não se formula apenas com dados científicos de casos isolados de indivíduos, visto que o foco da política pública são as coletividades na sociedade e, para tanto, a discussão sobre os rumos de política pública pressupõe informação sistemática e representativa dessas coletividades às quais seria destinada essa política.¹⁸⁴

Indicado, de maneira sistematizada, o percurso da pesquisa quantitativa, que apresentou dados prontos fornecidos pelo poder público municipal, e a construção da pesquisa de campo, feita diretamente com os usuários de transporte coletivo, agora é

¹⁸² SANDOVAL, 2018, op. cit., p. 77.

¹⁸³ Id., Ibid., p. 77.

¹⁸⁴ Id., Ibid., p. 79.

chegado o momento de apresentar o questionário, composto de 31 questões, que foi elaborado para o *survey* e que se encontra no Apêndice C. As entrevistas, com o questionário, aconteceram na estação de transbordo, em diferentes pontos de ônibus, em diferentes regiões da cidade, atendendo a todos os dias da semana (incluindo sábado, domingo e um feriado que ocorreu no período de campo) e em diferentes turnos (matutino, vespertino e noturno).

O *survey* foi respondido por 364 pessoas e foi apresentado mediante um texto introdutório já no abrir da primeira página, que situava o usuário no cenário em estudo. Vejamos:

Eu, Isaac Ferraz, Doutorando em Psicologia Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, sob a orientação do Prof. Dr. Salvador Sandoval, convido você a participar do estudo: INOVAÇÃO EM MOBILIDADE URBANA: UM NOVO OLHAR DIANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.

Esta pesquisa tem por objetivo compreender os impactos das benfeitorias no transporte público coletivo diante do usuário do ônibus. Os riscos em participar são mínimos, todas as perguntas foram pensadas para que não haja indisposição de sua parte. Se houver eventual desconforto ou constrangimento diante de alguma pergunta, é um direito seu desistir da participação na pesquisa em qualquer momento.

Os benefícios consistem em estudar e analisar um transporte coletivo de melhor qualidade, bem como uma mobilidade urbana fluida e um espaço urbano que projete o direito à cidade.

Esclarecemos e garantimos que a sua identificação será mantida em sigilo e os resultados obtidos por meio da pesquisa serão utilizados para alcançar os objetivos científicos expostos acima, incluída sua publicação na literatura especializada.

Em caso de dúvida ou para entender melhor, você poderá entrar em contato, em qualquer momento que julgar necessário, com o pesquisador Isaac Ferraz: isaacferraz.contato@gmail.com e (11) 97017-2141.

No Capítulo IV, há toda uma apresentação dos resultados quantitativos dessa pesquisa, bem como a sua tabulação interpretativa. Nesse ínterim, mostram-se o significado dos resultados que a pesquisa traz, bem como algumas “surpresas” em alguns resultados, o que nos remete a interpretações e teorias como suporte a uma resposta a ser encontrada.

Este trabalho se preocupou em não se distanciar dos fatores psicossociais,

assim como as questões comportamentais – do comportamento do usuário – se fazem presentes constantemente, afinal busca-se também apresentar a reação do público diante de tamanhos processos de modificação, além de analisar a dimensão desse alcance. Para tanto, a metodologia trabalhada no Capítulo IV vai mesclar com os dados qualitativos para assim poder aprofundar os quantitativos, o que configura uma melhor sustentação da construção da análise em sua completude.

3.3 CONSIDERAÇÕES PERTINENTES À PROBLEMÁTICA DA PESQUISA

Diante do exposto, é necessário se pensar, de maneira sistematizada, as questões focais a que esta pesquisa se propõe, afinal é preciso refletir sobre o que a pandemia gerou num transporte público que já não era bom. Isso foi uma realidade desnudada, a nível de Brasil, quando a questão da superlotação se tornou alvo da mídia, principalmente em tempos de *lockdown*, passando aquela imagem como projeção associada à pandemia quando, na verdade, sabíamos que não era.

Esse parágrafo introdutório deste tópico justifica a importância de termos trazido, ao longo deste texto e que segue nos próximos capítulos, a necessidade de se pensar, traçar a sócio história do processo e suas projeções. Estamos inseridos em uma pesquisa focada, de maneira macro, em Mobilidade Urbana e que tem o transporte público e o seu usuário como o seu objeto de análise. Em suma, a cidade como o grande “palco”. Esse cenário tem, nos avanços em inovação tecnológica que o sistema passou, um eixo que traz resultados que a pesquisa apresenta e com um olhar sempre crítico perante cada ponto abordado.

Pensar em como a administração do transporte urbano foi se reinventando com profissionais qualificados para esse desafio é uma realidade, afinal é a fuga da ideia de um serviço público sempre lento, burocrático e ruim. Este trabalho também se preocupa em potencializar, dar mais forças ao poder local e seu alcance com maior autonomia e praticidade, realidade que, projetada a nível de Brasil, encontra-se na contramão. Nessa linha de análise, Dowbor faz uma comparação entre a Suécia e o Brasil e assim aborda:

Suécia, e baseado em estudo oficial: o país tem uma população ativa de 4,8 milhões de pessoas. Destes, 1,2 milhões trabalham nas administrações municipais e regionais, ou seja, uma pessoa em cada quatro é funcionário público local. O governo central tem quatro vezes

menos, cerca de 300 mil funcionários. Assim, a Suécia tem um funcionário público para cada 7 habitantes, enquanto o Brasil tem um para cada 50. Mas a estrutura sueca é essencialmente local, e estreitamente controlada pela população, e inclusive pertencente à própria população.¹⁸⁵

Pensa-se, de maneira clara, que a administração do transporte urbano foi se transformando e assim segue em processo de transformação para modificar. Dessa forma, o alcance da equipe técnica merece destaque: ela também se moderniza. Parafraseando o autor da citação anterior, justificamos o seu raciocínio da seguinte maneira:

A conclusão é evidente: não se trata entre nós de um problema de dimensão do Estado, argumento que repousa em má informação ou má-fé. Ao vermos crianças brigando com giz numa escola, poderíamos concluir que se deve proibir o giz, ou reduzir o número de escolas, mas não teria muito sentido. Da mesma forma somos diariamente submetidos ao martelamento de propostas de se 'privatizar' e 'enxugar' o Estado, quando o que devemos enfrentar é o problema de como o Estado se organiza, quem o controla, e, sobretudo, a quem serve.¹⁸⁶

Um ou dois questionamentos podem ficar aqui à maneira de incômodo a ser pensado, discutido:

- 1) Como prefeituras podem ter equipes técnicas qualificadas que não são convidadas a trabalhar?
- 2) O problema na administração municipal é administrativo ou político?

Tais questões não estão aqui para serem respondidas nesta pesquisa e nem apresentar uma solução concreta, mas aparecem como inquietações que sirvam às 5.570 cidades do Brasil.

Diante de tamanhos questionamentos e como se trata de uma pesquisa em tempos de pandemia, ganha relevância a importância do Poder Público – Governadores e Prefeitos –, o que vem a projetar a ideia de um capitalismo pós-pandemia: um Novo Estado Nacional.

Nesse anseio, também há necessidade de se pensar, de se trabalhar de maneira fundamentada, o transporte público no pós-pandemia. Neste contexto, alguns temas se fazem com maior preocupação, tais como: a crescente incidência de

¹⁸⁵ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 22-23.

¹⁸⁶ Id., Ibid., p. 23.

transporte por aplicativos, assim como a possibilidade de reverberar em uma baixa demanda para a grande oferta. Estima-se um público de transportados 55% menor no transporte público¹⁸⁷ e um indicativo de não haver mais o cobrador, não somente em decorrência dos avanços tecnológicos, mas sim de uma exigência do empresariado.

E o usuário? Ele é o cerne nessa construção e cabe, assim, mencionar pontos que se fazem necessários de serem abordados emergencialmente, tais como:

- O seu comportamento diante desse cenário;
- A imagem que o Transporte Público lhe projeta;
- Os fatores psicossociais que infligem no seu processo de locomoção;
- Níveis de desgaste físico e mental;
- A relação com a agilidade que tecnologia projetou.

Diante de sucessivos processos de amadurecimento que esta pesquisa veio desenvolvendo, chegar aos enfoques aqui mencionados foi se tornando um processo de novidade que teve, na pandemia, o seu divisor de águas. A pesquisa de campo como um todo e em toda a sua amplitude trouxe caminhos e resultados surpreendentes e inesperados, assim como abriu novas frentes, as quais serão apresentadas e trabalhadas nos próximos capítulos. Dessa forma, encontrar um caminho foi algo que demandou um tempo maior que o esperado, porém sem se perder diante da relevância que a temática projeta.

¹⁸⁷ Esse número é uma estimativa em relação ao número de transportados anterior à pandemia. Além de ser um número obtido numa pesquisa prévia e que será justificada com percurso do trabalho.

4. BENFEITORIAS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

A cidade radioconcêntrica industrial faliu. Ela molesta os homens, impondo as circulações quotidianas, mecânicas e frenéticas, e determinando uma mistura congestionada dos locais de trabalho e dos locais de habitação; cinturões sucessivos e sufocantes, interpenetrando-se como engrenagens, estabelecimentos industriais e bairros de comércio, oficinas e subúrbios, subúrbios próximos e distantes. A população aumentou [...]. Os sistemas de transporte coletivo são sempre modernizados para garantir o afluxo quotidiano das massas ao centro da cidade [...]. Tudo é retificado, coordenado, aperfeiçoado diariamente, mas à custa do homem, para sua infelicidade. Seu dia solar de vinte e quatro horas não tem carinho para com ele; o homem vive artificialmente, perigosamente. As condições naturais foram abolidas! A cidade radioconcêntrica industrial é um câncer que passa bem! (LE CORBUSIER, 2000).

4.1 APRESENTAÇÃO

A partir do momento em que foi declarada a pandemia do Coronavírus, os impactos foram visíveis em todo o transporte público: estava instaurado um problema de saúde pública. A redução no quadro de horários foi uma decisão imediata, visto que um dos seus maiores contingentes pagantes eram os estudantes – tanto do Ensino Fundamental e Médio quanto do Ensino Superior¹⁸⁸ –, além do comércio ter ficado fechado por cerca de 2 a 3 meses. Paralelo a esse cenário, havia a necessidade de se administrar a superlotação, o que foi uma situação delicada, afinal não se conseguiu evitar o número de passageiros em pé nem por seis meses.

No tocante a essa preocupação que a superlotação projetou, as vans ganharam um impulso, passaram a ocupar o espaço de válvulas de escape – clandestinas. Não se trata de um cenário que nasceu com a pandemia, pelo contrário, já existia, porém foi dinamizado a partir do momento em que a pandemia foi declarada. Um dos clandestinos que ganhou maior destaque foi o da zona rural. A explanação assim elucida:

¹⁸⁸ Estamos tratando de uma cidade que tem:

- 3 universidades públicas: Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Universidade Federal da Bahia (UFBA) e Instituto Federal da Bahia (IFBA);
- 5 universidades privadas: Faculdade Independente do Nordeste (FAINOR), Universidade de Tecnologia e Ciências (UNIFTC), Faculdade Santo Agostinho (FASA), Universidade Maurício de Nassau (UNINASSAU) e a Faculdade Pitágoras.

A título ilustrativo, só a UESB movimentava, por dia, 10 mil pessoas (alunos e funcionários). Assim, com os dados obtidos, vai-se mostrar o paralelo do tráfego das suas linhas de ônibus, ressaltando que o *Campus* ficou fechado por vários meses.

Houve uma saída dos usuários do transporte coletivo, através dos ônibus das empresas, para o transporte clandestino. E aí é bom citar que não foi só as vans. Nesse período, as vans começaram a rodar com mais intensidade. Teve, inclusive, no processo de transição do governo, um apoio, teve um apoio da gestão, do grupo que veio a ganhar a eleição da prefeitura, de legalizar essas vans. Houve um aumento significativo dessas vans pela cidade, carros alternativos também rodando no transporte das pessoas e que aí foi uma das cobranças das empresas para que a prefeitura tomasse providências contra esses transportes clandestinos (Lucas).

Diante dessa breve introdução, podemos desenvolver que os impactos da pandemia projetaram a construção de organogramas semanais e, em muitos casos, um estudo quase que cotidiano com o propósito de evitar a disseminação do vírus. Sendo assim, a estrutura interna dos ônibus foi alterada e os seus funcionários – motorista, cobrador e fiscal – passaram a ter uma atenção direcionada por parte dos gestores. A higienização dos ônibus exigida pelos protocolos de segurança pedidos pela pandemia passou a ser diária, e os motoristas ficaram protegidos por um cortinado. Com esse cuidado, o número de profissionais infectados não chegou a 20% e foi catalogado 1 óbito.

A problemática do horário ganhou um tônus – o público-alvo, pagante, diminuiu –, além de ter havido uma expressiva redução da população flutuante, afinal já foi aqui apresentada a cidade como um polo de referência regional¹⁸⁹. Porém, vale ressaltar que o público não pagante, tais como idosos e portadores de necessidades especiais, não sofreu uma redução massiva, além de contar com a presença de profissionais dos Correios e Policiais Militares.¹⁹⁰ Estamos tratando, aqui, de quem faz o serviço essencial à dinâmica da vida urbana, mesmo nos períodos mais críticos da pandemia, e que assim é definido pelo entrevistado:

É [...] em termos de o serviço de transporte público é essencial e tende-se a continuar a ser, e a continuar sendo essencial. É ele que atende a maioria da população, é ele quem transporta a massa trabalhadora, os estudantes e os demais serviços. Em geral, que são demandados pela população em geral, né isso? Então, assim: eles sempre fizeram os serviços essenciais. Na época da pandemia [...], o serviço continuou operando. Ele foi reduzido até por conta da necessidade e do ajuste operacional que é feito, porque oferta e

¹⁸⁹ Por conta do grande contingente que frequenta a cidade cotidianamente, vindos de dezenas de municípios da região e, em meio a tudo isso, esse público foi condicionado a não mais poder vir, situação que perdurou por um tempo significativo.

¹⁹⁰ No desenrolar da pesquisa e construção da Tese, os dados do alto número de gratuidades serão apresentados.

demanda. Então, o que ocorre? Se no transporte durante a pandemia é uma linha, ela operou com, por exemplo, 10 ônibus, ela foi ajustada para operar com 2, 3. Foi de acordo com a demanda, até por conta dos impactos que teve e da restrição de circulação de pessoas.

[...] De acordo com a demanda que eu estava falando, das restrições que houveram, da necessidade do isolamento social, então a restrição de fechamento dos comércios, então assim, os ônibus, eles foram ajustados de acordo com o funcionamento. Mas eles continuaram operando. Se não me engano, teve um período até que ficou alguns dias eles ali sem transporte. Mas assim, não fez exatamente sem o transporte, mas foi algo na adequação, mas o transporte ele não parou de ser ofertado. Então assim: de acordo foram voltando os serviços, como o comércio, as aulas bem posteriores a isso, e de acordo a frota, foi se ajustando também nesse período. Então, por exemplo, hoje mesmo eu estava observando no quadro de horários ali, já tem ônibus circulando com a mesma quantidade ou até mais do que antes da pré-pandemia, que são ajustes, e assim também os ajustes acontece de acordo a necessidade do usuário. Então, por exemplo, se uma linha hoje ela demanda que tenha 4 ônibus, ela amanhã pode demandar que tenha 10 (amanhã no futuro próximo), como também ela pode demandar que seja reduzido de acordo a movimentação das pessoas, de acordo a demanda das pessoas (Pedro).

Diante desse quadro, o Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK) não poderia deixar de ser apresentado, visto que o seu número sofre uma agressiva modificação. Anteriormente à pandemia, o seu índice médio era calculado em 1,36 e, após o início da pandemia, esse número médio caiu para 0,88. Temos, então, um visível impacto: baixa demanda para uma grande oferta. O impacto social se torna iminente, e o cenário de desligamento de funcionários acontece. O entrevistado assim traz de forma elucidativa:

Eu trabalhava com uma carga de funcionário de 50% e a outra carga de funcionários ficavam em casa. Porém, os que estavam trabalhando estavam reclamando porque estavam trabalhando, não recebendo as horas extras: estavam fazendo a carga horária direta. E aí ficavam uma turma em casa. Aí, o que eles fizeram: começaram fazer revezamento de funcionários. Começaram a tirar os que estavam em casa e colocavam pra trabalhar, e os que já estavam trabalhando colocavam pra ficar em casa. E aí surgiu esta questão: esta questão assim de chegar a um momento de fazer uma demissão. Uma demissão assim que foi mais ou menos uns 300 funcionários. Do administrativo, não. Só os motoristas e cobradores (Davi).

A cidade conta com um terminal de ônibus central, este com uma reforma que havia iniciado às vésperas do início da pandemia.¹⁹¹ Sendo assim, por conta das

¹⁹¹ Essa reforma só pôde ser concluída em abril/2021, ou seja, ficou mais de um ano em pandemia e o terminal sem poder funcionar.

obras, o terminal passou a não poder ser utilizado, o que projetou no improviso de pontos de ônibus, no seu entorno, porém com um cuidado de serem distantes uns dos outros. Sendo assim, houve uma realocação dos pontos de ônibus: passaram a ser pontos com distâncias estratégicas.

Perante essas breves considerações referentes ao local da pesquisa, existe um panorama que elucida a cidade Vitória da Conquista que precisa ser traçado, além de haver um acervo bibliográfico que vem sendo utilizado sistematicamente por conta da preocupação referente à fundamentação desta Tese. É uma cidade que será apresentada com todo o respeito que ela projeta, assim como a sua posição referenciada no Estado. Para tanto, cabe-nos, agora, situarmo-nos diante da Problemática da Pesquisa.

Este ponto pode ser então concluído com uma análise na qual o entrevistado Matheus se embasa, segundo ele, na perspectiva do Milton Santos, quando ele aborda o transporte coletivo como um elemento de aproximação das pessoas: como um elemento que propicia a percepção do outro e que faz jus ao seu termo – Transporte Coletivo – de coleção que vai muito além de pessoas em si, mas de sentimento e emoções. Vejamos:

Para mim e para Milton Santos, acredito que seja um elemento que aproxima pessoas. Nós somos seres sociais. Precisamos de interações sociais. Nada melhor do que um bate-papo no ponto de ônibus, no assento de um coletivo, na fila ali para adquirir a recarga. O transporte coletivo ele tende a aproximar as pessoas. Não das pessoas se fecharem nos seus próprios veículos e sair de sua casa, dos seus muros, e ir pra o muro da escola ou pra o muro da fábrica. Então ele sai dessa rotina dos muros de fato. Ele sai dessa rotina dos muros e começa a interação, começa a interagir, a perceber o outro. Então, nós somos esse ser social que precisamos uns dos outros. O coletivo ele tem que ter esse nome mesmo: Transporte Coletivo, porque de Coletivo de coleção de pessoas, de sentimentos e emoções (Matheus).

Seguir a análise do “outro” faz-se necessário, afinal leva-nos à ideia de “estranho”: o mundo do estranho, ao mesmo tempo em que nos remete à perspectiva de reconhecê-lo como “outro”. Essa tradução é sistematicamente analisada e concluída por Vêras:

Dessa maneira, em largo espectro que vai da filosofia às ciências sociais, incluindo a psicologia social, passou-se a discutir essa complexa noção, que pode ser entendida de formas diferentes: o ‘outro’

como deslocamento do ego para outra pessoa – o ‘não eu’; um ‘outro’ particular ou generalizado; o mundo do *estranho*. Relativizando-se de qualquer forma, acaba-se por perceber esse ‘outro’, reconhecê-lo como ‘outro’, porque algum sentimento ou indício nos sugere.¹⁹²

Para encerrar este tópico, o mesmo entrevistado traz uma análise que aponta para o transporte coletivo como um elemento de organização na cidade, na perspectiva de que ele propicia o tecer redes, ou seja, não numa conjuntura que liga ao Centro da cidade, mas sim aos “centros de interesse do indivíduo. Vejamos a sua construção:

O transporte coletivo é justamente aquele ponto, aquele nó que liga um ponto a outro que ele começa a tecer redes, teias na cidade, formando uma grande conexão entre as diversas localidades com os centros de interesse do indivíduo, não o centro da cidade, mas com os centros de interesse do indivíduo (Matheus).

4.2 TRANSPORTE PÚBLICO X PANDEMIA

A necessidade de se pensar o espaço urbano e sua nuance diante da pandemia provocada pelo Coronavírus nos condiciona a trabalhar em uma perspectiva que venha a oferecer caminhos para uma resposta mais adequada, que faça sentido, inclusive em sua aplicabilidade. Sucessivas desigualdades foram “desnudadas”, e o transporte público coletivo – o ônibus aqui em estudo – nos remete à necessidade de um pensamento projetado perante um esforço coletivo, da sociedade como um todo, numa globalização inclusiva.

Esse processo de “desnude” é apontado em alguns dos depoimentos mencionados a seguir:

O transporte coletivo urbano, não só aqui a nível municipal, mas a nível nacional, ele já vinha sendo, de certa forma, sucateado. Então, já existia suprimida, já existia um déficit de veículo, já existia um déficit da qualidade do serviço prestado e isso acabou sendo agravado e atestado pelo advento da pandemia. Entendeu? Então, a pandemia só colocou uma lupa sobre os problemas já existentes. E o que fez ainda mais essa crise, que já vinha passando o transporte, foi agravada. Então, já existia uma crise do transporte urbano que acabou sendo agravada como foi agravada vários outros setores em decorrência da pandemia (Arthur).

¹⁹² VÉRAS, M. P. B. **DiverCidade**: territórios estrangeiros como topografia da alteridades em São Paulo. São Paulo: Educ, 2003. p. 31.

As empresas, elas estavam operando num sistema já defasado, que carecia de reavaliação das linhas, dos itinerários. As empresas tinham, não por conta somente das empresas, das cobranças das empresas, mas da necessidade de rever tarifas, havia essas cobranças de rever a questão do solo urbano com relação à melhoria da pavimentação. Muitos itinerários não eram pavimentados, e a outra reivindicação era da população, que as empresas, sobretudo a Vitória, que apresentava uma frota defasada, que quebrava muito e deixava os passageiros sempre em dificuldade. Enquanto a outra empresa, a Cidade Verde, vinha operando, de certa forma, com uma estrutura melhor. E as pessoas cobravam que a Vitória deveria chegar a isso.

Nesse processo, em relação aos passageiros, aos usuários, antes da pandemia, eles vão ter esse transporte caótico, num terminal que não tinha condição nenhuma, não tinha nada, não era confortável. Não tinha nada: então carro ruim, com dificuldades, superlotado, e os moradores chegavam nas localidades com isso (Lucas).

A perspectiva de análise aqui presente atende, ou tenta atender, a uma análise que contemple e respeite a diversidade. Nessa perspectiva, cabe também uma construção descritiva para que, assim, o processo seja melhor elucidado, compreendido, e não haja qualquer resistência à elaboração de textos descritivos, afinal faz-se necessária essa apresentação. Trazer a questão da diversidade é ver o cenário em sua amplitude sistêmica, como este trabalho vem se propondo, mas não em sua totalidade, como já foi aqui justificado. O depoimento abaixo elucidava essa questão com um exemplo pertinente e aponta para uma questão que se tornou cultural/comportamental e também condicionante:

Individualismo coletivo: só penso em mim, de moto, quando poderia trazer outra pessoa. Moto, mobilidade, está chovendo, eu vim pra aqui de carro, moro só, o carro cabe quantos? Cinco. Eu passo e venho para aqui porque ninguém vem para cá de onde eu moro, mas eu poderia dar uma carona a uma pessoa até o Centro, mas vai sair da minha rota – olha o individualismo coletivo! O carro cabe cinco, mas eu venho só. O ônibus cabe 40, mas não vai para onde eu quero, então não é só o individualismo: nós somos egoístas na nossa mediocridade. Eu já tive alunos aqui falando: ‘- Professora, eu pago a moto pelo resto da minha vida, mas eu não tenho que esperar mais o infeliz do ônibus’, que antes da pandemia a gente teve alguns percalços.

A gente ainda tem alguns percalços de greve, greve e greve e, nessas greves, acontece o quê? Param-se os ônibus, mas eu não tenho moto, eu não tenho carro: o que é que eu faço? Tenho que esperar o ônibus ou eu tenho que ir a pé. E é nesse esperar do ônibus ou ir a pé, o que é que eu faço? Vou ali e faço o consórcio de uma moto, e é nesse consórcio que eu me liberto. A gente vai lá para a propaganda da Honda “Crie asas”. Você veio de que pra cá, Isaac? (Maria).

Antes de adentrarmos nos decretos da pandemia, a análise pede também por maiores aprofundamentos. Falar em mobilidade urbana requer sempre a sagacidade de trazer a sua perspectiva sustentável – de transporte que seja sustentável – como elemento de organização. Para tanto, patenteamos a necessidade de se desenvolver um trabalho de consciência perante a sociedade urbana como um todo: de consciência do bem comum. É um direcionamento que exige políticas públicas focadas nessa vertente. Trata-se de um elemento de organização da cidade. O entrevistado assim apresenta:

Na realidade, o transporte público ele deve ser elemento primordial. Dentre eles, o pedestre também e os outros modais de transporte [...] me fugiu a palavra agora. De transporte sustentável, no caso da bicicleta. Ele deve ser visto não só como elemento de organização, mas ser acolhido como esse elemento. A gente tem o exemplo aqui da tentativa de implantar a faixa exclusiva, que, na realidade, é algo bom, algo benéfico, mas que tem que ser trabalhado de maneira coletiva, porque não adianta querer impor o transporte coletivo sem se criar a consciência de que o transporte coletivo é benéfico a todos. É benéfico, inclusive, a quem faz uso do transporte individual. Então, tem que se analisar como um todo: tem que se fazer uma política pensada para o transporte coletivo, mas levando em conta também os outros elementos, no intuito de despertar aquele que não utiliza a utilizar e de fortalecer aquele que já utiliza. É, sim, um elemento de organização da cidade. Pensar em mobilidade urbana sem pensar em transporte de massas não existe. Você só garante em efetivo a mobilidade urbana se você pensar no deslocamento das massas, se você pensar no deslocamento coletivo em detrimento do deslocamento individual (Arthur).

Feitas essas considerações, salientamos que o primeiro decreto da pandemia foi dado em 20 de março de 2020 e os seus impactos nos transportes foram incisivos. A implantação do “toque de recolher” foi uma medida adotada pelo poder público, a partir do governo estadual e acatado pelo município, mesmo este tendo tido resistência declarada às medidas impostas pelo Estado.

Com o “toque de recolher”, as atividades da cidade se encerravam às 22h, porém o ônibus tinha uma tolerância de meia hora a mais. Os sucessivos decretos que foram se dando atendiam, todos, a essa tolerância para com os ônibus, porém o início das atividades se manteve sempre às 05h da manhã, o início nunca mudou. A cada Decreto que chegava, o sistema de transporte fazia o planejamento conforme os decretos do “toque de recolher”, que eram sempre estaduais e municipais. Isso implica dizer que não houve, em momento algum, nenhum processo padrão para o

transporte coletivo, pelo contrário, a necessidade da adaptabilidade sempre foi colocada em voga.

O período mais crítico da redução foi quando se estabeleceu o momento que foi denominado de Quarentena – meses de março, abril e maio de 2020 –, período em que houve massiva redução da frota e da oferta, concomitantemente. Durante a pesquisa de campo e em conversas com distintos usuários e profissionais do transporte, esse período foi tratado, por eles, como sendo de “Cidade Fantasma”.

Em 01 de Junho de 2020, foi realizada a primeira fase de abertura do comércio: era uma realidade “meio a meio”. Os segmentos foram limitados e com a presença do “toque de recolher”. Em 19 de Junho de 2020, realizou-se a segunda fase de abertura do comércio, esta com uma amplitude maior, mas com o número limitado de pessoas. Em agosto de 2020, veio a terceira fase de abertura do comércio, ainda com um número limitado de pessoas, mas já com a presença das medidas de relaxamento.

Essa realidade de sucessivos decretos perdurou por todo o ano de 2020 e se estendeu até meados de fevereiro de 2021, quando boa parte do mercado de trabalho retornou os seus profissionais do *home office* para os postos fixos, bem como a retomada das atividades comerciais em horário normal. Assim, foram, sucessivamente, restabelecendo as atividades. Esse quadro se deve ao visível avanço que a vacina já vinha tomando, bem como à apresentação segura dos seus resultados. Dessa forma, podemos, então, construir uma perspectiva que se mostrou presente numa relação direta: vacina X saúde pública X mobilidade.

No tocante ao planejamento operacional, torna-se lícito dizer que se manteve congelado desde janeiro até agosto de 2021, quando se deu a abertura das aulas semipresenciais. Notemos a força da educação como um gargalo incisivo em toda essa dinâmica. No ambiente do objeto em estudo – a cidade de Vitória da Conquista –, polo referência em educação básica e superior, no período em que se manteve o total fechamento dos espaços de ensino, a repercussão se instaurou diretamente tanto no fluxo de circulação dos ônibus quanto na economia da cidade como um todo.

Dessa forma, o resultado da projeção entre transporte público e pandemia desembocou numa redução global da frota operacional de coletivo urbano: tratou-se de uma recomendação que foi anunciada pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Criou-se um novo modo de planejamento operacional com um propósito-alvo maior: evitar um colapso no sistema de saúde.

Com a demanda de passageiros reduzida, reduziu-se, outrossim, a frota operacional do coletivo urbano, porém, independentemente dessa consequência apresentada, havia também o propósito de “frear” a ida das pessoas para a rua. Como estamos analisando uma questão de saúde pública, tudo isso convergia para uma redução do caos que vinha se construindo em decorrência da força do vírus.

Diante do exposto que vem se construindo e já com a participação das entrevistas que foram realizadas, é chegado o momento da apresentação, em anexo, dos dados fornecidos pelo Poder Público Municipal da Cidade de Vitória da Conquista. É uma documentação que foi fornecida mediante apresentação de Ofícios de Requerimento (Apêndice F) e que vem elucidar, de maneira quantitativa, a discussão aqui apresentada, bem como antecipar a sua projeção, perpassando pelo ano de 2021 e indo até janeiro de 2022. O intuito é apresentar a tamanha defasagem e o seu processo de alavancagem subsequente no período apontado (Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo A).

Este trabalho não tem uma função meramente descritiva em cima de dados quantitativos, pelo contrário, os dados vêm como um adendo concreto de toda uma discussão que vem se estabelecendo. Dessa forma, os dados fornecidos pelo Poder Público Municipal vêm traduzir os efeitos diretos que a pandemia provocou no sistema de transporte público coletivo, num processo que teve consequências diretas em sua operação, dada a redução massiva do seu contingente de usuários.

Seguindo essa linha de raciocínio e análise, serão mostradas duas empresas de ônibus em seus descritivos de uso perante os usuários: vale-transporte, vale-transporte meia tarifa, comum, comum meia tarifa, escolar, botoeira, gratuitos e integração (Tabela 4 do Anexo B). Além de todos esses dados detalhados, vem o faturamento, a quilometragem, o Percurso Médio Mensal (PMM) e o IPK (bruto e equivalente), este já previamente mencionado aqui no texto. Ao observar os dados, é interessante perceber as variáveis apresentadas.

Apresentados os dados, sua amplitude e suas variáveis, construída essa abordagem, lembramos que o ano de 2021 foi marcado pelo avanço progressivo da vacinação, abertura progressiva do mercado, o uso de álcool em gel em todos os ambientes, recintos, e a presença da máscara como um elemento marcante em toda a sociedade. A máscara se tornou um componente que teve um caráter de horizontalidade. Independentemente de sua posição, de sua realidade, todo ser humano, desde crianças até idosos, foram condicionados ao seu uso. Paralelo a esse

cenário, já com a cidade movimentada, a Carteira de Vacinação passou a ser documento de exigência obrigatória ao acesso em todas as repartições públicas e em boa parte das privadas, bem como no embarque em ônibus intermunicipais.

A entrevistada Maria analisa essas questões dentro dos ônibus e traz questões antecedentes, além de uma análise que vai além das questões de higiene em si. Vejamos:

Agora eu vou lhe fazer uma pergunta, quando foi que você começou a usar o álcool nas mãos? E sempre existiu a máscara também, né? E por que é que tu nunca usou? Então veio a pandemia para mostrar para a gente que a gente é imundo. Como nós somos pessoas imundas, imagina dentro de um ônibus. Quando eu trabalhava fazendo vistoria no transporte público daqui da cidade, eram em duas empresas, tem muito tempo isso [...]. Essas vistorias eram feitas dentro do próprio ônibus, cadeiras rasgadas e você imagina que eu estou aqui sentada e você está do meu lado com a caneta riscando a cadeira do ônibus e isso me irrita porque eu sei que é o transporte público coletivo. E aí? Eu vou ficar indignada! Pronto. E você quebra a cordinha, não é assim? (Maria).

Fazendo um compilado prévio de toda essa questão, o cerne está na busca por um equilíbrio econômico. A relação foi de duplicidade – queda de demanda X diminuição da oferta – e ficou sob a responsabilidade do planejamento operacional do poder público municipal garantir essa sustentação, equidade: a oferta foi e se mantém sempre ligada à economia local. Como o retorno às atividades foi se dando de maneira gradativa, à medida que o fluxo de pessoas foi aumentado, a dinâmica operacional foi sempre acompanhando.

Este trabalho tem como um dos seus propósitos enaltecer a força do poder local. Nessa perspectiva sempre presente, mesmo sem a necessidade de estar constantemente mencionando, Daniel nos indicou, de maneira resumida e objetiva, um parâmetro para se pensar o desenvolvimento local:

Queremos um desenvolvimento local com inclusão social, em que haja cooperação, criação e alargamento de esferas públicas, em que diferentes atores políticos, econômicos, sociais dialoguem de maneira transparente a partir de seus próprios interesses em conflito, buscando construir um novo desenvolvimento local em conjunto.¹⁹³

¹⁹³ DANIEL, C. Perspectivas que o D.L. e a distribuição de renda abrem à construção do socialismo. In: **Poder local e socialismo**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002. p. 33.

4.3 NOVOS APARATOS TECNOLÓGICOS

O ponto de partida de qualquer iniciativa regida pela sustentabilidade requer uma crítica contundente à civilização tecnológica, impelindo indivíduos e sociedades a se mobilizarem contra a violentação da vida e a desolação da terra (CARVALHO).¹⁹⁴

Para trabalhar avanços tecnológicos, as implementações que o sistema passou, é necessário que a construção seja apresentada no ponto a ponto, caso a caso, a fim de melhor elucidar a implementação e ascensão da dinâmica. Dessa forma, vale apresentar, antes dos detalhamentos, como cada entrevistado traduz, define, esse cenário:

Foram impactos positivos, claro que a gente tem o público que é um pouco avesso a tecnologia. Mas esse daí foi um dos benefícios, não só no transporte coletivo, mas em todas as esferas, que foi essa aceleração do aprimoramento tecnológico por parte da população. Então, com o advento da pandemia, até o trabalho, que antes você só via ele de maneira presencial, hoje, a sequência dele que é possível de maneira virtual, por teletrabalho. Entendeu?

Esse impacto para o usuário do transporte coletivo ele foi positivo porque já acelerou esse abraçar dessa demanda. Esse abraçar dessa nova tecnologia para facilitar o seu deslocamento (Arthur).

Quanto à questão do uso das novas tecnologias, que foi uma tendência, de certa forma, mundial, geral, onde a população, na sua localidade, no seu local, passou a dominar esse processo da tecnologia, e a pandemia possibilitou isso. O que essas novas tecnologias trouxeram para o transporte coletivo? Para o transporte público? (Lucas).

Eu vejo isto: o transporte coletivo ele é essencial para a sociedade, porém a sociedade como um todo não está adequada a entender como é o transporte público. Aqui, inovações tecnológicas, o passe eletrônico. Nesta segunda questão aqui, você fala sobre inovações tecnológicas. Melhorou muito, hoje nós temos GPS nos ônibus, hoje nós temos os cartões eletrônicos, hoje nós sabemos o tempo de duração de um ônibus e seu deslocamento para ir e vir, saindo da sua localidade até ao ponto final. Então, assim imprescindível para o setor de transporte público: isso valorizou muito e beneficiou o cidadão, mas eu ainda volto a dizer que o problema do transporte público é a necessidade do cidadão, a necessidade dele. Então é muito mais fácil você ficar do lado da crítica do que você valorizar o seu próprio serviço. Não é? Você valorizar o seu tempo de ir e vir. Então quando a gente fala de transporte público é isto: a valorização do cidadão em relação ao veículo (Maria).

¹⁹⁴ CARVALHO, E. A. *Tecnociência e complexidade da vida. São Paulo em Perspectiva* [online], v. 14, n. 3, p. 26-31, 2000. Doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-8839200000030000>.

Aí, aqui no caso, quais foram os impactos nos coletivos com as novas tecnologias? É isso. Eu acho que agrega. Qualquer tecnologia que você traz pra o usuário, ele agrega: ele traz uma maior facilidade. Ele traz uma qualidade de vida também pro usuário. Porque assim: ele vai ter, ali, um horário estimado, ele vai ver, apesar de ter o horário ali, é divulgado no site da prefeitura, no aplicativo do Cittamobi. Então assim: lá, você vai ter o horário estimado do ônibus. Assim, traz uma qualidade de vida. Você sabe se vai dar tempo ou não de fazer um outro compromisso antes de esperar o ônibus, né? De certa forma, ele traz uma melhor qualidade de vida, traz uma melhor organização por parte do usuário (Pedro).

Do ponto de vista pra agilizar o atendimento, seja na venda de tickets, seja na catraca digital. E o reconhecimento facial para agilizar o reconhecimento e o atendimento do cliente sem que houvesse de fato um contato físico, né? O que ficou bem evidenciado na pandemia que haveria esta necessidade: de um atendimento mais ágil e sem muito contato.

Também a possibilidade de outros locais disponibilizarem os tickets para transporte. Antigamente, nós tínhamos só um polo de venda, de distribuição desses tickets e crédito nos cartões. Entretanto, com a tecnologia, há uma possibilidade de ter na periferia, também, alguns locais que vendam essas recargas (Matheus).

Tem questões de atender, sim. Por conta das ferramentas que hoje os usuários têm o que não tinha antigamente. Ferramenta de WhatsApp, grupos do WhatsApp, GPS, sistema de câmera, a fiscalização está ali próxima para atender ao usuário a qualquer coisa que ele precise. Então, isso aí é uma coisa muito boa pro usuário.

Não tinha antes. Hoje, ele tem toda ferramenta. É o que eu falei na pergunta anterior: caso o carro quebrar ou quis fazer um desvio, alguma coisa, eles sabem por via WhatsApp o que aconteceu (Davi).

4.3.1 Bilhetagem eletrônica

Desenvolver uma pesquisa com essa magnitude requer um olhar sempre etnográfico ao mesmo tempo que crítico perante as questões sociais aí contempladas. Em meio a essa trajetória, observa-se uma cidade que teve um amadurecimento diante das suas questões tecnológicas, e o processo de bilhetagem veio como um dos elementos de restauração do sistema de transporte coletivo mesmo durante a pandemia.

Atendendo à ótica, tanto social quanto técnica, da discussão aqui presente, Lebre¹⁹⁵ nos elucida, na perspectiva da tecnoconsciência, o despertar de uma nova consciência da parte do usuário desse novo processo: a sua imaginação. Vejamos:

¹⁹⁵ LEBRE, H. Pensar com V. Flusser a propósito da técnica. **Trans/Form/Ação**, v. 44, n. spe, p. 117-140, 2021. Doi: <https://doi.org/10.1590/0101-3173.2021.v44dossier.07.p117>. Acesso em: 3 jul. 2022.

Por via da tecnologia, é possível rentabilizar novos gestos que nos dizem do modo de ser dessa espécie de tecnoconsciência (consciência pós-histórica) chamada de imaginação. Esta última supera o âmbito exclusivamente humano, ou seja, da liberdade, para estar sujeita à programação do aparato: a imagem é produto do aparelho, composição de grãos e pontos que se organizam, de acordo com o programa do aparelho técnico. A nova imaginação não é resultado da liberdade humana, como seria a velha imaginação, porém, é antes sujeição ao programa, imaginação programada.¹⁹⁶

O “resultado” dessa abordagem vai ser apresentado no próximo capítulo, quando mostrados os frutos da pesquisa quantitativa, realizada com membros da sociedade civil: usuários de ônibus. Dentre os diversos temas abordados, os avanços tecnológicos e, mais especificamente, a nova modalidade de bilhetagem eletrônica, estão presentes, e os números nos dão uma perspectiva de alcance. Porém, é cabível, aqui, apresentar uma crítica à ideia tecnológica que a cultura global, como um todo, veio desenvolvendo ao longo dos tempos:

O ponto de partida de qualquer iniciativa regida pela sustentabilidade requer uma crítica contundente à civilização tecnológica, impelindo indivíduos e sociedades a se mobilizarem contra a violentação da vida e a desolação da terra. O planeta sinaliza um certo cansaço diante de vacas loucas, águas contaminadas, dejetos tóxicos, catástrofes nucleares, andróides gênicos, máquinas espirituais e próteses corpóreas siliconadas. Ao que tudo indica, a mutação contemporânea, regida por uma taxa ampliada de acumulação material e imaterial que encanta os ‘donos do poder’, vem gerando um desencantamento recalcado, cujos sintomas são visíveis a olhares mais complexos e sensíveis.¹⁹⁷

Seguindo com o nosso campo de análise, a maneira mais elucidativa de apresentar o processo de inovação tecnológica que o sistema de ônibus vem apresentando, na cidade de Vitória da Conquista, é por tópicos. Cabe, assim, reforçar a ressalva de que a apresentação se faz de maneira descritiva e sem a necessidade de maiores recursos, mas sim em formato mais objetivo. O seu maior aprofundamento já vem se construindo ao logo deste texto e, agora, complementa-se com as planilhas disponibilizadas pelo poder público, assim como as entrevistas com as personalidades envolvidas, que já vêm sendo aqui disponibilizadas, e somadas, *a posteriori*, com a pesquisa de campo, de caráter quantitativo.

¹⁹⁶ LEBRE, 2021, op. cit., p. 134.

¹⁹⁷ CARVALHO, 2000, op. cit., p. 27.

É pertinente trazer o estímulo ao uso do bilhete eletrônico, dados os benefícios mensuráveis, tais como: recarga cada vez mais rápida, aumento no número dos postos de recarga e a redução do valor da tarifa para quem paga com o bilhete (é a presença da redução de custos perante o usuário). O entrevistado assim nos detalha essa questão:

Foram colocados mais pontos para facilitar pro usuário também essa questão da bilhetagem eletrônica até porque, hoje, quem paga com o bilhete avulso, ele paga a passagem mais barata. Hoje, está tendo parte da passagem sendo custeado pelo município. Então, assim, hoje, como uma forma de promoção, o usuário, aquele que paga com o bilhete, ele paga R\$ 2,00 reais na passagem. Quem paga com o dinheiro, na catraca, paga R\$ 2,50. Então, foram aumentados os pontos. Hoje, eu não sei dizer quais, onde, mas eu sei que eles foram aumentados pra facilitar também pro usuário ter essas vantagens. Hoje, tem esse pré-cadastro que você pode fazer no aplicativo da ATUV. Você só vai lá, entrega os documentos, marca o horário, entendeu? Para ter uma facilidade, para ter comodidade também, para eles na hora de fazer o bilhete, até para ter uma maior comodidade também. Porque o usuário, ele não precisa ir lá pegar aquela fila imensa para poder fazer o cartão do estudante. Tem muitas pessoas que ainda preferem entrar lá para a fila, pegar uma senha e ficar lá esperando, mas sempre toda comodidade, assim, que facilita um pouco nisso. Tem outro atendimento nos shoppings, nos quiosques no shopping, tem no Centro, na 2 de Julho, tem no Glauber Rocha, na Avenida Brumado. Então, assim, tem outros pontos de recarga, como em farmácias. Eu sei que na Vila Serrana tem, na Patagônia tem, na Frei Benjamim. Então, tem outros pontos de recarga para facilitar a recarga do bilhete, né? (Pedro)

A fala de outro entrevistado vem trazer a análise de uma bilhetagem eletrônica com alcance social e também como uma facilitadora da vida do usuário, tanto a nível de qualidade de vida quanto de economia financeira, além de uma nova perspectiva perante a questão do tempo customizado e de uma acessibilidade maior, como um todo, com maior projeção de se sentir seguro. Assim, verifica-se uma visão urbana – do espaço urbano como um todo – com a significativa redução do aspecto de segregação, principalmente perante a periferia. Vejamos a sua explicação:

A tecnologia tende a alcançar os sociais perante 'os olhos' do transporte coletivo porque, a partir do momento que você descentraliza a distribuição ou venda desses ativos de transporte coletivo, você dá a possibilidade daquele usuário ficar mais satisfeito com o serviço.

Ao passo que, por exemplo, que ele precisa se deslocar de um bairro longe para ir ao Centro para apenas adquirir uma recarga, ele não

mais faz isso. Ele deixa de fazer esse traslado para apenas adquirir recarga. Ele economiza, ele deixa de circular também porque, na pandemia, esse deixar de circular era um fator preponderante. Então, esse dinheiro que ele fazia para se deslocar, ele aumenta na recarga, ou seja, tendo uma maior rentabilidade tanto pro sistema quanto para o usuário.

A partir do momento em que você implanta tecnologias que facilitam a vida das pessoas, de fato, elas vão requerer, elas vão exigir isso porque, se fosse uma coisa para travar a vida do usuário, talvez as pessoas partissem para reclamar, para não querer usar o transporte. Mas, se você toma medidas, implementa tecnologias, implementa medidas que não só oferecem maior qualidade, mas também segurança para o usuário, esse usuário tende a usar mais o serviço e ficar mais satisfeito com ele. Isso é de forma tanto individual quanto coletiva (Matheus).

Neste ponto, estamos diante de um cenário que projeta um avanço tecnológico na bilhetagem eletrônica do transporte público e assim se justifica a necessidade de sua apresentação e importância.

Etapas do processo de inovação:

- a) APP PARA USUÁRIOS ESTUDANTES – Uma ferramenta que veio num formato que projetou uma agilidade significativa no interior do ônibus e que teve na redução da aglomeração anterior à catraca o seu maior diferencial.
- b) VALIDADOR – Essa ferramenta viabilizou um novo formato no uso da gratuidade – eles(as) não precisam mais ficar apenas na parte anterior à catraca. Pelo contrário, podem passar, sem custo algum, e ter acesso à outra parte do ônibus. Além de ser um acelerador no tráfego interno e que evita aglomeração, há também uma interferência, tanto no comportamento quanto na autoestima desse perfil de usuário: eles(as) não precisam mais ficar em um lugar específico, condicionado, mas sim com direito ao uso de todo o espaço¹⁹⁸.
- c) BIOMETRIA FACIAL – Essa ferramenta vem com um imediato efeito de extinção: acabou com a foto do cartão; reprogramou o sistema para o cartão. Dessa forma, há, também, um efeito de ausência de constrangimento, já que, antes, o Fiscal entrava no ônibus e tinha todo um processo de abordagem para verificação dos bilhetes. Agora, passou a não mais existir essa necessidade, afinal o processo de leitura passou a ser facial. Tudo isso

¹⁹⁸ Percebe-se que a ideia de captura torna-se menos agressiva com formatos dessa ordem: reduz a projeção de um estigma depreciativo diante de muitos desses usuários, em especial, portadores de necessidades especiais – física e/ou mental – e idosos.

é somado a uma velocidade expressiva referente à mobilidade interna do usuário: o tempo para passar na catraca passa a ser instantâneo – há uma economia de 4 a 6 segundos por passageiro. Tudo isso somado a uma saúde emocional para o trabalhador, em especial, o cobrador.

Atualmente, o sistema conta com duas agências de recarga e mais doze pontos de recarga. Foi construído um interessante processo de parceria com as farmácias, as quais se tornaram pontos de recarga. No tocante ao quesito ‘reclamação’, não há nenhuma até o presente momento: nem do público usuário, nem do profissional do sistema de transporte, porém ainda é passível de críticas por parte dos usuários.

- d) APP DE VENDAS DE CRÉDITO - Estamos tratando de uma ferramenta que ainda não está em uso, mas que atende a um processo de aprovação já bem avançado: já foram feitos inúmeros testes. Trata-se de um APP, tanto para estudantes quanto para usuário comum, porém o estudante vai usar o bilhete, e o usuário comum vai usar o celular, ao mesmo tempo em que não deixarão de existir os pontos de recarga.
- e) COFRE INTELIGENTE - Aqui é uma ferramenta direcionada à prestação de contas do cobrador. O modelo é similar a um caixa eletrônico e que dispensa uso de maiores esforços por parte do profissional: a máquina faz a contagem tanto de papel quanto de moeda. Além de uma notória economia de tempo, a pressão diante do cobrador reduz expressivamente.

Esse cenário vinha se desvendando em prévias de campo, até mesmo como um elemento para que se construísse melhor amadurecimento perante a pesquisa¹⁹⁹. Desvendada a prévia da pesquisa de campo, a qual deu um novo direcionamento à construção do trabalho, o seu progressivo amadurecimento e execução fizeram ver que se trata de um processo de inovação tecnológica que merece a sua melhor projeção, bem como a construção de um referencial a ser analisado pelos demais centros urbanos. Ao mesmo tempo, há uma relação entre esse aparato que foi construído no transporte público e o comportamento do usuário. Dessa forma e para melhor elucidar essa construção, compreensão, de maneira objetiva, coube mencionar as concepções prévias pertinentes à problemática da pesquisa.

¹⁹⁹ Em decorrência do meu deslocamento da cidade de São Paulo para a de Vitória da Conquista, algo que não estava no roteiro e aconteceu de maneira inesperada, houve uma repercussão direta na pesquisa de campo, assim como no tempo que levou para isso acontecer.

Seguindo com a preocupação de apresentar os dados quantitativos, o Poder Público Municipal disponibilizou os dados da Bilhetagem Eletrônica dos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021. Vejamos todos os desdobramentos que estão na tabela 5 apresentada no Anexo C. Nela, os números, por si só, apresentam, comprovam o que esta discussão vem se desdobrando: tanto a dimensão de uso e importância do bilhete eletrônico quanto a oscilação provocada pela pandemia.

Os dados apresentados na tabela 5 (Anexo C) vêm como o objetivo de dar melhor sustentação à conclusão deste tópico de trabalho. É o resultado de toda uma discussão que contemplou teoria, descrição e participação da pesquisa qualitativa. Os seus desdobramentos foram sucessivos e os dados assim nos mostram. No próximo capítulo, há a retomada dessa questão, com a participação direta do usuário.

4.3.2 Estação de transbordo

O Terminal Herzem Gusmão foi um dos avanços tecnológicos que a cidade recebeu. Trata-se de uma estação de transbordo que foi inaugurada durante a pandemia, porém o seu projeto de reforma já existia desde 2017 (a planta e a estrutura dele serão apresentadas nas Figuras 3 e 4). Como fica localizado no Centro da cidade, ele está circunferenciado pela área comercial, o que dificultava a reforma, afinal, para a sua realização, teria que comprometer todo o comércio. Nesse sentido, havia todo um entrave. Com a pandemia decretada, a reforma foi iniciada em maio de 2020 e teve também um objetivo de qualidade de vida estrutural para fazer o seu uso, de modo que um novo cenário de saneamento básico foi estabelecido. Vejamos como abordam os entrevistados:

O terminal, durante a pandemia, também foi modernizado. Ele iniciou as obras durante a pandemia e foi entregue em 02 de junho do ano passado. Ano passado? Foi. Na data até do aniversário do prefeito Herzem Gusmão, que faleceu na consequência da covid. Então assim: é o que ocorre? É. Foi implementado esse terminal novo com a visão melhor para atender os usuários até por conta do outro terminal não comportava a demanda dos ônibus. Hoje, eu já estou vendo, observando que já está ficando pequeno. Então, tem que ser feitos ajustes. Eu não sei hoje o que eles estão fazendo para melhorar o fluxo dos veículos dentro do terminal porque o terminal, na verdade, ele seria mais uma estação de transbordo, de embarque e desembarque, e horários de pontos de ônibus serem feitos nos bairros. Às vezes, tem umas linhas que a característica dela, da linha em si, é ruim de fazer um ponto no bairro. Por exemplo: às vezes, um

veículo sai do terminal, ele tem poucos horários, poucos veículos e poucos horários. Então, os usuários têm que ter uma referência, mas algumas linhas ela tem muitos horários, muitos veículos. Então assim: o usuário chega ali e vê. Agora, foi há pouco tempo, foram implementados, no terminal também, no sistema de tecnologia, telões. É chique e ficou bonito (Pedro).

A estação era muito pequena e no antigo terminal. Era muito pequena e cheia de buracos, não tinha canalizações para o escoamento de água. Então, quando chovia, vinha aquela enxurrada e aí os ônibus não conseguiam entrar na plataforma, e os passageiros não conseguiam ficar nos pontos; tinham que subir nos bancos das antigas plataformas. E aí, com essa nova estação, ficou bom. Ficou melhor até porque já fez o escoamento de água. Toda vez que acontece uma enxurrada, alguma chuva, essa água é escoada pra dentro da tubulação. E aí ela vai embora (Davi).

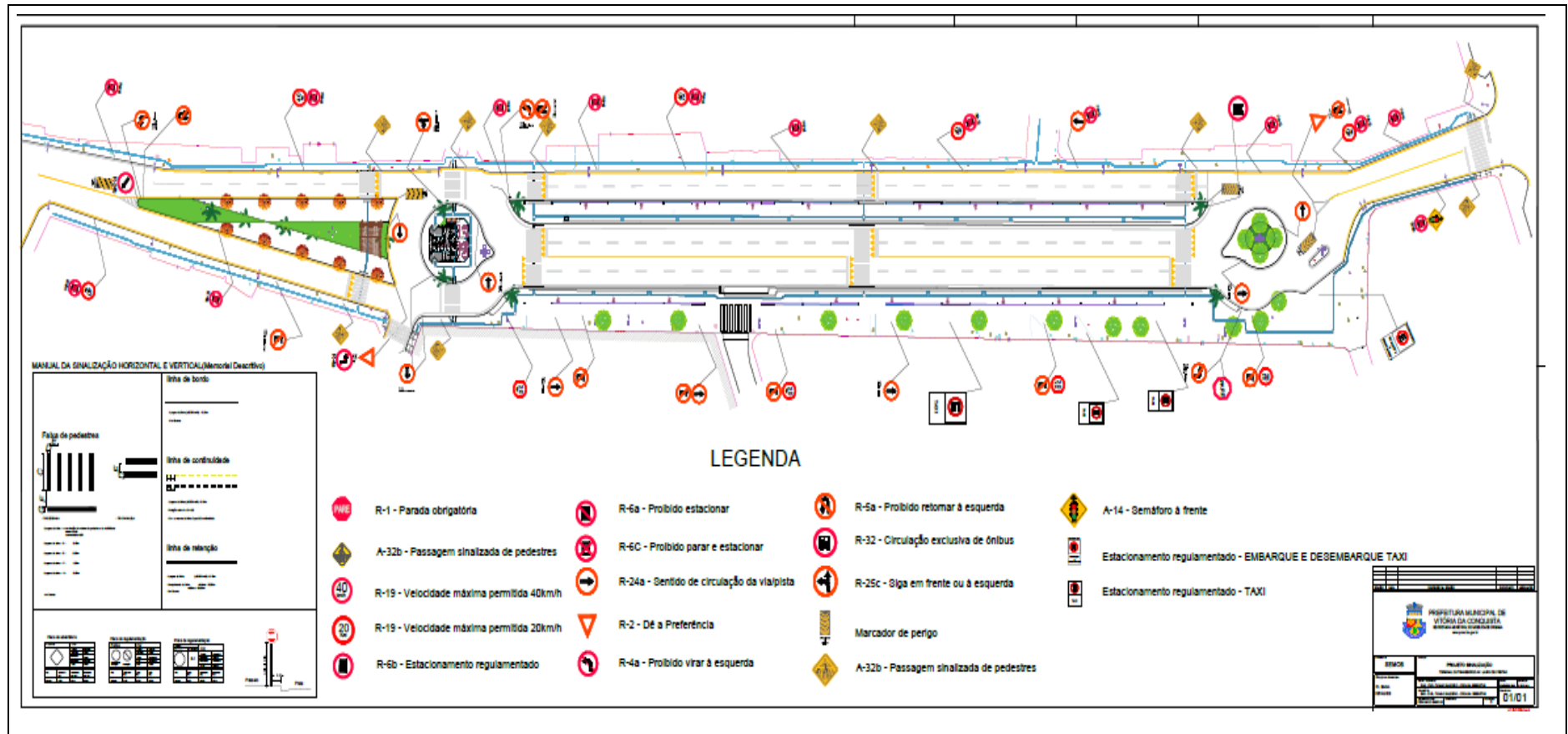
A figura 3 vem mostrar a planta do terminal e o seu aparato bem detalhado e explanado minuciosamente pela legenda: deve-se observar a precisão com a qual as informações são passadas. A figura 4, por seu lado, apresenta a estação central com as suas plataformas devidamente enumeradas, todas identificadas por cores, e a planilha com as linhas de ônibus em circulação. Tratam-se de figuras que trazem um aspecto técnico de apresentação e que se faz pertinente, visto que a estação de transbordo vem com um caráter macro de “ponto final” da grande maioria das linhas de ônibus, por mais que elas não fiquem ali por muito tempo, mas elas passam por ali.

A referência que uma estação de ônibus com essas características tem é analisada por Dyckman da seguinte forma:

A tarefa de um sistema urbano de transporte é deslocar pessoas e produtos de um lugar para outro. Essa afirmação elementar é útil porque relembra que a tarefa é definida pela localização dos pontos terminais assim como pelos canais de movimento. Por essa razão, o problema do transporte urbano é problema de conformação e planejamento junto com a tecnologia do transporte.²⁰⁰

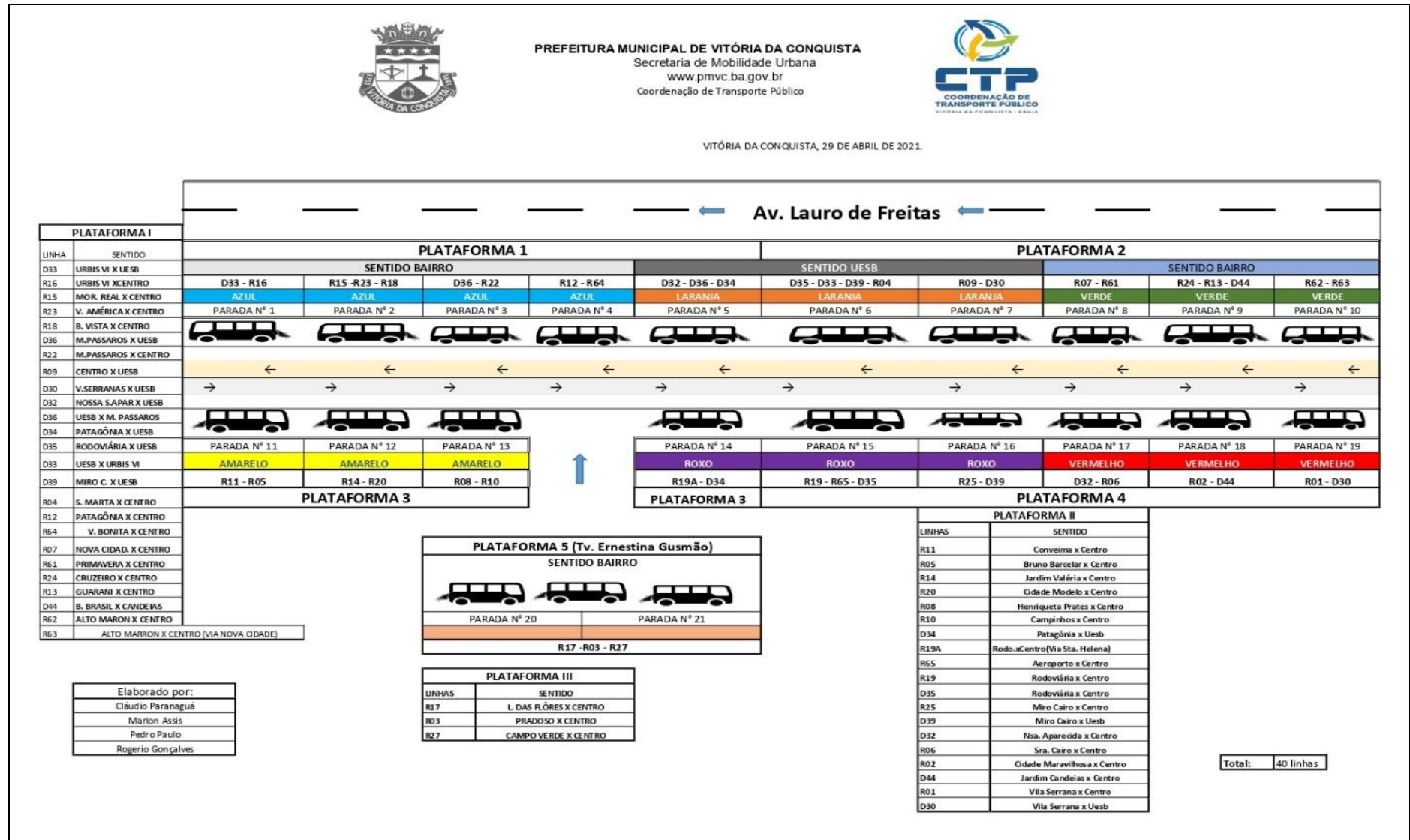
²⁰⁰ DYCKMAN, 1972, op. cit., p. 146-147.

Figura 3 - Planta do terminal de Vitória da Conquista, BA



Fonte: PMVC, 2022.

Figura 4 - Estação central de transbordo de Vitória da Conquista, BA



Fonte: PMVC, 2022.

Com a reforma, houve a redistribuição dos pontos de parada, os quais foram estrategicamente projetados para serem alocados no entorno da região e com a preocupação de não haver aglomeração. Para tanto, foi viabilizada uma distância entre um ponto e outro. Em decorrência dessa distância, as pessoas se deslocavam entre os pontos, sendo que muitos ficaram com uma distância considerável em relação aos outros, situação que gerou crítica por boa parte dos seus usuários. A fala do entrevistado Lucas traz a apresentação desse cenário, mesmo antes da pandemia, mostrando a dimensão da dificuldade de acesso ao sistema e a problemática da condição do usuário, assim como traz, de maneira sistematizada, os passos para as realizações das benfeitorias. Vejamos:

As pessoas ficavam recorrendo à fiscalização, recorrendo às pessoas que tinham mais conhecimento. Esse ônibus vai pra onde? Eu percebia isso enquanto usuário, mas também enquanto trabalhador quando eu chegava nas imediações de embarque. Não ainda no terminal, mas ali no Centro. Então, eu percebia essa dificuldade: as pessoas correndo de um lado pro outro pra saber o veículo, o seu destino.

Com a inauguração da estação, com a mudança da gestão, com a chegada de uma nova coordenação, o que ocorreu? O primeiro ato foi esse: os veículos precisam ser identificados, tanto na parte dianteira com o itinerário, com informação mais legível para a população, na lateral e no fundo do veículo. Isso vem facilitando (Lucas).

A pandemia potencializou, viabilizou tanto a reforma quanto a velocidade de execução da obra da estação: a sua inauguração se deu em junho de 2021. Para melhor elucidar essa cenário, a figura 5 traz uma montagem de 12 fotografias que foram feitas da Estação e que tem um adendo de análise que pode ser contextualizada aos olhos de uma perspectiva social:

Para Martins, seguindo Durkheim, o homem comum é incapaz de interpretar conscientemente as relações sociais, assim como a situação de que participa. A “anomia”, conceito durkheimiano, atesta o momento de abstração, de desencontro entre a consciência social desse homem e as realidades sociais nas quais se insere. Por isso, para Martins, a fotografia, muito mais do que a palavra (ou a palavra positivada), e contra a ideia de verossimilhança em que normalmente vem embalada, é instrumento capaz de tornar visíveis esses desencontros, de pôr em evidência os descompassos ou os momentos de separação da referida consciência.²⁰¹

²⁰¹ BAGOLIN, L. A.; REIS, M. dos. M, J. de S. Sociologia da fotografia e da imagem. São Paulo, Contexto, 2008, 208 pp. José de Souza Martins, José de Souza Martins. São Paulo, Edusp (coleção Artistas da USP), 2008, 184pp. **Resenhas**, p. 214-217, jun. 2009. p. 215.

A fotografia, vista como capaz de tornar visíveis os desencontros e de evidenciar os descompassos, assim como o despertar da consciência, apresenta a sua incapacidade de “congelar” a realidade, conforme diz a mesma obra, na citação que segue:

Não se trata, porém, de subjetividade piegas ou de uma leitura psicológica daquilo que na imagem ofereça-se possivelmente à introjeção. A fotografia não nos dá a ver senão aquilo que já não é, ou ‘o isso foi’, segundo Roland Barthes, revelando pelas ausências, segundo Martins, aquilo que se oculta no trato, ou no travo social. A fotografia como ‘representação social’ só o é na medida em que contempla a ‘memória do fragmentário’, como propõe o autor, ou no momento em que o fotógrafo se conscientiza da impossibilidade de retratar ou ‘congelar’ a realidade, ‘aquilo que lá está’ ou que ‘ali esteve’.²⁰²

As idas a campo projetaram a necessidade de trazer não só a fotografia em si, mas tentar capturar, através das lentes da câmera, a estética do espaço, a posição do usuário perante o cenário em questão, o uso de cores que projetam identificação e um conceito ampliado de acessibilidade, bem como um aspecto futurista, com os monitores posicionados estrategicamente, trazendo uma conotação tecnológica moderna. Os monitores foram colocados, o que gera uma estética bonita quando se chega ao terminal. Os mesmos não estavam no projeto original – foi uma projeção que veio *a posteriori* – e que trouxe um aspecto inovador ao local, viabilizando o acesso à informação em tempo real e ao alcance de todos.

Então, se a população, ela tem acesso, ela tem como cobrar esses serviços. Então, se torna uma exigência, sim, dos usuários. Se torna uma exigência até maior. Por exemplo: foi disponibilizado no *Smart Phone*. Então, elas já perguntam: por que não disponibiliza no próprio terminal? Que são as telas que estão sendo instaladas lá pra ficar até no próprio terminal: a questão do deslocamento dos ônibus onde que ele está, se está chegando ou não. Já evoluiu de certa forma. Se tornou, de certa forma, uma exigência sim. Não só a questão estética, mas dá uma valorização real ao transporte. Fala: - ‘usuário, você é importante pra mim’. Acho isso muito valoroso para quem é usuário do transporte (Arthur).

²⁰² BAGOLIN; REIS, 2009, op. cit.

Figura 5 - Estação em funcionamento



Fonte: acervo do autor

Outro traço de embelezamento e que traz um aspecto facilitador ao usuário é o uso das cores – são 6 cores – e quatro faixas de rolamento. Isso sem falar na higienização. A fala do entrevistado Arthur enfatizou, outrossim, a questão da praticidade, do acesso a todos, de um sistema horizontal que vê a valorização real do transporte coletivo e do seu usuário, assim como a estética visual, de embelezamento, tem o seu papel também de destaque, de dar ainda mais importância ao sistema como um todo.

4.3.3 Aparatos tecnológicos

No intuito de apresentar e analisar a sequência de benfeitorias realizadas no serviço de ônibus oferecido, sua maioria de cunho tecnológico, como vem sendo aqui discutido ao logo deste trabalho, serão agora descritas e já apresentada a repercussão de sua aplicabilidade. A participação direta da pesquisa qualitativa se faz presente neste momento, afinal os entrevistados têm uma interpretação tanto técnica quanto social de todo o cenário aqui em discussão, além de uma percepção com crítica sempre aguçada. Vejamos a análise dos entrevistados:

Quais foram os efeitos coletivos práticos da tecnologia? Então assim, para o todo, para o grande coletivo, o que teve de efeito prático para melhorar a condição dele enquanto usuário... E, quando eu falo coletivo, eu estou colocando desde o usuário da periferia quanto ao usuário do bairro nobre. Mas, de efeito coletivo, unindo a todos, o que a tecnologia trouxe de prático, de bom?

Eu, no meu entendimento, que trouxe de bom é porque fez a união de pessoas nobres, dos bairros nobres, com as pessoas das periferias e com a prefeitura. Por quê? Porque o pessoal do transporte hoje... Antigamente, vou colocar aqui na época da antiga, Passarinho, que teve aqui em 2000: os ônibus, a maior parte dos ônibus, só tinha a linha radial. O que é a linha radial? É a linha bairro Centro. Poucas que tinha a diametral, que é a linha bairro bairro (Davi).

A tecnologia implementada tem alcance de atender alguma questão social perante os usuários do transporte coletivo? Ótimo! Quais são as questões sociais? O poder aquisitivo. Quem pega o ônibus? É o pobre. Quem pega o ônibus é o aposentado porque tem a isenção. Quem pega o ônibus é o estudante porque tem meia passagem. Quem pega o ônibus? São essas pessoas. Quem tem o poder aquisitivo, eu não falo o poder aquisitivo não, eu falo quem tem o nome limpo, que tem um veículo – não é o poder aquisitivo que mostra quem você é, não em relação ao transporte público. O seu salário, se dá para você pegar um pedaço desse seu salário e investir em um veículo, por conta da necessidade...

Quais foram os efeitos coletivos práticos da tecnologia? Depende. Se a gente for falar de transporte público, a gente vai ver que melhorou só para a empresa. Se a gente for falar para o cidadão, tem cidadão que não sabe nem para o que serve aquele cartão. Hoje, a gente fala muito em celular: quantas pessoas mandam áudio porque não sabem escrever? (Maria).

4.3.3.1 Sistema de posicionamento global

Foi implantado, em todos os ônibus, o *Global Positioning System* (GPS). Com isso, há uma central de monitoramento dos ônibus em tempo real. A sua localização

se dá me maneira constante e ininterrupta, o que viabiliza a averiguação de qualquer alteração em sua mobilidade, como por exemplo: o veículo quebrar, ou se ocorrer algum acidente ou de uma via estar interditada, dentre outros. Enfim, o GPS viabiliza o sistema de controle do serviço do transporte coletivo com a ideia de reduzir o atraso. Nesse caso, estamos lidando com um facilitador da vida, tanto do usuário quanto da fiscalização, e assim abordam os entrevistados:

Sobre quais foram os efeitos coletivos, acho que é isso que eu estou falando: a pessoa se adequar a essa nova tecnologia, ter o seu aparelho, saber que existe. Porque hoje, nas redes sociais, no que existe, as pessoas sabem quando elas vão pegar um veículo individual que utiliza o GPS para saber qual é o tempo que vai chegar, orientando. Então, com essa orientação do transporte coletivo urbano, as pessoas não têm dificuldade e tem sido uma prática positiva, no meu ponto de vista.

[...]

Então, eu acho que essas tecnologias implementadas aí ajuda o usuário, melhora o sistema e facilita a mobilidade. Eu acho que facilita muito a mobilidade, onde as pessoas sabem exatamente o horário que o ônibus vai estar chegando ali no local para embarque que elas vão usar; onde as pessoas também sabem exatamente o horário ali em que o ônibus vai fazer o seu trajeto e levar para o seu destino. As pessoas buscam a partir do GPS onde é que está o veículo (Lucas).

O GPS, além de ajudar a fiscalização, ajuda o usuário. Ele facilita para o usuário. Essa se torna exigência sim. O transporte público coletivo pode ser visto como elemento que aproxima ou afasta pessoas? Eu acredito que sim: ele aproxima as pessoas de certa forma (Pedro).

4.3.3.2 Câmeras

A implantação de câmeras nos ônibus, tanto dentro quanto para fora, vem como um destaque aos avanços tecnológicos implantados. Elas também estão atreladas à mesma central de monitoramento dos ônibus e já com um resultado visível: redução ou mesmo um processo de extinção de assaltos após a sua implantação. A ideia de segurança foi elevada a um outro patamar, e o entrevistado assim destaca:

No sistema de câmera, no momento, só está funcionando numa empresa só. Na outra, ainda não, mas na empresa, principalmente na empresa Rosa. Ela está funcionando no sistema de câmera e do sistema de gravação embarcada, que o usuário, eles no caso. Um exemplo: se eles forem assaltados ou perderem objeto dentro do transporte, tem como ele correr atrás do seu objeto em filmagem das

câmeras ou algum assalto – tem a filmagem para poder identificar. Então, o sistema de câmera hoje, no transporte em Conquista, foi uma renovação em Vitória da Conquista muito grande (Davi).

Durante o trabalho de campo, em conversas de cunho etnográfico, não foi apresentado nenhum relato de assalto, além de uma visível redução em outras formas de violência. Isso quer dizer que, com as câmeras, os relatos de assédio, principalmente de que as mulheres eram vítimas, o desrespeito perante o idoso no tocante ao uso dos lugares marcados, essa problemática, por mais que ainda há um percurso a ser melhorado, apresentou a sua melhoria.

As benfeitorias melhoraram. A gente vai e volta, como eu estou lhe dizendo: tudo depende do âmbito que você enxerga. Eu tinha um tio, o nome dele era famoso Zé Barbosa, não tinha um motorista de ônibus que não conhecesse. O prazer dele era entrar e descer de ônibus coletivo. E motorista de ônibus, eles não gostam de idoso. Eles não têm nem paciência, não pagam e, pior, demoram para subir, demora para descer e fica um motorista de ônibus esperando. E isso é tempo. Não sei se você sabe, mas, dependendo do tempo que o motorista chega no terminal, ele é autuado, a empresa paga multa. Eu já vi motorista de ônibus deixar idoso no ponto de ônibus e passar batido porque está atrasado. Aí você vem falar para mim sobre benfeitorias. É bom? É claro! Benfeitorias favorecem e melhora, é bom, mas e aí quando você fala do Cidadão, esse idoso que ficou ali no ponto, o que é que a gente está olhando: o veículo ou a pessoa, o cidadão, o usuário? Que é aquele idoso e ele não paga hoje, mas ele já passou a vida inteira pagando e ele não paga entre aspas, porque tudo é descontado da aposentadoria dele: ele paga. Então, quer dizer que ele tem que ser destrutado só porque ele não vai pagar uma passagem porque o motorista vai pagar ali? Dê mais tempo para o motorista! (Maria).

Assim, a entrevistada traz uma questão corriqueira de quando não havia o uso de câmeras, que é a questão atinente aos passageiros em pontos de ônibus, ao mesmo tempo em que, mesmo com as câmeras, ainda há questões estruturais, de operação, que precisam ser revistas. Vários relatos de campo apresentam um discurso que mostra que, antes das câmeras, muitos motoristas passavam direto, deixando o passageiro no ponto, e nada acontecia, o que foi sanado após a implantação das câmeras. Assim como a questão do passageiro Pessoa com Deficiência (PcD), que era, muitas vezes, vítima de falta de paciência e preconceito perante a sua condição física, mental, intelectual ou sensorial. Ou seja, as câmeras projetam um conceito amplo do termo acessibilidade.

Para concluir este tópico, até mesmo pelo fato de estarmos inseridos numa discussão imbuída de acessibilidade, sustentabilidade, diversidade, direitos sociais, enfim, é necessário trazer a informação de que a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência define PcD da seguinte forma:

As pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas.²⁰³

4.3.3.3 *Whatsapp*

Potencializando esse processo de seguridade que vem se apresentando no sistema de inovação tecnológica no transporte coletivo urbano, foi criado um grupo de *WhatsApp* para cada linha de ônibus (Figura 6). Esse foi um dos elementos mais mencionados tanto na etnografia de campo quanto por parte dos entrevistados. Um dos pontos interessantes é o fato de o próprio usuário ser o fiscal: é ele quem faz o monitoramento, acompanha, participa, denuncia, cobra, enfim, tudo o que for necessário e pertinente ao seu bem-estar.

Antes de seguir a análise, é necessário apresentar, segundo Ferreira²⁰⁴, os sete princípios para as redes sociais: construir confiança, compartilhar valores, dar e receber, criar produtos e eventos, investir em lideranças, sistematizar conhecimentos e aprender fazendo. Com essa abordagem, fica viável perceber a funcionalidade e detectar se a rede social atende ao seu propósito.

²⁰³ RODRIGUES, J. **PCD, PNE, afinal que termo usar para pessoas com deficiência**. 5 out. 2020. Disponível em: <https://pcdmais.com.br/pcd-pne-afinal-que-termo-usar-para-pessoas-com-deficiencia/>. Acesso em: 10 set. 2021.

²⁰⁴ FERREIRA, F. R. Sete princípios para redes sociais. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 213-218.

Figura 6 - Panfleto divulgação do grupode Whatsapp

Pratique Ônibus!
Participe do grupo de whatsapp de sua linha de interesse

77 99941-3527
AGORA VOCÊ PARTICIPARÁ EM TEMPO REAL DA FEITURA DO SEU IR E VIR.

- A - Atrasos de horários;
- B - Adiantamento de horários;
- C - Higiene e conservação do veículo;
- D - Tratamento das equipes de bordo;
- E - Tratamento dos gestores de linha (fiscais);
- F - Cobrar feedback da empresa, reclamei e não resolveram;
- G - Obstáculo no viário que perturbam os ciclos de viagens;
- H - Abrigos ou pontos;
- I - Não tendo o aplicativo CittaMobi, pergunte por aqui também sobre seu horário

SEMOMB **ATUV**
Coordenação de Transportes

MAIORES INFORMAÇÕES
77 3427-9500

CONHEÇA O APLICATIVO CITTAMOB
PREVISÃO EM TEMPO REAL SOBRE
ATLÂNTICO TRANSPORTES E VIAÇÃO ROSA

- 1-Procure por CittaMobi na sua loja de aplicativos
- 2-Pronto! O CittaMobi está instalado.
- 3-Procure seu ponto no mapa ou digite sua origem e destino.
- 4- Após encontrar seu ponto consulte as previsões.
- 5- Previsões em verde: Posição real e tempo do ônibus até o ponto.
- 6- Previsões em laranja: Tempo de atraso do ônibus.
- 7- Previsões em cinza: Tempo do ônibus até o ponto inicial ou final. A partir daí é que começa a contagem até seu ponto.
- 8- Ative o filtro de acessibilidade e busque apenas ônibus adaptados para deficientes físicos.
- 9- Contribua com a SEMOMB e ATUV.

Fonte: PMVC, 2021.

É uma ferramenta que funciona ativamente e de uso quase unânime por parte dos usuários de transporte público, além do seu poder de alcance, de inclusão, de acessibilidade:

A gestão, de imediato, colocou em operação o telefone através do *WhatsApp*, que depois foi denominado de 'pratique o ônibus', onde foi através do GPS. A população pode identificar qualquer local da cidade sobre onde está o veículo, qual o horário que ele vai passar naquela localidade. E isso vem facilitando bastante. Por quê? Antes, para fazer um paralelo, a prefeitura não tinha um canal de informação direto com a população. Não estava à disposição essa demanda tecnológica. Sim, existia, mas não tinha sido implementada. Havia, inclusive, as reclamações do *WhatsApp*, mas não como está operando hoje. Hoje, esse canal, as pessoas podem ter acesso em qualquer local da cidade, as pessoas podem participar, fazer as suas reclamações e ainda obter *online*.

Um número único, onde cada localidade, cada linha, a pessoa pode participar de um grupo. Por exemplo: eu participo de um grupo que é lá de Morada dos Pássaros e lá são três veículos que circulam no Morada dos Pássaros. Então, esse grupo faz parte dessas linhas do itinerário. Para cada linha, tem os números, o mesmo número, só que aí forma-se os grupos dentro do número (Lucas).

Sim, tem alcance. Ela é de fácil acesso. Hoje em dia, a gente tem mais aparelhos telefônicos do que pessoas. Então, se tem mais aparelhos telefônicos do que pessoas, é mais fácil você fazer uma denúncia com o seu *Smart Phone* ali, na mão, do que você ir na secretaria para protocolar uma denúncia de um serviço que está sendo mal prestado. É mais fácil você mandar uma mensagem no grupo de *WhatsApp*. Foram formados alguns grupos de *WhatsApp* para cada linha de ônibus. É mais fácil enviar mensagem sobre o atraso de um ônibus, ou não, do que você ligar e formalizar essa denúncia, se deslocar até o fiscal para formalizar essa denúncia. Então, ficou muito mais prático isso aí para o cidadão. Essa tecnologia acabou, também, incluindo algumas questões, principalmente do usuário PNE.

O PNE ele ia embarcar no ônibus: '- Oh! Está quebrado'. Abria um chamado informando que o elevador estava quebrado e, nesse mesmo momento aí, chegava outro ônibus. E aí ele abria outro chamado já na hora: '- Olha, está quebrado também. Vamos tomar providências'. Eram coisas que, de certa forma, demoravam para chegar antes e agora ficaram mais práticas (Arthur).

Questionado e enfatizando a questão do aspecto inclusivo, o entrevistado Arthur assim aborda, em caráter especial, e traz a questão do processo crescente de desburocratização:

Sim, concordo, concordo plenamente. Além dele ter um formato inclusivo, ele desburocratizou o acesso. Foi uma desburocratização do acesso do cidadão para com a prefeitura, para com o órgão gestor e até para com a empresa concessionária também, do transporte (Arthur).

Além desses benefícios mencionados, em um grupo onde tudo o relatado, o motorista se vê numa condição de cuidar tanto do usuário quanto do veículo ainda mais. No tocante à ideia de segurança, o *WhatsApp* tornou-se um mecanismo que potencializou a diminuição de assaltos que ocorriam dentro dos ônibus. Dessa forma, trata-se de uma tecnologia que potencializa a comunicação em todos os aspectos, além de projetar a ideia de agilidade. O entrevistado Davi enfatiza essa questão, o que viabiliza, de maneira fundamentada e nada repetitiva, a conclusão deste tópico de trabalho:

O sistema de GPS está cá, no Centro mesmo, do terminal. Então, como os painéis só informam o horário, os próprios passageiros, se não tiver o aplicativo do Cittamobi para poder ver os horários, eles podem estar indo até a guarita da fiscalização para poder ver aonde é que o carro dele está transitando, e fora também a questão dos grupos de *WhatsApp*. Toda linha tem o grupo de *WhatsApp* para informar o que aconteceu caso o ônibus quebre, caso o ônibus precise desviar...

Então, o passageiro, ele tem toda essa ferramenta na sua mão para poder se deslocar de um lugar a outro (Davi).

4.3.3.4 *Cittamobi*

Trata-se de um aplicativo que já existia, porém não funcionava como devia. Com o caminhar da pandemia, o seu aprimoramento foi visível, visto que dá orientação, suporte no tocante à movimentação dos ônibus e vê a movimentação dos ônibus em tempo real. Um dos seus propósitos é otimizar o tempo, facilitando a mobilidade do usuário e o fato de ele poder ver a hora da chegada do ônibus no ponto. Ao mesmo tempo, há questões, críticas que são de cunho cultural e que se perpetuam, conforme apontam os entrevistados:

Hoje mesmo, tem um aplicativo, é o *Cittamobi*, que a pessoa pode consultar esse aplicativo para ver o horário dos ônibus, ver onde o ônibus está, como também já tinha antes com os itinerários dos horários, itinerários no *site* da própria prefeitura. Então assim, o *Cittamobi* é um recurso, uma tecnologia que foi implantada para poder os usuários estarem sabendo melhor, na verdade, onde os ônibus estão. Ele tem o sistema de GPS na localização, tempo em que o veículo pode chegar até ele (Pedro).

As inovações vieram para melhorar. No entanto, a melhoria, ela chega, mas você não se adequa, ou a melhoria, no caso, os horários, não se adequam às suas necessidades porque você botou na sua cabeça que, se seu horário é às 8h, você não tem que chegar às 7h50, você quer um ônibus que pare na porta do seu trabalho às 8h (Maria).

São questões que têm um cunho mais polêmico, visto que o sistema não consegue abarcar a ideia de completude de satisfação por parte do usuário. Isso será evidenciado no próximo capítulo, com a apresentação da pesquisa quantitativa realizada com os usuários. É a sua consciência, a sua percepção crítica que vem se tornando mais aguçada, de maneira que o ônibus faz parte da sua vivência enquanto cidadão. E assim aborda o entrevistado:

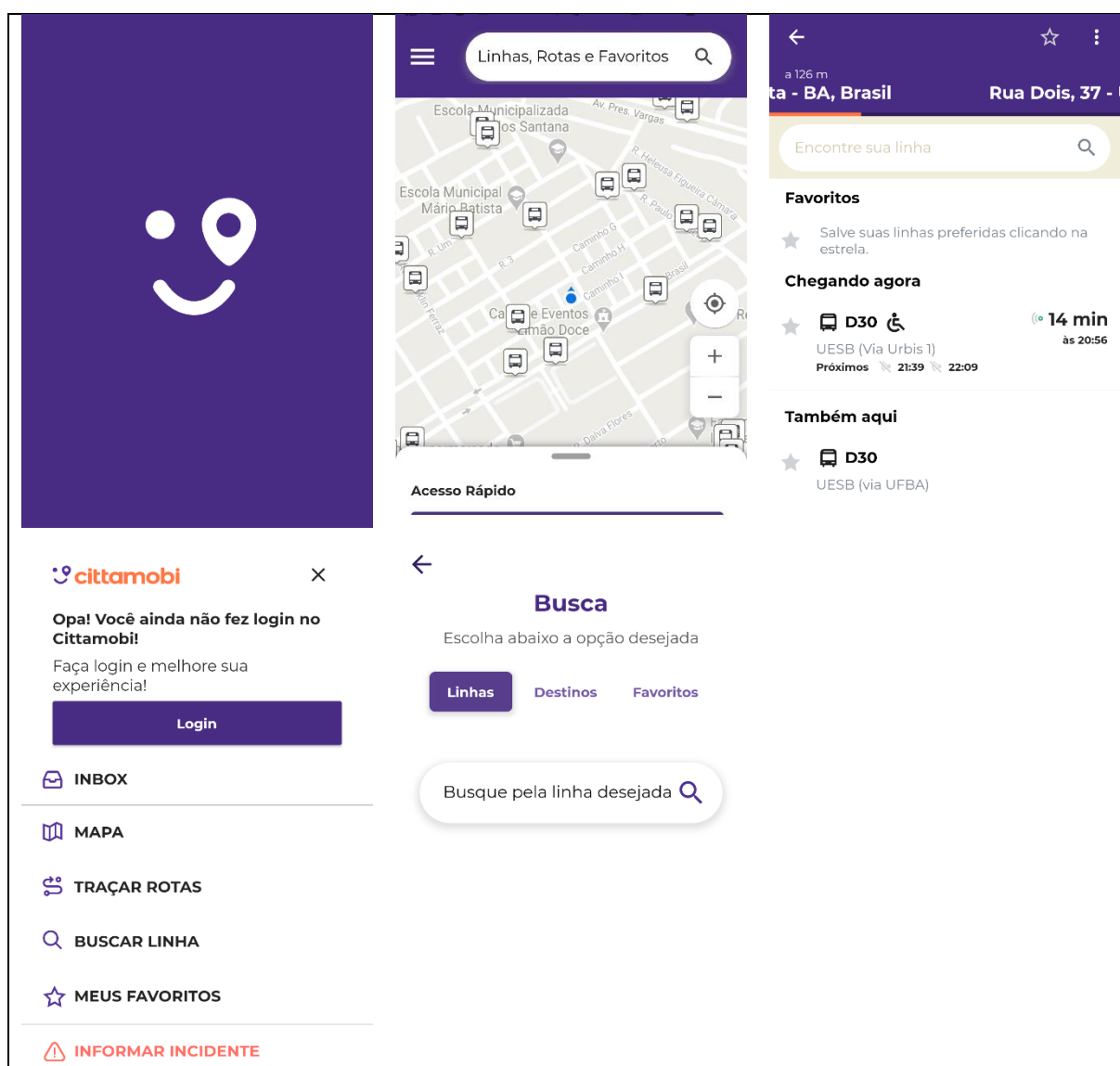
O indivíduo, quando ele pega o transporte, se nós analisarmos ele de fora, parece que ele não tem consciência de que é um usuário de ônibus. Só que aquilo faz parte da sua vivência. Muitos fatos da sua vida, ele faz relação com aquele itinerário: o número do ônibus, a cor do ônibus, a rota do ônibus. A vida dele se passa nesse fluxo de ir e vir.

Então, ele tem consciência sim. Ele percebe que aquilo faz parte não só do imaginário dele, mas da sua percepção, da sua vivência

enquanto cidadão (Matheus).

Concluir este capítulo com a figura 7 é mostrar uma tecnologia funcional e que eleva o sistema de transporte público coletivo a um patamar mais digno. Trata-se de uma sequência de imagens do aplicativo: elas foram capturadas do aparelho celular. A sua funcionalidade é de fácil acesso, com uma estética atrativa, mostrando todos os ônibus no raio do seu entorno, a opção de busca pela linha desejada, a numeração das linhas de ônibus que passam pelo seu ponto e o tempo que cada uma vai levar para passar, assim como mapas e rotas. Observemos:

Figura 7 - Imagem do APP



Fonte: Elaboração pelo autor

5. USUÁRIO

*Olho o mapa da cidade
Como quem examinasse
A anatomia de um corpo...
(MÁRIO QUINTANA)*

5.1 APRESENTAÇÃO

Chegar a este capítulo, o último que antecede as Considerações Finais, é chegar com o Usuário como um “resultado” de toda esta construção: de quem, na verdade, estamos falando? É com essa preocupação que este capítulo, ao invés de comportar uma apresentação direta dos resultados da pesquisa quantitativa realizada com eles, traz a necessidade de um adendo ainda mais fundamentado perante a sua análise.

Eu sou muito de olhar o humano, eu sou muito de olhar o humano porque eu acho que os veículos eles vêm e eles vão melhorar a cada dia, mas ninguém está olhando a mobilidade humana. Você está querendo saber de ônibus, está querendo saber de carro, está querendo saber de moto. E o ser humano, tem praça? Qual é a qualidade de vida para o ser humano? E o seu fim de semana, é onde? Você pega ônibus para passear no parque? Que parque? Então, não tem uma mobilidade. Nós não temos mobilidade e, quando voltamos aqui, falamos de coletivo. A gente vê as dificuldades porque nós temos que nos adequar ao transporte, e não o transporte se adequar às pessoas. E aí vem que nós queremos o quê? O carro na porta da nossa casa na hora que a gente quer sair. Não é assim? E vamos embora. Você é psicólogo? (Maria).

A fala da entrevistada acima traz um cenário a ser contemplado de maneira humanizada. Ela poderia ser vista, de maneira equivocada, como mais um número ou, talvez, de maneira generalizada, sem sequer analisar ou mesmo respeitar as suas especificidades, o que tornaria a realidade permeada de perversidade. Dessa forma, a presença do Estado, do poder público, do poder local, ela precisa ser reinventada, afinal a sua atuação dita, e muito, da conduta que a sociedade civil, como um todo, vem a ter, por mais que seja uma relação dialética, inexorável, ponto que já foi explanado neste texto. Nessa conjuntura que a gestão pública trabalha, ou precisa trabalhar, o usuário de transporte coletivo precisa ter essa visão, afinal, por mais que o ônibus seja um direito social adquirido por lei, ele ainda não é. Nesse eixo, a fala do

entrevistado Arthur nos aponta e desperta também para a necessidade de zelo que o transporte público precisa ter por parte de quem o usa:

O transporte coletivo não só afasta ou aproxima as pessoas, como afasta ou aproxima também a gestão e diz como a gestão enxerga a sua população. Eu acho que esse laço não é só entre o cidadão, mas também entre a gestão, entre o Estado e o cidadão. Entenda isso aí pelo Estado, poder público, gestão: o poder público de uma forma geral.

Qual a consciência que o usuário tem? O usuário, na realidade, ele passa a se ver como um elemento primordial. Ele é a causa e ele é o efeito do transporte coletivo. O usuário ele é o pino central para que esse transporte seja de qualidade e ele funcione de maneira adequada. É preciso que o usuário tenha essa visão de que o valor que ele está pagando, ele está investindo também. Para que ele dê valor a um ônibus confortável, para que ele não faça depreciação daquele bem, para que o usuário entenda que a meia passagem é uma gratuidade que quem está pagando é o usuário que paga a passagem inteira e que ele fiscalize também quem está usando de maneira equivocada. Então, essa consciência que acaba sendo despertada.

O cidadão ele entende: '- Ôpa! pera aí: se estão onerando o sistema, estão onerando a minha passagem'. Entendeu? (Arthur).

A discussão é ampla e naturalmente complexa, permeada de análises e observações, mas temos aqui de seguir alinhados à corrente de construção que vem sendo desenvolvida. A preocupação com uma fundamentação desse usuário foi se construindo desde a Introdução desta pesquisa e se fez presente nos capítulos sequenciais, mas, ao chegar neste ponto atual, percebe-se que a análise não se esgotou, assim como também não vai se esgotar agora. Porém, antes mesmo de apresentar os resultados da pesquisa realizada com os usuários, observa-se que há pontos essenciais a serem desenvolvidos aqui e que só são cabíveis neste estágio, e não nos capítulos anteriores. Se assim fosse feito, não haveria coerência de raciocínio e estar-se-ia antecipando algo que não cabia anteriormente. De modo semelhante, se não fosse agora trabalhado, o trabalho ficaria incompleto.

Com essa linha de raciocínio, a contextualização do sujeito – esse usuário de transporte público coletivo – faz-se melhor fundamentada no próximo tópico, analisado com perspectivas teóricas entre as quais se destacam: Georg Simmel, Judith Butler e Michel Foucault. Além disso, salientamos os nomes teóricos que vêm embasando a perspectiva de Ordem Planejada no tocante à análise do espaço urbano e que aqui trazem elementos que dialogam diretamente com o sujeito: David Harvey,

Henri Lefebvre, Le Corbusier, Milton Santos e Raquel Rolnik.

Com esse maior embasamento da perspectiva do sujeito, no próximo tópico, a sequência se faz com a presença da pesquisa tabulada. A proposta não é apresentar a pesquisa, mas sim chegar à pesquisa: desembocar nela como um resultado final.

5.2 SUJEITO

Uma questão central: como caracterizar o sujeito? Este trabalho tem a preocupação de elaborar uma construção do conhecimento que não pode ser panóptica, mas sim de um conhecimento complexo, o qual não é fotográfico, mas sim holográfico: de qualquer lugar que você esteja, você vê tudo. Dessa forma, faz-se necessária a análise do sujeito dentro do coletivo – sociológico – e dentro do universo – psicológico. Imbuídos dessa perspectiva, temos elementos para a Psicologia Social dos participantes do fenômeno. Simmel²⁰⁵ nos mostra o homem da cidade como um homem embotado, que não se deixa emocionar. Devido ao tamanho contato, à tamanha quantidade de gente, ele se fecha. Estamos tratando de uma perda de referência: perda de identidade pessoal. O autor assim nos explana e chega à ideia de “condições psicológicas que a metrópole cria”:

A base psicológica do tipo metropolitano de individualidade consiste na intensificação dos estímulos nervosos, que resulta da alteração brusca e ininterrupta entre estímulos exteriores e interiores. O homem é uma criatura que procede a diferenciações. Sua mente é estimulada pela diferença entre a impressão de um dado momento e a que a precedeu. Impressões duradouras, impressões que diferem apenas ligeiramente uma da outra, impressões que assumem um curso regular e habitual e exibem contrastes regulares e habituais – todas essas formas de impressão gastam, por assim dizer, menos consciência do que a rápida convergência de imagens em mudança, a descontinuidade aguda contida na apreensão com uma única vista de olhos e o inesperado de impressões súbitas. Tais são as condições psicológicas que a metrópole cria.²⁰⁶

Simmel segue o seu raciocínio com a apresentação de como se dá a construção da atitude *blasé* e desemboca no resultado final desse cenário, que é quando a própria pessoa chega à sensação de igual inutilidade. Vejamos a sua elaboração:

²⁰⁵ SIMMEL, 1976, op. cit.

²⁰⁶ Id., Ibid., p. 12.

As grandes cidades, principais sedes do intercâmbio monetário, acentuam a capacidade que as coisas têm de poderem ser adquiridas muito mais notavelmente do que as localidades menores. É por isso que as grandes cidades também constituem a localização (genuína) da atitude *blasé*. Com a atitude *blasé*, a concentração de homens e coisas estimula o sistema nervoso do indivíduo até seu mais alto ponto de realização, de modo que ele atinge seu ápice. Através da mera intensificação quantitativa dos mesmos fatores condicionantes, essa realização é transformada em seu contrário e aparece sob a adaptação peculiar da atitude *blasé*. Nesse fenômeno, os nervos encontram na recusa a reagir a seus estímulos a última possibilidade de acomodar-se ao conteúdo e à forma da vida metropolitana. A autopreservação de certas personalidades é comprada ao preço da desvalorização de todo o mundo objetivo, uma desvalorização que, no final, arrasta inevitavelmente a personalidade da própria pessoa para uma sensação de igual inutilidade.²⁰⁷

O filósofo francês Alain Badiou²⁰⁸ nos fala do ser e das maneiras de conhecê-lo e nos coloca como elementos compostos de multiplicidades. Ele, então, chega no vazio e, aí, localiza o sujeito e suas dinâmicas e as coloca como não sendo mais centradas no saber cartesiano, mas numa relação entre subjetividades e identidades. Ele coloca o vazio como a essência do lugar onde possa surgir o novo acontecimento, onde possa surgir o sujeito: o sujeito está no espaço vazio.

Le Corbusier trabalha o sujeito como dotado de infinita plasticidade, e essa característica ele fundamenta e concebe em *A Carta de Atenas*, a ideia de um projeto total de cidade. Vejamos:

A metrópole, a urbe moderna, é a esfera da racionalidade funcional. O principal formulador do projeto moderno, em termos urbanísticos, é Le Corbusier, com a Carta de Atenas, que é a bíblia de um arquiteto como Oscar Niemeyer – não por acaso, o artífice de Brasília, mais ambicioso projeto urbanístico do mundo contemporâneo. Se, na Carta de Atenas, Le Corbusier formula a ideia de um projeto total de cidade, é porque o sujeito moderno foi concebido como um ser dotado de infinita plasticidade. O que significa a plasticidade do sujeito? Significa que o homem pode se autodeterminar, criar seu destino, moldar sua feição – até mesmo seu corpo..²⁰⁹

Em termos práticos, essa ideia de sujeito não converge com a perspectiva a que esta pesquisa se propõe. Le Corbusier é um dos referenciais de pesquisa que

²⁰⁷ SIMMEL, 1976, op. cit., p. 17.

²⁰⁸ BADIOU, A. **O ser e o evento**. Rio de Janeiro: Zahar, 1996.

²⁰⁹ PINTO, M. da C. A estética do resto. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 291-300. p. 293.

embasam a elaboração deste trabalho, afinal a sua análise de cidade é da Ordem Planejada e ele, assim, a apresenta com maestria. Porém, o percurso deste texto apresenta, já na sua Introdução, a prisão do corpo e este será melhor fundamento nos próximos parágrafos.

Seguindo a construção dessa perspectiva, Ginzburg²¹⁰ aponta para os sinais como raízes do paradigma indiciário: o cartesiano impede de compreender a complexidade do real. Isso nos leva a uma pergunta: do que decorre o quê? Em sua abordagem compreensiva, Weber parte da distribuição desigual de poder. Ele se baseia em Kant e nos 'neokantianos' e apresenta o sujeito que vai construir o conhecimento e influir na construção do objeto: um sujeito ativo e impregnado de sua historicidade. A nossa formação educacional é toda fundamentada no pensamento iluminista cartesiano: ordem, separabilidade, objetivos e neutralidade. O objetivo é controlar todas as manifestações e, com isso, desmorona a relação sujeito / objeto. Não trabalhamos questões substantivas, tais como: morte, medo, sexualidade. A ideia central é dominarmos o conhecimento. Mesmo com uma breve descrição, justifica-se parte da dificuldade de trazer a relevância do sujeito ativo e impregnado de sua historicidade. Precisa ser pensado o lugar de fala, de quem viveu e participou de todo esse processo, que é um processo permeado por lutas. Numa relação intrínseca entre o sujeito e a cidade, podemos assim compreender:

Há que se lembrar que a cidade não se dá a aqueles que a ocupam como uma entidade abstrata ou como instrumento destinado apenas a certos usos técnicos. Ela também é uma realidade cheia de sentidos particulares relacionados às pulsões mais profundas do próprio indivíduo. Quer dizer, há uma dimensão biográfica da cidade, que confere à 'minha cidade' o sentido de meu 'lugar de vida'.²¹¹

A abordagem dessa construção de influência do sujeito sobre o objeto pode ser dialética: a sociedade é uma comunidade de produção e, então, a produção passa a ser categoria explicativa. Aqui, o nosso objeto macro de construção e análise é a cidade, e os modos de produção são explicativos desse objeto. Harvey²¹² aponta para a cidade como um ambiente construído, o que implica trabalhar a necessidade que

²¹⁰ GINZBURG, C. **Mitos, emblemas, sinais**: morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

²¹¹ FRAYZE-PEREIRA, J. A. Arte, psicanálise & cidade. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 319-330. p. 322.

²¹² HARVEY, 2007, op. cit.

vem se levantando como uma questão inerente à perspectiva deste trabalho: como a cidade se identifica e se insere nesse modo de produção?

Com uma latente desigualdade entre os seus habitantes, a cidade aparece como um sintoma do modo de produção, ou seja, ilustrando diferentes modos de produção. A cidade é, então, vista como a base na qual tudo isso acontece: como um reflexo dos processos sociais, econômicos e políticos. A sua especificidade é a reprodução coletiva da força de trabalho – ‘ela oferece meios para’ –, é o lugar privilegiado da luta de classes. Lojkine²¹³, nesse contexto, fala dos meios de consumo coletivos e os coloca como oferecidos coletivamente, mas não são; eles são pegos.

Em *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*, Lojkine²¹⁴ nos apresenta a política urbana como produto das contradições urbanas e composta de três dimensões: planificadora, operacional e urbanística. Ao mesmo tempo em que ele aponta para uma não redução à planificação, ele também aponta para uma política urbana capitalista não planificadora e evidencia a lógica da segregação tanto social quando espacial. Quanto a isso, ele indica três níveis de segregação: habitação, equipamentos coletivos e transporte domicílio-trabalho. É um cenário de um massivo contingente populacional que não consegue se apropriar do espaço urbano e se situa naquilo que sobra.

Esse cenário de exclusão territorial é abordado por Rolnik por meio de um processo em que ela “é montada por meio da definição de grandes investimentos, que podem ser neste bairro ou naquele, em benefício de poucos ou de muitos, privilegiando os automóveis ou o transporte público”²¹⁵, e segue mostrando que também pode ser “instalando centralidades junto aos espaços das elites ou criando uma mais próxima aos bairros onde vive a maior parte da população”²¹⁶.

As relações entre Estado e espaço urbano desembocam na produção de cidades, como já apresentamos aqui, isentas de urbanismo, com investimentos públicos distribuídos de maneira não só desigual, mas também equivocados, numa construção que não contempla o seu maior aporte: a classe trabalhadora. Este trabalho tem, entre os seus pressupostos, a preocupação de apresentar o ponto de

²¹³ LOJKINE, J. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

²¹⁴ Id., Ibid.

²¹⁵ ROLNIK, R. *É possível política urbana contra a exclusão?* Serviço Social e Sociedade, São Paulo: Cortez, v. 72, p. 53-61, 2002. p. 56-57.

²¹⁶ Id., Ibid., p. 57.

vista normativo que permeia diante de tamanha perversidade, numa sociedade formada por indivíduos e indivíduos que formam a sociedade e que, ao mesmo tempo, lida com a precariedade de uma camada que tem um grande dilema diário a ser preservado: a vida.

Simmel²¹⁷ não está preocupado com o indivíduo nem com a sociedade. Ele quer entender a ação recíproca. A sua abordagem vem com um direcionamento claro: a sociedade só existe se há interação social. Dessa forma, é a ação recíproca que permite a existência dela. A ação recíproca entre os indivíduos é que projeta a socialização. Esta é vista como o momento esperado pelos indivíduos a partir de sua potencialidade de sociabilidade. A perspectiva dele é contextualizada por Harvey com elogios:

Georg Simmel deu uma interpretação bem especial a essas conexões em seu extraordinário ensaio 'The metropolis and mental life', publicado em 1911. Ali, Simmel contemplou a questão de como poderia responder psicológica e intelectualmente à incrível diversidade de experiências e de estímulos a que a vida urbana moderna nos expunha – e como seria possível internalizá-la. De um lado, tínhamos sido libertados das cadeias da dependência subjetiva, tendo sido agraciados com um grau muito maior de liberdade individual. Isso, no entanto, fora alcançado às custas de tratar os outros em termos objetivos e instrumentais. Não havia escolha senão nos relacionarmos com 'outros' sem rosto por meio do frio e insensível cálculo dos necessários intercâmbios monetários capazes de coordenar uma proliferaante divisão social do trabalho.²¹⁸

Alinhado a essa perspectiva, Norbert Elias²¹⁹ nos apresenta uma sociedade que é formada pelos indivíduos e esses são os constituintes da sociedade: ambos são inexoravelmente inseparáveis. Não há sociedade sem indivíduos e nem indivíduos sem sociedade: há uma cumplicidade entre eles – eles vão se formando juntos. E assim ele nos apresenta:

Quando a questão é postulada dessa forma, para que se tenha plena consciência do que está em jogo, não é difícil reconhecer que todos os modos de pensamento e discurso que levam à utilização do termo 'indivíduo' e 'sociedade' como se eles se referissem a duas entidades distintas e independentes - sem excluir a ideia de sua 'relação recíproca' - são muito elementares e não particularmente adequados.

²¹⁷ SIMMEL, G. **Questões fundamentais da sociologia**: indivíduo e sociedade. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

²¹⁸ HARVEY, 2007, op. cit., p. 34.

²¹⁹ ELIAS, N. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

E, quando se leva em conta nosso conhecimento histórico das sociedades europeias de épocas anteriores, ou nosso conhecimento das sociedades contemporâneas num estágio anterior de desenvolvimento, é fácil compreender que a ideia dessa divisão e antítese entre 'indivíduo' e 'sociedade', entre 'eu' e 'os outros', de modo algum é a maneira universal e evidente de autopercepção dos seres humanos que comumente alega ser.²²⁰

A abordagem 'indivíduo' e 'sociedade', contextualizada a partir da concepção desenvolvida por Norbert Elias, viabiliza a melhor fundamentação da perspectiva de análise apresentada neste trabalho. Judith Butler²²¹ nos traz a ideia de sujeito e aborda a sujeição em duas perspectivas, a saber: (A) como um processo de se tornar subordinado por um poder que é instituído e que não nos cabe maiores alternativas (há uma captura por parte do sistema); (B) e também como um processo de formação do sujeito, o que fundamenta já uma “naturalização” prévia de todo o cenário. Vai-se formando a ideia de normatividade “institucionalizada” tanto no sistema quando no ser: “Em cada caso, o poder que, a princípio aparece como externo, imposto ao sujeito, que o pressiona à subordinação, assume uma forma psíquica que constitui a identidade pessoal do sujeito”.²²²

Estamos focados em um cenário que apresenta uma subordinação endêmica: sujeito submetido a um processo de sujeição em um cenário que é perpetuado veementemente. Abordar esse cenário de subordinação, numa esfera em que podemos analisar como uma esfera de “encapsulamento” – de corpos que são capturados –, não deixa escapatória e, assim, projeta um contexto que eterniza, ratifica – é para sempre – e que é introjetado por esse sujeito: uma vida interior entendida como sofrimento.

Para potencializar ainda mais, o mesmo sujeito vê essa vida como “normal”, além da sociedade como um todo, assim como as políticas afirmativas a essa realidade. Nesse anseio por justificar uma análise com presença de perversidade, Judith Butler assim aborda:

[...] existe uma correlação entre a vida interior e um sofrimento que é eterno, isto é, irrestrito à vida desta ou daquela pessoa. A vida interior, agora entendida como sofrimento, é também a condição não generalizável do confronto com o mandamento de não matar; mesmo

²²⁰ ELIAS, 1994, op. cit, p. 77.

²²¹ BUTLER, J. **A vida psíquica do poder**: teorias da sujeição. Belo Horizonte: Autêntica, 2017b.

²²² Id., Ibid., p.11.

que o mandamento seja contestado, ele deve ser sofrido. Esse confronto e esse sofrimento solitários, também são o significado do anarquismo que motiva atitudes fatais para o direito coercitivo.²²³

Trabalhada essa perspectiva e seguindo essa corrente de análise em que se evidencia o sujeito em meio ao espaço urbano, é necessário trazer a ideia de exclusão, termo mencionado desde o início deste texto, numa construção abastecida por uma análise que aborda um cenário fundamentado em políticas excludentes. Nessa perspectiva, Sawaia define esse termo, assim como deixa precedentes para a sua substituição por termos mais precisos:

Exclusão é tema da atualidade, usado hegemonicamente nas diferentes áreas do conhecimento, mas pouco preciso e dúbio do ponto de vista ideológico. Conceito que permite usos retóricos de diferentes qualidades, desde a concepção de desigualdade como resultante de deficiência ou inadaptação individual, falta de qualquer coisa, um sinônimo de sufixo sem (less), até a de injustiça e exploração social. Um 'conceito mala ou bonde, como falam Morin e Castel, que carrega qualquer fenômeno social e que provoca consensos, sem que se saiba ao certo o significado que está em jogo. Este caráter ambíguo tem levado muitos pesquisadores a propor sua substituição por outros mais precisos.²²⁴

Sawaia segue a sua análise nos direcionando a um mal-estar também endêmico, em que a "exclusão passa a ser entendida como descompromisso político com o sofrimento do outro"²²⁵, o que nos dá estrutura de análise, visto que a relação entre política e sofrimento é evidenciada. Véras, em sua análise diante de Francisco de Oliveira, assim nos apresenta uma relação instituída nos anseios da burguesia brasileira, instaurando um processo de veemente segregação sempre a serviço do capital dominante:

Dessa forma, acredita F. de Oliveira que o sentido mais profundo da exclusão está ligado aos desejos dos burgueses brasileiros de mostrar que os dominados são diferentes, segregando-os, nem se preocupando mais em legitimar sua dominação na clássica fórmula de coerção e consenso. Deixam-nos à parte, proibindo o dissenso, porque o 'social' deve subordinar-se ao econômico e aproximando-se

²²³ BUTLER, 2017b, op. cit., p. 93.

²²⁴ SAWAIA, B. (org.). **As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social**. 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014. p. 7.

²²⁵ Id., Ibid., p. 8.

mais de totalitarismo que de hegemonia (em termos gramscianos).²²⁶

Seguindo essa construção, a cidade vem como a base espacial da aglomeração (empresas, forças de trabalho). A divisão do trabalho, que era dentro da fábrica, agora é no mundo.²²⁷ O Estado vem, então, com a função de cuidar da infraestrutura, do transporte, desde que não estrangule a força de trabalho: a cidade como o novo palco da luta de classes. Lefebvre²²⁸ aponta para a cidade como um complexo pensado (determinações). Com isso, ele ‘absolutizou’ a luta de classes no urbano e a colocou como resultado não apenas da vida econômica. Ele utiliza-se de um pensamento dialético para pensar a produção do espaço urbano – a sociedade urbana como uma virtualidade ou um objeto possível –, sendo que a sociedade urbana é a causa e a consequência da superação da cidade industrial, processo que o autor denominou de revolução urbana.

O pensamento dos tecnocratas oscila entre a representação de um espaço vazio, quase geométrico, tão-somente ocupado pelos conceitos, pelas lógicas e estratégias no nível racional mais elevado, e a representação de um espaço finalmente pleno, ocupado pelos resultados dessas lógicas e estratégias.²²⁹

A cidade como o palco da luta de classes: o privado não é secundário frente ao político. Trata-se de uma dialética do privado e do público. É uma relação inexorável. Vejamos como Mongin explana:

Se o político é sua dimensão principal, o privado nem por isso é sua dimensão secundária; uma implica a outra. A experiência urbana não é a alquimia de uma vontade geral que permite se elevar milagrosamente do individual ao coletivo. A experiência urbana coloca em cena a dialética interminável do privado e do público. Ela marca a relação sempre reiterada do dentro e do fora, uma capacidade de abertura que corresponde a uma libertação.²³⁰

Trata-se de um processo que precisa chegar na origem e compreender os seus sucessivos desdobramentos, que não têm um ponto de chegada: é uma constante. Surge a necessidade de se construir mapas conceituais. Chegamos, agora, a algo

²²⁶ VÉRAS, 2014, op. cit., p. 45.

²²⁷ MARX, 1984, op. cit.

²²⁸ LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2004.

²²⁹ Id., Ibid., p. 141.

²³⁰ MONGIN, 2009, op. cit., p. 39.

mais elucidativo, pois tudo isso potencializa uma melhor compreensão do que foi aqui pesquisado antes mesmo de partir para a pesquisa em si. Estamos falando da cidade que não é pensada a partir da necessidade dos seus habitantes, que não considera o significado do espaço.

Explicar o caos da cidade, inserida num padrão sistemático de organização social e espacial, requer uma análise aprofundada das questões concernentes à mobilidade dentro dela. O uso do transporte público é foco de interesse deste estudo como um meio para uso do espaço, este sendo de importância significativa como manifestação da vida cotidiana, afinal é um elemento da luta de classes.²³¹ O indivíduo pensa com as categorizações da sociedade, de acordo com o modo como a sociedade lida com ele.²³² A construção de Rosa e Sandoval²³³ aborda uma perspectiva que traz a relação entre meio e sujeito como algo que sempre se dá como vivência. Fundamentados em Vygotsky, eles assim explanam:

Vygotski [...] aborda que a mudança de contexto pode levar a uma reorganização do drama subjetivo e uma alteração dos papéis sociais das pessoas. Devemos nos lembrar de que a relação entre meio e sujeito sempre se dá como vivência, ou seja, um meio específico não tem a mesma influência 'objetiva' sobre qualquer sujeito [...]. É na relação entre as peculiaridades das subjetividades e do contexto que se pode entender tal influência. Porém, como os experimentos demonstram, há formas de organização situacional que são eficazes em atuar sobre um campo significativo de subjetividades propiciando uma gama de comportamentos antes muito improváveis.²³⁴

Nessa perspectiva de análise, é chegado o momento de melhor discutirmos o corpo, visto que estamos tratando do usuário de transporte público coletivo. Mongin vai desenvolver a ideia de corpo harmonioso e apresenta a leitura de Paul Claudel quando questiona o não estudo de cidades humanas, além de trazer a pergunta sobre como um corpo urbano toma forma:

Antes de remeter à experiência de um corpo singular, a cidade é celebrada por poetas e escritores como um corpo mais ou menos harmonioso, mais ou menos equilibrado e unificado. Um corpo cujos membros constituem mais ou menos corpo. Assim, Paul Claudel, em

²³¹ LEFEBVRE, 2004, op. cit.

²³² FERRAZ, 2019, op. cit.

²³³ ROSA, L. A.; SANDOVAL, S. A. M. **Campo de potência**: pistas para a produção de uma arma conceitual. **Psicologia & Sociedade**, v. 33, e236043, 2021. Doi: <https://doi.org/10.1590/1807-0310/2021v33236043>. p. 4.

²³⁴ Id., Ibid., p. 4.

um texto conciso publicado em *Connaissance de l'Est*, compara o corpo de Paris aos corpos de Londres, Nova York, Boston e Pequim. Existe um saber da cidade?, ele pergunta. E que tipo de saber? 'Da mesma forma que ha livros a propósito de colmeias, sobre as cidades de ninhos, sobre a constituição das colônias de corais, por que não se estudam as cidades humanas?' [...]. A propósito de cada uma das cidades evocadas, uma mesma questão reaparece: coo incorporar, ou seja, como um corpo pode fazer com que se mantenham juntos membros esparsos, fragmentos diversos? Em outras palavras: como pode então um corpo urbano tomar forma? O poeta responde recorrendo a várias imagens da cidade que evocam ritmos urbanos diferentes.²³⁵

Diante dessa abordagem que veio arraigada com a presença do humano, do corpo, o indivíduo pode então ser visto, analisado a partir de três elementos: categorias estruturalistas, traços psicológicos e parâmetros. Isso se justifica pelo fato de só se aprender comportamento se aprender o contexto, e este é sistêmico, complexo. Há uma necessidade veemente de se fomentar a análise de contingência. No tocante a essa análise, Foucault²³⁶ nos apresenta o corpo como diretamente inserido num "campo político", imbuído de elementos de ordem das relações de poder, trabalhos, economia, dentre outros. Apresentemos o conceito que ele nos apresenta:

[...] o corpo também está diretamente mergulhado num campo político; as relações de poder têm alcance imediato sobre ele; elas o investem, o marcam, o dirigem, o supliciam, sujeitam-no a trabalhos, obrigam-no a cerimônias, exigem-lhe sinais. Este investimento político do corpo está ligado, segundo relações complexas e recíprocas, à sua utilização econômica; é, numa boa proporção, como força de produção que o corpo é investido por relações de poder e de dominação; mas em compensação sua constituição como força de trabalho só é possível se ele está preso num sistema de sujeição (onde a necessidade é também um instrumento político cuidadosamente organizado, calculado e utilizado); o corpo só se torna força útil se é ao mesmo tempo corpo produtivo e corpo submisso.²³⁷

Este trabalho tem o seu objeto macro numa discussão de Mobilidade Urbana, ao mesmo tempo em que aborda o sujeito como protagonista desse cenário, afinal ele é o usuário do transporte público coletivo. Isso implica um aprofundamento de suas questões, visto que se percebe uma ausência de liberdade imposta por um sistema que produz e perpetua um aprisionamento: uma realidade perversa que vai

²³⁵ MONGIN, 2009, op. cit., p. 41-42.

²³⁶ FOUCAULT, 1987, op. cit.

²³⁷ Id., Ibid., p. 29.

configurando um sujeito que tem o seu “corpo capturado”. Michel Foucault nos apresenta um corpo que está preso num sistema de sujeição: ele precisa, para ser útil, ser um corpo produtivo e corpo submisso ao mesmo tempo.

Essa sujeição não é obtida só pelos instrumentos da violência ou da ideologia; pode muito bem ser direta, física, usar a força contra a força, agir sobre elementos materiais sem no entanto ser violenta; pode ser calculada, organizada, tecnicamente pensada, pode ser sutil, não fazer uso de armas nem do terror, e no entanto continuar a ser de ordem física.²³⁸

Tratam-se de corpos capturados – corpos que são capturados – que já nasceram assim: é uma produção e reprodução do sistema. A cidade então projeta essa lógica, que é perversa e perpetuada, e que é assim potencializada por Foucault como uma “economia política do corpo”:

[...] sistemas punitivos devem ser recolocados em uma certa 'economia política' do corpo: ainda que não recorram a castigos violentos ou sangrentos, mesmo quando utilizam métodos 'suaves' de trancar ou corrigir, é sempre do corpo que se trata — do corpo e de suas forças, da utilidade e da docilidade delas, de sua repartição e de sua submissão.²³⁹

Essa lógica apresentada por Foucault é potencializada por Lefebvre²⁴⁰ quando este aponta para um espaço urbano que não pode ser pensado como uma totalidade em si, pelo contrário: não pode ser entendido como uma dimensão independente da economia. Estamos falando de cidade como uma realidade que precisa ser compreendida como algo socialmente produzido,²⁴¹ numa observação que parte de uma análise em que ela precisa ser vista como espaço da vida cotidiana na esfera do consumo: é associado ao relacionamento social que nele tem lugar. A partir dessa ótica, projetou-se a viabilidade, a construção deste trabalho, visto que se tornam visíveis os pormenores para o uso desse espaço no que diz respeito ao deslocamento populacional. Para melhor elucidar esse processo, as limitações impostas pela vida social, em meio a uma realidade que distorce o ritmo próprio de cada sujeito, remetem a uma vida pulsional que pode ser assim configurada e que caminha para o

²³⁸ FOUCAULT, 1987, op. cit., p. 29.

²³⁹ Id., Ibid., p. 28.

²⁴⁰ LEFEBVRE, 2004, op. cit.

²⁴¹ CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

insuportável:

O sujeito é marcado pelo ritmo da pulsão, pressão constante que impulsiona o funcionamento do aparelho psíquico. A vida pulsional é configurada por experiências singulares e imperiosas, às quais, cada sujeito está submetido, a pulsão fazendo sua marca e configurando o percurso conflito em busca de satisfação. As limitações impostas pela vida social acentuam esse conflito, esse antagonismo, porque a satisfação possível socialmente percorre caminhos muito diversos aos da satisfação individual. O ritmo próprio de cada sujeito vai ser distorcido para que ele possa se incluir socialmente. O custo desse processo é alto e possivelmente, na atualidade, as imposições superegoicas exercidas pela vida social estejam alcançando um limite insuportável.²⁴²

Sequenciar na mobilidade, em si, é necessário que haja a contextualização antecipada do seu aspecto subdesenvolvido – ela foi construída, pensada nessa perspectiva ao logo da história – e a sua relação com o capitalismo periférico. Sendo assim, Eduardo Fagnani contextualiza:

Dentre outros fatores, o subdesenvolvimento de mobilidade reflete a especificidade do capitalismo periférico. O Brasil é um país de capitalismo tardio. A industrialização somente foi completada em meados do século XX, quase um século após a Inglaterra ('capitalismo originário') e meio século após os EUA, Japão, Alemanha, Rússia e França ('capitalismo atrasado').²⁴³

A discussão é permeada de uma realidade subdesenvolvida. Falar em subdesenvolvimento, em um país caracterizado como subdesenvolvido em todas as suas instâncias básicas, nos remete à Teoria do Subdesenvolvimento, apresentada por Celso Furtado²⁴⁴, quando evidenciou a sua superação a partir da elaboração de uma técnica de planejamento econômico, e não em aumentos de produtividade associadas a novas técnicas: Assim, ele nos trouxe:

A teoria do subdesenvolvimento cuida do caso especial de situações em que aumentos de produtividade e assimilação de novas técnicas não conduzem à homogeneização social, ainda que causem a elevação do nível de vida médio da população. Essa teoria tem, como

²⁴² JUNQUEIRA, M. H. R. Tempo e ritmo na cidade. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 301-309. p. 306.

²⁴³ FAGNANI, 2016, op. cit., p. 43.

²⁴⁴ FURTADO, C. **Brasil: a construção interrompida**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

ponto de partida, a visão de Prebisch do capitalismo como um sistema que apresenta uma ruptura estrutural, sistema que ele chamou de centro-periferia.²⁴⁵

Quando vemos o cenário centro-periferia, as suas tensões vêm sempre à tona. Como o texto pede para se chegar a uma concepção de igualdade social, antes, faz-se pertinente uma breve menção a tais tensões, bem como do multiplicar das sensações de insegurança:

Tensões entre centro e periferia, severos problemas de urbanização, aglomerados que se multiplicam sensação de insegurança, desenraizamento, tudo cria um magma urbano e subjetivo completo. Neste, novas formas de agrupamento e de criação emergem. A multiplicidade e a diversidade cultural dominam certos espaços, em outros, a uniformidade, a cultura de massas.²⁴⁶

Para se alcançar a conclusão dessa percepção, é necessário trazer uma concepção de igualdade social que apresenta ganhos econômicos, sociais e educacionais, além de mudanças de valores. Diante disso, Pastore apregoou:

A igualdade social pode, é claro, ser alcançada tanto através de um nivelamento por cima como por baixo. Mas, nos estágios iniciais de desenvolvimento das sociedades capitalistas atuais, o paradigma procurado é aquele, no qual, a mobilidade vertical ascendente é considerada uma *condição necessária* (embora não suficiente) para o desenvolvimento social. Mais especificamente, o desenvolvimento daquelas sociedades depende de diminuir-se o mais rapidamente possível a imensa base da pirâmide social e de expandirem-se as classes médias.

Quais as repercussões da mobilidade social no indivíduo e na sociedade? Quando um indivíduo passa de uma ocupação de *status* baixa para uma ocupação de *status* mais alto - de classe média, por exemplo, - tal movimento tende a ser acompanhado de vários ganhos em termos de oportunidades econômicas, educacionais e sociais, assim como de mudanças de valores, de atitudes e de horizonte cultural.²⁴⁷

O “jogo” teria sido revertido, afinal as oportunidades acabaram de ser evidenciadas, porém o subdesenvolvimento se ratificou totalmente permeado de visibilidade ou, dito de outro modo, da tamanha invisibilidade que um enorme

²⁴⁵ FURTADO, 1992, op. cit., p. 39-40.

²⁴⁶ TANIS, B. Cidade e subjetividade. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 17-29. p. 23.

²⁴⁷ PASTORE, J. Migração, mobilidade social e desenvolvimento. In: COSTA, M. A. (ed.). **Migrações internas no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA; INPES, 1971.p. 4.

contingente populacional tem tanto aos olhos do Estado quanto das classes superiores. É um cenário que viabiliza o enquadramento – “corpos capturados” –, que tem, no espaço urbano, um potencializador da precariedade, ou seja, a localização da moradia, a imagem que o bairro projeta, por si só, já o estigmatiza enquanto morador dali: um “enquadramento urbano”. Dowbor traz a perspectiva que aborda a moradia muito mais do que a casa ou apartamento:

Não temos aqui nenhuma pretensão de transportar para o Brasil um pedaço da França, ainda que alguns pedaços sejam bem agradáveis. O que queremos sugerir é que, quando uma comunidade de famílias decide organizar as suas condições de vida de forma humana, isto é possível. Não há nenhuma lei que defina que para levar a criança para a escola seja obrigatório correr e estacionar em fila dupla ou levantar de madrugada e enfileirar diversos meios de transporte. A moradia é muito mais do que a casa ou apartamento: é também a organização racional do entorno.²⁴⁸

Milton Santos²⁴⁹ aponta para o valor associado ao local de moradia. Tamanha identidade, potencializada pelo espaço urbano, vai exercer uma função de valor perante o sujeito, ou seja, o seu “valor” está diretamente associado ao seu local de moradia: esse cenário projeta o estigma. E mais: ele se vê com esse valor que lhe foi instituído. Vale a pena citar um cenário analisado por Dowbor que nos coloca como “condicionados, desde nossa infância, a acreditar que as formas de organização do nosso cotidiano pertencem naturalmente a uma misteriosa esfera superior, o ‘Estado’, ou aos poderosos interesses da especulação imobiliária [...]”.²⁵⁰

Por mais que a maioria das pessoas não esteja trabalhando no mesmo lugar em que mora, grande parte desse público gostaria de viver próximo ao local do trabalho, o que potencializa a necessidade de transporte de casa para o trabalho. A sucinta abordagem de Blumenfeld explana esse cenário:

[...] é desejável minimizar a necessidade do transporte de casa para o trabalho e, ao mesmo tempo, maximizar a possibilidade de fazê-lo. Obviamente, a maioria gostaria de viver próximo ao local de trabalho mas procurar essa solução como norma seria pouco realista e por demais restritivo. Estima-se que metade de todos os lares metropolitanos apresenta mais de uma pessoa empregada, e é pouco provável que esteja trabalhando no mesmo lugar.²⁵¹

²⁴⁸ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 9-10.

²⁴⁹ SANTOS, M. **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979.

²⁵⁰ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 10.

²⁵¹ BLUMENFELD, H. A metrópole moderna. In: **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p. 66.

Seguir essa perspectiva é ir ao encontro da formação de consciência, de como se chega a ela. Le Corbusier, então, nos apresenta a morada como “um continente que responde a certas condições e estabelece relações úteis entre o meio cósmico e os fenômenos biológicos humanos”²⁵². Dessa forma, a amplitude das condições de existência que a moradia proporciona, assim como a necessidade de proporcionar alegria por se viver ali, até a capacidade de levar ao civismo, culmina em um alto grau de consciência. Nesse contexto, a formação da identidade, já apresentada aqui na perspectiva de Milton Santos, é potencializada com a perspectiva de Le Corbusier, neste parágrafo, mesmo que diante de cenários opostos: ambas desembocam na formação de um sujeito consciente como resultante da realidade de sua moradia. A análise de Le Corbusier nos leva às “constantes psicofisiológicas”:

Fala-se aqui de instrumental, de ferramentas de habitação colocadas nas mãos de seres vivos e baseadas em constantes psicofisiológicas devidamente reconhecidas, inventariadas por pessoas competentes (biólogos, médicos, físicos e químicos, sociólogos e poetas). Essas ferramentas têm por objeto facilitar as condições de existência, realizar a saúde moral e física dos habitantes, favorecer a perpetuação da espécie oferecendo os equipamentos necessários a uma perfeita educação, proporcionar a alegria de viver e fazer aparecerem e se desenvolverem sentimentos sociais capazes de levar ao civismo; o civismo gerador de ação levará a comuna ao mais alto grau de consciência e de dignidade.²⁵³

Goffman²⁵⁴ nos coloca diante do estigma, numa análise em que o indivíduo pensa com as categorizações de sua sociedade, conforme o modo como a sociedade lida com ele. A sua análise nos mostra que vai ser construída uma identidade social: estando pomenorizado em relação ao social, é algo expressivamente depreciativo; é um processo perverso de “captura”. A vida na metrópole foi objetivada de maneira tal, que a subjetividade ficou em segundo plano.

O espaço urbano passa, então, a ter uma função também identitária diante dos seus moradores. É uma projeção que se estende e dinamiza as relações tanto entre as pessoas quanto na relação com o mercado, ou seja, há uma formação de enclaves,

²⁵² LE CORBUSIER. **Planejamento urbano**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000. (Coleção Debates: Urbanismo). p. 67

²⁵³ Id., *Ibid.*, p. 65-67.

²⁵⁴ GOFFMAN, E. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. 4. ed. Sabotagem: 2004.

vetores, centralidades, dentre outros, e que projeta uma obediência a essas construções, que são dinamizadas por parte do capital em consonância com o poder público, de que não há muita escapatória. Os seus habitantes, moradores de toda essa malha ampla e complexa, trazem, em si, na sua formação, os elementos que os configuram e ditam as regras. Isso justifica o “corpo político” definido por Michel Foucault:

Trataríamos aí do 'corpo político' como conjunto dos elementos materiais e das técnicas que servem de armas, de reforço, de vias de comunicação e de pontos de apoio para as relações de poder e de saber que investem os corpos humanos e os submetem fazendo deles objetos de saber.²⁵⁵

Como um adendo a essa justificativa aqui desenvolvida, a questão do espaço, de localização mesmo, é trabalhada por Anthony Giddens²⁵⁶ numa perspectiva em que ele aborda que não é só o espaço pelo espaço que está crescendo, mas sim a sua relação com o espaço. Antes, cada cultura tinha relação com o seu espaço. A modernidade se propõe a isto: o espaço é de todos. Se espaço e tempo estão vazios, temos de ter confiança naquilo que não conhecemos. Dessa forma, justifica-se a sua crítica ao termo pós-modernidade – que ele coloca como uma invenção –, pois, no fundo, estamos numa alta modernidade.

Como é impossível a elaboração de um material que supra a totalidade, este trabalho se propõe deixar poucos pontos em “aberto”, o que justifica momentos de sistematização que potencializem a validação da análise em curso. A busca se dá por compreender processos de construção perversa em meio a um espaço urbano que criou formas de segregação espacial, social, numa projeção discriminatória. Caldeira²⁵⁷ estuda a cidade de São Paulo e ela nos apresenta a cidade como uma segmentação do espaço urbano – um distanciamento –, o que nos embasa para uma análise da mobilidade urbana historicamente projetada com um formato de repulsas de sociabilidade.

No intuito de melhor elucidar essa questão da segmentação do espaço, Simone

²⁵⁵ FOUCAULT, 1987, op. cit., p. 30.

²⁵⁶ GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.

²⁵⁷ CALDEIRA, T. P. do R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34; Edusp, 2000.

Scifoni²⁵⁸ nos apresenta uma definição que justifica o seu uso, mostrando como se expurgaram as camadas mais populares, como se enfatizou o processo de segmentação do espaço urbano:

[...] conforme discorre Carlos²⁵⁹, a integração à lógica da economia mundializada traz consigo o seu contrário, ou seja, a desintegração. Essa se refere ao fato de que a cidade produzida como negócio destrói bairros antigos, remove favelas e valoriza o espaço, expulsando, com isso, a população, o pequeno comércio e as atividades do cotidiano urbano dos mais pobres. Instaura o urbano como valor de troca, expropriando os antigos usos do espaço, ligados a um morar de classes mais pobres. A expulsão é também expropriação do lugar vivido, no qual se constroem, ao longo do tempo, as referências espaciais e identitárias.

Em todos esses casos, a cidade é produzida tendo em vista os imperativos da acumulação, sobrepondo-se às necessidades da reprodução da vida humana, conforme assinala Carlos.²⁶⁰

Conforme Villaça²⁶¹, um dos traços mais marcantes do processo de urbanização brasileiro, no final do século XIX, foi o rápido crescimento das camadas populares urbanas que, neste momento, habitavam as áreas centrais. Para o autor, na medida em que o Centro passou a ser um lugar mais utilizado pelas camadas de mais alta renda para compras, serviços ou emprego, sem falar na proximidade de suas residências com a área central, “foi se configurando um processo de valorização espacial que elevou o preço da terra e dos aluguéis e, conseqüentemente, dificultou a permanência dos trabalhadores mais pobres nas regiões centrais.”²⁶²

Tamanho construção do sujeito se justifica e se fez necessária, afinal ele está no centro desta pesquisa – é o usuário, o passageiro. Trata-se de um massivo contingente populacional que se embrenha numa empreitada, em sua maioria, cotidiana, e que é permeada por luta: a luta do deslocamento, da mobilidade. Dessa forma, o próximo passo é apresentar esse processo e, assim, potencializar a sua melhor compreensão diante da pesquisa como um todo.

5.3 MAIOR AMPLITUDE PERANTE OS USUÁRIOS

²⁵⁸ SCIFONI, 2016, op. cit.

²⁵⁹ CARLOS, A. F. **Espaço-Tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

²⁶⁰ SCIFONI, 2016, op. cit., p. 30-31.

²⁶¹ VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001b.

²⁶² Id., Ibid., p. 26.

Este trabalho teve e mantém a preocupação de não ter uma característica repetitiva e nem demasiadamente teórica. Antes o contrário: a ideia sempre foi elaborar uma perspectiva que atendesse a um modelo de coerência, com um olhar que não desembocasse num eterno sofrer, mas sim que provocasse inquietações com diretivas de construção de um novo cenário.

Emmanuel Kant elaborou três questões fundamentais e que cabem aqui: A) O que podemos conhecer?²⁶³ B) Como proceder em nossas ações, em nossa prática?²⁶⁴ C) O que se pode esperar?²⁶⁵ Diante do exposto desta pesquisa, esse questionamento de Kant nos traz uma análise da realidade que, primeiro, viabilizou uma etnografia de campo – dentro do próprio ônibus, nos pontos de ônibus, na estação de transbordo – realizando sucessivas viagens, em diferentes linhas, em diferentes horários e em diferentes dias da semana (sem faltar sequer um dia de deslocamento). Com essas três perguntas, fundamentais e essenciais, tanto o olhar do pesquisador quanto a elaboração do questionário para o usuário deram-se de maneira real.

Também foi preciso pensar na ideia de um futuro possível – corpos livres, ao invés de capturados – em um país que, historicamente, nunca houve espaço para a dignidade, mas sim uma demasiada produção de expropriados. A perversidade dessa realidade vem representada em uma série de elementos, e o transporte público coletivo – o ônibus – atendeu a essa *performance*. Trata-se de uma realidade que, além de nos testar, testa também os nossos limites. Dessa forma, as relações verticais, de alteridade, se fazem sempre presentes. Glauber Rocha nos deixou a deixou a ideia do capitalismo como uma “Geometria Dramática”.

Diante desse breve exposto introdutório, cabe-nos apresentar os resultados da pesquisa de campo por amostragem – realizada em formato digital, eletrônico – e feita com os diversos perfis de usuários. Uma pesquisa que, assim como foi com a etnografia de campo (dentro do próprio ônibus, nos pontos de ônibus, na estação de transbordo), também se preocupou em ser realizada durante um período que atendesse a todos os dias da semana, inclusive os feriados, diferentes linhas e horários. Nessa construção, o trabalho teve um resultado que será apresentado, ponto

²⁶³ KANT, E. **Crítica da razão pura**. São Paulo: Abril Cultural, 1980. (Os pensadores).

²⁶⁴ KANT, E. **Crítica da razão prática**. Tradução: Valério Rohden. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

²⁶⁵ KANT, E. **Crítica da faculdade do juízo**. Tradução: Valério Rohden e Antônio Marques. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

a ponto, e com uma análise resultante do todo.

Antes, contudo, de iniciar a análise e interpretação dos dados que se seguem, é válido retomar aqui, mesmo que brevemente, a Escola de Chicago, cuja obra mais conhecida, *The Polish Peasant in Europe and America*, com etnografia adaptada aos contextos urbanos, numa observação sistemática de relações sociais, mostra o seu pioneirismo em formular abordagens de análises de conteúdo:

The Polish Peasant in Europe and America,²⁶⁶ de Thomas e Znaniecki, em 1918, é a obra mais conhecida da Escola de Chicago em termos de suas inovações metodológicas. Além de utilizar uma etnografia adaptada para contextos urbanos, os pesquisadores também desenvolveram técnicas de entrevista de historial oral, entrevistas em profundidade e observação sistemática de relações sociais. Na fase de interpretação dos dados, a equipe foi pioneira em formular abordagens de análise de conteúdo que permitissem correlacionar todos dos dados obtidos pelas várias técnicas usadas.²⁶⁷

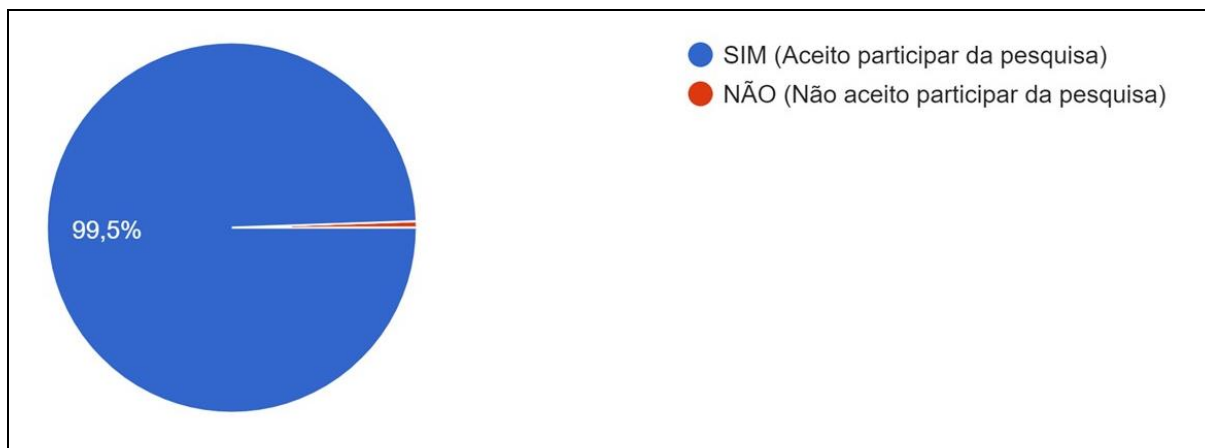
Sem dúvida, essa obra nos inspirou a trabalhar com questões de gênero e faixa etária, as quais se fazem presentes na grande maioria das pesquisas por amostragem, porém cada uma com a sua perspectiva de resposta, de análise.

Partindo, agora, para a pesquisa, é importante salientar que é iniciada já com o aceite, ou não, do participante, com a seguinte leitura e opções de marcar: “Ao assinalar a opção “aceito participar”, o participante atesta sua anuência com esta pesquisa, declarando que compreendeu seus objetivos, a forma como ela será realizada e os benefícios envolvidos” (Figura 8).

²⁶⁶ THOMAS, W.; ZNANIECKI, F. **The polish peasant in Europe and America**. Chicago: University of Illinois Press, 1966.

²⁶⁷ SANDOVAL, 2018, op. cit., p. 74.

Figura 8 - Percentual de participantes na pesquisa

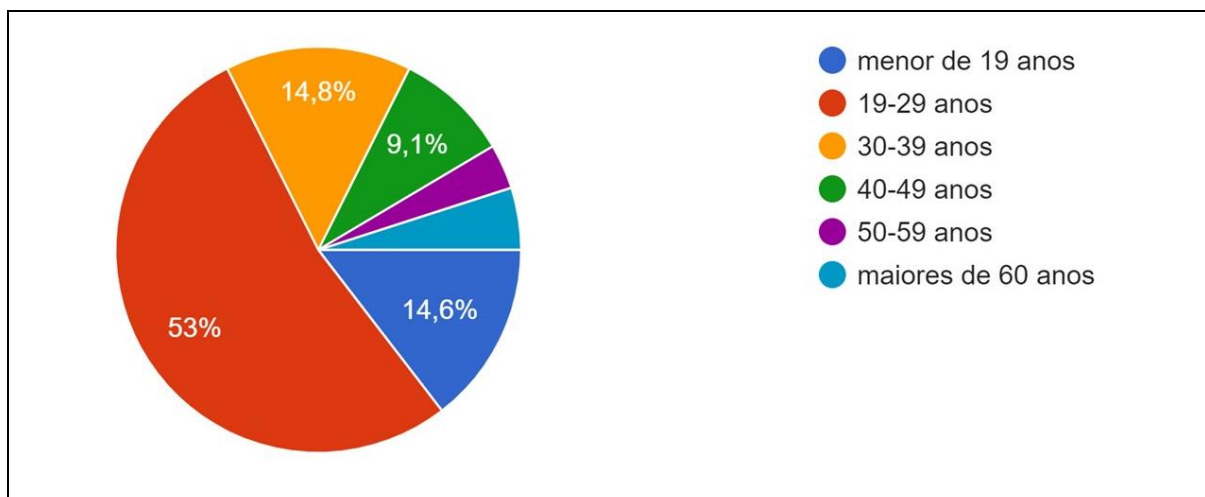


Fonte: Elaboração pelo autor.

A pesquisa, conforme já foi aqui abordado, teve a preocupação de perpassar por todos os dias da semana, sábados, domingos e feriados, já que ela foi realizada no período que contemplou a Semana Santa. De modo semelhante, também se ateuve à preocupação de acontecer nos três turnos – matutino, vespertino e noturno –, tudo com o enfoque de não atuar de maneira enviesada, mas sim direcionada: foco no usuário. Dessa forma, como também já foi explanado, a estação de transbordo foi um dos palcos para a sua realização, assim como os diferentes pontos de ônibus, de maneira tal que nenhuma região da cidade ficasse sem ser contemplada. Eis aí o cuidado para não haver nenhum processo de segregação.

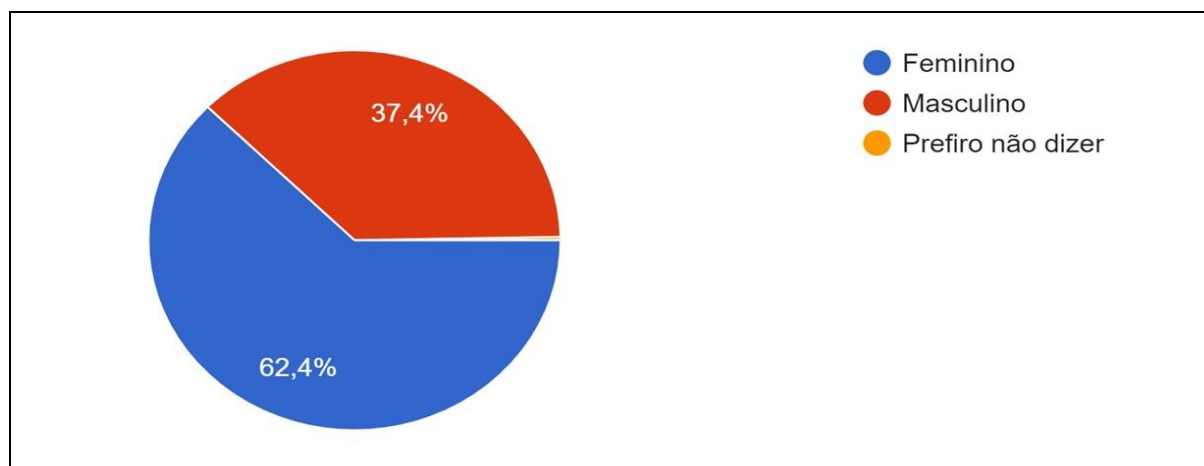
As figuras 9 e 10 serão discutidas em conjunto, após a apresentação dos dados a seguir. A análise de ambas se faz necessária em um mesmo contexto, sem cortes.

Figura 9 - Faixa etária dos participantes



Fonte: Elaboração pelo autor.

Figura 10 - Gênero



Fonte: Elaboração pelo autor.

Fundamentar a discussão das figuras 9 e 10 é começar por uma perspectiva de análise construída por Lauwe, que aponta para categorias de idade e gênero como um adendo inegável à compreensão das relações sociais. O autor direciona à juventude um destaque especial, revelador, para a compreensão dos mecanismos de evolução de uma sociedade urbana:

Os grupos de idade, as 'classes de idade', que tiveram nas sociedades não-maquinistas o papel que se conhece pelo trabalho de numerosos antropólogos, não têm mais existência tão ostensiva nas sociedades urbanas. Mas as relações entre gerações, ligadas a toda uma série de condições demográficas, mostram que existem categorias de idade e de sexo cuja importância para a compreensão das relações sociais não pode ser negada.²⁶⁸ A 'juventude', enquanto fato social, tem um lugar que tem sido mal definido na maior parte das sociedades industriais ou de países em transformação econômica.²⁶⁹ Daí resultam numerosas dificuldades e numerosos erros na planificação social. Os pequenos grupos espontâneos e os grandes movimentos de juventude podem constituir-se em objeto de estudos reveladores para o sociólogo que quer compreender os mecanismos da evolução de uma sociedade urbana^{270 271}.

Durante o período de pesquisa etnográfica, foi notória a presença maior do público feminino dentro dos ônibus - independente da linha, do horário ou do dia da

²⁶⁸ EISENSTADT, S. N. **From generation to generation**. Age groups and social structure. Londres, Routledge and Kegan Paul, 1956, 373p.

²⁶⁹ TARDITS, C. **Porto-novo**. Les nouvelles générations africaines entre leurs traditions et l'occident. Paris, La Haye, Mouton & Co., 1958, 128p. (Collection le Monde l'Outre-Mer passé et présent).

²⁷⁰ HOLLINGSHEAD, A. B. **Elmtown's youth, the impact of social classes on adolescents**. Nova York, Wiley, 1949, 480p.

²⁷¹ LAUWE, Paul-Henry C. de. A organização social no meio urbano. Tradução: Moacir Palmeira. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 117.

semana - o seu massivo é composto por mulheres. Isso gerou uma inquietude na análise, afinal, e a presença masculina? Numa perspectiva de análise da mobilidade urbana como um todo, o uso de motos, na cidade de Vitória da Conquista, se for realizada uma pesquisa que contemple a presença do gênero, o seu usuário vai se dar quase 100% masculino: um meio de transporte genuinamente para homens. No tocante ao uso do carro, vê-se, observando de maneira visual, passa a ideia de que se aproxima do equilíbrio entre homens e mulheres, ou seja, observa-se uma inclinação maior de homens utilizando. Desses, os que prestam serviços de transporte por aplicativo, ainda se faz uma mão-de-obra quase masculina, por completo.

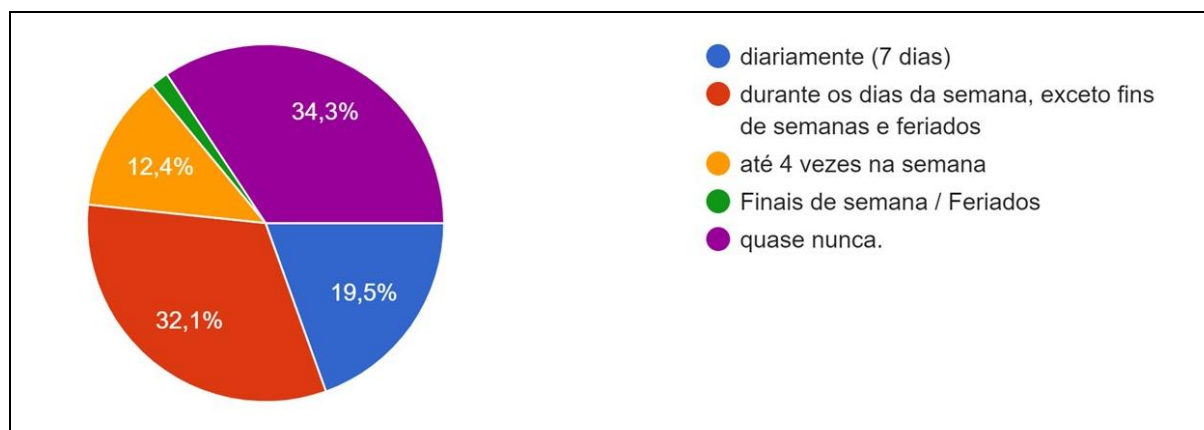
Nessa perspectiva de análise, a citação a seguir traduz o fluxo masculino que faz uso de motos em cruzamento, relacionando-o à demanda de acidentes de trânsito. Vejamos:

Uma categoria com risco ainda maior de fortalecimento em decorrência de AT [Acidente de Trânsito] é a dos motociclistas. Observa-se que, de 1996 para cá, embora tenhamos o novo código, a mortalidade provocada por acidentes com moto vem aumentando de forma vertiginosa em todo o Brasil, sendo provável que os mais atingidos sejam indivíduos pobres, que adquirem moto por ser a opção mais barata. No Brasil, em 1996, morreram, em acidente de moto, 514 jovens do sexo masculino de 15 a 34 anos, e, em 2007, esse valor atingiu 5016 indivíduos da mesma faixa etária. Dessa forma, faz-se necessário intervir preventivamente para evitar mortes precoces por acidentes de motos.²⁷²

Da mesma forma que a etnografia apontou a questão de gênero, também apontou a questão de faixa etária: há um público jovem presente nos ônibus. O fato de se tratar de uma cidade que se tornou um polo de educação superior e um centro regional de comércio popular com grande peso, esse público jovem, em sua visível maioria, se deve à presença, em primeiro lugar, de estudantes de nível superior e, em segundo lugar, de funcionários(as) do comércio (Figura 11).

²⁷² MARIN-LEÓN, L. et al. **Psicologia e mobilidade**: o espaço público como direito de todos. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010. p. 183.

Figura 11 - Frequência de uso do transporte público



Fonte: Elaboração pelo autor.

Seguindo a construção, o entrevistado Pedro traz uma análise do fluxo de ônibus direcionado à maior universidade da cidade, a UESB, e contextualiza colocando o ônibus como um espaço da diversidade. Vejamos:

Você se deslocar até a UESB é uma distância muito grande. Então assim, o transporte coletivo ele facilita nisso. O transporte coletivo ele traz esta coisa: você não transporta só estudante para a UESB, você transporta trabalhador, você transporta quem vai fazer exame no SENAI, você transporta quem vai no shopping passear, você transporta o jovem que está indo no cinema assistir sua sessão ali de cinema. Não é só o jovem, mas eu falo o jovem que é estudante, que ele gosta muito de se socializar mais com os colegas, até por ele ter mais tempo para isso. Então assim: ele tem que estudar, mas ele tem mais tempo para lazer do que quem trabalha durante todo o período do dia. Então o ônibus é uma diversidade. Assim ele é. Se for ver, dentro dos ônibus, tem a diversidade mesmo: diversas culturas, diversas raças, etnias, diversas classes sociais dentro dos ônibus. Então, é aquela questão que a gente estava tratando, como você citou anteriormente: ele aproxima as pessoas sim. Ele não foi dividido só em tipo A e tipo B. Não tem ônibus só pra mulher, só pra homem, só para criança. Não. É a diversidade (Pedro).

O gráfico (Figura 11) de frequência de uso de transporte coletivo apresentou um resultado que gera uma certa polêmica: o tamanho número de pessoas que apresentou a frequência “quase nunca”. Por mais que não haja uma diferença alarmante entre esse resultado e o número de pessoas que usam durante a semana, o transporte por aplicativo, cujo resultado será apresentado nesta pesquisa, faz-se como o motor dessa realidade. São diferentes aplicativos atuando e com sucessivas ofertas, o que gera uma falsa sensação de que se está pagando um custo baixo

quando se pensa em uma corrida pontual, porém, durante a pesquisa etnográfica, quando feita a pergunta, de maneira aleatória, se já foi calculada a soma do valor final das corridas no período de um mês, quase que a totalidade dos usuários não faz.

Outra realidade que ainda está distante de concorrer como alternativa de uso de transportes são as bicicletas – agora denominadas de *bike* –, termo utilizado numa *performance* burguesa. É uma modalidade de uso crescente, porém ainda restrita à burguesia, que faz o seu uso como *hobby*, esporte, terapia, interação grupal, dentre outros, mas não em formato de mobilidade em si ou como alternativa de transporte.

O oposto do perfil de uso da *bike* é o uso da bicicleta: um modal que é utilizado pela classe trabalhadora – “chão de fábrica”²⁷³ – e constituído de um público genuinamente masculino. Além disso, a cidade não tem o serviço de mototaxista, ou seja, os usuários de moto são, em sua maioria, proprietários delas e as utilizam, quase que em sua totalidade, para se deslocarem para os seus respectivos postos de trabalho, além de a cidade contar com um vasto serviço de entrega alimentícia por *delivery*. A análise do entrevistado Lucas aponta para uma reflexão tanto do individual quanto do coletivo, numa perspectiva que traz a mobilidade como o direito de ir e vir:

Quem é que leva o trabalhador para a empresa do transporte coletivo para trabalhar? É o coletivo urbano. Quem leva os outros trabalhadores para trabalhar? Então, tem que acordar cedo para fazer isso. Quem é que leva o último trabalhador para casa para dormir? Tem que ser o transporte público: não tem outro. Por isso que a gente precisa pensar nessa organização, mesmo com as dificuldades aí. A mobilidade urbana é aquela questão de ir e vir. Você precisa respeitar o espaço urbano, você tem que ter espaço coletivo e o espaço individual. No espaço individual, você precisa pensar no coletivo. Então assim: nós não podemos fazer grandes avenidas pensando apenas para o transporte individual. Nas grandes avenidas, nós precisamos pensar numa mobilidade onde tenha o individual e o coletivo (Lucas).

A análise pode ser concluída com a abordagem construída por Dyckman, quando aponta para a ideia de que não existe um “problema de transporte” que seja isolado: a análise é complexa e precisa ser, como vem defendendo este trabalho, tanto sistêmica quanto sustentável. Vejamos a sua análise:

²⁷³ Essa expressão foi utilizada para designar um público constituído, no caso da cidade Vitória da Conquista, por trabalhadores da construção civil, visto que é uma cidade de vasta expansão imobiliária, além de trabalhadores da fábrica de calçados *Dass*, assim como muitos feirantes e ambulantes.

Não existe, em verdade, um 'problema de trasborde' isolado na metrópole moderna; existem problemas de organização espacial das atividades humanas, de adaptação de facilidades e investimentos existentes, e das necessidade e aspirações do povo no seu problema de transporte e no transporte de seus bens. Mesmo assim, individualmente para o cidadão urbano, o problema contemporâneo do transporte permanece, geralmente, um problema de 'tráfego'.²⁷⁴

Nessa análise, o autor desemboca na questão do tráfego e, assim, nos remete à ideia de congestionamentos, ponto que afeta tanto o transporte individual quanto o coletivo. Porém, na abordagem de Souza, a questão do transporte coletivo consegue ser majoritariamente mais agressiva quando comparada ao individual. Nesse eixo de construção, o autor se atenta a questões, dentre outras, como desconforto, salubridade e "cativo de itinerário":

Os congestionamentos, muito comuns em grandes centros urbanos, afetam de modo diferente os donos de automóveis e os usuários do transporte coletivo por ônibus. A retenção impacta, de modo bem mais perverso, os usuários do transporte coletivo do que os de automóveis, sob dois aspectos principais: I) o desconforto enfrentado durante a viagem. O ambiente interno dos dois modais é bastante diferente e confere níveis de conforto, disponibilidade de assento, salubridade, barulho, entre outros, igualmente diferentes etc; II) possibilidade de mudança de itinerário. Este é um aspecto importante, visto que, enquanto o usuário do automóvel dispõe da possibilidade de alterar o itinerário, fazer paradas intermediárias ou até mesmo interromper a viagem por algum tempo, o passageiro do transporte coletivo permanece cativo ao itinerário, seja este afetado ou não por congestionamentos de trânsito.²⁷⁵

Trabalhar a ideia do congestionamento é trazer o trânsito e suas tensões para a discussão. Sendo assim, analisar a problemática dos fluxos urbanos, bem como da política dos meios de transportes torna-se uma preocupação constante. Nessa perspectiva de análise, Junqueira constrói a sua abordagem e dá destaque especial à condição dos menos privilegiados:

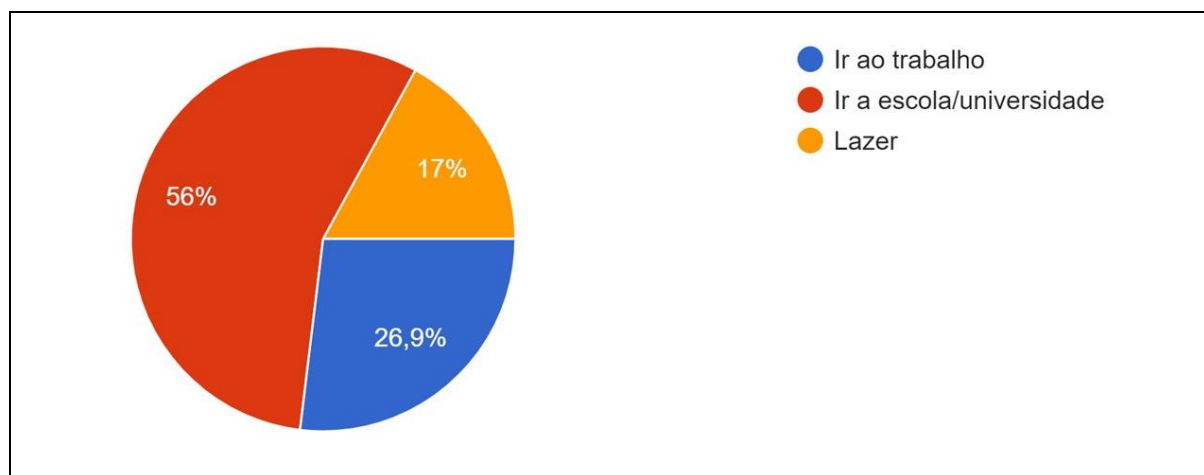
Outro fator que aprofunda as dificuldades da vida em uma grande cidade é o trânsito, os congestionamentos, o tempo perdido,

²⁷⁴ DYCKMAN, 1972, op. cit., p. 146.

²⁷⁵ SOUZA, G. A. Produção do espaço e mobilidade urbana: a contramão da sustentabilidade. **Revista Produção e Desenvolvimento**, v.1, n.3, p. 42-51, set./dez. 2015. Disponível em: <http://revistas.cefet-rj.br/index.php/producaoedesenvolvimento>. Acesso em: 10 set. 2021. p. 47.

acentuando a tensão. Os problemas do fluxo urbano e da política dos meios de transportes são preocupação constante, sem que se alcance uma solução passível para os custos que isso implica para a população, sobretudo, para os menos privilegiados.²⁷⁶

Figura 12 - Motivo de utilização do transporte público



Fonte: Elaboração pelo autor.

Como já foi abordado, a cidade de Vitória da Conquista pode ser vista como um polo de educação, e este momento da pesquisa evidenciou esse cenário – o número de estudantes que faz uso do ônibus é superior a 50%. É um público notoriamente mais crítico, exigente e com capacidade intelectual para argumentos que não se calam com respostas e nem melhorias que não os satisfaçam.

Há uma projeção “triste” quando se vê o baixo resultado de usuários de ônibus com destino a uma atividade de lazer: quase que inexistente. É uma prova de toda a construção que esta pesquisa veio desenvolvendo, é um resultado final. O ônibus não projeta essa sensação, mas sim uma realidade de uso com um formato “tem que”: usa quem “tem que” usar – *“Uso porque tenho que usar para ir trabalhar”* ou *“Uso porque tenho que usar para ir para a universidade”* ou *“Uso porque não tenho outra alternativa”*. Ou seja: o ônibus não está associado a um cenário de bem-estar, de felicidade, de ida ao encontro do lazer.

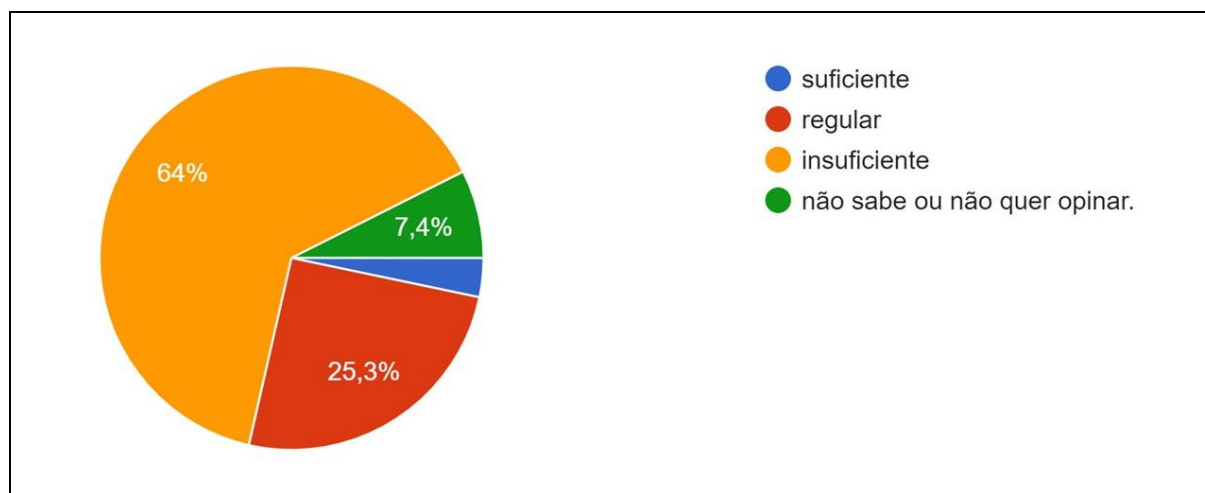
Dessa forma, a ideia de fracasso ganha notoriedade, e o ônibus torna-se um elemento de vitrine dessa construção constituída pelo capital, pelo sistema capitalista. Sartre traz uma percepção que mostra o homem numa condição de vencido, que nos faz lembrar as análises trabalhadas com embasamento em, dentre outros, Foucault e Judith Butler, e que são aqui potencializadas:

²⁷⁶ JUNQUEIRA, 2009, op. cit., p. 303-304.

O fracasso, considerado como um fim derradeiro, é, ao mesmo tempo, contestação e apropriação desse universo. Contestação porque o homem *vale mais* do que aquilo que o esmaga, ele não contesta mais as coisas em seu 'pouco de realidade', como engenheiro e o capitão, mas, ao contrário, em seu excesso de realidade, exatamente por sua condição de vencido. O homem é o remorso do mundo.²⁷⁷

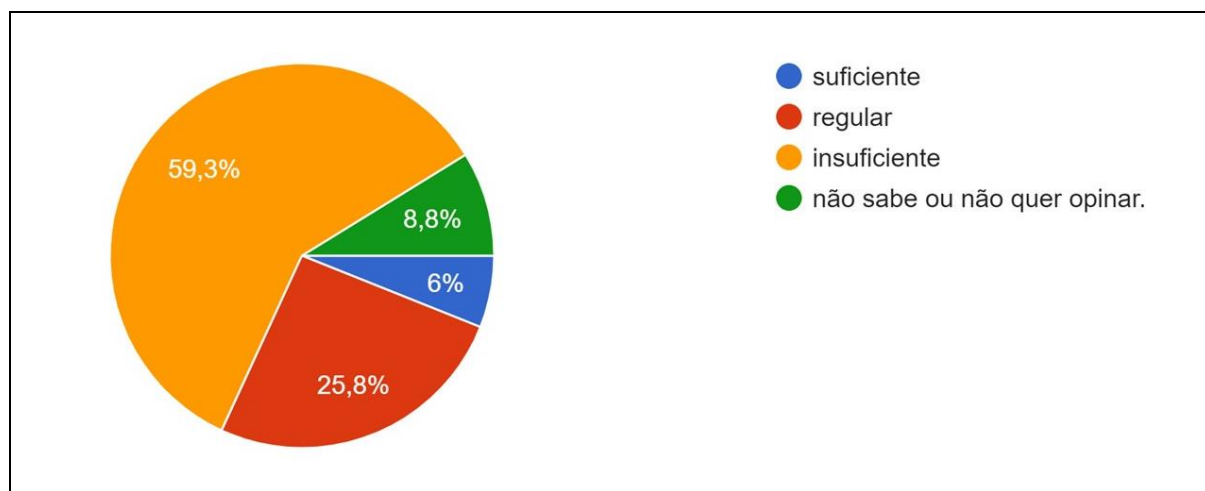
A discussão é sempre ampla e permeada de polêmicas e pontos de vista, o que torna a sua compreensão ainda mais interessante e necessária. Nessa vertente, vamos, agora, aos dois próximos pontos: quantidade de ônibus e de linhas de ônibus (Figuras 13 e 14).

Figura 13 - Quantidade de ônibus em circulação



Fonte: Elaboração pelo autor

Figura 14 - Quantidade de linhas atuais de ônibus



Fonte: Elaboração pelo autor

²⁷⁷ SARTRE, J.-P. **Que é a literatura?** São Paulo: Ática, 1993. p. 31.

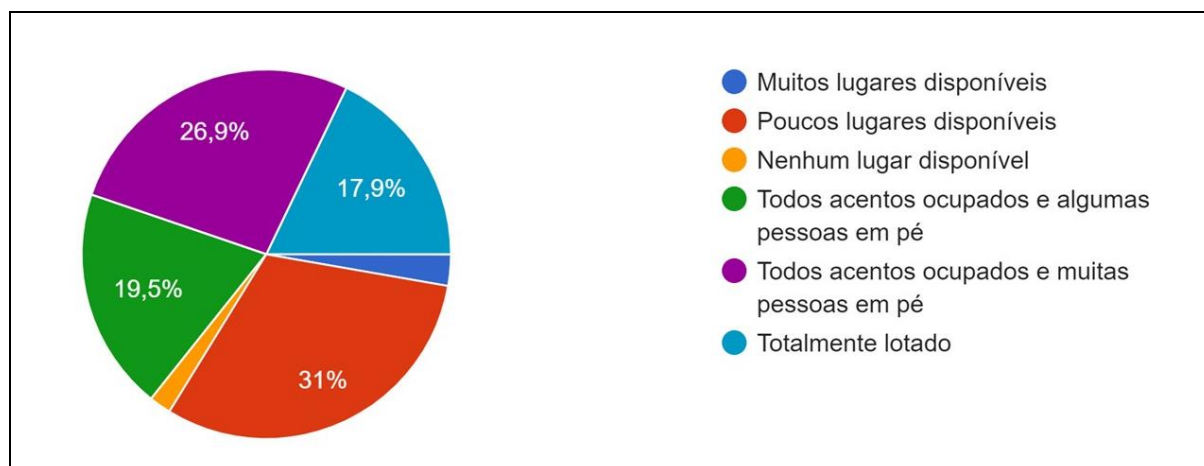
Durante as idas a campo, foi constante a questão do tempo de espera tanto nos pontos de ônibus quanto na estação de transbordo, assim como era queixa recorrente em sucessivas conversas com diferentes perfis de usuários. Essa percepção remeteu à necessidade de trazer esses questionamentos aqui para a análise e, assim, traduzi-los quantitativamente. Nessa perspectiva, o entrevistado Davi coloca, em sua análise, que há um número insuficiente de ônibus em circulação, bem como uma logística complicada perante os ônibus que quebram e colocam o usuário como refém do transporte. Vejamos:

Porque tem todo esse sistema, mas a quantidade de ônibus hoje no sistema não é assim. Eu acho que não é suficiente para atender uma população da terceira cidade da Bahia. Então, às vezes, o que acontece quando o ônibus quebra? Ele pode até saber, por conta do GPS, por conta dos grupos de *WhatsApp*, mas o problema é que sempre ela não tem carro para poder repor – ele vai ter que procurar um outro meio pra se deslocar: um Uber, um táxi ou uma bicicleta. Naquele momento ali, é muito complicado, ainda mais para quem vai trabalhar, pra quem precisa bater ponto. Então, o ônibus, de manhã, ele, quando sai, tem que estar em perfeito estado para poder carregar esse usuário que é refém do transporte (Davi).

Ao mesmo tempo, é interessante notar que, em relação ao número de linhas, em especial, a pesquisa aponta como uma realidade que já foi melhorada, que já foi aumentada a sua quantidade. Essa abordagem é associada ao processo da pandemia em paralelo com o aumento do número de pessoas utilizando ônibus (Figura 15). Ela é assim discutida pelo entrevistado:

O que eu percebo hoje é, aliás, a pandemia continua: houve uma redução. O vírus continua, mas não tão forte. Nesses últimos 3 meses, agora no início de 2022, para 4 meses aí, concluindo o quarto mês, a gente percebeu o aumento da população aqui em Vitória da Conquista utilizando o transporte coletivo. Foi o que trouxe a gestão a aumentar o número de linhas. Informações que passam é que, nesse período, houve um aumento significativo das pessoas que estão utilizando os ônibus e eu já percebo uma certa segurança da população frente a essa pandemia que está passando (Lucas).

Figura 15 - Utilização do transporte público e a situação de lotação



Fonte: Elaboração pelo autor

É interessante observar a quase inexistência de ônibus vazio em circulação e isso, além de ser visto e vivido em sucessivas idas a campo, foi confirmado pelo gráfico da figura 15. O entrevistado Pedro traz uma explicação em que aponta para o ônibus como um modal que não foi feito para ficar parado e faz um contraponto com a questão dos horários “entre pico”, além de aludir à quase impossibilidade de se ter todos os passageiros sentados, ou seja, o ônibus como uma construção feita para também transportar passageiros em pé. Vejamos:

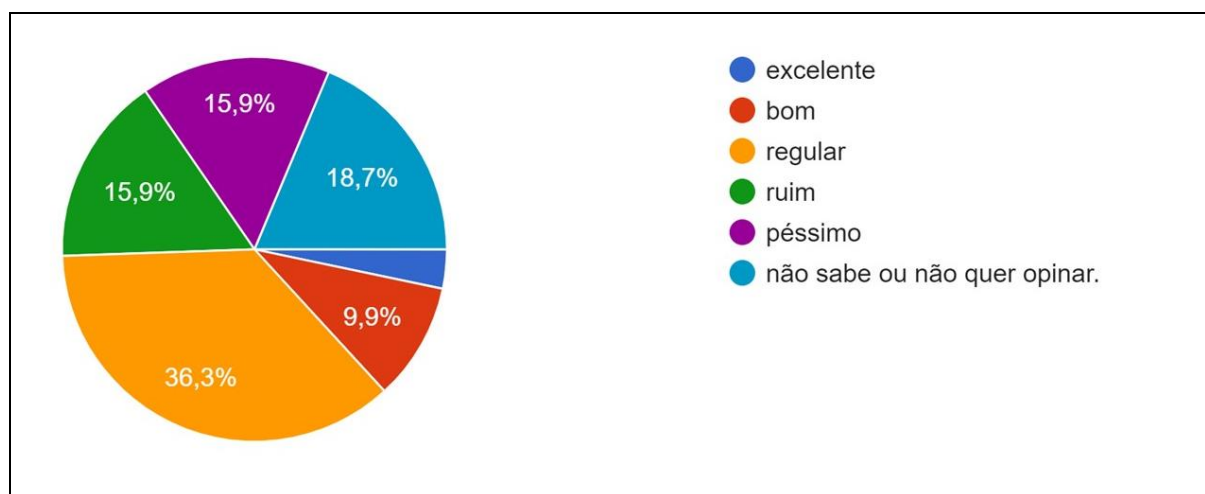
O custo da passagem, por exemplo, uma hora você vai calcular: ela é calculada pelo IPK, que é por quilômetro. Então, se você pega, bota 10 ônibus numa linha para rodar o dia inteiro, 10 ônibus no entre pico são 10 ônibus vazios com custo elevado, entendeu? O ônibus não foi feito também para ficar parado. Ele não foi feito, também, para ficar transportando poucas pessoas: o custo eleva. Como por exemplo: no entre pico, se você bota 10 ônibus no entre pico, vamos dizer no horário de 9h até umas 11h30, 11h, naquele entre pico ali, você vai transportar muito menos pessoas do que naquele horário de pico, de 6h a 8h, entendeu? Então, isso eleva o custo. Você tem mais funcionário trabalhando, você tem mais ônibus consumindo, ele tem um desgaste natural dele. Então, você tem o ônibus ali: quando se ajusta a frota, as pessoas, a movimentação das pessoas, você diminui esse custo. É a tendência ali, que é o equilíbrio que você tem de ajuste ali no caso da frota. Então assim: se você for falar, o usuário ele quer sempre todos sentados – eles querem ser todos confortados – e, infelizmente, isso é difícil de estar alcançando em qualquer lugar. Hoje, isso é questão em nível de Brasil. Você sempre vai ter reclamação do ônibus com passageiros em pé, e o ônibus, se for ver, é desenvolvido para transportar passageiro em pé também. Ele é fabricado para isso (Pedro).

A questão da higienização (Figura 16), quando os ônibus chegavam à estação

de transbordo, foi uma prática recorrente durante a pandemia, e as pessoas relataram ter uma maior sensação de segurança em relação ao vírus. Porém, como a figura 16 aponta, há uma aprovação na média indicada pela maior porcentagem de respostas, considerando o serviço como regular, ao mesmo tempo em que ainda há queixas e demandas referentes a essa questão. Um dos questionamentos refere-se ao perfil de cada ônibus em relação à sua linha de operação e o tratamento que ele recebe, ou seja, há um direcionamento de acordo com o nível social do bairro atendido. Essa realidade era uma constante visível, mas que apresentou melhoras expressivas e, assim, a entrevistada Maria traz um questionamento pertinente:

Porque você tem a necessidade de ir e eu vou te dizer sem falsa modéstia: só tem ônibus bom em bairro bom. Ainda tem isso e vou lhe dizer: é verdade. Mas volte e eu quero que deixe bem claro que isso é bem antes da pandemia, uns 10 anos atrás, quando eu fazia vistoria. O que é que acontecia? Os ônibus mais velhos: bairros mais distantes; ônibus ruins: bairros onde não tem corredores asfaltados; ônibus bons: percursos menores; ônibus bons: em bairros nobres. Então, tudo isso diferencia, e eu, como usuário, me chateio porque hoje eu vou para a Olívia Flores: ônibus show; hoje, eu vou para o Miro Cairo: por que é que está cheio de poeira? Por que é que está sujo? Então, [...] em bairros mais longínquos, periféricos, é um tipo de ônibus e, para bairros mais nobres, são ônibus melhores, motoristas mais educados, cobradores mais simpáticos. Por que isso? (Maria).

Figura 16 - Serviço de higienização dos ônibus na estação de transbordo

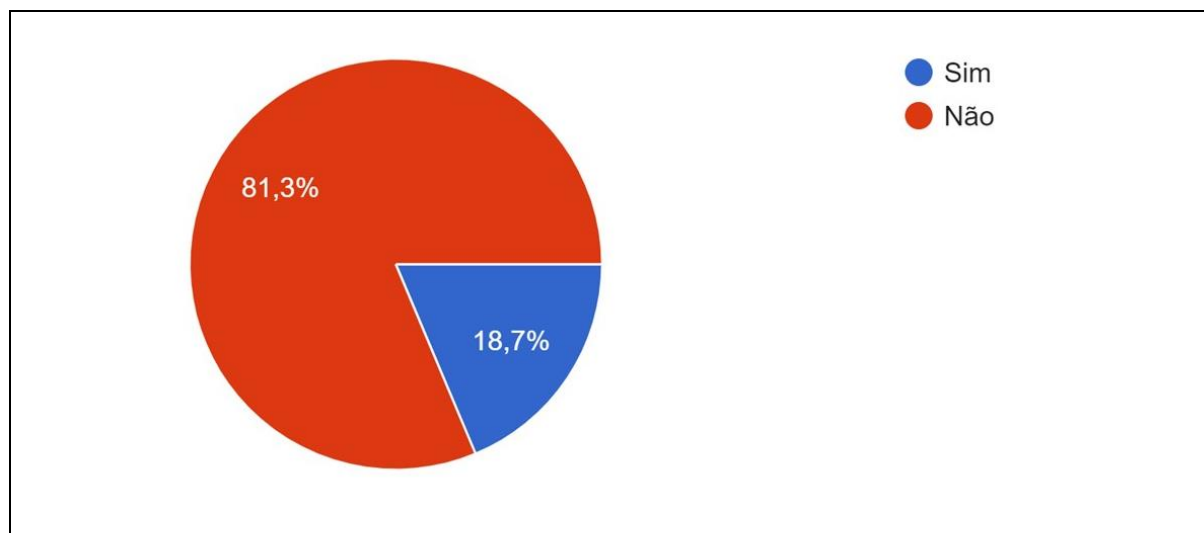


Fonte: Elaboração pelo autor

Abordar a questão da higienização remete diretamente à questão do uso de máscaras, afinal esta pesquisa se realizou já em 2022, quando, em tese, a vida já havia voltado ao “normal”. Então, vamos à figura 17, a fim de perceber o percentual

de cada resposta.

Figura 17 - Segurança com a ideia de retirar a máscara dentro do ônibus



Fonte: Elaboração pelo autor

O campo apresentou uma frequência grande no uso de máscaras. Em algumas linhas, em alguns horários, percebia-se a presença de 100% de usuários utilizando a máscara, assim como o uso do próprio álcool em gel. Já em outras linhas e outros horários, já era visível algumas pessoas não a utilizando. Com essa visão, o entrevistado Lucas assim nos aborda:

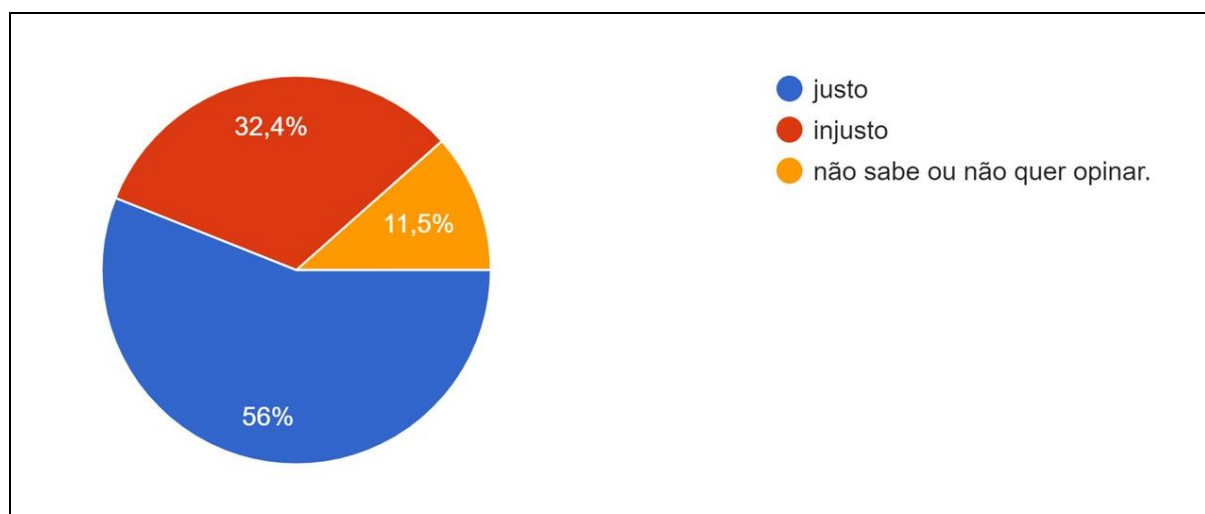
É o que eu consigo ver: as pessoas ainda continuam tendo cuidado de utilizar aquelas medidas sanitárias que foram implementadas. A utilização da máscara, muito álcool em gel, o que é interessante, apesar de que hoje, nos veículos, as pessoas - algumas pessoas - não utilizam mais a máscara. Mas, em linhas gerais, eu acho que a vida está voltando ao normal (Lucas).

A questão do custo da passagem (Figura 18) rendeu este resultado majoritário, conforme aponta a figura 18. Não há quase nenhuma presença de queixa em relação ao valor cobrado. A análise do entrevistado Arthur aponta, mesmo que com críticas, para a presença de uma maior autonomia do Poder Público Municipal quando apresentou parte do custeio do valor que viria a ser cobrado. Para o entrevistado, isso se traduz como uma alternativa encontrada que enfatizou o transporte público coletivo como um “elemento garantidor de direito”. Vejamos:

Eu acho que falta muito mais despertar a sociedade nessa consciência

da importância do transporte coletivo. Eu acredito que Conquista, que é a nossa realidade aqui hoje, vem trilhando passos corretos. Temos ainda grandes falhas, mas estamos trabalhando no caminho certo. Acho que a decisão, meio que louca, de se reduzir passagem enquanto todo mundo estava pensando em aumentar passagem, o município buscou essa redução e custeou isso. Entendo que tenha sido um ponto primordial pra aproximar a população, para trazer a população de volta para o transporte coletivo, para mostrar à população a importância desse transporte. É um elemento garantidor de direito; não é simplesmente como elemento de deslocamento. Eu entendo que, com a pandemia, novos pensamentos foram formados. Outros, já trabalhados, foram reforçados. Eu acho que a gente vai conseguir sair e evoluir dessa pandemia. Eu acho que a pandemia vai ser uma evolução. Quem está trabalhando em transporte está se reinventando e eu acredito que essa reinvenção vai ser boa pra gente (Arthur).

Figura 18 - Custo da passagem



Fonte: Elaboração pelo autor

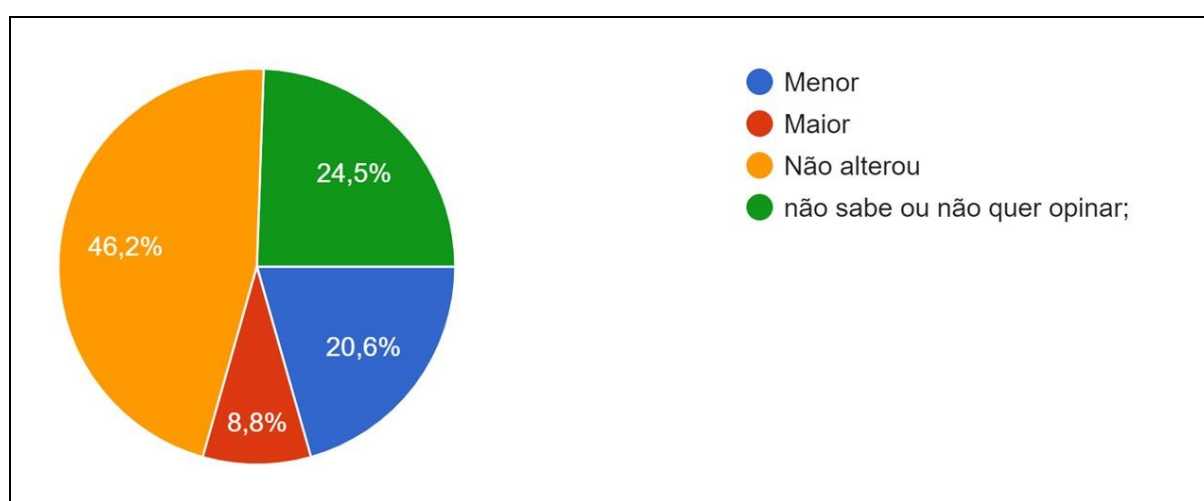
Ao falar da potência, da ideia de potencializar o poder local, é sempre inevitável não recorrer a Dowbor, quando traz a sua construção fundamentada em exemplos bem-sucedidos de ampla autonomia local e do peso positivo de sistemas participativos com caráter sofisticado. Observemos a sua construção:

Na Suécia, o cidadão participa em média de quatro organizações comunitárias. Na Colômbia, generalizou-se a organização comunitária nas 'veredas'. O Estado de Kerala, na Índia, tem ótimos resultados nas suas políticas em virtude do sistema participativo. Cidades que conseguiram excelência de qualidade de vida, desde Barcelona a Vancouver ou Amsterdã, todas geraram processos decisórios com ampla autonomia local e sistemas participativos sofisticados. Os exemplos se encontram por toda parte, numa verdadeira explosão de organizações que se caracterizam pela gestão participativa do espaço

local.²⁷⁸

A figura 19 aponta para quase 50% de respostas que sinalizam para uma relação ainda insistente entre tecnologia e tempo de duração das viagens. Trata-se de uma tecnologia que ainda não teve um alcance esperado, ao mesmo tempo que, em segundo lugar, vem o número de respostas que marcam “não sabe ou não quer opinar”, ou seja, assim como essa relação nunca foi pensada por uns, por outros, trata-se de um paralelo que ainda desconhecem.

Figura 19 - Os avanços tecnológicos e o tempo médio das viagens



Fonte: Elaboração pelo autor

Nesse contexto, a entrevistada Maria faz uma tradução da situação que aponta para a perspectiva do tempo individual – de cada usuário –, os processos pertinentes de subjetividade.

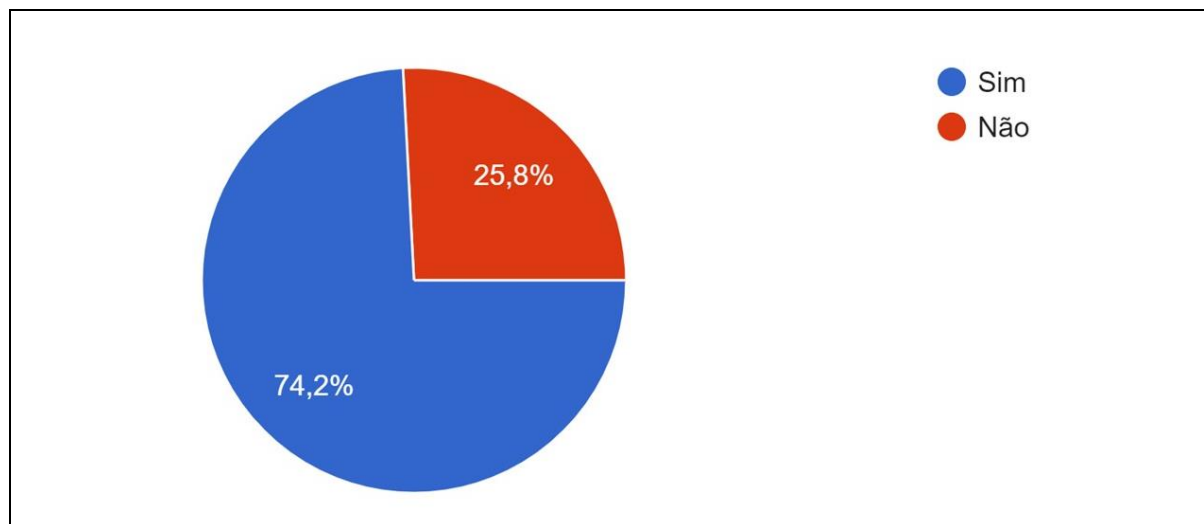
Eu continuo no depende. Se você estiver com pressa, [...] ver o idoso dentro do carro, você vai ficar revoltado. Se tiver muito idoso, se o ônibus estiver lotado, você vai ficar com raiva. Se você estiver concentrada ali e tiver gente batendo papo dentro do ônibus [...]. Então, é aquela demora, mas estou com pressa porque eu vou trabalhar no restaurante lá na frente. A demora que você entrou me causa transtorno. É a necessidade de tempo: transporte público versus tempo ou igual ao tempo – vai da sua necessidade (Maria).

Os aparelhos de celular têm se tornado ferramentas que, além de uma função de interação durante as viagens de ônibus, também vêm sendo uma crescente como

²⁷⁸ DOWBOR, L. **O que é poder local**. Imperatriz, MA: Ética, 2016. p. 30.

uma ferramenta de trabalho. Com a queixa do tempo de duração das viagens, além do tempo de espera do ônibus no ponto, os aparelhos tendem a descarregar antes mesmo de chegar ao seu destino. O resultado apontado na figura 20 aponta para um pedido massivo por carregadores dentro dos ônibus, o que gera uma sensação de mais tranquilidade.

Figura 20 - Necessidade de carregadores para celular, dentro dos ônibus



Fonte: Elaboração pelo autor

Estamos diante de uma questão que, além de necessária, também é cultural e atual: o apego desenfreado ao celular. Esse tópico é explanado por Vêras, que coloca a questão cultural como uma realidade que “emoldura o espaço de convivência na cidade”:

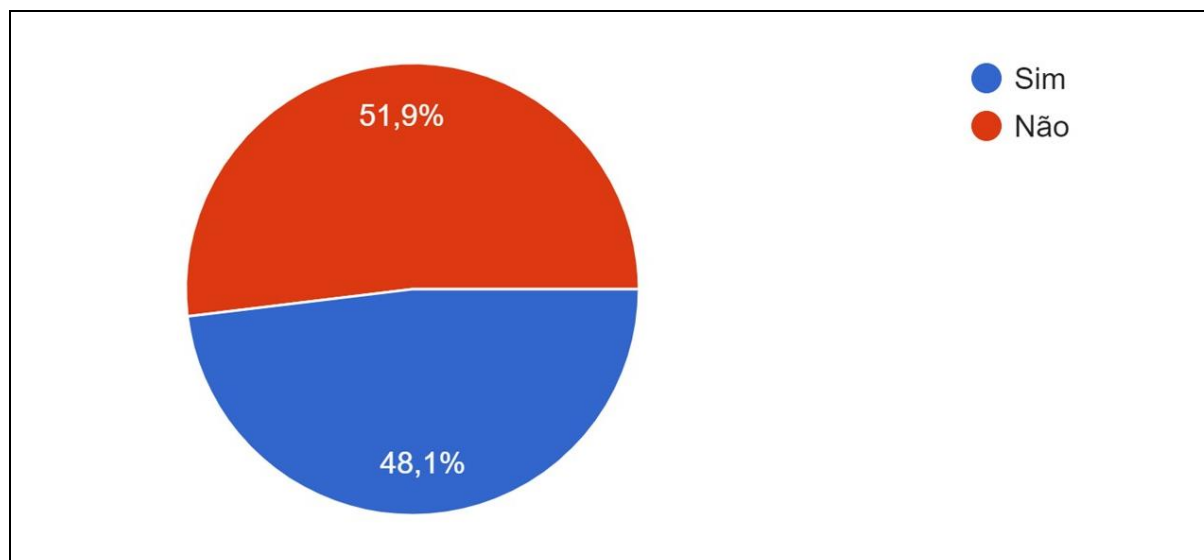
A questão cultural emoldura o espaço de convivência na cidade. Entendendo cultura de forma ampla, valores e significados, destacamos as *condições determinadas* segundo as quais os homens fazem a história, ou seja, as condições estruturais, incluindo a noção de experiência e o papel das *ideologias* [...].²⁷⁹

O trabalho de campo apontou para uma questão que foi fato: a inexistência de relatos recentes de assaltos a ônibus (Figura 21). Essa afirmativa está atrelada ao aparelhamento tecnológico que o sistema de transporte coletivo vem passando, principalmente com a existência das câmeras, do GPS e dos grupos de *WhatsApp*. Esse “combo” projeta uma maior sensação de segurança pelo fato de os usuários se

²⁷⁹ VÉRAS, M. Estrangeiros na metrópole: territórios e fronteiras da alteridade em São Paulo. **Revista USP**, n. 114, p. 45-54, 2017. Doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i114p45-54>. p. 52.

sentirem vigiados em tempo real.

Figura 21 - Segurança depois das melhorias tecnológicas no sistema de ônibus

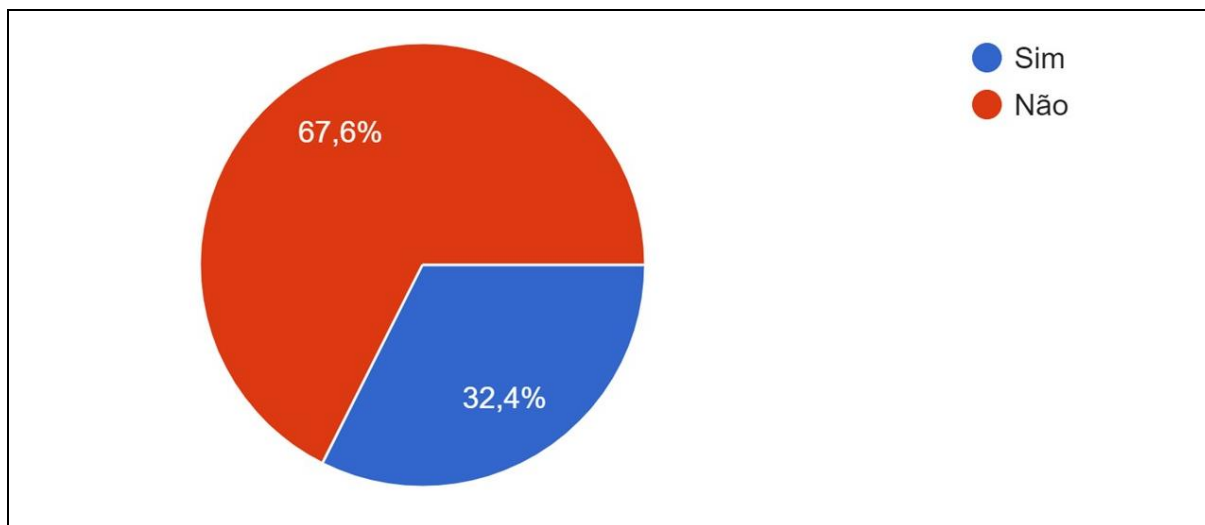


Fonte: Elaboração pelo autor

Diante dessa questão, seria inevitável não trazer uma pergunta pertinente a esse cenário, conforme aponta a figura 21. O que gerou um olhar atencioso foi a porcentagem de SIM e NÃO ter sido quase que equiparada. Num questionamento pontual e aleatório, é visível que o usuário entende ter um sentido do conceito de segurança, ou seja, não apenas atrelado à ideia de violência em si, mas de segurança que o sistema, como um todo, possa oferecer, ofertar, inclusive das suas condições de uso. Daí vem as suas críticas e questionamentos diante da questão proposta: segurança X tecnologia.

Seguindo para as vans (Figura 22) são um meio de transporte coletivo com presença recorrente na cidade, mas não são caracterizadas como um transporte regular, já que não é reconhecida a sua legalidade perante o sistema. Somado a esse cenário, elas têm, visivelmente, um aspecto de mau trato: são veículos com uma estética ruim, malcuidados, com motoristas desprovidos de trajas que os caracterizem como tais, além de uma ausência plena de higiene. Ao adentrar, percebe-se todo esse cenário e ainda pode ser somada a questão do abafamento, sem contar que, em alguns casos, ainda há mau cheiro. Essa soma de fatores, atrelada ao conceito de higiene que a pandemia configurou, tornou-se um ponto relevante tanto para uma aprovação quanto a reprovação de qualquer sistema.

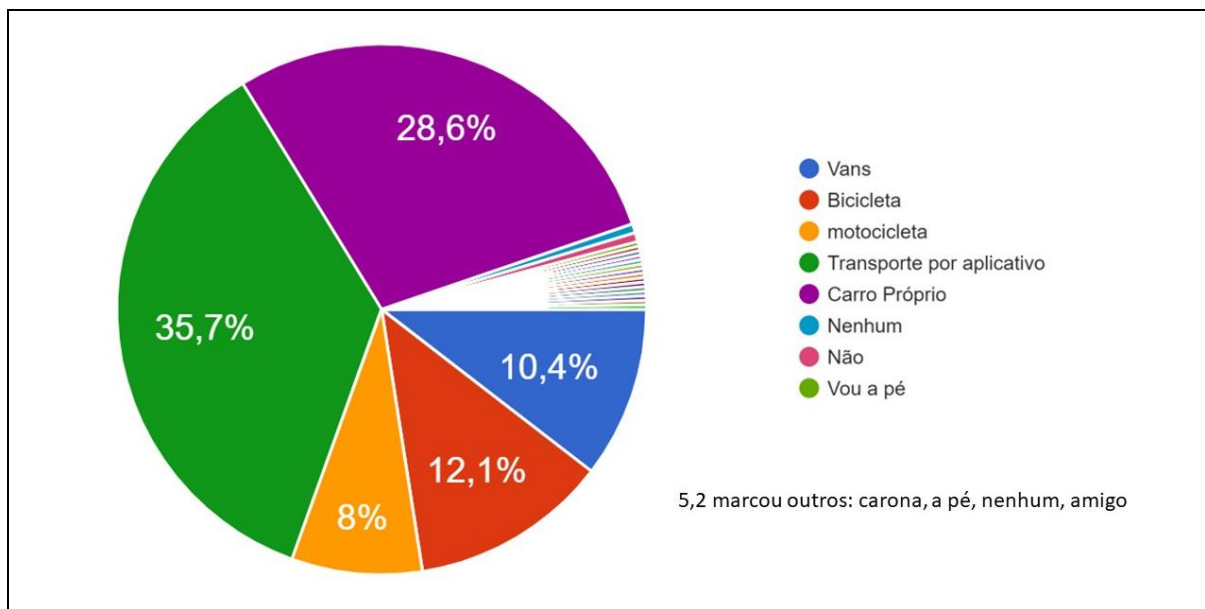
Figura 22 - Uso das Vans



Fonte: Elaboração pelo autor

Como se trata de uma questão que já vem sendo levantada ao longo deste texto, o resultado da figura 23 não projeta nenhum espanto, pelo contrário: é um dado que confirma o que já era esperado. A presença de transporte por aplicativo é notória, e os seus motoristas não se queixam de falta de demanda, de falta de passageiro, antes o contrário: há uma frequência sempre constante.

Figura 23 - Utilização de outro meio de transporte



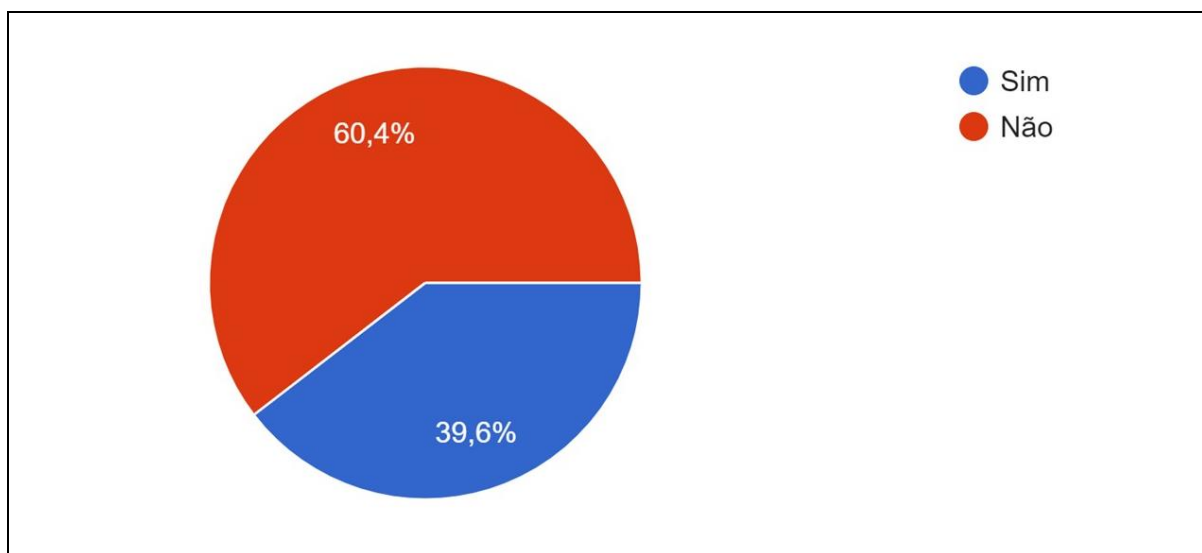
Fonte: Elaboração pelo autor

Em segundo lugar, vê-se a presença do carro próprio. Esta pesquisa de preenchimento deste questionário deu-se em um momento em que a alta nos preços

dos combustíveis se fazia de maneira ininterrupta. Dessa forma, muitos proprietários se viram na condição de não conseguir arcar com os custos crescentes e ter de recorrer ao uso de ônibus como uma alternativa de mobilidade. Esse processo de recorrência não se fez durante todos os dias da semana, mas sim num processo de “mesclagem”.

Ao mesmo tempo em que os dados da figura 23 confirmam os resultados da grande demanda do uso de transporte por aplicativo, a figura 24 traz uma perspectiva interessante: o transporte por aplicativo não reduziu a demanda por transporte público.

Figura 24 - Utilização de transporte por aplicativo reduziu a demanda de transporte público



Fonte: Elaboração pelo autor

Os elementos que o transporte coletivo agrega são peculiares a ele: a garantia de materialização, de mobilidade urbana, de cidade. Essa consciência da maioria dos usuários projeta esse formato de resposta da figura 24 e é também justificada pelo entrevistado abaixo:

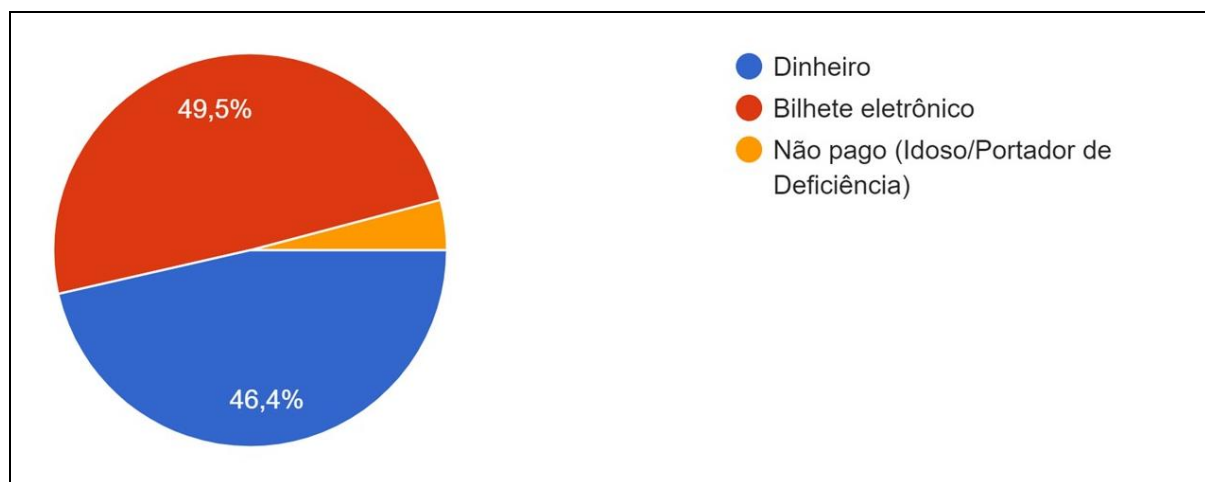
O transporte coletivo, como um todo, ele já propicia para o usuário essa rede, só que, como nós falamos que ele tem consciência de ser usuário de transporte coletivo, ele também constrói a sua própria rede, o seu próprio ponto de ir e vir.

Quando imagina isso, quando você coloca isso em um mapa, você vê a cidade completamente conectada e, se você não ver isso numa rede, se você não ver isso num mapa, é porque a rede viária de transporte coletivo não está formada. E tem que acontecer isso: ela tem que estar materializada. Eu acredito que seja isso que Milton Santos queria perguntar na questão da mobilidade urbana como garantia da cidade: tem que estar materializada. Usa muito esta palavra: materialização. Você tem que ver esses pontos conectados, essa grande rede, ela

materializada na cidade de forma que contemple todos (Matheus).

Por mais que a presença do bilhete eletrônico tenha ficado em primeiro lugar como forma de pagamento, não tem uma distância expressiva do segundo lugar, que é o dinheiro. Esse resultado, apontado pela figura 25, mostra que, mesmo com os facilitadores da bilhetagem eletrônica já mencionados no corpo deste texto, ainda há um percurso a ser percorrido.

Figura 25 - Forma de pagamento da passagem no transporte público



Fonte: Elaboração pelo autor

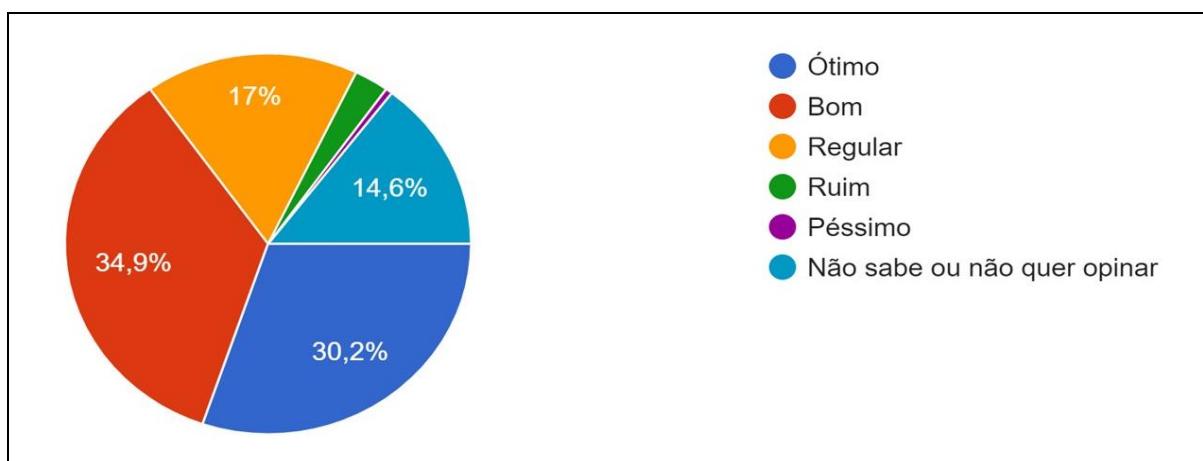
Como vimos, a figura 25 aponta o dinheiro como uma forma de pagamento da passagem ainda em uso notório e, na análise da entrevistada Maria, esse cenário é fortalecido, com a justificativa de que, além de outros elementos, elencados e apontados em sua fala, há o baixo uso do cartão eletrônico. Vejamos a sua explanação detalhada:

Aí você vem me falar que os transportes coletivos melhoraram com o passe, com o cartão eletrônico. Melhorou? Melhorou para alguns porque a grande maioria não usa: que é o idoso, ele entra pela frente e não passa; a gestante entra pela frente e só vai encostar ali, não passa pela catraca. O estudante já, o aluno é tudo igual: ele esquece a necessidade, mas, se você analisar, se você for na UESB, você vai ver que tem a quantidade de alunos que hoje preferem o quê? Juntar seu dinheirinho e comprar sua motoca porque não tem ônibus o suficiente no horário que você quer que é para ter. E aí eu vou defender a empresa: eu tenho 150 alunos nesse horário, mas tem dias que só tem 10. Então, tem que ter uma jogada da faculdade com relação às empresas de ônibus para só colocar a maior quantidade de ônibus em determinados horários e em determinados dias. A empresa pode fazer isso? Não pode ou não quer, aí eu não sei. Então, eu acho que o

problema é este: a demanda que diferencia. Eu digo pela UESB porque a minha filha passou a vida na UESB: ‘- Mãe, eu vou logo nesse ônibus, eu vou chegar uma hora antes, mas eu vou sentada’ (Maria).

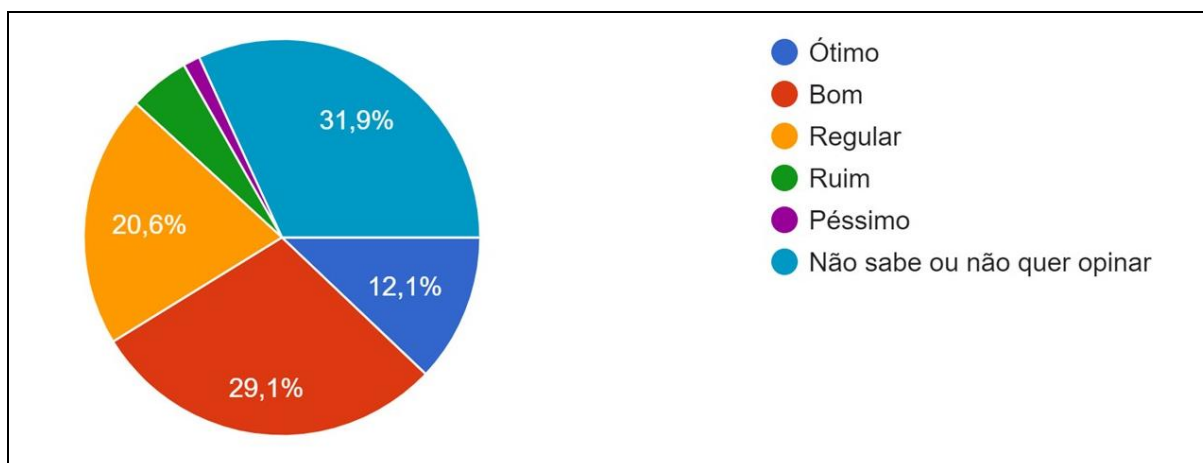
Trabalhar os resultados das figuras 26 e 27 juntos é pertinente, afinal o conceito de “Bom” tem uma porcentagem próxima em ambas. É como se, ao invés do conceito, se caracterizasse por letras – A, B, C, D, E – e se alcançasse, aqui, a nota B. Paralelamente, quando é trabalhado o processo de recarga na figura 27, o número de pessoas que não sabem é expressivo: alguns relatos de campo apontaram para um cenário de recarga que ainda é desconhecido por muitos usuários, ao mesmo tempo em que reconhecem e concedem uma boa avaliação aos avanços do bilhete eletrônico enquanto facilitadores da vida do passageiro.

Figura 26 - Avaliação dos avanços no bilhete eletrônico enquanto facilitadores na vida do passageiro



Fonte: Elaboração pelo autor

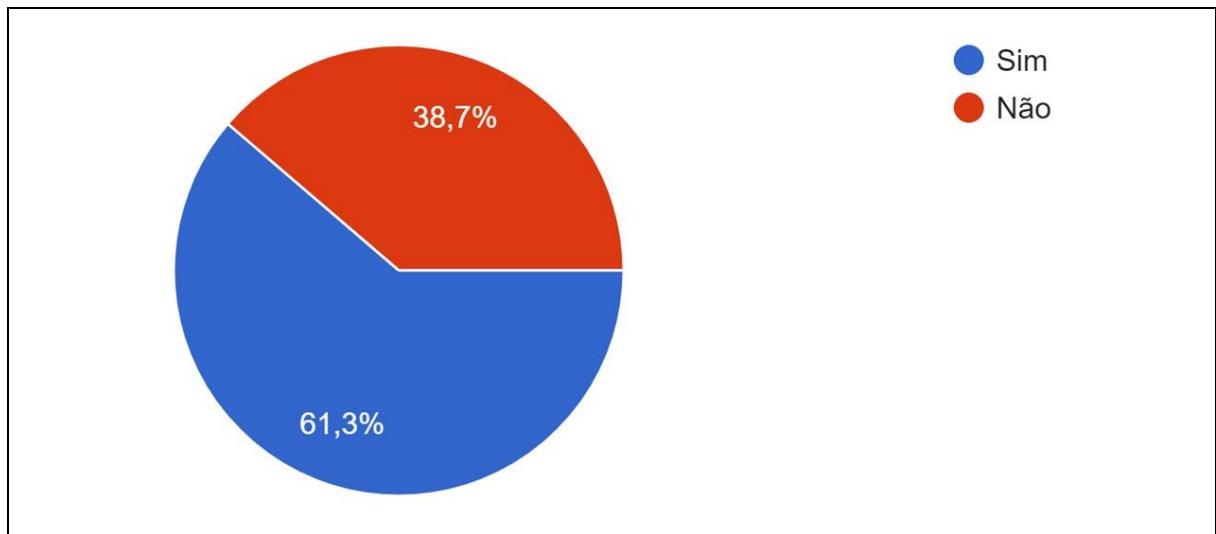
Figura 27 - Processo de recarga do bilhete eletrônico



Fonte: Elaboração pelo autor

Seria inevitável trazer a questão da extinção da catraca, afinal, esse ponto surgiu após as visitas a campo: sucessivas conversas apontavam para esse pedido ou necessidade (Figura 28). Os argumentos pelo seu fim são de diferentes formas, mas, quase que em sua totalidade, com uma justificativa em comum: é um elemento obsoleto e que designa uma sensação de controle, manipulação e até sensação de aprisionamento.

Figura 28 - Imaginação sobre a extinção da catraca

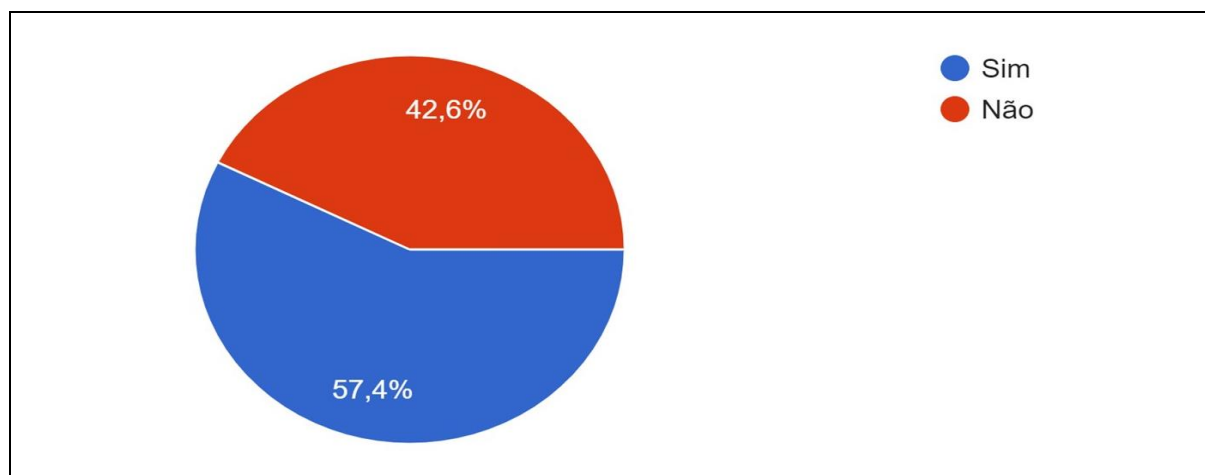


Fonte: Elaboração pelo autor

Na entrevista com o entrevistado Matheus, o papo perpassou por essa questão e, quando mencionada essa abordagem, a sua resposta foi: “*Seria formidável!*”

O processo de inovação tecnológica como um todo, mas do bilhete eletrônico em especial, remete a um cenário que beira a um questionamento sobre a existência da profissão do cobrador (Figura 29). Indo além, tem a questão do número de pessoas isentas de pagar passagem e que independem da tecnologia: são usuários que não têm relação com o cobrador.

Figura 29 - A profissão de cobrador tende a acabar por completo



Fonte: Elaboração pelo autor

Mesmo com essa justificativa apontada e com os dados da figura 29 apontando para o fim do cobrador por completo, ainda é uma questão que gera, que demanda maiores questionamentos. Um desses pontos é o resultado apontado pela figura 25, que expressa um grande número de pagantes com dinheiro e que só pode ter acesso numa relação direta com o cobrador.

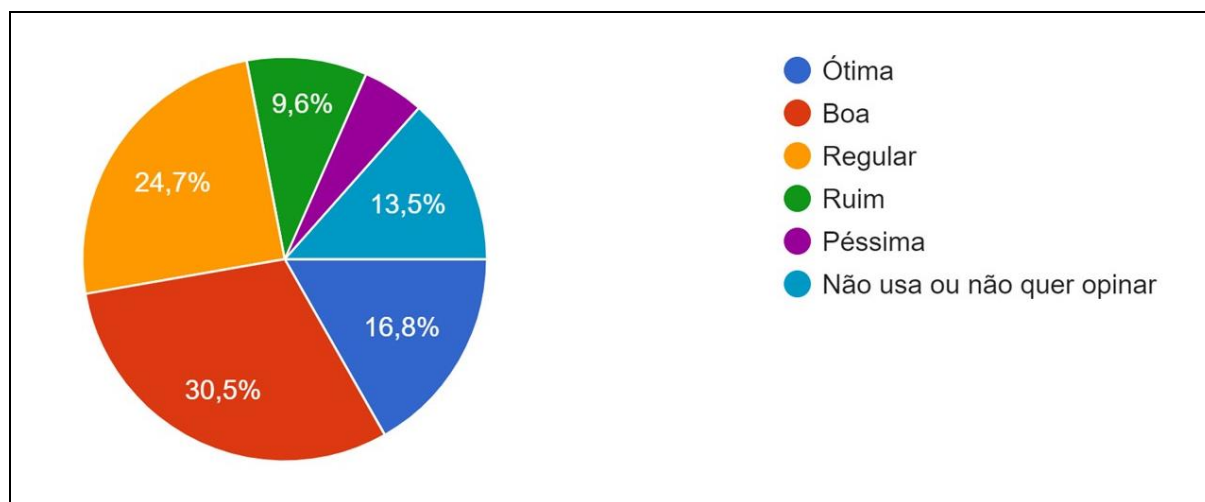
A percepção do entrevistado Matheus também aponta para a recolocação desses profissionais no mercado, pois, quando questionado sobre o desemprego que esse cenário viria a gerar perante a extinção do cobrador, ele aponta: *"Mas ele vai ser empregado em outro local"*. E mais: ele defende essa realidade até como uma maneira de viabilizar maiores ganhos para as empresas que, além de ficarem sem esse funcionário em suas receitas, como ele explana: *"Vai ser um local pra mais um assento, ou dois assentos"*.

O aplicativo já foi apresentado e discutido aqui, no corpo deste texto. É um questionamento necessário de ser trazido para o questionário, visto que o nível da sua qualidade precisava ser apresentado. Se o resultado que a figura 30 nos mostra fosse, como feito anteriormente, classificado com letra, seria uma nota B: é algo satisfatório. Porém, cabe apresentar, a partir do entrevistado Arthur, que as queixas acontecem e são pertinentes, o que justifica uma classificação como 'ótima' ter ficado em terceiro lugar. Vejamos:

De certa forma, foi uma cobrança: foi o que eu falei. As benfeitorias que vieram foram apenas uma aceleração do que a população já quer. Então, por exemplo: a população, hoje, já cobra um sistema de GPS que funcione. Por quê? Porque ela tem o acesso ali no aplicativo do

ônibus. Então, ‘poh’: por que não está funcionando? Por que ontem eu consultei e visualizava meu ônibus e hoje não estou visualizando?
(Arthur)

Figura 30 - Eficiência dos aplicativos que apresentam os horários e localizações dos ônibus nas linhas do transporte público



Fonte: Elaboração pelo autor

Os aplicativos de localização têm uma pertinência em que a ideia de mapa vem à tona e se configura na mente, no imaginário do usuário, de maneira que traz uma ideia de posição em si e da orientação que se pretende alcançar. A análise de Boaventura de Sousa Santos é clara em relação a essa vertente, ao mesmo tempo em que ele apresenta a ideia de “incompletude estruturada”:

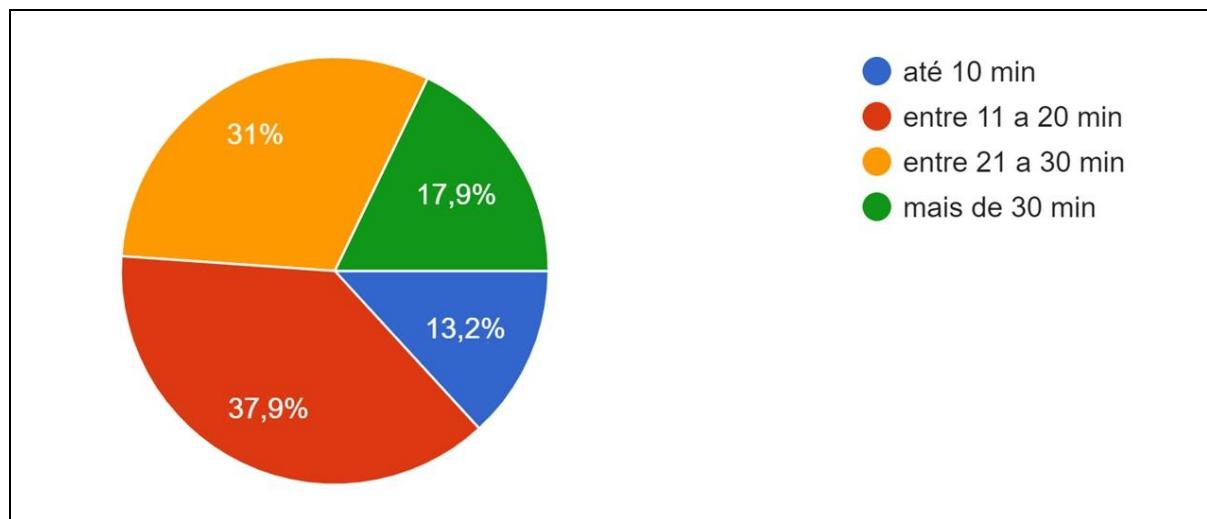
Os mapas são um campo estruturado de intencionalidades, uma língua franca que permite a conversa sempre inacabada entre a representação do que somos (posição) e a orientação (movimento) que buscamos. A incompletude estruturada dos mapas é a condição da criatividade com que nos movimentamos entre seus pontos fixos. De nada valeria desenhar mapas se não houvesse viajantes para os percorrer.²⁸⁰

A questão do tempo já foi abordada aqui, mas em outro formato. A figura 31 aponta para um formato mais preciso, de quantificar o tempo e trazer uma questão específica: o tempo médio de espera no ponto de ônibus. O maior resultado não designa um tempo tido como alarmante, mas no limite tolerável, não sendo o ideal. Porém, a segunda posição aponta para um tempo de espera que já é grave. Na

²⁸⁰ SANTOS, B. S. Uma cartografia simbólica das representações sociais: prolegômenos a uma concepção pós-moderna do direito. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 24, 1988. p. 168.

sequência, na terceira posição, vem uma realidade que já pode ser vista como caótica: são mais de 30 minutos de espera. Na quarta e última posição, com uma numeração igual a 13,2%, o menor resultado de todos, ficou o menor tempo.

Figura 31 - Tempo médio de espera no ponto de ônibus

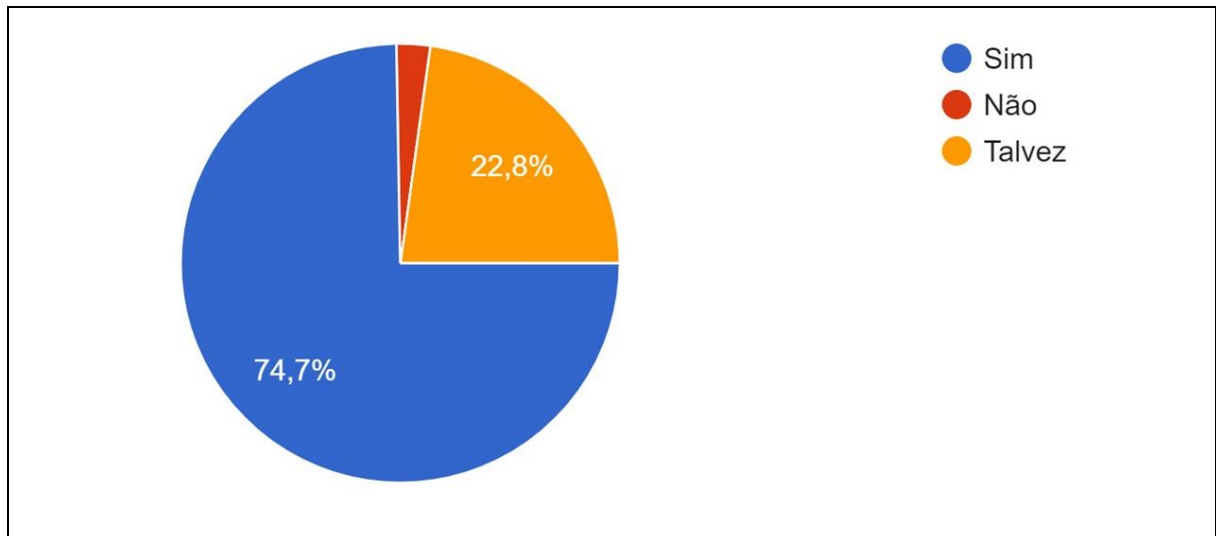


Fonte: Elaboração pelo autor

A experiência com a pesquisa de campo já apontava para algo assim: foi um resultado esperado e que traduz um dos pontos de grande insatisfação por parte dos usuários de ônibus. Tudo isso somado a um progressivo desgaste emocional e uma geração de mal-estar coletivo.

A estética da cidade precisa estar no bojo das discussões numa construção que viabilize um processo de “embelezamento urbano”. Essa queixa, essa falta, foi tanto apresentada quanto sentida na etnografia de campo: carência do “belo”, de algo que caracterize vida. Essa ausência de cores, de lúdico, de nomenclaturas facilitadoras denota um espaço urbano isento de sensações prazerosas, e o gráfico da figura 32 traz um resultado que faz uma espécie de clamor por algo que projete tudo isso, visando a tanto facilitar quanto dar mais prazer à vida do usuário de transporte coletivo.

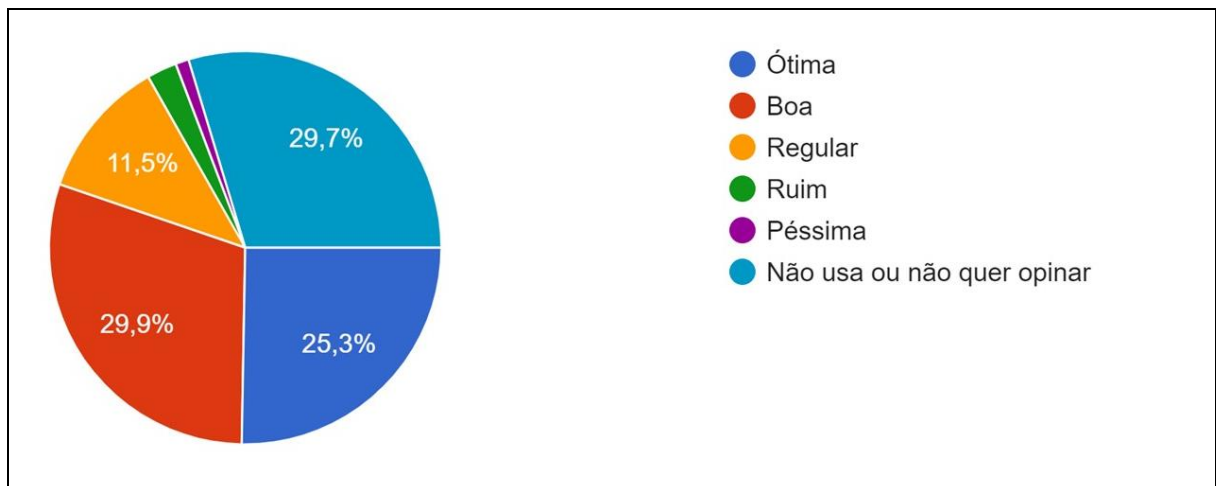
Figura 32 - Identificação dos pontos de ônibus por nomes/números/cores e a facilitaria a locomoção do usuário



Fonte: Elaboração pelo autor

A figura 33 vem apresentar mais um adendo tecnológico avaliado como ‘bom’: os grupos de *WhatsApp*. Todavia, é necessário prestar atenção no resultado subsequente – no número de pessoas que não usam ou não querem opinar –, que fica em segundo lugar e com um resultado muito próximo do primeiro. Assim como a Figura 27 apresentou um cenário de recarga ainda desconhecido por muito usuários, o trabalho de campo evidenciou, por meio de discursos de diferentes usuários nas mais diversas linhas, dias e horários, que muitos ainda desconhecem a existência do *WhatsApp* como uma ferramenta de uso em nome do transporte coletivo.

Figura 33 - Grupos de compartilhamento de informações nos aplicativos de mensagens (*WhatsApp*) por linha, como um meio de ter resposta em tempo real



Fonte: Elaboração pelo autor

Trabalhar e fundamentar a questão do uso do aplicativo de mensagens em tempo real é trabalhar com o uso de tecnologias que propiciam trazer a ideia de simultaneidades temporais e sem limites de alcance pelo espaço. Mediante esse cenário, Souza Santos aponta para um caminho em que as representações sociais do espaço venham a ter progressiva importância e centralidade analítica. Vejamos a sua leitura:

O desenvolvimento das tecnologias da produção, da informação e da comunicação fez com que se criassem simultaneidades temporais entre pontos cada vez mais distantes no espaço, e este fato teve um papel estruturante decisivo, tanto ao nível da prática social, como ao nível da nossa experiência pessoal. A ponto de John Berger afirmar que as pessoas não deviam fazer sua história, mas antes a sua geografia.

O espaço parece, pois, transformar-se no modo privilegiado de pensar e agir o fim do século. Assim sendo, é de pensar que as representações sociais do espaço adquiram cada vez mais importância e centralidade analíticas. Os nossos próprios tempos e temporalidades serão progressivamente mais espaciais.²⁸¹

De modo geral, a avaliação é de aprovação, afinal o 'ótimo' fica em terceiro lugar, e as avaliações como 'ruim' ou 'péssimo' ficam com uma porcentagem minoritária, inexpressiva. Os grupos de *WhatsApp*, na análise do entrevistado Lucas, têm um alcance de cidadão da cidade. Vejamos a sua construção:

Eu posso, digamos que, se eu sou um morador – eu não sei onde você mora –, mas digamos que eu sou um morador do Bairro Brasil, que passam várias linhas. Então, eu vou fazer parte do grupo do Bairro Brasil e das linhas que passam ali. Se eu, enquanto cidadão, quiser participar de vários grupos, eu vou participar de vários grupos da cidade (Lucas).

Quando questionado sobre o processo de administração, se fica a cargo de uma central, o entrevistado Lucas confirma e informa que ela fica na Lauro de Freitas, avenida em que se localiza a Estação de Transbordo. E, assim, ele dá maiores detalhes operacionais:

Com certeza que, aí dentro do processo de mudanças tecnológicas, esse que antes era um setor apenas de reclamação da população

²⁸¹ SANTOS, 1988, op. cit., p. 140.

transformou-se em uma central operacional que está no terminal da Lauro de Freitas, com GPS, com esse *WhatsApp* e com três funcionários que estão lá, diariamente, recebendo as reclamações e passando a informação para a população.

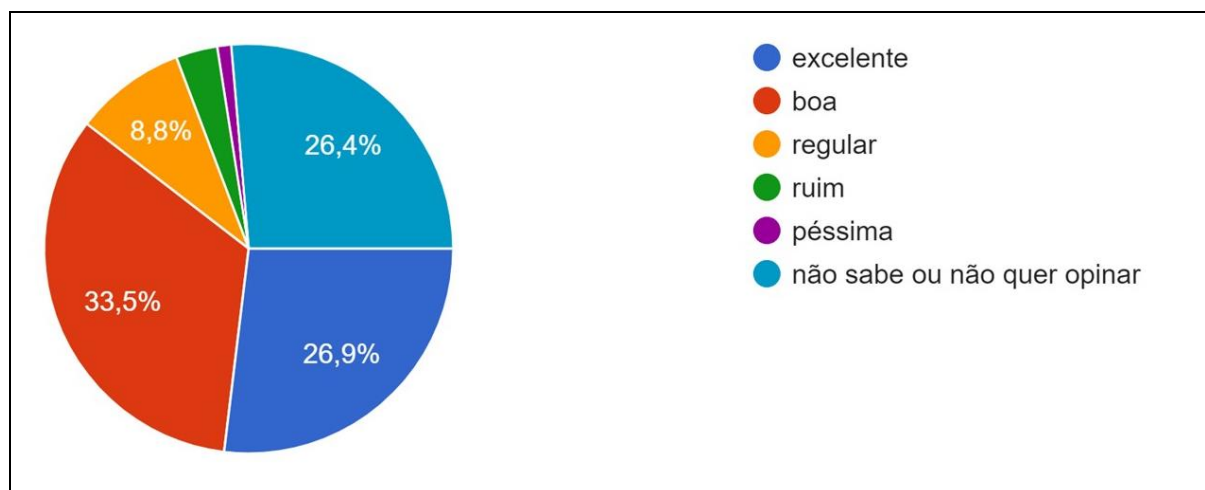
Além do GPS, o telefone do *WhatsApp*, com o computador recebendo essas informações e, além disso, se a pessoa for lá fazer a reclamação, tem a questão manual, mas o essencial hoje é a questão do *WhatsApp* (Lucas).

E o mesmo entrevistado conclui a sua análise apontando para o *WhatsApp* como uma ferramenta ao alcance de todos:

Ele chega para todos. A pessoa pode, hoje, assim: ‘- Ah, mas nem todos têm um celular.’ Mas, ao contrário, as pessoas têm celular. Aquela tecnologia que nós tínhamos há dez anos atrás, a cultura do telefone para você ligar para uma pessoa, a cultura de você ir no antigo orelhão e botar uma ficha, porque botava ficha, o cartão já foi um avanço. Aquela cultura passou. Hoje, a gente não faz mais ligação do celular para o celular, a gente utiliza o *WhatsApp* para o *WhatsApp* (Lucas).

Vamos à apresentação do gráfico que segue, revelando uma deficiência que converge com o resultado apresentado pela figura 34.

Figura 34 - Integração entre *bike* e ônibus na mobilidade



Fonte: Elaboração pelo autor

De acordo o entrevistado Arthur, a inexistência de um bicicletário, ponto básico para o início de uma política de implementação de integração entre os modais de transporte, impede a sequência desse diálogo, visto que se trata de um ponto de partida essencial. Sendo assim, por mais que a população avalie como algo bom,

positivo, e também boa parte avalie como excelente a integração entre a *bike* e o ônibus, muitos desconhecem essa possibilidade, afinal não é algo presente aos olhos da população.

Eu acredito que a integração dos meios de transportes coletivos com outros meios vai ser, sim, valorosa, mas eu acho que, acima de tudo, integrar já com alguns meios já utilizados com o cidadão. Vou trazer um exemplo prático aqui, nosso: Conquista, apesar de ser uma grande cidade, onde você tem um grande número de ciclovias e ciclofaixas, quando comparado com outras cidades da Bahia, você, por exemplo, não tem um bicicletário onde você tem um ponto de transporte coletivo urbano. Como você quer promover essa integração de deslocamento? Você não tem uma rota pra esse deslocamento (Arthur).

O mesmo entrevistado aponta a necessidade de, antes de qualquer coisa, serem fortalecidos os modais já existentes, bem como a busca, construção de cenários que caracterizem evolução:

Não se pensa nesse local de embarque e desembarque próximo a onde você tem uma rota cicloviária, por exemplo. Acho importante a gente reforçar os modais que a gente já tem antes de expandir esses modais. Exemplo: eu não posso, hoje, pensar num sistema, por exemplo de VLT, para implantar na nossa realidade sem que eu tenha um sistema forte de transporte coletivo. Não posso pensar em ciclorrotas de trânsito compartilhado com os automóveis sem que eu tenho reforçado a minha ciclovia e ciclofaixa. São evoluções! São evoluções pós-pandemia. Acredito, sim, nessa integração, mas penso que o caminho correto é fortalecer os modais já existentes (Arthur).

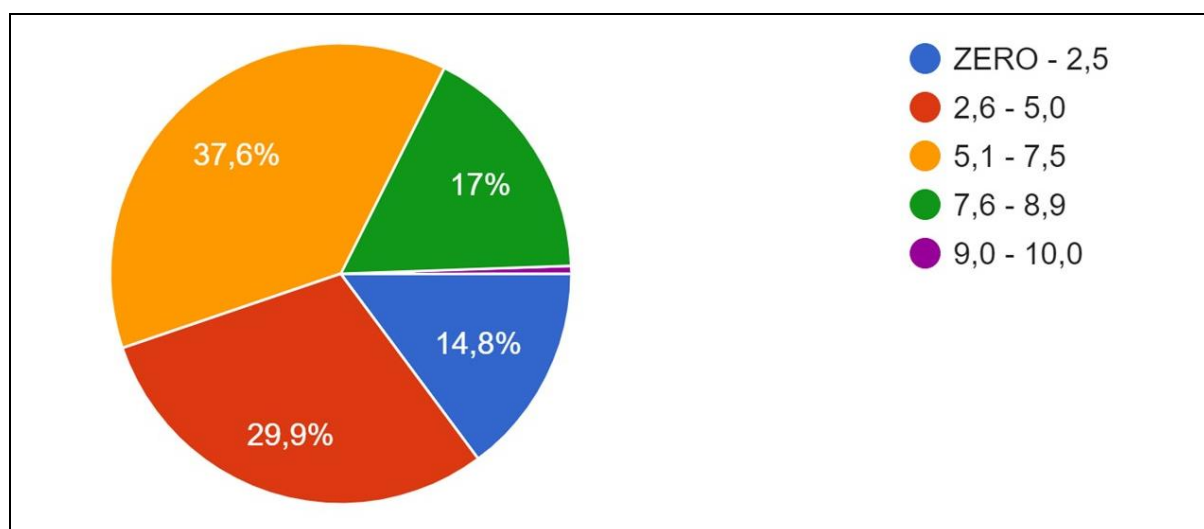
É chegado, então, o momento de trabalhar a questão da emissão de poluentes, de ver e estimular a bicicleta como um meio de transporte sustentável. Para concluir com essa perspectiva de abordagem, o entrevistado Lucas assim justifica e traz uma garantia de cidadania:

Outra coisa nas grandes avenidas: pensar no transporte de pedestres e aqueles que utilizam transporte de duas rodas, que são os motoqueiros, mas, sobretudo, os que utilizam transporte de bicicleta – as ciclofaixas e ciclovias – porque, hoje, já há estudos que aponta que você deslocar com o veículo não motorizado, você vai, além de você ajudar a cidade, não poluindo a cidade, você está ajudando a si próprio com a questão da saúde e ajudando no deslocamento com muito mais facilidade. E é um veículo que não vai gerar poluição na cidade. É uma questão interessante que, aí, você vai garantir a cidadania, não só a cidadania para o deslocamento e para a mobilidade, mas também para a saúde, para a questão da redução da ida das pessoas em busca do

atendimento a médico. A diminuição do número de veículos, a questão da emissão de poluentes, a redução do número de veículos circulando na cidade. Não só com a questão da mobilidade a partir do coletivo urbano, mas também essa questão nova que está surgindo nas grandes cidades. E Vitória da Conquista já tem aí algumas: a população utiliza muito o transporte de bicicleta – os ciclistas. Acho importante! (Lucas).

Com uma abordagem que vem sendo aqui utilizada para melhor visualizar os resultados de algumas questões, que é a atribuição de notas por meio do uso de letras, nesta figura 35, é cabível esta construção, afinal, em linhas gerais, o maior resultado, o primeiro lugar, ficou a letra C. O segundo lugar, por sua vez, ficou com D; o terceiro lugar, com B; o quarto lugar, com E; e o último lugar, com A, este com um resultado de 0,7% de participação. Mesmo a letra C sendo considerada um resultado mediano e de aprovação, ainda há muito o que ser melhorado no quesito qualidade do serviço, de modo que o usuário tem plenos direitos de fazer essa exigência. Ela é humana.

Figura 35 - Nota perante a qualidade do serviço de ônibus



Fonte: Elaboração pelo autor

O entrevistado Pedro aponta para a necessidade de melhoria para um número maior de pessoas, mesmo sem desmerecer os avanços, mas também mostra que sempre vão surgir novas necessidades e afirma que o transporte público nunca vai estar bom para todos. Vejamos a sua abordagem:

Então assim: antes, o transporte público tem que ser trabalhado pra ele funcionar pra todos – funcionar a qualidade, para funcionar bem –

, apesar que ele nunca vai estar bom para todo mundo. A gente sabe disso, mas você tem que trabalhar para que ele melhore para a grande maioria das pessoas: ele englobe para grande maioria das pessoas. Ele sempre vai ter uma solicitação a mais. Por isso, você melhora. Aí, daqui a pouco, surge a questão de outras necessidades. Você bota aplicativo para facilitar o deslocamento, os horários, aí você pensa: “- Poh, mas a pessoa vai querer um ar-condicionado, vai querer ter etc”, e então são questões que sempre vão levar a uma melhoria. Se você for pensar Conquista, no passado, Conquista hoje, em relação ao transporte público, quantos ônibus hoje a frota possui, e quanto ela possuía, entendeu? (Pedro).

Na abordagem da figura 25, a entrevistada Maria sinalizou para a inexistência de um ajuste da demanda de ônibus ofertado em relação aos horários dos estudantes. Aqui, a construção do entrevistado Pedro aponta que, como um todo, já há um ajuste dessa demanda, em linhas gerais, e assim potencializa o esforço por sucessivas melhoras:

Então assim: hoje, a gente vê os horários sendo ajustados para os horários de maiores demandas. Então, mais ônibus circulando no horário de mais demanda, menos ônibus circulando nos entre picos porque tem poucas pessoas circulando (Pedro).

É pertinente retomar a fala desse mesmo entrevistado quando ele menciona que o transporte coletivo nunca vai estar bom para todo mundo. A ideia de totalidade merece receber uma maior compreensão, como na perspectiva de Carvalho, quando o autor aponta que, além de ser uma realidade constante de interconexão contraditória, a totalidade só seria viável mediante uma revolução noológica e também numa necessidade de afronte contra qualquer forma de colonização: no caso do Brasil, a raiz está em 1492, quando Colombo projetou uma invasão de alteridades. Dito isso, a compressão de tais resultados se faz com melhor lucidez. Vejamos a sua justificativa:

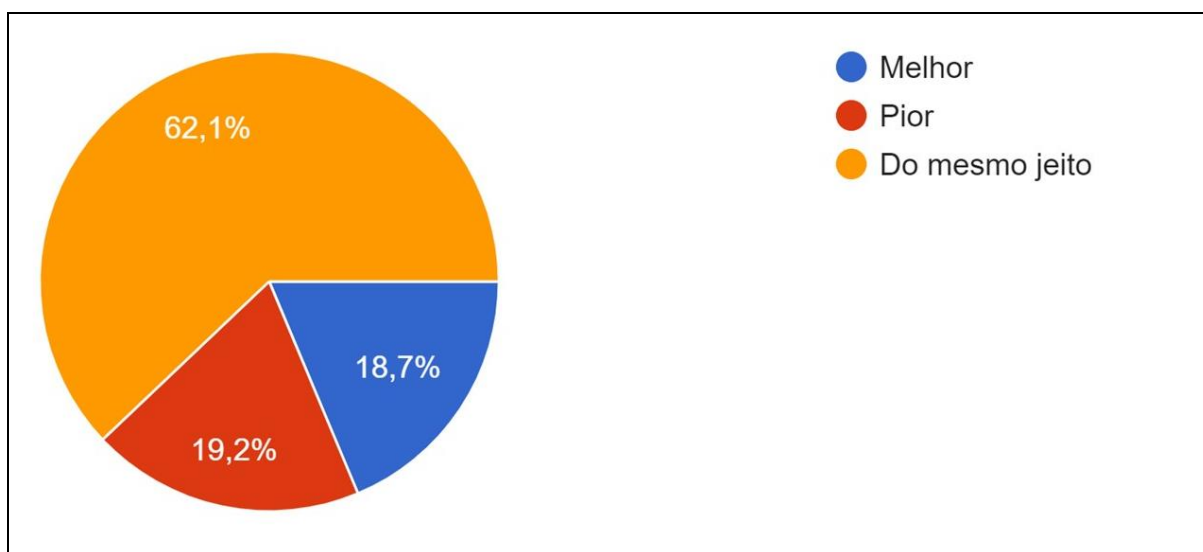
[...] a totalidade nunca será capturada pela soma das partes, porque implica sempre a interconexão contraditória e indeterminada de todos os eventos, sejam eles coisas ou idéias, fatos ou representações, amores ou desamores.

Esse sentimento de totalidade requer uma revolução noológica que se defronte contra qualquer forma de colonização. Se esse processo histórico soube invadir as alteridades a partir de 1492, submetendo-as às imposições do dominador, a segunda chegada de Colombo é agora

representada pela biopirataria de culturas, plantas, animais.²⁸²

Diante da figura 36, nota-se um quase paralelo entre as pessoas que acreditam na melhora e aquelas que veem uma piora no transporte público coletivo pós-pandemia. Entretanto, o resultado expressivo, massivo, deve-se ao número de pessoas que acreditam que vai continuar do mesmo jeito.

Figura 36 - Serviço de transporte público coletivo pós-pandemia



Fonte: Elaboração pelo autor

O entrevistado Mateheus, sem desmerecer os avanços, pede por um cenário de maior amadurecimento por parte do transporte coletivo, assim como uma maior flexibilização perante o uso do espaço urbano, num sistema que projete melhor interação às pessoas:

Então, após a pandemia, haverá uma nova retomada e isso vai ser uma ressignificação para o usuário, e esse transporte coletivo ele deve ter se amadurecido. Ele deve saber como atender os anseios dessa população para que haja uma maior interação dos fluxos de pessoas de um lugar para o outro (Matheus).

O entrevistado Davi se atenta para a questão da necessidade de melhora da frota e para que seja uma melhora grande, mesmo que também não desmereça os avanços que já ocorrem, principalmente de cunho tecnológico e da estação de

²⁸² CARVALHO, 2000, op. cit., p. 29.

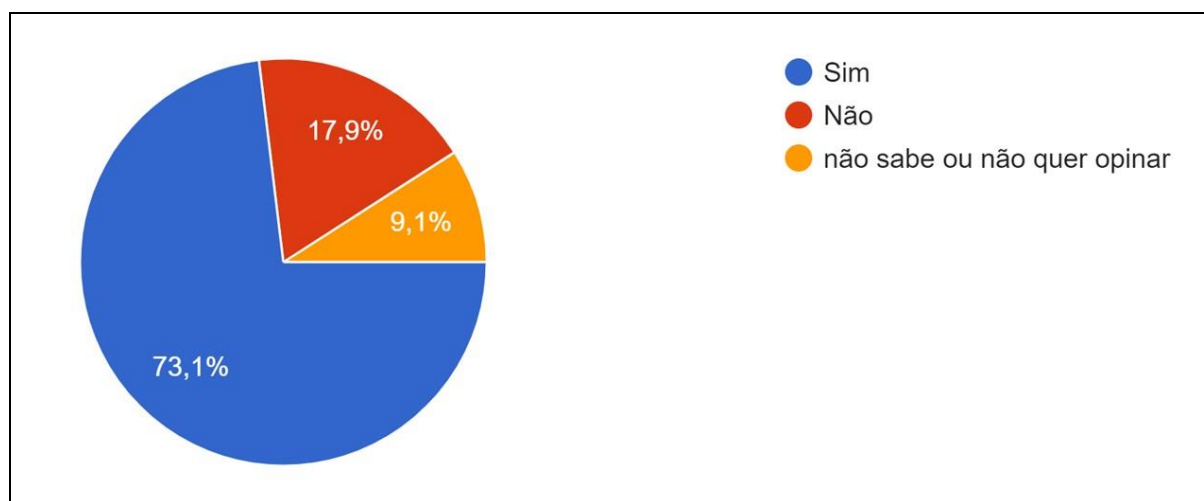
transbordo. Ele pede por licitação como uma alternativa que viabilize uma frota de qualidade. Vejamos a sua explicação:

Melhorou bastante. Agora, só o que falei precisa melhorar, mas melhorou assim em questão tecnológica porque, em questão de frota, ainda precisa melhorar bastante. É o que eu digo: precisa de uma licitação para poder garantir ao usuário veículos novos, com elevadores funcionando em perfeito estado. Então, o que eu acho, o que melhorou no transporte, hoje, foi a questão da parte tecnológica e a questão da estação: as coisas que melhoraram hoje. Em termo da frota, ainda precisa melhorar muito e muito mais (Davi).

A tratativa agora será de um resultado que gera uma sensação de tristeza misturada com melancolia: trata-se não apenas da cidade de Vitória da Conquista, mas de um país que se configurou, conforme este texto apresentou desde a sua Introdução, com a realidade de que o transporte coletivo foi construído para o pobre, para a pobreza – “para quem não deu certo” / “para quem não venceu na vida” / “para quem não pode ter um carro” – dentre tantas outras construções que foram se perpetuando de forma perversa.

Pode-se chegar a uma análise de símbolo e, assim, projetar uma classificação, muitas vezes, permeada de estigmas sempre depreciativos. Dessa forma, configuram-se ideias como “outro”, como “diferente”, e que tem, aqui, no transporte coletivo, o seu gargalo ilustrativo para essa caracterização (Figura 37).

Figura 37 - Escolha entre deixar ou não de usar transporte público coletivo



Fonte: Elaboração pelo autor

Véras assim traduz essa construção que se deu e nos faz compreender melhor o resultado da figura 37.

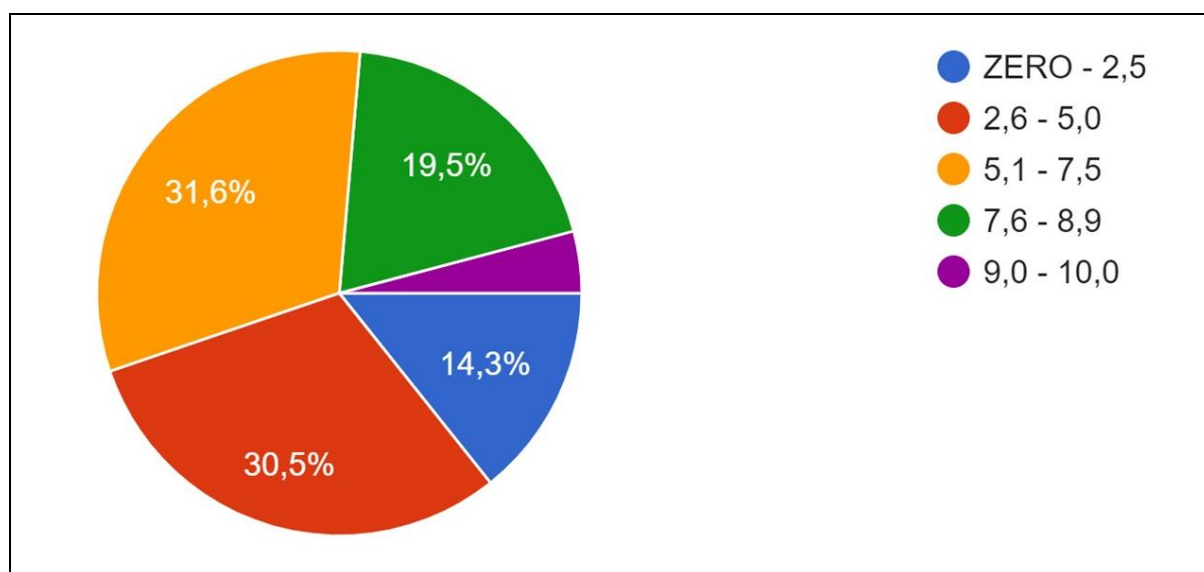
Produção simbólica e imaginário, maneiras de ver a realidade (objetivação e subjetivação), muitas vezes naturalizam conceitos, dão realidade ao que é abstrato - classificam, selecionam. Por consequência, o tratamento ao outro, ao diferente, vai depender de memória individual e coletiva, do processo de constituição da identidade e do cotidiano.²⁸³

A autora segue a sua análise e chega à temática das alteridades, assim como menciona a questão histórica:

A compreensão do 'outro' - tratando-se da alteridades, portanto, carrega várias dificuldades, pois, historicamente, passou a cuidar das questões empíricas, como as da diferença, do racismo, do preconceito, do poder, custando a produzir teorias.²⁸⁴

Não teria como chegar à última questão desta pesquisa sem fazer essa pergunta: Qual a nota perante os avanços tecnológicos no serviço oferecido pelo transporte público coletivo? E a figura 38 assim traduziu: primeiro lugar – nota C; segundo lugar – nota D; terceiro lugar – nota B; quarto lugar – nota E; e o quinto lugar – nota A.

Figura 38 - Nota perante os avanços tecnológicos no serviço oferecido pelo transporte público coletivo



Fonte: Elaboração pelo autor

²⁸³ VÉRAS, 2003, op. cit., p. 31.

²⁸⁴ Id., Ibid., p. 31.

Trata-se de um resultado que não gera maiores sustos, afinal, por mais que se reconheçam e validem os seus avanços, a presença da falta sempre se faz notar tanto nos relatos durante a etnografia de campo quanto nas falas dos entrevistados. Isso sem falar na maneira como as respostas deste *survey* vieram se construindo em cada figura. Trata-se de uma falta que vem configurada, inclusive, na falta de saber, por parte de muitos usuários, que todas essas benfeitorias vêm se constituindo, conforme já foi aqui apontado.

Do mesmo modo, a questão do alcance precisa ser reafirmada: estar ao alcance da grande maioria, tentar se aproximar da totalidade, mesmo que ela não exista. Acredita-se que a tentativa já é de valia, afinal o ônibus se caracteriza como um elemento vivo, que concede vida ao espaço urbano como um todo. O contrário disso é toda uma construção pejorativa que sobre ele se constituiu, mediante um processo histórico que resultou exatamente neste ponto em que estamos: algo que é precário, caótico e que, afinal, não cabe mais.

O usuário do transporte público que, antes de ser um usuário, é um ser humano, precisa ser tratado como tal, e suas exigências não devem chegar ao fim, ou seja, novas demandas sempre estarão surgindo. De modo análogo, o conceito de qualidade, como um todo, precisa ser ressignificado, ao invés de tratar apenas com o básico. É preciso também surpreender, trazer algo que vá além. Da mesma forma, por questões culturais, o mesmo usuário deve se sentir no direito de reinventar o conceito de usuário de ônibus e se colocar numa posição de cidadão que faz uso, com orgulho, de transporte público coletivo.

Chegar a este ponto, reporta-nos também às metodologias de trabalho que vêm sendo aqui desenvolvidas. A ideia, conforme vem sendo dito, é ir além de um trabalho acadêmico de “prateleira”, mas sim que projete reflexão e aplicabilidade. Munidos dessa preocupação, a seguinte análise elucida e conclui essa prerrogativa:

Pesquisadores atualmente estão diante da necessidade de uma formação ampla em métodos de pesquisa para poderem responder às demandas científicas e de políticas públicas, seja para realizar pesquisas, seja, igualmente importante, para poder avaliar, de modo criterioso, estudos, especialmente quando usados para justificar alguma proposta de política pública. Na ciência moderna, as pesquisas que melhor respondem às exigências para subsidiar os processos de elaboração dessas políticas são aquelas realizadas por meio de abordagens multimétodos.²⁸⁵

²⁸⁵ SANDOVAL, 2018, op. cit., p. 81.

Mediante esse resultado final da figura 38, e todos os outros, assim como os resultados tanto da etnografia quanto das entrevistas, cabe um próximo tópico, neste mesmo capítulo, com a necessidade de tentar fomentar, mesmo que resumidamente, os passos dados e apresentar algumas conclusões, bem como a busca por projeções.

5.4 POSSIBILIDADES E PERSPECTIVAS

A razão não pode tornar-se, ela mesma, transparente enquanto os homens agem como membros de um organismo irracional. Como uma unidade naturalmente crescente e decadente, o organismo não é, para a sociedade, uma espécie de modelo, mas sim, uma forma apática do ser, da qual tem que se emancipar (HORKHEIMER, 1983)

Com a mesma agilidade que a história anda, se movimenta, o capitalismo rege o seu ofício como uma máquina de fazer pobres. A revolução tecnológica, que está longe de acompanhar a velocidade e a forma que deveria ter, não contempla uma oposição à perversidade do sistema, como um todo, o que justifica muitos intelectuais questionarem a existência da pós-modernidade, sendo que ainda nem fomos modernos. O cenário que vem sendo aqui elaborado ao longo deste texto “desnuda” essa realidade e mostra os percalços existentes entre o transporte coletivo por ônibus e os seus usuários. Como então trabalhar a mente para uma nova e necessária mudança?

Nesse “exercício de futuro”, que se tornou mais presente do que nunca, o desespero da humanidade vem alcançando o seu ápice, e a Terra – o Planeta Terra – vem apresentando sucessivos sinais de cansaço. Ainda que distante da grande maioria, o pensar compartilhado tornou-se a única alternativa viável, com respeito e espaço para as subjetividades. Logo, o coletivo – o transporte público coletivo – requer um novo e necessário espaço, afinal ele tem elementos que propiciam um dos clamores emergenciais que urgem no mundo contemporâneo: criar vida. Nesse anseio, o entrevistado Matheus apresenta alguns pedidos que são pertinentes de serem aqui abordados e que se contrapõem com outras participações já aqui evidenciadas:

A questão de regulamentar outros transportes eu acredito que não vai inviabilizar o transporte coletivo. A questão de nós termos uma grande

demanda que hoje as pessoas não querem mais aquelas multidões do passado dentro dos ônibus. Então, talvez essa regulamentação de um novo tipo de transporte ajude a manter apenas o fluxo sentado dentro dos ônibus, que não era uma realidade antes da pandemia. É tanto que os ônibus coletivos têm um número de passageiros sentados e outro número de passageiros em pé. Eu acredito que isso vai deixar de acontecer, de existir. Eu acho que o público só vai ser sentado. Deveria ser. Seria bom também (Matheus).

Há urgência por sair dos domínios tradicionais, pois estamos diante de um espetáculo que foi criado e trabalhado por Guy Debord como uma irrealidade da sociedade real que constitui o modelo da vida dominante, tendo, no consumo, a sua prática real. O autor assim define tal espetáculo:

O espetáculo, compreendido na sua totalidade, é, simultaneamente, o resultado e o projeto do modo de produção existente. Ele não é um complemento ao mundo real, um adereço decorativo. É o coração da irrealidade da sociedade real. Sob todas as suas formas particulares de informação ou propaganda, publicidade ou consumo direto do entretenimento, o espetáculo constitui o modelo presente da vida socialmente dominante. Ele é a afirmação onipresente da escolha *já feita* na produção, e no seu corolário - o consumo. A forma e o conteúdo do espetáculo são a justificação total das condições e dos fins do sistema existente. O espetáculo é também a *presença permanente* desta justificação, enquanto ocupação principal do tempo vivido fora da produção moderna.²⁸⁶

O contexto em que o espaço urbano, como um todo, se insere é formado por uma conjuntura e já a recebemos assim. Daí dizermos que cabe uma ressignificação e que se estabeleça uma projeção futurista da cidade. Ao mesmo tempo em que temos consciência de que a sociedade não acontece ao mesmo tempo, há um cenário de variação aí presente, o que pede por uma reprogramação e adequação da cidade no sentido de haver equidade.

Munidos desse anseio, desse clamor, com a lucidez e percepção ampliadas que toda a pesquisa nos trouxe, já que fundamentada em teóricos condizentes com a proposta, pensar o transporte coletivo por ônibus e o seu usuário é agir no âmago da sociedade contemporânea. Talvez seja o elemento fundante para uma possível discussão futura de pós-modernidade, afinal o básico ainda precisa ser cumprido. Na verdade, precisa-se superar o básico.

²⁸⁶ DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

É cabível chegar a esta maturidade de estudo com a participação direta de cada um dos entrevistados, com o fito de conseguirmos nos aproximar de possibilidades e perspectivas reais.

O entrevistado Arthur vem com uma abordagem focada na necessidade de mudança de comportamentos e de um esforço feito com paciência, que demanda tempo e perseverança, além da preocupação em mudar a imagem tanto do ônibus quanto de quem é usuário dele. Vejamos:

Mas, acima de tudo, você só consegue fazer isso se você despertar no cidadão esta visão. De nada adianta você buscar a garantia à cidadania do cidadão com o efetivo deslocamento dele e ele continuar entendendo que um bom deslocamento é o deslocamento individual dentro do carro que ele sai e chega a hora que ele quer e ele cumpre o seu horário. Você só consegue realmente efetivar isso mudando comportamentos e você muda comportamentos realmente com ações pontuais que, muitas vezes, podem parecer pequenas, mas que surtem um efeito gigantesco. Então, você precisa, sim, investir no transporte, mas, além de investir no transporte, você também precisa investir na consciência do usuário, da importância daquilo.

[...] São doses homeopáticas. São mudanças pontuais. Esse despertar de consciência ele vem quando quem passa a utilizar o transporte é a pessoa dita 'bem-sucedida'. Quando você utiliza o transporte porque você entende que vai ter um deslocamento mais célere, você entende que está poupando até financeiramente. Eu acredito que essas doses homeopáticas é que vão realmente mudar os pensamentos das pessoas (Arthur).

O entrevistado Lucas, por seu turno, traz a questão da necessidade de urbanização, de planejar a mobilidade urbana e, assim, projetar novos cenários que promovam, projetem uma melhor integração e com maior velocidade, além de um olhar que traz o ônibus como um destaque, no topo. Vejamos:

Essa questão da urbanização eu até já falei lá atrás: Vitória da Conquista é um espaço urbano ainda em construção e precisa, no meu ponto de vista, precisa estar planejando a questão da mobilidade urbana. O exemplo que eu falei lá atrás sobre essa chegada de quase que a totalidade da população dos municípios que vêm de fora, de outras cidades, para receber essa população, nós precisamos de melhorias. Lá na Estação Herzem Gusmão [estação de transbordo], lá na Lauro de Freitas, precisa ter outros terminais para receber a população da zona rural com os ônibus que vêm lá da zona rural; precisa ter outra estação para receber a população intermunicipal que chega. Aí sim: você faz um processo de integração dessa população que vai ficar aí num determinado período. O exemplo da rodoviária que nós temos aqui, que já está muito centralizada, se transformar num espaço para o recebimento dessa população que chega através

das vans e dos intermunicipais, você pode ter o veículo exclusivo do coletivo para trazer as pessoas para o Centro, que demandam algumas atenções no Centro.

Pode ter essa mudança – fazer uma urbanização –, você vai integrar essas populações que chegam ao Centro ali da cidade. É interessante. Eu acho que Vitória da Conquista precisa pensar para a frente, pensar nessa reurbanização para que as melhoras acompanhem as demandas da população.

A cidade vai se organizar em relação a isso: o coordenador que vê o transporte como uma ferramenta interessante e isso é muito bom. E aí tem uma fala dele que ele fala bem assim: ‘A cidade acorda com o transporte público e dorme com o transporte público’ (Lucas).

A entrevistada Maria vem com um olhar coletivo – do coletivo – como um todo e fala da necessidade de se trabalhar o respeito perante o cidadão. Ademais, aponta para a deficiência de como o conteúdo de trânsito é trabalhado nas escolas e enfatiza o trinômio da mobilidade urbana. Vejamos:

Eu acho que a gente vive sem amor, a gente vive sem sexo, a gente só não consegue viver sozinho, mas a gente só vive se tiver respeito. Convivência, para mim, é igualdade e respeito. Para você conviver, você tem que respeitar. Eu penso assim porque o respeito está acima de tudo, eu não vou dizer acima do bem e do mal porque eu não sei diferenciar o bem do mal, mas eu acho que o respeito ele tem que ser para tudo e para todos, em qualquer momento. Eu te respeito e você me respeita: eu acredito nisso. Então, o transporte público eu acho uma falta de respeito com o cidadão, com o usuário que, por mais benfeitorias que se façam, por mais qualidades que se tenha, nunca será observado o usuário de uma maneira intensa, mas sim com a quantitativa e não qualitativa.

[...] Em setembro, todas as escolas, de acordo o MEC, lá na diretriz básica e, me salve o engano, do primeiro ao quarto ano, que se fala sobre os meios de transportes terrestres, viários, aéreo e fala-se também de como atravessar a faixa: o trânsito nas escolas brasileiras. Aí você vai tirar habilitação e, antes de você ir tirar habilitação, você sabia a diferença entre parar para estacionar? Poucos escritores falam. Você vai fazer um curso para ser instrutor e você quem pergunta qual é a diferença de parar para estacionar para aquela pessoa que já é habilitada e está fazendo um curso para ensinar outras pessoas, pois não sabem. E é o mínimo. Então, mobilidade urbana é sinônimo de educação. Enquanto não se colocar na cabeça que tem que se educar, nada vai mudar. As três esferas da mobilidade urbana, o trinômio, que é educação, engenharia e esforço legal, mas não adianta você atuar, não adianta você fiscalizar se você não educar. Então, o trinômio do trânsito que é educação, fiscalização e engenharia só vai ter valor se tiver educação. Então, eu sou adepta à educação. Está sabendo que agora nós estamos no mês de maio Amarelo. Você já ouviu falar no Maio Amarelo?

[...] Aí, você vem me falar de transporte público coletivo? Não existe. Não existe porque não se enxerga o coletivo. Nós somos seres

individualistas no primeiro mundo, o que dirá brasileiro, que eu não sei nem que mundo é que nós estamos. Entendeu? (Maria).

O entrevistado Pedro chega com o poder de alcance do transporte coletivo e com a preocupação da necessidade de melhoria da sua qualidade, num conceito ampliado de qualidade. Somado a isso, aborda a questão do *stress* e do trabalho, focando no ônibus como sendo quem organiza a cidade. Confirmamos:

Eu acredito que sim, o transporte público tem que ser visto como o serviço para organizar a cidade e tem que ser feito estudos para que o transporte público flua melhor ou tem que se melhorar a cada dia mais, diminuindo o tempo também de viagem. Você está dentro do ônibus, hoje você faz como corredor, uma via exclusiva ou uma via preferencial para ônibus, você faz um complemento, um estudo, que é importante ter, um estudo de impacto não só sobre o coletivo, mas sobre toda aquela região ali onde ônibus passa. Diminuindo o tempo da viagem, você aumenta a qualidade. Aumentando a qualidade, se aumenta a qualidade do transporte.

O transporte público, ele sim, pode ser organizado para isto: para poder é dar melhor qualidade de vida. Aonde volto aquela questão anterior, para as pessoas também porque você não vai no ônibus como uma massa, como somente ser transportado. Você tem que ter uma qualidade de vida porque você hoje precisa pegar um ônibus, já chegar no trabalho estressado, já chegar no trabalho cansado do próprio transporte. Então, traz a qualidade de vida, sim: ele organiza a cidade, você pode pensar em vias que os ônibus passam (Pedro).

O entrevistado Matheus preocupa-se com a necessidade de ressignificar, dar um novo significado ao transporte coletivo. Isso vai reverberar em um novo olhar que a sociedade venha a ter: vai dar um novo valor ao transporte coletivo. Verifiquemos:

Eu acho que a gente vai ressignificar a questão do transporte coletivo. As pessoas vão dar muito mais importância, vão valorizar mais porque, durante a pandemia, teve pessoas que não tiveram acesso ao transporte coletivo, ou por medo ou por indisponibilidade, por várias questões, inclusive por redução de renda (Matheus).

O entrevistado Davi aponta para diferentes e muitas melhoras a serem realizadas além da projeção, da funcionalidade da mobilidade urbana como um todo. Da mesma forma, chama a atenção para a necessidade de se estar atento às exigências dos usuários, os quais estão cada vez mais conscientes dos seus direitos. Observemos:

Muitas coisas a serem melhoradas. Alguns pontos da cidade precisam ser melhorados com o trânsito, questão de pontos que ainda não estão resolvidos, o trânsito que ainda meio caótico, igual a Crescêncio Silveira, que precisaria de mexer na questão dos estacionamentos, colocar agentes de trânsito pra estar mais naquele local ali. Por quê? Porque, principalmente nos pontos de transporte, próximo ali ao Hospital São Vicente, por exemplo, leva muito cadeirante – o pessoal das cadeiras de rodas. E aí, o que acontece? O ônibus vai encostar, tem um carro estacionado na vaga dele. Então, esse ônibus tem que parar no meio da rua, embarcar o cadeirante no meio da rua e acaba atrapalhando quem está vindo atrás dele e forma um engarrafamento. Então, eu digo: precisa de mais agentes de trânsito; tem que dar a garantia de melhoras à população.

[...] Hoje, é uma exigência muito grande, inclusive, quando é o aplicativo o Cittamobi que cai: cai matando. Eles cobram muito porque é um meio que eles têm pra poder ver o deslocamento do seu ônibus. Porque, hoje, o usuário ele é refém de um transporte. Quem não utiliza carro, moto, hoje, ele é refém de um transporte. O transporte só tem aquele lugar pra passar. Se acontecer um desvio, alguma coisa e o passageiro tiver ali no ponto, ali esperando o ônibus passar pela outra rua de cima, se ele não tiver com essa ferramenta, ele não tem como visualizar onde é que está. Então, ele vai ficar naquele ponto esperando há mais horas, muitas horas. Então, a exigência é muito grande.

[...] Um exemplo aqui: os estudantes, eles causam grande impacto benéfico com o transporte, por quê? Porque no dia que não tem aula, a estação fica parada. A estação para, o trânsito fica menor. Então, são uma categoria que o transporte, hoje, tem que abraçar muito mais com reforços de ônibus nas horas de lotação. Finalizo aqui (Davi).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para quebrar o círculo vicioso e infernal, para impedir que ele se feche é necessária nada menos do que a conquista da cotidianidade, por uma série de ações que também devem ser conduzidas de acordo com uma estratégia. Somente o futuro dirá se nós reencontraremos assim a unidade entre a linguagem e a vida real, entre a ação que muda a vida e o conhecimento (LEFEBVRE, 1991).

Chegar ao final de uma pesquisa com esta envergadura é trazer a necessidade de se pensar em um senso de esperança essencial ao renascimento das cidades: é chegado o tempo da cidade renascer. Para tanto, a pesquisa acadêmica precisa também reinventar o seu modelo de conhecimento: que ela venha imbuída de uma realidade prática, palpável, sem se deslocar da sociedade. Dessa forma, rompe-se a ideia de consenso – de um consenso entre pares, muitas vezes – e que se produza algo resolutivo.

Romper essa bolha é algo emergencial, afinal rompe-se com a eterna realidade dicotômica e perversa que perdura entre “estabelecidos e *outsiders*”. Faz mister, então, pensar um Brasil onde se construam identidades nacionais, afinal trata-se de um país com uma massiva diversidade cultural em todos os aspectos e que, ao mesmo tempo, nunca teve um projeto de nação. A cidade vem como um espelho de projeção dessa realidade.

A contundente crítica feita por Milton Santos²⁸⁷ diante da globalização e seu equívoco, que esta pesquisa abordou, evidencia que ninguém vive em um mundo global: vive-se no local. Nessa perspectiva, ressalta-se a importância do local onde você está – da cidade –, do seu espaço dentro da sua cidade. Essa abordagem vem contemplada da necessidade de se redefinir a ideia de poder local, ponto que a pandemia provocada pelo Coronavírus desnudou e é algo fundamentado por Dowbor:

Um avanço significativo da participação pode se dar através dos meios científicos e educacionais. De forma geral, pode-se pensar num centro de estudos municipais ou equivalente, que permita mobilizar as capacidades científicas locais em torno da resolução dos problemas básicos enfrentados pelo município e pela região. As faculdades locais ou regionais podem perfeitamente ser mobilizadas para tarefas mais amplas do que o ensino.²⁸⁸

²⁸⁷ SANTOS, 2007, op. cit.

²⁸⁸ DOWBOR, 2016, op. cit., p. 95.

Temos, então, que lidar com a cidade, pensar a cidade, pensar como cidade. Somos a cidade em nós, imbuída em nossos corpos e em nossa psiquê, o que projeta uma relação direta com o desenvolvimento ou não do nosso *Mindset*²⁸⁹. É chegado, então, o momento da projeção que a mobilidade urbana exerce como algo que vai além de todo e qualquer imaginário: ela captura o sujeito e consegue projetar corpos que são por ela “capturados”. Duas variáveis não podem jamais se distanciar ao se pensar nessa linha de análise: espaço e tempo.

Desenvolver uma pesquisa com esse alcance só foi possível mediante uma pesquisa de campo que projetasse uma escuta do território e com capacidade de transcender os padrões normais da academia, além de potencializar a relevância que a cidade tem e que não está representada nas conversas políticas. Trata-se de um modelo neocolonial que se faz presente, que não tem capacidade de articular a dimensão material e simbólica dos seus objetos e, assim, não consegue o essencial ao espaço urbano. Mas, afinal, como definir o essencial? Ianni assim nos traz e coloca a distância que ainda há da ideia de cidades nacionais:

A cidade pode ser um caleidoscópio de padrões e valores culturais, línguas e dialetos, religiões e seitas, modo de vestir e alimentar, etnias e raças, problemas e dilemas, ideologias e utopias. Algumas sintetizam o mundo, diferentes características da sociedade global, tornando, principalmente, cosmópolis, mais que cidades nacionais.²⁹⁰

Diante de uma pesquisa que teve, no transporte coletivo, o seu objeto central de análise, conclui-se que não se alcança o essencial quando a grande massa populacional urbana precisa enfrentar uma luta diária em nome da sua sobrevivência. Tratam-se de seres humanos que exercem uma posição de protagonismo na dinâmica da cidade, autores que intervêm diretamente no espaço urbano e que evidenciam a concretude dos espaços, tanto físico quanto social. Ao mesmo tempo, o modelo que se mantém vigente é excludente, direcionado aos anseios do capital, persistindo na manutenção do caos.

A cidade precisa ser repensada, assim como todos os artefatos da mobilidade urbana. Raquel Rolnik aponta para a explosão da economia informal como um dos agravantes mais preocupantes que desencadeia o aumento das vulnerabilidades.

²⁸⁹ DWECK, C. S. **Mindset**: a nova psicologia do sucesso. Tradução: S. Duarte. 1. ed. São Paulo: Objetiva, 2017.

²⁹⁰ IANNI, O. A cidade global. **Cultura Vozes**, n. 2, mar./abr., 1994. p. 28.

Nessa linha, a mesma autora desemboca no setor de transportes, no transporte público e sua produção de informalidade, desvelando uma mobilidade urbana frágil e numa relação intrínseca com a economia:

Essas mudanças tiveram um impacto urbanístico particularmente agudo na questão da mobilidade e acessibilidade - de um lado, aprofundando o isolamento dos mais pobres nas periferias e, de outro, introduzindo um grande componente de informalidade nos serviços de transporte público. A diminuição da massa de empregados - o que incluiu os beneficiários de vale-transporte - aumentou a massa dos excluídos do transporte, ao mesmo tempo em que gerou o fenômeno dos 'perueiros' como nova frente de trabalho informal. Assim, a informalidade, irregularidade e clandestinidade, paradigma dominante na produção habitacional há décadas, atingiu, também, o setor de transportes.²⁹¹

Trata-se de uma realidade, de um cenário em que se intensificam as contradições. Um contexto em que, já que estamos num momento "final", por mais que esta temática seja tanto inesgotável quanto pertinente, "[...] a sociedade urbana e o urbano persistem e mesmo se intensificam [...]. Desta situação nasce a contradição crítica: tendência para a destruição da cidade, tendência para a intensificação do urbano e da problemática urbana".²⁹²

Trabalhar a ideia de que existir é algo sempre plural é buscar por descobrir um modo de existência, porém você não tem o seu: tratar a temática que esta pesquisa desenvolveu e com a vertente em que foi trabalhada nos remete a essa conclusão. Precisa-se romper com a ideia de escassez e observar a cultura da exuberância; romper, outrossim, com os jargões que remetem a um conceito equivocado de se aceitar, quando, na verdade, esta é uma maneira perversa de silenciar e naturalizar o caos. O transporte público coletivo e os seus usuários vêm como uma vitrine real dessa construção: uma sociedade que é dividida não apenas pelo capital, mas também pelo preconceito.

O contrário dessa realidade seria o proposto, alcançado com a ideia de que "um plano é sábio quando permite uma colaboração frutífera, propiciando, ao máximo, a liberdade individual. Irradiação da pessoa no quadro de civismo". E o autor assim prossegue: "É preciso nunca esquecer que o sol comanda, impondo a sua lei a todo

²⁹¹ ROLNIK, R. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos? **Revista da ANTP**, São Paulo, 2003. p. 14-15.

²⁹² LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006. p. 79

empreendimento cujo objeto seja a salvaguarda do ser humano”.²⁹³ Para tanto, a ideia de sustentabilidade ganha estofamento notório com a necessidade de subsídios direcionados ao transporte público, ciclovia, calçadas e desenvolvimento das cidades, num caminho que leva a um novo urbanismo:

As condições para se chegar à era pós-automóvel terão como base uma mobilidade sustentável, propiciando melhoria na qualidade de vida através da efetivação Lei da Política Nacional de Mobilidade – nosso Estatuto da Mobilidade Sustentável, que conteste os subsídios públicos escondidos e perversos de incentivo ao automóvel e desloque para o transporte público, as ciclovias e calçadas públicas e para o desenvolvimento das cidades, viabilizando a descentralização das atividades no espaço urbano em direção a um novo urbanismo, onde gestão do uso do solo siga o Estatuto da Cidade e que inclua o cidadão de baixa renda hoje sem acesso aos meios coletivos motorizados por questão econômica e se construa espaço e tempos sociais que preserve, defenda e promova, a qualidade do ambiente natural e o patrimônio histórico, cultural e artístico das cidades e os bairros antigos.²⁹⁴

Por mais que o despertar da consciência seja visto como uma necessidade de salvaguarda da condição de usuários de ônibus, ponto que esta pesquisa evidenciou perante os resultados obtidos com as pesquisas, tanto quantitativa quanto qualitativa, chamamos a atenção para o fato de que os usuários já apresentam críticas pertinentes e conscientes do cenário como um todo, ao mesmo tempo em que carregam, em sua maioria, estigmas depreciativos perante a imagem do transporte coletivo e da condição de usuário. Dessa forma, trata-se de um cenário que vai além da consciência, uma vez que evidencia a busca por romper com padrões que foram instituídos e que, no curso deste texto, procurou-se explicitar. Não se pode perder de vista que o sistema de cidades brasileiras esteve menos conectado entre as cidades do Brasil e mais com a metrópole, Portugal: é uma realidade que antecede, e muito, o transporte público, e este vem como um fruto também dessa construção.

Como despertar um sentimento de encantamento? A cidade tem o poder de combater a desigualdade, ou seja, precisa-se compreender que a desigualdade tem de ser combatida de todas as formas, e a cidade pode ser esse instrumento de combate, ela deve ser esse instrumento de combate. A política vem com um eixo

²⁹³ LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993. (Estados Urbanos). p. 34

²⁹⁴ AFFONSO, N. S. N. S. Mobilidade Sustentável no Brasil: é possível? In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 94-95.

central dessa linha – a cidade é política –, e o seu cotidiano vem como uma realidade iminente a todos. Sendo assim, a busca por um novo cotidiano torna urgente uma nova perspectiva – uma perspectiva em conformidade com os seus verdadeiros desejos daqueles que constroem a vida urbana –, ponto fundamento por David Harvey, que pede por uma política que venha a fazer sentido:

Somente quando a política se concentrar na produção e reprodução da vida urbana como processo de trabalho essencial que dê origem a impulsos revolucionários, será possível concretizar lutas anticapitalistas capazes de transformar, radicalmente, a vida cotidiana. Somente quando se entender que os que constroem e mantêm a vida urbana têm uma exigência fundamental sobre o que eles produziram, e que uma delas é o direito inalienável de criar uma cidade mais em conformidade com seus verdadeiros desejos, chegaremos a uma política do urbano que venha a fazer sentido. 'A cidade pode estar morta', Lefebvre parece dizer, mas 'Longa vida à cidade!'.²⁹⁵

No cerne dessa abordagem, a mobilidade urbana produz e reproduz o cotidiano – vida cotidiana –, afinal ela também é humana: mobilidade humana. Daí ser urgente a construção de um debate positivo perante a mobilidade que clama por esse *input*, com participantes fundamentais ao presente e ao futuro, e que assim consiga tornar objetiva uma real prática do conceito de desenvolvimento. Caso contrário, não se alcançará, nunca, os anseios pressupostos e propostos ao século XXI, assim como deletar-se-á a ideia coerente de cidadania, mantendo a ideia equivocada.

A cidade é fundamental, e a vida urbana clama por ser compartilhada de um modo franco: criar a possibilidade do diálogo entre coisas que não dialogam entre si. O espaço ausente e dos ausentes precisa se tornar presente e, assim, ser mais proativo ao invés de aguardar as reações dos mercados. É preciso pensar para esta cidade.

Tomando o cuidado para não ser demasiadamente repetitivos, não temos a pretensão de esgotar o tema em sua totalidade, visto que ele não se esgota e nem chega a uma conclusão final, mas apontamos um caminho a partir de uma determinada linha, afinal são várias linhas. Dito isso, finalizamos com a ideia de ter deixado um adendo, tanto positivo quanto de alerta, ao transporte público coletivo e ao seu usuário, assim como uma caracterização da cidade e da mobilidade urbana

²⁹⁵ HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Trad. Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 21.

que seja pertinente. A maneira que pode vir a ser mais interessante de se concluir este trabalho é com uma mensagem que já foi aqui escrita, no corpo deste texto, e que sintetiza o nosso olhar: “*A cidade acorda com o transporte público e dorme com o transporte público*”.

REFERÊNCIAS

- ABRAMS, C. O uso da terra nas cidades. In: **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- AFFONSO, N. S. N. S. Mobilidade sustentável no Brasil: é possível? In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 83-95.
- AGAMBEN, G. **Estado de exceção: Homo sacer** II. São Paulo: Boitempo, 2004. v. 1.
- ALVES-MAZZOTTI, A.; GEWANDSZNAJDER, F. **O método nas ciências naturais e sociais**: pesquisa quantitativa e qualitativa. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 2000.
- BADIOU, A. **O ser e o evento**. Rio de Janeiro: Zahar, 1996.
- BAUER, M. W.; GASTEL, G. (ed.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.
- BAUMAN, Z. **O mal-estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.
- BAUMAN, Z.; MAURO, E. **Babel**: entre a incerteza e a esperança. Rio de Janeiro: Zahar, 2016.
- BLUMENFELD, H. A metrópole moderna. In: **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- DWECK, C. S. **Mindset**: a nova psicologia do sucesso. Tradução: S. Duarte. 1. ed. São Paulo: Objetiva, 2017.
- BEYME, K. V. Policy Analysis and Traditionelle Politikwissenschaft. In: HANS-HERMANN, H. (org.). **Policy-forschung in der bundesrepublik deutschland. ihr selbstverständnis und ihr verhältnis den grundfragen der politikwissenschaft**. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1985. p. 7- 29.
- BONFIM, R. Habitação e o direito à cidade. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 73-74.
- BOURDIEU, P. (coord.). **A miséria do mundo**. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.
- BRASIL. **Agenda 2030**. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). [s.d.]
- 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. Estatuto da Cidade.

BRASIL. **Decreto nº 7.037**, de 21 de dezembro de 2009. Programa Nacional de Direitos Humanos (PNDH), nº 3.

BRASIL. Constituição da República Federativa. Emenda Constitucional nº 90, Brasília, 15 de setembro de 2015. **DOU**, de 16 de setembro de 2015.

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS). 2017.

BRASIL. Secretaria do Tesouro Nacional. Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi). **Contas anuais**. Receitas orçamentárias realizadas (Anexo I-C) 2017 e despesas orçamentárias empenhadas (Anexo I-D) 2017. Brasília, DF, [2018]. Disponível em: https://siconfi.tesouro.gov.br/siconfi/pages/public/consulta_finbra/finbra_list.jsf. Acesso em: 10 set. 2018.

BUTLER, J. **Caminhos divergentes**: judaicidade e crítica do sionismo. São Paulo: Boitempo, 2017a.

BUTLER, J. **A vida psíquica do poder**: teorias da sujeição. Belo Horizonte: Autêntica, 2017b.

CALDEIRA, T. P. do R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed. 34; Edusp, 2000.

CARLOS, A. F. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, E. A. Tecnociência e complexidade da vida. **São Paulo em Perspectiva** [online], v. 14, n. 3, p. 26-31, 2000. Doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-8839200000030000>.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CHOMSKY, N. **Mídia**: propaganda política e manipulação. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

CUNHA, M. J. C. Língua e identidade em vidas migrantes. In: CUNHA, M. J. C. et al. **Migração e identidade**: olhares sobre o tema. São Paulo: Centauro, 2007.

DAMIANI, A. L. et al. **Psicologia e mobilidade**: o espaço público como direito de todos. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010.

DANIEL, C. Perspectivas que o D.L. e a distribuição de renda abrem à construção do socialismo. In: **Poder local e socialismo**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.

DEMO, P. **Metodologia do conhecimento científico**. São Paulo: Atlas, 2000.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Tradução: Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DOWBOR, L. Educação e apropriação da realidade local. **Estudos Avançados** [online], v. 21, n. 60, p. 75-90, 2007. Doi: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142007000200006>.

DOWBOR, L. **O que é poder local**. Imperatriz, MA: Ética, 2016.

DYCKMAN, J. O transporte urbano. In: **Cidades: a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

EISENSTADT, S. N. **From generation to generation**. Age groups and social structure. Londres, Routledge and Kegan Paul, 1956, 373p.

ELIAS, N. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

ELIAS, N. **Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução: B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2008.

FAGNANI, E. Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

FANON, F. **The wretched of the Earth**. Tradução: C. Farrington. New York: Grove Weidenfeld, 1991.

FERREIRA, F. R. Sete princípios para redes sociais. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (orgs.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 213-218.

FERRAZ, I. V. C. **Lutas, glórias e desencantos: a peregrinação do retirante nordestino para São Paulo nas décadas de 1950 e 1960**. 2012. p. 21. Dissertação (Mestrado) - PUCSP, 2012.

FERRAZ, I. V. C. Mobilidade Urbana e Sofrimento: uma análise psicossocial diante dos usuários de transporte público na cidade de São Paulo. **Extraprensa**, São Paulo, v. 12, n. esp., p. 633-645, set. 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/extraprensa/article/view/153973/157024>. Acesso em: 10 set. 2020.

FOUCAULT, M. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 27. ed. Petrópolis: Vozes, 1987.

FRANCO, M. S. de C. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4. ed. São Paulo: Fundação Ed. da UNESP, 1997.

FRAYZE-PEREIRA, J. A. Arte, psicanálise & cidade. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (orgs.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 319-330.

FREUD, S. Novas conferências introdutórias à psicanálise. In: **O mal-estar na civilização, novas conferências introdutórias à psicanálise e outros textos (1930-1936)**. São Paulo: Companhia das Letras. v. 18 (Obras Completas).

FREUD, S. O estranho. 1919. In: **Uma neurose infantil e outros trabalhos**. Rio de Janeiro: Imago, 2006. v. XVII.

FURTADO, C. **Brasil: a construção interrompida**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

GEORGE, P. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1983. (Texto original de 1961, sob o título de *Précis de géographie urbaine*).

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.

GINZBURG, C. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GOFFMAN, E. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. 4. ed. Sabotagem: 2004.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. 16. ed. São Paulo: Loyola, 2007.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução: Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOLLINGSHEAD, A. B. **Elmtown's Youth, the Impact of Social Classes on Adolescents**. Nova York, Wiley, 1949, 480 pp.

HORKHEIMER, M. Teoria tradicional e teoria crítica. In: HORKHEIMER, M et al. **Textos escolhidos**: Benjamin, Horkheimer, Adorno, Habermas. Tradução Edgard Afonso Malagodi e Ronaldo Pereira Cunha. São Paulo: Abril Cultural, 1983. 117-154p. (Os Pensadores).

IANNI, O. A cidade global. **Cultura Vozes**, n. 2, mar./abr. 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico**, de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. **Estimativas da população residente com data de referência**. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Área territorial brasileira 2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e estados**: Vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/vitoria-da-conquista.html>. Acesso em: 10 set. 2021.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa.

Revisão da tradução: Maria Estela Heider Cavalheiro. Revisão técnica: Cheila Aparecida Gomes Bailão. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. (Coleção cidades).

JUNQUEIRA, M H. R. Tempo e ritmo na cidade. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 301-309.

KANT, E. **Crítica da razão pura**. São Paulo: Abril Cultural, 1980 (Os pensadores).

KANT, E. **Crítica da razão prática**. Tradução: Valério Rohden. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KANT, E. **Crítica da faculdade do juízo**. Tradução: Valério Rohden e Antônio Marques. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

LAURIANO, W. **Gentrificação**: estratégias de enobrecimento do solo urbano. Dos tijolos de barro no subúrbio paulistano aos blocos de Brasília. 2013. Dissertação (Mestrado) - UNB, 2013.

LAUWE, Paul-Henry C. de. A Organização Social no Meio Urbano. Tradução: Moacir Palmeira. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 117.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993. (Estados Urbanos).

LE CORBUSIER. **Planejamento urbano**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000. (Coleção Debates: Urbanismo).

LEBRE, H. Pensar com V. Flusser a propósito da técnica. **Trans/Form/Ação** [online]., v. 44, n. spe, p. 117-140, 2021. Doi: <https://doi.org/10.1590/0101-3173.2021.v44dossier.07.p117>. Acesso em: 3 jul. 2022.

LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade**. Póvoa de Varzim: Ulisses, 1972.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2004.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo, Centauro, 2006.

LEITÃO, K. O.; PEREIRA, J. S. W. O direito à cidade: para além de uma visão instrumental e pela dimensão espaço-temporal da disputa pela mobilidade. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

LOJKINE, J. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LYNCH, K. A cidade como meio ambiente. In: **Cidades: a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

MARIN-LEÓN, L. et al. **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos**. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010.

MARX, K. **O capital** - o processo global da produção capitalista. Tradução: Reginaldo Sant'anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984. Livro III. v. 6.

MBEMBE, A. Necropolítica. **Arte & Ensaios**, n. 32, dez. 2016. ISSN 2448-3338.

MONGIN, O. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. Tradução: Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MONGIN, O. **A Condição Urbana: a cidade na era da globalização**. Tradução: Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MORI, K. K. **Controversies on transport's policies in São Paulo**. Symposium London-Beijing-São Paulo, São Paulo: FAUUSP, 2012.

MORIN, E. **O método II: a vida da vida**. Porto Alegre: Sulina, 2001.

NASCIMENTO, M. **Do mal-estar em Freud ao mal-estar em Bauman**. 2014. Dissertação (Mestrado) - UFPB, 2014.

NEW INTERNATIONAL. v. 4, n. 12, p. 379-381, dez. 1938.

OLIVEIRA, F de, **Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe**. São Paulo: Boitempo, 2008.

PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. Tradução: Sérgio Magalhães Santeiro. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 45.

PASTORE, J. Migração, mobilidade social e desenvolvimento. In: COSTA, M. A. (ed.). **Migrações internas no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA; INPES, 1971.

PINTO, M da C. A estética do resto. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (org.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 291-300.

POLANYI, K. **A grande transformação: as origens de nossa época**. Tradução: Fanny Wrabel. 2. ed. Rio de Janeiro: Compus, 2000.

PRADO JR, C. **História econômica do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1956.

RABAN, J. **Soft city**. Londres, 1974.

RODRIGUES, J. PCD, PNE, afinal que termo usar para pessoas com deficiência. 5 out. 2020. Disponível em: <https://pcdmais.com.br/pcd-pne-afinal-que-termo-usar-para-pessoas-com-deficiencia/>. Acesso em: 10 set. 2021.

ROLNIK, R. **É possível política urbana contra a exclusão?** Serviço Social e Sociedade. São Paulo: Cortez, v. 72, p. 53-61, 2002.

ROLNIK, R. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos? **Revista da ANTP**, São Paulo, 2003.

ROLNIK, R. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 2004.

ROLNIK, R. **Estatuto da cidade para que serve?** 2012. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/10/26/estatuto-da-cidade-para-que-serve/>. Acesso em: 10 set. 2021.

ROSA, L. A.; SANDOVAL, S. A. M. Campo de potência: pistas para a produção de uma arma conceitual. **Psicologia & Sociedade**, v. 33, e236043, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1807-0310/2021v33236043>. Acesso em: 2 ago. 2022.

SANDOVAL, S. A. M. Formação em métodos de pesquisa na pós-graduação: abordagens multimétodos para as demandas da atualidade. **Educar em Revista** [online], v. 34, n. 71, p. 69-82, 2018. ISSN 0104-4060. Doi: <https://doi.org/10.1590/0104-4060.62647>.

SARTRE, J.-P. **Que é a literatura?** São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, B. S. Uma cartografia simbólica das representações sociais: prolegómenos a uma concepção pós-moderna do direito. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 24, 1988.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade: ensaios.** Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2007.

SAWAIA, B. (org.). **As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social.** 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

SCIFONI, S. Urbanização brasileira e mobilidade urbana. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

SENNETT, R. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade.** Tradução: Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SIMMEL, G. A Metrópole e a Vida Mental. Tradução: Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

SIMMEL, G. **Questões fundamentais da sociologia**: indivíduo e sociedade. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SOUZA, E. R. et al. **Psicologia e mobilidade**: o espaço público como direito de todos. Brasília: Conselho Federal de Psicologia (CFP), 2010.

SOUZA, G. A. Produção do espaço e mobilidade urbana: a contramão da sustentabilidade. **Revista Produção e Desenvolvimento**, v.1, n.3, p. 42-51, set./dez. 2015. Disponível em: <http://revistas.cefet-rj.br/index.php/producaoedesenvolvimento>. Acesso em: 2 ago. 2022.

SPOSATI, A. Exclusão social abaixo da linha do Equador. In: VÉRAS, M. P. B. (ed.). **Por uma sociologia da exclusão social**: o debate com Serge Paugam. São Paulo: EDUC, 1999.

TANIS, B. Cidade e Subjetividade. In: TANIS, B.; KHOURI, M. G. (orgs.). **A psicanálise nas tramas da cidade**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2009. p. 17-29.

TARDITS, C. **Porto-Novo**. Les nouvelles générations africaines entre leurs traditions et l'occident. Paris, La Haye, Mouton & Co., 1958, 128 pp. (Collection le Monde l'Outre-Mer passé et présent).

THOMAS, W.; ZNANIECKI, F. **The Polish Peasant in Europe and America**. Chicago: University of Illinois Press, 1966.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTOS (UFES). **Lockdown**. Disponível em: <https://coronavirus.ufes.br/conteudo/saiba-o-que-e-lockdown-ou-por-que-suspender-atividades>. Acesso em: 10 mar. 2021.

VELOSO, A. H. de B. **O ônibus, a cidade e a luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017.

VÉRAS, M. P. B. **DiverCidade**: territórios estrangeiros como topografia da alteridades em São Paulo. São Paulo: Educ, 2003.

VÉRAS, M. P. B. Exclusão: um problema brasileiro de 500 anos. In: SAWAIA, B. (org.). **As artimanhas da exclusão**: análise psicossocial e ética da desigualdade social. 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

VÉRAS, M. Estrangeiros na metrópole: territórios e fronteiras da alteridade em São Paulo. **Revista USP**, n. 114, p. 45-54, 2017. Doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i114p45-54>.

VIGOTSKY, L. S. **A formação social da mente**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Nobel, 2001a.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001b.

WANDERLEY, M. B. Refletindo sobre a noção de exclusão. In: SAWAIA, B. (org.). **As artimanhas da exclusão**: análise psicossocial e ética da desigualdade social. 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. Tradução: Marina Corrêa Treuherz. In: VELHO, O.G. (org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Cartaz (impresso em A3)

ESTUDO

INOVAÇÃO EM MOBILIDADE URBANA

UM NOVO OLHAR
DIANTE DO TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO.

Estudo realizado para término
de conclusão de Doutorado
em Psicologia Social pela
Pontifícia Universidade
Católica de São Paulo.



PARTICIPE. Acesse o link por este
QR CODE e responda a pesquisa.

Maiores informações:
isaacferraz.contato@gmail.com
11 97017 2141.

APÊNDICE B - Panfleto (impresso em 10 x 15 cm)



ESTUDO
INOVAÇÃO
EM MOBILIDADE
URBANA

UM NOVO OLHAR
DIANTE DO TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO.

Estudo realizado para término
de conclusão de Doutorado
em Psicologia Social pela
Pontifícia Universidade
Católica de São Paulo.



PARTICIPE. Acesse o link por este
QR CODE e responda a pesquisa.

Maiores informações:
isaacferraz.contato@gmail.com
11 97017 2141.

APÊNDICE C - Questões do survey

1. Ao assinalar a opção “aceito participar”, a seguir, você atesta sua anuência com esta pesquisa, declarando que compreendeu seus objetivos, a forma como ela será realizada e os benefícios envolvidos:

- SIM (Aceito participar da pesquisa)
- NÃO (Não aceito participar da pesquisa)

2. Qual é a sua faixa etária?

- Menor de 19 anos
- 19-29 anos
- 30-39 anos
- 40-49 anos
- 50-59 anos
- Maiores de 60 anos

3. Gênero:

- Masculino
- Feminino
- Prefiro não dizer

4. Qual a sua frequência de uso do transporte público?

- Diariamente (7 dias)
- Durante os dias da semana, exceto fins de semanas e feriados
- Até 4 vezes na semana
- Finais de semana / Feriados
- Quase nunca.

5. Para que você utiliza o transporte público?

- Ir ao trabalho
- Ir a escola/universidade
- Lazer

6. Você considera a quantidade de ônibus em circulação:

- Suficiente
- Regular
- Insuficiente
- Não sabe ou não quer opinar.

7. A quantidade de linhas atuais de ônibus, hoje, é:

- Suficiente
- Regular
- Insuficiente
- Não sabe ou não quer opinar

8. Quando você utiliza o transporte público, como está a situação de lotação?

- Muitos lugares disponíveis
- Poucos lugares disponíveis
- Nenhum lugar disponível
- Todos assentos ocupados e algumas pessoas em pé
- Todos assentos ocupados e muitas pessoas em pé
- Totalmente lotado

9. Com a pandemia, a higienização dos ônibus se tornou frequente, ao chegar na estação de transbordo. Como esse serviço se mantém?

- Excelente
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo
- Não sabe ou não quer opinar.

10. Você já se sente seguro com a ideia de retirar a máscara dentro do ônibus?

- Sim
- Não

11. Você considera que o custo da passagem é:

- Justo
- Injusto
- Não sabe ou não quer opinar.

12. Com os avanços tecnológicos (Ex: aplicativos de localização dos ônibus, grupos de *WhatsApp*, bilhetagem eletrônica, estação de transbordo com telões, entre outros) o tempo médio das viagens ficou:

- Menor
- Maior
- Não alterou
- Não sabe ou não quer opinar;

13. Há necessidade de carregadores para celular, dentro dos ônibus?

- Sim
- Não

14. Depois das melhorias tecnológicas no sistema de ônibus, você se sente mais seguro?

- Sim
- Não

15. Você faz uso das Vans?

- Sim
- Não

16. Você utiliza algum outro meio de transporte:

- Vans
- Bicicleta
- Motocicleta
- Transporte por aplicativo
- Carro próprio
- Outro

17. Você considera que a utilização de transporte por aplicativo reduziu a demanda de transporte público?

- Sim
- Não

18. Como você paga a sua passagem no transporte público?

- Dinheiro
- Bilhete eletrônico
- Não pago (Idoso/Portador de Deficiência)

19. Como você avalia os avanços no bilhete eletrônico enquanto facilitadores na vida do passageiro?

- Ótimo
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo
- Não sabe ou não quer opinar

20. E o novo processo de recarga do bilhete eletrônico?

- Ótimo
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo
- Não sabe ou não quer opinar

21. Com o avanço da tecnologia, você imagina a extinção da catraca?

- Sim
- Não

22. Com o avanço da tecnologia, a profissão de cobrador tende a acabar por completo?

- Sim
- Não

23. O que você acha da eficiência dos aplicativos que apresentam os horários e localizações dos ônibus nas linhas do transporte público?

- Ótima
- Boa
- Regular
- Ruim
- Péssima
- Não usa ou não quer opinar

24. Tempo médio de espera no ponto de ônibus:

- Até 10 min
- Entre 11 a 20 min
- Entre 21 a 30 min
- Mais de 30 min

25. Se os pontos de ônibus fossem identificados por nomes/números/cores, isso facilitaria a locomoção do usuário?

- Sim
- Não
- Talvez

26. O que você acha dos grupos de compartilhamento de informações nos aplicativos de mensagens (*WhatsApp*) por linha, como um meio de ter resposta em tempo real?

- Ótima
- Boa
- Regular
- Ruim
- Péssima
- Não usa ou não quer opinar

27. A cidade tem mais de 40 km de ciclovia. Se tivesse integração bike e ônibus, como ficaria a mobilidade?

- Excelente
- Boa

- Regular
- Ruim
- Péssima
- Não sabe ou não quer opinar

28. Qual a sua nota perante a qualidade do serviço de ônibus?

- ZERO - 2,5
- 2,6 - 5,0
- 5,1 - 7,5
- 7,6 - 8,9
- 9,0 - 10,0

29. Como você imagina o serviço de transporte público coletivo pós-pandemia?

- Melhor
- Pior
- Do mesmo jeito

30. Se você puder/pudesse escolher, você deixará/deixaria de usar transporte público coletivo?

- Sim
- Não
- Não sabe ou não quer opinar

31. Qual a sua nota perante os avanços tecnológicos no serviço oferecido pelo transporte público coletivo?

- ZERO - 2,5
- 2,6 - 5,0
- 5,1 - 7,5
- 7,6 - 8,9
- 9,0 - 10,0

APÊNDICE D - Roteiro de entrevista



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde
Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social
Núcleo de Psicologia Política e Movimentos Sociais

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Propósito: **Impacto das benfeitorias diante do Usuário**

1. Como direito social e serviço essencial, o transporte coletivo urbano precisou continuar operando. Mas de maneira geral, como era o serviço de transporte coletivo oferecido antes da pandemia?
2. O uso de inovações tecnológicas passou de tendência a recurso necessário para a segurança sanitária no Transporte Público durante a pandemia. Quais modernizações foram imprescindíveis para o setor?

Usuários: novas benfeitorias implantadas

3. Quais foram os impactos, para o usuário do transporte coletivo, com o uso das novas tecnologias?
4. A tecnologia implementada tem o alcance de atender questões sociais, perante os usuários do transporte coletivo?
5. Quais foram os efeitos coletivos práticos da tecnologia?
6. As benfeitoras se tornaram exigências dos usuários de ônibus?





PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde
Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social
Núcleo de Psicologia Política e Movimentos Sociais

Usuário (Sujeito): ele continua usando o Transporte Público

7. O transporte público coletivo pode ser visto como um elemento que aproxima ou afasta as pessoas?
8. Qual é a consciência que o usuário tem, enquanto um usuário de ônibus?

Urbanização

9. Deve-se valorizar a importância da mobilidade e o planejamento urbano no sistema viário do futuro e conscientizar para o uso de transporte coletivo, apontando as melhores formas de adaptar os meios já existentes. O Transporte público pode ser visto como um elemento de organização da cidade?
10. Como você analisa a Mobilidade Urbana como garantia da cidadania?

Pós-Pandemia

11. A integração do transporte coletivo com os meios ativos, bem como a regulamentação de outros meios transporte, dentre outras, poderão ser algumas das medidas que a serem executadas. Em linhas gerais, como imaginar o transporte público coletivo após a pandemia?



APÊNDICE E - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde
Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social
Núcleo de Psicologia Política e Movimentos Sociais

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado(a) como voluntário(a) a participar da pesquisa de Doutorado: “Inovação em Mobilidade Urbana: um novo olhar diante do transporte público coletivo” sob a autoria de Isaac Vítório Correia Ferraz (e-mail: isaacferraz.contato@gmail.com), sob orientação do prof. Dr. Salvador A. M. Sandoval, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da PUC-SP (e-mail: pssocial@pucsp.br, fone: (11) 3670-8520).

A JUSTIFICATIVA, OS OBJETIVOS E OS PROCEDIMENTOS

Esta pesquisa tem por objetivo compreender os impactos das benfeitorias no transporte público coletivo diante do usuário do ônibus. É de conhecimento de todos(as) a tamanha repercussão que a pandemia provocada pelo Coronavírus representou ao planeta como um todo, ao mesmo tempo em que a cidade Vitória da Conquista apresentou benfeitorias em seu serviço no transporte coletivo. Dessa forma, todas as perguntas foram pensadas para que não haja indisposição de sua parte e, se caso houver eventual desconforto ou constrangimento diante de alguma pergunta, é um direito seu desistir da participação na pesquisa em qualquer momento. Os benefícios consistem em estudar e analisar um sistema de ônibus de melhor qualidade, bem como uma mobilidade urbana fluida e um espaço urbano que projete o direito à cidade. Dessa forma, o trabalho também consiste numa perspectiva que sirva de modelos de aplicabilidade, tanto a nível acadêmico quanto perante centros urbanos. Esclarecemos e garantimos que a sua identificação será mantida em sigilo e os resultados obtidos por meio da pesquisa serão utilizados para alcançar os objetivos científicos expostos acima, incluída sua publicação na literatura especializada.

DESCONFORTOS E RISCOS E BENEFÍCIOS

Apesar de toda pesquisa com seres humanos envolver riscos, os envolvidos nesse projeto são muito baixos. Não haverá riscos de constrangimento ao entrevistado porque os resultados serão apresentados apenas de forma, tanto contextualizada quanto consolidada, além da seguridade do seu anonimato. O risco de não compreensão do questionário também é muito reduzido, pois o questionário é semi-estruturado e suas perguntas de fácil entendimento. Em caso de dúvidas, o responsável pelo projeto, presente na aplicação do questionário, poderá dirimi-las. Conforme a resolução CNS nº 466 de 2012, IV.3.h, IV.4.c e V.7, estão assegurados o direito a indenizações e cobertura material para reparação a dano, causado pela pesquisa ao participante da pesquisa.





PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
 Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde
 Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social
 Núcleo de Psicologia Política e Movimentos Sociais

FORMA DE ACOMPANHAMENTO E ASSISTÊNCIA

Caso você tenha interesse em receber o resultado final deste trabalho, ou uma cópia digitalizada desse termo, informe abaixo seu e-mail.

(e-mail do respondente)

GARANTIA DE ESCLARECIMENTO, LIBERDADE DE RECUSA E GARANTIA DE SIGILO

Você será esclarecido(a) sobre a pesquisa em qualquer aspecto que desejar. Você é livre para se recusar a participar, ou interromper a participação a qualquer momento. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não acarretará qualquer penalidade ou perda de benefícios.

Reiteramos que os resultados serão apresentados apenas de forma, tanto contextualizada quanto consolidada, portanto, vale reiterar que a sua identidade será mantida em sigilo. Você não será identificado(a) em nenhuma publicação que possa resultar desse estudo. Esse consentimento informado será arquivado pelo autor desse projeto por um período de dois anos.

CUSTOS DA PARTICIPAÇÃO, RESSARCIMENTO E INDENIZAÇÃO POR EVENTUAIS DANOS:

A participação no estudo não acarretará custos para você e não será disponibilizada nenhuma compensação financeira adicional.

Declaro que concordo em participar dessa pesquisa.

Li esse termo de consentimento livre e esclarecido e tive a oportunidade esclarecer as minhas dúvidas.

Nome do participante

Assinatura

Data

Isaac Vitório Correia Ferraz

Nome do pesquisador

Assinatura

Data



APÊNDICE F - Ofícios de requerimento de dados do transporte público



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde
Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social

12 de julho de 2021

Prezado Sra. Tônia Viana Rocha
Atual Secretária de Mobilidade Urbana

Venho, pela presente, a apresentar meu orientando Isaac Vitório C Ferraz, Doutorando no Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, com área de concentração em Psicologia Política, da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, que realiza uma pesquisa para a tese sobre Mobilidade Urbana com foco no Transporte Público.

A pesquisa, que nasceu de estudos realizados na cidade de São Paulo, se deslocou para pesquisar o transporte público na cidade de Vitória da Conquista, sua cidade natal e aonde residem os seus familiares durante este período da pandemia.

Trata-se de um trabalho que tem proposta relevante no campo do planejamento de políticas públicas, visto que, mesmo se tratando de uma pesquisa acadêmica, a ideia é que a sua aplicabilidade na análise da dinâmica do processo do desenvolvimento de políticas de modernização do transporte público.

Em prévia análise de campo, o pesquisador constatou uma modernização tecnológica na reformulação do transporte público urbano de Vitória da Conquista que chamou a sua atenção. O sistema de Transporte Público apresenta elementos que nem os grandes centros urbanos têm. Compreender o processo de elaboração das atividades que implementaram tais modernizações, especialmente no contexto da crise sanitária, tornou o objetivo de sua pesquisa de tese.

Para tanto, o acesso a dados, tais como, tráfego de passageiros, usuários de bilhete, número de gratuidade, IPK, entre outros, mais precisamente nos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021, se fazem como análise quantitativa de ser apresentada à construção da pesquisa. Sendo assim, este documento vem com o objetivo de formalizar a solicitação para acessar tais dados, assim como sucessivos diálogos que se farão necessários e também entrevistas formais. Informamos que a presente pesquisa tem como prazo de conclusão do levantamento dos dados de campo até o mês de outubro de 2020.

Ciente do apoio do Senhor, me coloco a sua disposição para esclarecimento que for necessário.

Atenciosamente

Assinatura manuscrita em tinta preta sobre um fundo branco.

Prof. Dr. Salvador A. M Sandoval, Orientador da Tese
Coordenador do Programa de Estudos Pós-graduados em Psicologia Social



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde
Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social

12 de julho de 2021

Prezado Sr. Cláudio da Silva Paranaguá
Gerência de Operações e Fiscalização - Coordenação de Transportes

Venho, pela presente, a apresentar meu orientando Isaac Vitório C Ferraz, Doutorando no Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, com área de concentração em Psicologia Política, da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, que realiza uma pesquisa para a tese sobre Mobilidade Urbana com foco no Transporte Público.

A pesquisa, que nasceu de estudos realizados na cidade de São Paulo, se deslocou para pesquisar o transporte público na cidade de Vitória da Conquista, sua cidade natal e aonde residem os seus familiares durante este período da pandemia.

Trata-se de um trabalho que tem proposta relevante no campo do planejamento de políticas públicas, visto que, mesmo se tratando de uma pesquisa acadêmica, a ideia é que a sua aplicabilidade na análise da dinâmica do processo do desenvolvimento de políticas de modernização do transporte público.

Em prévia análise de campo, o pesquisador constatou uma modernização tecnológica na reformulação do transporte público urbano de Vitória da Conquista que chamou a sua atenção. O sistema de Transporte Público apresenta elementos que nem os grandes centros urbanos têm. Compreender o processo de elaboração das atividades que implementaram tais modernizações, especialmente no contexto da crise sanitária, tornou o objetivo de sua pesquisa de tese.

Para tanto, o acesso a dados, tais como, tráfego de passageiros, usuários de bilhete, número de gratuidade, IPK, entre outros, mais precisamente nos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021, se fazem como análise quantitativa de ser apresentada à construção da pesquisa. Sendo assim, este documento vem com o objetivo de formalizar a solicitação para acessar tais dados, assim como sucessivos diálogos que se farão necessários e também entrevistas formais. Informamos que a presente pesquisa tem como prazo de conclusão do levantamento dos dados de campo até o mês de outubro de 2020.

Ciente do apoio do Senhor, me coloco a sua disposição para esclarecimento que for necessário.

Atenciosamente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sandoval", is placed over a light blue rectangular background.

Prof. Dr. Salvador A. M. Sandoval, Orientador da Tese
Coordenador do Programa de Estudos Pós-graduados em Psicologia Social

ANEXOS

ANEXO A – Tabelas 1, 2 e 3 e seus dados de integralização

Tabela 1 - Informações operacionais da Viação Rosa: linhas, dia útil, sábado e domingo, Vitória da Conquista, Bahia, 2020-2022

Linhas	Programação de carro			Nº de viagens Programada		
	Dia útil	Sábado	Domingo	Dia útil	Sábado	Domingo
Zona Oeste						
R 01	4	3	2	45,0	47,5	36,0
R 10	5	4	3	49,0	38,5	33,0
R 11	2	3	2	29,0	29,5	27,0
R 25	4	2	3	63,0	30,0	40,0
R 14	3	3	3	27,5	24,0	24,0
R 05	2	2	2	32,0	29,0	31,0
R 06	2	2	1	29,5	22,0	16,0
R 19	5	5	4	79,0	77,0	73,5
R 19A	2	2	1	29,0	29,0	16,5
R 20	2	2	2	27,0	26,0	21,0
R 21	1	-	-	5,0	-	-
R 08	2	2	1	25,0	23,0	15,0
R 13	1	1	1	19,5	32,5	24,0
R 17	2	2	1	19,5	16,5	12,0
D 30	6	6	4	44,0	49,0	36,0
D 32	4	4	2	27,0	27,0	22,5
D 34	4	2	1	34,5	13,5	12,0
D 35	2	2	1	18,5	13,5	9,5
R 02	3	3	2	49,5	57,0	40,0
R 03	2	1	1	22,0	12,5	12,5
D 39	3	4	-	9,0	22,0	-
D 44	3	3	2	20,5	18,0	20,0
R 65	2	2	1	20,5	21,0	11,0
Zona Sul						
R 18	2	2	1	32,0	25,5	16,5
R 64	2	2	1	31,5	28,5	19,0
D 33	8	4	6	72,5	37,0	71,5
R 12	6	5	3	118,5	88,5	65,0
D 36	2	2	1	10,0	15,0	10,0
R 15	3	3	2	36,0	31,5	26,0
R 16	4	3	-	56,5	47,5	-
R 22	3	2	1	45,0	36,5	20,5
R 23	3	3	2	43,0	38,0	31,0
R 27	1	1	1	16,0	16,0	16,0
Zona Leste						
R 09	5	-	-	63,5	-	-
R 04	1	1	1	5,0	5,0	3,0
R 07	2	2	1	24,5	22,5	16,5
R 66	3	-	-	34,0	-	-
R 60	1	-	-	4,0	-	-
R 61	2	2	-	24,0	22,0	-
R 62	3	2	2	50,0	35,0	30,0
R 63	2	2	1	24,0	21,5	17,0
R 24	2	1	1	22,5	20,0	22,0

Fonte: PMVC, 2022.

Tabela 2 - Informações operacionais da Viação Cidade Verde: linhas, dia útil, sábado e domingo, Vitória da Conquista, Bahia, 2020

Linhas	Programação de carro			N° de viagens Programada		
	Dia útil	Sábado	Domingo	Dia útil	Sábado	Domingo
Zona Oeste						
R01	4	3	2	45	47,5	36
R02	3	3	2	49,5	57	40
R03	2	1	1	22	12,5	12,5
R05	2	2	2	32	29	31
R06	2	2	1	29,5	22	16
R08	2	2	1	25	23	15
R10	5	4	3	49	38,5	33
R11	2	3	2	29	29,5	27
R13	1	1	1	19,5	32,5	24
R14	3	3	3	27,5	24	24
R17	2	2	1	19,5	16,5	12
R19	5	5	4	79	77	73,5
R19A	2	2	1	29	29	16,5
R20	2	2	2	27	26	21
R21	1	-	-	5	-	-
R25	4	2	3	63	30	40
D30	6	6	4	44	49	36
D32	4	4	2	27	27	22,5
D34	4	2	1	34,5	13,5	12
D35	2	2	1	18,5	13,5	9,5
D39	3	4	-	9	22	-
D44	3	3	2	20,5	18	20
R65	2	2	1	20,5	21	11
Zona Sul						
R18	2	2	1	32	25,5	16,5
R64	2	2	1	31,5	28,5	19
D33	8	4	6	72,5	37	71,5
R12	6	5	3	118,5	88,5	65
D36	2	2	1	16	15	10
R15	3	3	2	36	31,5	26
R16	4	3	-	56,5	47,5	-
R22	3	2	1	45	36,5	20,5
R23	3	3	2	43	38	31
R27	1	1	1	16	16	16
Zona Leste						
R09	5	-	-	63,5	-	-
R04	1	1	1	5	5	3
R07	2	2	1	24,5	22,5	16,5
R66	3	-	-	34	-	-
R60	1	-	-	4	-	-
R61	2	2	-	24	22	-
R62	3	2	2	50	35	30
R63	2	2	1	24	21,5	17
R24	2	1	1	22,5	20	22

Fonte: PMVC, 2022.

Tabela 3 - Informações operacionais da Viação Atlântico: linhas, dia útil, sábado e domingo, Vitória da Conquista, Bahia, 2021-2022

Linhas	Programação de carro			N° de viagens Programada		
	Dia útil	Sábado	Domingo	Dia útil	Sábado	Domingo
Lote 2 - 2021						
R01	1	-	-	14	-	-
R03	1	-	1	11	-	-
R09	1	-	-	13	-	-
R10	2	2	1	20	16	40
R12	4	4	2	76	58	-
R13	1	1	1	17	20	-
R14	2	2	1	18,5	10	-
R15	1	1	-	15	26	-
R16	2	1	-	37	13	-
R17	2	2	1	20,5	9	-
R19	3	3	2	49,5	38	-
R19A	1	1	1	16,5	29	-
R20	1	1	1	13,5	12	-
R22	2	2	1	35,5	20,5	-
R23	1	1	1	15,5	7	-
R24	1	1	1	21	20	-
R25	4	4	2	52	27	-
R27	1	1	1	16,5	16,7	-
R61	1	1	1	14,5	15	-
R63	1	1	-	13,5	15,5	-
R64	1	1	1	14	19	-
D30	2	1	1	11,5	8,5	10
D33	5	4	3	46	37	-
P50	1	1	-	7	8	-
P54	1	1	1	6,5	6,5	-
Lote 2 - 2022						
R 09	3	-	-	27	-	-
R10	4	3	2	39	31	21
R11	1	1	1	16	16	18
R12	5	4	2	71	58	39,5
R14	3	3	1	28	24,5	9
R15	3	2	1	37	19,5	13,5
R16	4	2	-	50	24,5	-
R19	3	3	2	42,5	45	37
R19A	2	1	1	23	16	16,5
R20	2	1	1	24	13	13
R22	2	2	1	34,5	31,5	20,5
R23	2	2	1	29	24	16
R24	1	1	1	20,5	20	22
R27	1	1	1	16	16	16
D33	8	4	4	63,75	38	40,75
D34	2	2	-	16,5	13	-
D36	1	1	-	9	10	-
P50	2	2	2	15,5	17	17
P54	2	2	2	13,5	13,5	13,5
E01	6	-	-	-	-	-
E03	5	-	-	-	-	-

Fonte: PMVC, 2022.

Dados de integralização das tabelas 1, 2 e 3

OPERAÇÃO ATLÂNTICO e ROSA (DIA ÚTIL)

Linhas e Km Operacional (Dia Útil)							
ATLÂNTICO							
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Km Programada / dia	Tabela
R 01	1	14	13,4	7,1	6,3	187,6	2
R 03	1	11	32,2	15,6	16,6	354,2	2
R 09	1	13	15,7	7,5	8,2	204,1	1
R 10	2	20	27,8	12,2	15,6	556	2 e 4
R 12	4	76	11,8	5,6	6,2	896,8	Normal
R 13	1	17	8,1	4	4,1	138	Normal
R 14	2	18,5	33,5	16,5	17	619,75	1 e 2
R 15	1	15	22,2	10,7	11,5	333	2
R 16	2	37	15,5	7	8,5	573,5	1 e 2
R 17	2	20,5	31,6	15,1	16,5	647,8	2 e 3
R 19	3	49,5	13,3	5,9	7,4	658,35	1,2,3
R 19A	1	16,5	17,7	8,2	9,5	292,05	1
R 20	1	13,5	19,6	9,1	10,5	264,6	1
R 22	2	35,5	16,5	8,3	8,2	585,75	1 e 2
R 23	1	15,5	19,6	9,8	9,8	303,8	2
R 24	1	21	10,5	4,6	5,9	220,5	Normal
R 25	4	52	21,6	10,4	11,2	1123,2	Normal
R 27	1	16,5	19,1	9,6	9,5	315,15	Normal
R 61	1	14,5	19,33	9,62	9,71	280,285	1
R 63	1	13,5	18,64	6,68	11,96	251,64	1
R 64	1	14	20,17	10,36	9,81	282,38	2
D 30	2	11,5	32,7	16,8	15,9	376,05	2 e 3
D 33	5	46	31,2	15,2	16	1435,2	Normal
P 50	1	7	47,1	24,9	22,2	329,7	2
P 54	1	6,5	52,8	25,2	27,6	343,2	2
Σ	43	575				11572,3	

Total: 38 LINHAS, totalizando 77 ônibus em operação no Dia Útil.

DATA: 21/06/2021

Linhas e Km Operacional (Dia Útil)							
VIAÇÃO ROSA							
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Km Programada / dia	Tabela
R 01	2	27	13,4	7,1	6,3	362	1 e 3
R 02	2	37	12,4	5,7	6,7	459	1 e 2
R 03	1	9	32,2	15,6	16,6	290	1
R 04	1	3	28,1	14,1	14	84	Normal
R 05	2	35	11,4	5,7	5,7	399	Normal
R 06	2	30	18,3	9	9,3	549	Normal
R 07	2	25	19,4	8,4	8,3	485	Normal
R 08	2	27	22,2	9,4	12,8	599,4	Normal
R 10	2	20	27,8	12,2	15,6	556	1 e 3
R 11	1	15	16,3	9	7,3	244,5	1
R 15	1	11	22,2	10,7	11,5	244,2	1
R 17	1	10	31,6	15,1	16,5	316	1
R 18	2	32	15,2	7,4	7,8	486,4	Normal
R 23	1	14,5	19,6	9,8	9,8	284,2	1
R 61	1	10,5	19,33	9,62	9,71	202,965	2
R 62	1	21,5	8,8	3,6	5,2	189,2	1
R 64	1	19	20,17	10,36	9,81	383,23	1
R 65	1	5,5	32,4	16,2	16,2	178,2	Normal
D 30	1	6	32,7	16,8	15,9	196,2	1
D 32	2	14,5	35,22	20,6	19,8	510,69	1 e 2
D 36	1	9	34,9	17,8	17,1	314,1	1
D 44	2	13,5	34,1	16,66	17,45	460,35	1 e 2
P 50	1	7,5	47,1	24,9	22,2	353,25	1
P 54	1	7	52,8	25,2	27,6	369,6	1
Σ	34	410				8516	

OPERAÇÃO ATLÂNTICO e ROSA (SÁBADO)

Linhas e Km Operacional (SÁBADO)					
ATLÂNTICO					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 10	2	16	27,8		Op.com as Tab. 1-3
R 12	4	58	11,7		NORMAL
R 13	1	20	8,1		Op.com a Tab. 1
R 14	2	10	33,5		NORMAL
R 15	1	26	22,2		Op.com a Tab. 1
R 16	1	13	15,5		Op.com a Tab. 1
R 17	2	9	31,6		Op.com as Tab. 1-3
R 19	3	38	13,3		Op.com as Tab. 1, 2 e 3
R 19a	1	29	17,7		Op.com a Tab. 1
R 20	1	12	19,6		Op.com a Tab. 2
R 22	2	20,5	16,5		NORMAL
R 23	1	7	19,6		Op.com a Tab. 1
R 24	1	20	10,5		NORMAL
R 25	4	27	21,6		Op.com as Tab. 1,2,3 e 4
R 27	1	16,5	19,1		NORMAL
R 61	1	15	19,33		Op.com a Tab. 1
R 63	1	15,5	18,64		Op.com a Tab. 1
R 64	1	19	20,17		Op.com a Tab. 2
D 30	1	8,5	32,7		Op.com a Tab. 2
D 33	4	37	31,2		NORMAL
P 50	1	8	47,1		Op.com a Tab. 1
P 54	1	6,5	52,8		Op.com a Tab. 2
Σ	37				

Linhas e Km Operacional (SÁBADO)					
VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 01	2	30	13,4		Op.com as Tab. 1-2
R 02	2	9	12,4		Op.com as Tab. 1-2
R 03	1	13	32,2		Op.com as Tab. 1
R 04	1	3	28,1		NORMAL
R 05	2	20	11,4		NORMAL
R 06	2	22	18,3		NORMAL
R 07	1	16	19,4		Op.com a Tab. 2
R 08	2	28	22,2		NORMAL
R 10	1	11,5	27,8		Op.com a Tab. 2
R 11	1	16	16,3		Op.com a Tab. 1
R 15	1	6	22,2		Op.com a Tab. 2
R 17	1	12	31,6		Op.com a Tab. 2
R 18	2	32	15,2		NORMAL
R 23	1	16	19,6		Op.com a Tab. 2
R 62	1	21	8,8		Op.com a Tab. 1
R 64	1	18	20,17		Op.com a Tab. 1
R 65	1	5,5	32,4		NORMAL
D 30	1	6,5	32,7		Op.com a Tab. 1
D 32	1	7	18,17		Op.com a Tab. 1
D 44	2	11,5	34,1		NORMAL
P 50	1	8	47,1		Op.com a Tab. 2
P 54	1	6,5	52,8		Op.com a Tab. 1
Σ	29				

DATA: 16/06/2021

OPERAÇÃO ATLÂNTICO e ROSA (DOMINGO)

Linhas e Km Operacional (DOMINGO)					
ATLÂNTICO					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 03	1		32,2		Op.com a Tab. 1
R 10	1	40	27,8		Op.com a Tab. 1
R 12	2		11,7		Op.com as Tab. 1-2
R 13	1		8,1		Op.com a Tab. 1
R 14	1		33,5		Op.com a Tab. 1
R 17	1		31,6		Op.com a Tab. 1
R 19	2		13,3		Op.com as Tab. 1-2
R 19A	1		17,7		NORMAL
R 20	1		19,6		Op.com a Tab. 1
R 22	1		16,5		Op.com a Tab. 1
R 23	1		19,6		Op.com a Tab. 1
R 24	1		10,5		NORMAL
R 25	2		21,6		Op.com as Tab. 1-2
R 27	1		19,1		NORMAL
R 61	1		19,33		Op.com a Tab. 1
R 64	1		20,17		NORMAL
D 30	1	10	32,7		Op.com a Tab. 1
D 33	3		31,2		Op.com as Tab. 1, 2 e 3
P54	1		52,8		Op.com a Tab. 1
Σ	24				

Linhas e Km Operacional (DOMINGO)					
VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 01	1		13,4		Op.com a Tab. 1
R 02	1		12,4		Op.com a Tab. 1
R 04	1		28,1		NORMAL
R 05	2		11,4		NORMAL
R 06	1		18,3		Op.com a Tab. 1
R 07	1		19,4		Op.com a Tab. 1
R 08	1		22,2		Op.com a Tab. 1
R 10	1		27,8		Op.com a Tab. 2
R 11	1		16,3		Op.com a Tab. 1
R 15	1		22,2		Op.com a Tab. 1
R 17	1		31,6		Op.com a Tab. 2
R 18	1		15,2		NORMAL
R 62	1		8,8		Op.com a Tab. 1
R 63	1		18,64		NORMAL
R 65	1		32,4		NORMAL
D 32	1		10,9		NORMAL
D 44	1	8	34,1		Op.com a Tab. 2
P 50	1		47,1		Op.com a Tab. 2
Σ	19				

DATA: 16/06/2021

OPERAÇÃO ATLÂNTICO e ROSA (DIA ÚTIL)

Linhas e Km Operacional (Dia Útil)						
ATLÂNTICO (Lote 2)						
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Km Programada / dia
R 09	3	27	15,7	7,5	8,2	423,9
R 10	4	39	27,8	12,2	15,6	1084,2
R 11	1	16	16,3	9	7,3	260,8
R 12	5	71	11,8	5,6	6,2	837,8
R 14	3	28	33,5	16,5	17	938
R 15	3	37	22,2	10,7	11,5	821,4
R 16	4	50	15,5	7	8,5	775
R 19	3	42,5	13,3	5,9	7,4	565,25
R 19A	2	23	17,7	8,2	9,5	407,1
R 20	2	24	19,6	9,1	10,5	470,4
R 22	2	34,5	16,5	8,3	8,2	569,25
R 23	2	29	19,6	9,8	9,8	568,4
R 24	1	20,5	10,5	4,6	5,9	215,25
R 27	1	16	19,1	9,6	9,5	305,6
D 33	8	63,75	31,6	15,37 7,13 - 8,24	16,2 7,7 - 8,5	2012,5875
D34	2	16,5	29,3	15,13 5,48 - 9,65	14,21 7,81 - 6,60	484,11
D36	1	9	35,1	17,82 8,39 - 9,43	17,26 9,0 - 8,26	315,72
P 50	2	15,5	47,1	24,9	22,2	730,05
P54	2	13,5	52,8	25,2	27,6	712,8
E01	6					
E03	5					
Σ	62	575,75		21 LINHAS		12497,617
\$	2,6			32493,8042		

Linhas e Km Operacional (Dia Útil)						
VIAÇÃO ROSA (Lote 1)						
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Km Programada / dia
R 01	4	51	13,4	7,1	6,3	683,4
R 02	3	44,5	12,4	5,7	6,7	551,8
R 03	2	23,5	32,2	15,6	16,6	756,7
R 04	1	5,5	34,2	20,2	14	188,1
R 05	2	31	11,4	5,7	5,7	353,4
R 06	2	27,5	18,3	9	9,3	503,25
R 07	3	35,5	19,4	8,4	8,3	688,7
R 08	2	24	25,4	10,7	14,7	609,6
R 13	1	18,5	8,1	4	4,1	149,85
R 17	2	21,5	31,6	15,1	16,5	679,4
R 18	2	30,5	15,2	7,4	7,8	463,6
R 25	6	74,5	21,6	10,4	11,2	1609,2
R 26	2	14,5	63,84	29,08	34,76	925,68
R 61	2	19	19,33	9,62	9,71	367,27
R 62	1	20	8,8	3,6	5,2	176
R 63	2	23	18,64	6,68	11,96	428,72
R 64	2	32	20,17	10,36	9,81	645,44
R 65	1	6	44,3	26	18,3	265,8
D30	8	61	32,82	16,96 6,76 - 10,2	15,86 9,52 - 6,34	2002,02
D32	2	15	34,72	18,02 5,82 - 12,4	16,7 11,7 - 5,0	520,8
D44	2	13,5	32,87	16,66 4,79 - 11,9	16,21 11,9 - 5,31	443,745
D39	4	22,5	45,92	22,76 14,5 - 8,26	23,16 7,36 - 15,8	1033,2
E04	6					
Σ	62	614		23 LINHAS		14045,675
\$	2,5			35114,1875		

Total: 44 LINHAS, totalizando 124 ônibus em operação no dia útil.

DATA: 17/01/2022

OPERAÇÃO ATLÂNTICO e ROSA (SÁBADO)

Linhas e Km Operacional (SÁBADO)					
ATLÂNTICO (Lote 2)					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 10	3	31	28	861,8	
R 11	1	16	16	260,8	
R 12	4	58	12	684,4	
R 14	3	24,5	34	820,75	
R 15	2	19,5	22	432,9	
R 16	2	24,5	16	379,75	
R 19	3	45	13	598,5	
R 19A	1	16	18	283,2	
R 20	1	13	20	254,8	
R 22	2	31,5	17	519,75	
R 23	2	24	20	470,4	
R 24	1	20	11	210	
R 27	1	16	19	305,6	
D 33	4	38	32	1199,66	
D34	2	13	29	381,42	
D36	1	10	35	350,8	
P 50	2	17	47	800,7	
P54	2	13,5	53	712,8	
Σ	37	430,5		9528,03	
\$	2,6			24772,878	

Linhas e Km Operacional (SÁBADO)					
VIAÇÃO ROSA (Lote 1)					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 01	2	26	13,4	348,4	
R 02	2	26	12,4	322,4	
R 03	1	11,5	32,2	370,3	
R 04	1	3	34,2	102,6	
R 05	2	27	11,4	307,8	
R 06	2	22	18,3	402,6	
R 07	2	20,5	19,4	397,7	
R 08	2	21	22,2	466,2	
R 13	1	17,5	8,1	141,75	
R 17	3	23	31,6	726,8	
R 18	2	24,5	15,2	372,4	
R 25	4	44	21,6	950,4	
R 61	2	20	19,33	386,6	
R 62	1	20	8,8	176	
R 63	2	21,5	18,64	400,76	
R 64	2	26,5	20,17	534,505	
R 65	1	6	44,3	265,8	
D30	3	24,5	32,82	804,09	
D32	2	12,5	40,32	504	
D44	2	11,5	32,87	378,005	
Σ	39	408,5		8359,11	
\$	2,5			20897,775	

Total: 38 LINHAS, totalizando 76 ônibus em operação no sábado.

DATA: 24/11/2021

OPERAÇÃO ATLÂNTICO e ROSA (DOMINGO)

Linhas e Km Operacional (DOMINGO)					
ATLÂNTICO (Lote 2)					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 10	2	21	28	583,8	
R 11	1	18	16	293,4	
R 12	2	39,5	12	466,1	
R 14	1	9	34	301,5	
R 15	1	13,5	22	299,7	
R 19	2	37	13	492,1	
R 19A	1	16,5	18	292,05	
R 20	1	13	20	254,8	
R 22	1	20,5	17	338,25	
R 23	1	16	20	313,6	
R 24	1	22	11	231	
R 27	1	16	19	305,6	
D 33	4	40,75	32	1286,478	
P 50	2	17	47	800,7	
P54	2	13,5	53	712,8	
Σ	23	313,25		6971,87	
\$	2,6			18126,862	

Linhas e Km Operacional (DOMINGO)					
VIAÇÃO ROSA (Lote 1)					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia	OBSERVAÇÕES
R 01	1	15	13,4	201	
R 02	1	17	12,4	210,8	
R 03	1	11,5	32,2	370,3	
R 04	1	3	34,2	102,6	
R 05	1	20	11,4	228	
R 06	1	15	18,3	274,5	
R 07	1	16	19,4	310,4	
R 08	1	14	22,2	310,8	
R 13	1	22	8,1	178,2	
R 17	2	16	31,6	505,6	
R 18	1	17,5	15,2	266	
R 25	3	39,5	21,6	853,2	
R 61	1	15	19,33	289,95	
R 62	1	21	8,8	184,8	
R 63	1	16	18,64	298,24	
R 64	1	19	20,17	383,23	
R 65	1	6	44,3	265,8	
D30	3	28,25	32,82	927,165	
D32	1	11	18,17	199,87	Nsa. Aparecida x Mirante
D44	1	8	32,87	262,96	
Σ	25	330,75		6623,41	
\$	2,5			16558,525	

Total: 35 LINHAS, totalizando 48 em operação no domingo.

DATA: 02/10/2021

Nº de linhas p/zona: dia útil/sabado e domingo

Linha zona oeste dia útil						Linha zona oeste de sabado						Linha zona oeste domingo					
LINHAS	Diã Útil Tabelas	Nº de Viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada (m3-g)	LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada (m3-g)	LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada (m3-g)
R 01	4	45		13,4	603	R 10	4	38,5		1070,3		R 10	3	33		917,4	
R 10	5	49		1362,2		R 11	3	29,3		470,1		R 11	2	27		426,9	
R 11	2	29		472,7		R 25	2	30		21,6	626,4	R 25	3	40		21,6	95,4
R 25	4	63		21,6	1380,8	R 14	3	24		804		R 14	3	24		804	
R 14	3	27,5		921,25		R 05	2	29		11,4	330,6	D 44	2	20		34,1	682,2
R 05	2	32		11,4	364,8	R 06	2	22		17,9	393,8	R 19	4	73,8		977,8	
R 06	2	29,5		17,9	828,05	R 19	5	77		1024,1		R 19A	1	16,5		292	
R 19	5	79		1030,7		R 19A	2	29		513,3		R 20	2	21		411,6	
R 19A	2	29		513,3		R 20	2	26		809,6		R 01	2	36		13,4	482,4
R 20	2	27		529,2		R 01	3	47,5		13,4	636,5	R 02	2	40		12,4	496
R 21	1	5		90		R 02	3	97		12,4	706,8	R 05	1	12,5		32,2	402,5
R 06	2	23		22,2	385	R 05	1	12,5		32,2	402,5	R 05	2	31		11,4	353,4
R 15	1	19,5		8,1	157,95	D 50	6	49		32,7	1602,3	R 06	1	16		17,9	295,4
R 17	2	19,5		31,6	616,2	D 52	4	27		40,6	1096,2	D 54	1	12		282	
D 50	6	44		32,7	1438,8	D 54	2	13,5		390,15		D 55	1	9,5		224,2	
D 52	4	27		40,6	1096,2	D 55	2	13,5		405		R 06	1	15		22,2	333
D 54	4	34,5		997,05		R 06	2	23		22,2	510,6	R 15	1	24		8,1	194,4
D 55	2	18,5		385		R 15	1	32,5		8,1	263,25	R 17	1	12		31,6	379,2
R 02	3	49,5		12,4	613,8	R 17	2	16,5		31,6	321,4	D 50	4	36		32,7	1177,2
R 05	2	22		32,2	708,4	D 59	4	22		35,2	774,4	D 52	2	22,5		18,39	413,78
D 59	3	9		35,2	316,8	D 44	3	18		34,1	613,98	R 65	1	11		32,4	396,4
D 44	3	20,5		34,1	699,25	R 65	2	21		32,4	680,4						
R 65	2	20,5		32,4	664,2												

LINHAS DIAMETRAIS ÚTIL		LINHAS DIAMETRAIS SABADO		LINHAS DIAMETRAIS DOMINGO	
URRAS	TABELAS	URRAS	TABELAS	URRAS	TABELAS
5	22	5	21	4	10

LINHAS RADIAIS ÚTIL		LINHAS RADIAIS SABADO		LINHAS RADIAIS DOMINGO	
URRAS	TABELAS	URRAS	TABELAS	URRAS	TABELAS
17	44	16	39	16	30

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA FRANCISCO SANTOS: MÉDIA 05/MIM.

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA REGIS PACHECO: MÉDIA 17/MIM.

Nº de linhas p/zona: dia útil/sabado e domingo

Linha zona Sul - dia útil					
LINHAS	Dia útil Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada (mês)
R 18	2	32		15,2	486,4
R 64	2	31,5		20,17	635,35
D 33	8	72,5			
R 12	6	118,5			1386,4
D 36	2	16			558,4
R 15	3	36			799,2
R 16	4	56,5			875,7
R 22	3	45			742,5
R 23	3	43			842,8
R 27	1	16			305,6

Linha zona sul - sabado					
LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de viagens Realizada	Nº de viagens Programada	Km Programada	Km Realizada(mês)
R 64	2	28,5		20,17	
D 36	2	15			523,5
R 12	5	88,5			1035,4
R 18	2	25,5			15,2
R 15	3	31,5			699,3
R 16	3	47,5			736,2
R 27	1	16			305,6
D 33	4	37			1154,4
R 23	3	38			744,8
R 22	2	36,5			602,2

Linha zona sul -domingo					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada(mês)
R 18	1	16,5		15,2	
R 64	1	19		20,17	
R 12	3	65		750,5	750,5
D 36	1	10		295	
R 15	2	26		566,1	
R 27	1	16		305,6	
D 33	6	71,5		1844,7	
R 23	2	31		607,6	
R 22	1	20,5		338,2	

LINHAS DIAMETRAIS ÚTIL		LINHAS DIAMETRAIS SABADO		LINHAS DIAMETRAIS DOMINGO	
LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS
2	10	2	10	2	8

LINHAS RADIAIS ÚTIL		LINHAS RADIAIS SABADO		LINHAS RADIAIS DOMINGO	
LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS
8	24	8	19	7	11

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA FRANCISCO SANTOS: MÉDIA 08/MIM.

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA REGIS PACHECO: MÉDIA 08/MIM.

Nº de linhas p/zona: dia útil/sabado e domingo

Linha zona Leste dia útil						Linha zona Leste de sabado				Linha zona Leste domingo							
LINHAS	Dia útil Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada (mês)	LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada(mês)	LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada(mês)
R 09	5	63,5		996,95		R 04	1	5		34,2	171	R 04	1	3		34,2	103,5
R 04	1	5		34,2	171	R 24	1	20		210		R 07	1	16,5		19,4	320,1
R 07	2	24,5		19,4	475,3	R 07	2	22,5		19,4	436,5	R 62	2	30		8,8	264
R66	3	34		15,7	533,8	R 61	2	22		20,4	425,2	R 63	1	17		18,64	316,88
R 60	1	4		5,37	21,48	R 62	2	35		8,8	308	R 24	1	22		231	
R 61	2	24		20,4	463,9	R 63	2	21,5		18,64	400,76						
R 62	3	50		8,8	440												
R 63	2	24		18,64	447,36												
R 24	2	22,5		236,3													

LINHAS DIAMETRAIS ÚTIL		LINHAS DIAMETRAIS SABADO		LINHAS DIAMETRAIS DOMINGO	
LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS
0	0	0	0	0	0

LINHAS RADIAIS ÚTIL		LINHAS RADIAIS SABADO		LINHAS RADIAIS DOMINGO	
LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS
9	21	6	10	5	6

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA FRANCISCO SANTOS: MÉDIA 09/MIM.

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA REGIS PACHECO: MÉDIA 09/MIM.

INFORMAÇÕES OPERACIONAIS CIDADE VERDE

Linha e Km Operacional / Dia Útil					
LNHAS	Dia Útil Tabelas	Nº de viagens Programada	Km do Ciclo	Km Programada/ dia	Km Realizada(mês)
R 09	5	63,5	15,7	996,95	
R 10	5	49	27,8	1362,2	
R 11	2	29	16,3	472,7	
R 12	6	118,5	54	1386,4	
R 14	3	27,5	33,5	921,25	
R 15	3	36	22,2	799,2	
R 16	4	56,5	47,5	875,7	
R 19	5	79	13,3	1050,7	
R 19A	3	29	17,7	513,3	
R 20	2	27	19,6	529,2	
R 21	1	5	10	50	
R 22	3	45	16,5	742,5	
R 23	3	43	19,6	842,8	
R 24	2	22,5	10,5	236,3	
R 27	1	16	19,1	305,6	
D 33	8	72,5	31,2	2282	
D 34	4	34,5	28,9	997,05	
D 35	2	18,5	30	555	
D 36	2	16	34,9	558,4	
P 50	5	38	47,1	1789,8	
P 52	2	14,5	36,2	524,9	
P 54	3	19	52,8	1003,2	
E 01	2	4,5	31,7	146,2	
E 03	1	3,5	31,6	141,9	
Σ= 24	77			19063,25	

Linha e Km Operacional/ Sábado					
LNHAS	Sábado Tabelas	Nº de viagens Programada	Km do Ciclo	Km Programada/ dia	Km Realizada(mês)
R 10	4	38,5	27,8	1070,3	
R 11	3	29,5	16,3	470,1	
R 12	5	88,5	54	1035,4	
R 14	3	24	33,5	804	
R 15	3	31,5	22,2	699,3	
R 16	3	47,5	47,5	736,2	
R 19	5	77	13,3	1024,1	
R 19A	2	29	17,7	513,3	
R 20	2	26	19,6	509,6	
R 22	2	36,5	16,5	602,2	
R 23	3	38	19,6	744,8	
R 24	1	20	10,5	210	
R 27	1	16	19,1	305,6	
D 33	4	37	31,2	1154,4	
D 34	2	13,5	28,9	390,15	
D 35	2	13,5	30	405	
D 36	2	15	34,9	523,5	
P 50	4	32,5	47,1	1530,7	
P 52	1	8	36,2	289,6	
P 54	2	13	52,8	686,4	
E 01	1	3	31,7	75,7	
E 03	1	3	31,6	79,3	
Σ=22	56			13859,65	

Linha e Km Operacional / Domingo					
LNHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Km do Ciclo	Km Programada/ dia	Km Realizada(mês)
R 10	3	33	27,8	917,4	
R 11	2	27	16,3	426,9	
R 12	3	65	54	750,5	
R 14	3	24	33,5	804	
R 15	2	26	22,2	566,1	
R 19	4	73,5	13,3	977,5	
R 19A	1	16,5	17,7	292	
R 20	2	21	19,6	411,6	
R 22	1	20,5	16,5	338,2	
R 23	2	31	19,6	607,6	
R 24	1	22	10,5	231	
R 27	1	16	19,1	305,6	
D 33	6	71,5	31,2	1844,7	
D 34	1	12	23,5	282	
D 35	1	9,5	23,6	224,2	
D 36	1	10	29,5	295	
P 50	4	32,5	47,1	1530,7	
P 54	2	13	52,8	686,4	
E 01	1	0,5	31,7	19,4	
E 03	1	0,5	31,6	13,21	
Σ= 20	42			11524,01	

Data: 28/02/2020

OPERAÇÃO FEFORMA DO TERMINAL DURANTE A QUARENTENA

Linhas e Km Operacional (Dia Útil, Sábado e Domingo)					
CIDADE VERDE					
LNHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada/ dia
R 10	2	21		27,8	583,8
R 11	2	36		16,3	586,8
R 12	2	27		54	1458
R 14	1	9		33,5	301,5
R 15	2	25,5		22,2	566,1
R 19	2	38		13,3	505,4
R 19A	1	17		17,7	300,9
R 20	1	8		19,6	156,8
R 21	1	5		10	50
R 22	1	20,5		16,5	338,25
R 23	2	31		19,6	607,6
R 24	1	22		10,5	231
R 27	1	16		19,1	305,6
D 33	4	37		31,2	1154,4
P 54	2	13		52,8	686,4
P 50	4	32,5		47,1	1530,7
E 01	1	0,5		31,7	19,4
E 03	1	0,5		31,6	15,5
Σ= 18	31	334			9398,15

Data: 30/03/2020

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 1

Linhas e Km Operacional / Domingo (Dia Útil)					
CIDADE VERDE					
LINHAS	Linhas e Km Operacional /	Nº de viagens	Nº de viagens	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 09	3	37		15,7	580,9
R 10	4	38,5		27,8	1070,3
R 11	1	16		16,3	260,8
R 12	5	88,5		54	442,5
R 14	2	19,5		33,5	653,25
R 15	3	31,5		22,2	699,3
R 16	3	47,5		47,5	736,2
R 19	5	77		13,3	1024,1
R 19A	1	16		17,7	283,2
R 20	2	26		19,6	509,6
R 22	2	36,5		16,5	73
R 23	3	38		19,6	744,8
R 24	1	20		10,5	210
R 27	1	16		19,1	305,6
D 33	4	37		31,2	1154,4
P 54	2	13		52,8	686,4
P 50	4	32,5		47,1	1530,7
E 01	1	0,5		31,7	19,4
E 03	1	0,5		31,6	15,5
Σ= 19	48	591,5			10999,95

Linhas e Km Operacional (Sabado, Domingo e Feriado)					
CIDADE VERDE					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 10	2	21		27,8	583,8
R 11	2	36		16,3	586,8
R 12	2	27		54	1458
R 14	1	9		33,5	301,5
R 15	2	25,5		22,2	566,1
R 19	2	38		13,3	505,4
R 19A	1	17		17,7	300,9
R 20	1	8		19,6	156,8
R 22	1	20,5		16,5	338,25
R 23	2	31		19,6	607,6
R 24	1	22		10,5	231
R 27	1	16		19,1	305,6
D 33	4	37		31,2	1154,4
P 54	2	13		52,8	686,4
P 50	4	32,5		47,1	1530,7
E 01	1	0,5		31,7	19,4
E 03	1	0,5		31,6	15,5
Σ= 17	30	329			9348,15

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Data: 01/06/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 2

Linhas e Km Operacional / Domingo (Dia Útil)						Observações
CIDADE VERDE						
LINHAS	TABELAS	Nº de viagens Programada	Quadro de Horário	Km do Ciclo	Km Programada / dia	
R 09	1	37	Útil *	15,7		Op.com Tab.3
R 10	2	21	Sábado	27,8	583,8	
R 11	1	29,5	Sábado	16,3	480,85	Tab.2 Sábado
R 12	5	88,5	Sábado	54	1035,4	
R 14	3	24	Sábado	33,5	804	
R 15	3	31,5	Sábado	22,2	699,3	
R 16	3	47,5	Sábado *	47,5	736,2	Rec.entre Pico Tab.2
R 19	5	77	Sábado	13,3	1024,1	
R 19A	1	16	Sábado *	17,7	256,65	Tab.2 Sábado
R 20	2	26	Sábado	19,6	509,6	
R 22	2	36,5	Sábado	16,5	602,2	
R 23	3	38	Sábado	19,6	744,8	
R 24	1	20	Sábado	10,5	210	
R 27	1	16	Sábado	19,1	305,6	
D 33	4	37	Sábado	31,2	1154,4	
P 50	2	32,5	Sábado *	47,1		Op.com as Tab1-3
P54	2	13	Sábado	52,8		
E 01	1	0,5		31,7		
E 03	1	0,5		31,6		
Σ= 19	43	605				

Linhas e Km Operacional (Sabado, Domingo e Feriado)					
CIDADE VERDE					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 10	2	21		27,8	583,8
R 11	2	36		16,3	586,8
R 12	2	27		54	1458
R 14	1	9		33,5	301,5
R 15	2	25,5		22,2	566,1
R 19	2	38		13,3	505,4
R 19A	1	17		17,7	300,9
R 20	1	8		19,6	156,8
R 22	1	20,5		16,5	338,25
R 23	2	31		19,6	607,6
R 24	1	22		10,5	231
R 27	1	16		19,1	305,6
D 33	4	37		31,2	1154,4
P 54	2	13		52,8	686,4
P 50	4	32,5		47,1	1530,7
E 01	1	0,5		31,7	19,4
E 03	1	0,5		31,6	15,5
Σ= 17	30	329			9348,15

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Data: 12/06/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 2

Linhas e Km Operacional / Domingo (Dia Útil)						Observações
CIDADE VERDE						
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Quadro de Horário	Km do Ciclo	Km Programada / dia	
R 09	1	15	Útil *	15,7	235,5	Op.com Tab.3
R 10	3	32	Sábado	27,8	889,6	
R 11	1	16	Sábado	16,3	260,8	Tab.2 Sábado
R 12	4	72	Sábado	54	3888	
R 14	2	19	Sábado	33,5	636,5	Op.com as Tab1-3
R 15	3	32	Sábado	22,2	699,3	
R 16	3	42	Sábado *	47,5	1995	Rec.entre Pico Tab.2
R 19	4	61	Sábado	13,3	811,3	
R 19A	1	16	Sábado *	17,7	283,2	Tab.2 Sábado
R 20	2	26	Sábado	19,6	509,6	
R 22	2	37	Sábado	16,5	610,5	
R 23	3	33	Sábado	19,6	646,8	
R 24	1	20	Sábado	10,5	210	
R 27	1	16	Sábado	19,1	305,6	
D 33	4	37	Sábado	31,2	1154,4	
P 50	2	32,5	Sábado *	47,1	1530,75	Op.com as Tab1-3
P54	2	13	Sábado	52,8	686,4	
E 01	1	0,5		31,7	15,85	
E 03	1	0,5		31,6	15,8	
Σ= 19	41	520,5			15384,9	

Linhas e Km Operacional (Sabado, Domingo e Feriado)					
CIDADE VERDE					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Km do Ciclo	Km Programada / dia	
R 10	2	21	27,8	583,8	
R 11	2	36	16,3	586,8	
R 12	2	27	54	1458	
R 14	1	9	33,5	301,5	
R 15	2	25,5	22,2	566,1	
R 19	2	38	13,3	505,4	
R 19A	1	17	17,7	300,9	
R 20	1	8	19,6	156,8	
R 22	1	20,5	16,5	338,25	
R 23	2	31	19,6	607,6	
R 24	1	22	10,5	231	
R 27	1	16	19,1	305,6	
D 33	4	37	31,2	1154,4	
P 54	2	13	52,8	686,4	
P 50	4	32,5	47,1	1530,7	
E 01	1	0,5	31,7	19,4	
E 03	1	0,5	31,6	15,5	
Σ= 17	30	329		9348,15	

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Data: 18/08/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 2

Linhas e Km Operacional / Domingo (Dia Útil) CIDADE VERDE						
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Quado de Horário	Km do Ciclo	Km Programado / dia	Observações
R 09	1	15	Útil *	15,7	235,5	Op.com Tab.3
R 10	3	32	Domingo	27,8	889,6	
R 11	1	16	Sábado	16,3	260,8	Tab.2 Sábado
R 12	4	72	Sábado	54	3888	Tab.1,3,4 e 5 (06:55; 11:05 e 12:45)
R 14	2	19	Sábado	33,5	636,5	Op.com as Tab. 1 e 3
R 15	3	32	Sábado	22,2	699,3	Tab. 1, 2 e 3
R 16	3	42	Sábado *	47,5	1995	Rec.entre Pico Tab.2
R 19	4	61	Sábado	13,3	811,3	Tab. 1,2,4 e 5
R 19A	1	16	Sábado *	17,7	283,2	Tab.2 Sábado
R 20	2	26	Sábado	19,6	509,6	
R 22	2	37	Sábado	16,5	610,5	
R 23	3	33	Sábado	19,6	646,8	
R 24	1	20	Sábado	10,5	210	
R 27	1	16	Sábado	19,1	305,6	
D 33	4	37	Sábado	31,2	1154,4	
P 50	2	32,5	Sábado *	47,1	1530,75	Op.com as Tab1-3
P54	2	13	Sábado	52,8	686,4	Sábado
E 01	6	0,5			31,7	
E 03	3	0,5			31,6	
Σ= 19	48	520,5			15384,9	

Linhas e Km Operacional (Sábado) CIDADE VERDE				
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Km do Ciclo	Observações
R 10	2	21	27,8	Tab. 1 e 3 (dom)
R 11	1		16,3	Tab. 1 (dom)
R 12	3		54	domingo
R 14	1	9	33,5	Tab. 2 (útil)
R 15	2	25,5	22,2	domingo
R 19	2	38	13,3	Tab. 2 e 4 (dom)
R 19A	1	17	17,7	Tab.2 Sábado
R 20	1	8	19,6	
R 22	1	20,5	16,5	Domingo
R 23	2	31	19,6	Domingo
R 24	1	20	10,5	
R 27	1	16	19,1	
D 33	4	37	31,2	
P 54	2	13	52,8	Normal
P 50	2		47,1	Tab. 1 e 3
E 01	3		31,7	
E 03	2		31,6	
Σ= 17	31			

Linhas e Km Operacional (Domingo e Feriado) CIDADE VERDE				
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Km do Ciclo	Observações
R 10	1		27,8	Tab. 1 (dom)
R 11	1		16,3	Tab. 2 (útil)
R 12	2	27	54	Tab. 1 e 3 (dom)
R 14	1	9	33,5	Tab. 1 (dom)
R 15	1		22,2	Tab. 2 (dom)
R 19	2	38	13,3	Tab. 1 e 4 (dom)
R 19A	1	17	17,7	Tab.2 Sábado
R 20	1	8	19,6	Tab. 2
R 22	1	20,5	16,5	
R 23	1		19,6	Tab. 1
R 24	1	22	10,5	
R 27	1	16	19,1	
D 33	3		31,2	Tab. 1,3 e 4
P 54	2	13	52,8	Normal
P 50	2		47,1	Tab. 1 e 3 (dom)
Σ= 15	21			

Data: 19/08/2020

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Nº de linhas p/zona: dia útil/sabado e domingo

Linha zona oeste dia útil						Linha zona oeste de sabado						Linha zona oeste domingo					
LINHAS	Diã útil Tabelas	Nº de Viagens Programadas	Nº de Viagens Realizadas	Km Programadas	Km Realizadas (mês)	LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de Viagens Programadas	Nº de Viagens Realizadas	Km Programadas	Km Realizadas (mês)	LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de Viagens Programadas	Nº de Viagens Realizadas	Km Programadas	Km Realizadas (mês)
R 01	4	45		13,4	803	R 10	4	38,5		1070,3		R 10	3	33		917,4	
R 10	5	49		1362,2		R 11	3	29,5		470,1		R 11	2	27		426,9	
R 11	2	29		472,7		R 25	2	30		21,6	626,4	R 25	3	40		21,6	854
R 25	4	63		21,6	1360,8	R 14	3	24		804		R 14	3	24		804	
R 14	3	27,5		921,25		R 05	2	29		11,4	330,6	D 44	2	20		34,1	682,2
R 05	2	32		11,4	364,8	R 06	2	22		17,9	393,8	R 13	4	73,5		977,5	
R 06	2	29,5		17,9	328,05	R 19	5	77		1024,1		R 19A	1	16,5		292	
R 19	5	79		1050,7		R 19A	2	29		513,3		R 20	2	21		411,6	
R 19A	2	29		513,3		R 20	2	26		509,6		R 01	2	36		13,4	482,4
R 20	2	27		529,2		R 01	3	47,5		13,4	636,5	R 02	2	40		12,4	496
R 21	1	5		80		R 02	3	37		12,4	706,8	R 05	1	12,5		32,2	402,5
R 08	2	25		22,2	355	R 05	1	12,5		32,2	402,5	R 05	2	31		11,4	353,4
R 15	1	19,5		8,1	157,95	D 30	6	49		32,7	1602,3	R 06	1	16		17,9	295,4
R 17	2	19,5		31,6	616,2	D 32	4	27		40,6	1096,2	D 34	1	12		282	
D 50	6	44		32,7	1438,8	D 34	2	13,5		390,15		D 35	1	9,5		224,2	
D 32	4	27		40,6	1096,2	D 35	2	13,5		405		R 08	1	15		22,2	333
D 34	4	34,5		997,05		R 08	2	23		22,2	510,6	R 15	1	24		8,1	194,4
D 35	2	18,5		588		R 13	1	32,5		8,1	263,25	R 17	1	12		31,6	379,2
R 02	3	49,5		12,4	613,8	R 17	2	16,5		31,6	521,4	D 30	4	36		32,7	1177,2
R 05	2	22		32,2	708,4	D 38	4	22		35,2	774,4	D 32	2	22,5		18,39	413,78
D 38	3	9		35,2	316,8	D 44	3	18		34,1	613,98	R 65	1	11		32,4	395,4
D 44	3	20,5		34,1	699,25	R 65	2	21		32,4	680,4						
R 65	2	20,5		32,4	664,2												

LINHAS DIAMETRAIS ÚTIL		LINHAS DIAMETRAIS SABADO		LINHAS DIAMETRAIS DOMINGO	
URKAB	TABELAS	URKAB	TABELAS	URKAB	TABELAS
5	22	5	21	4	10

LINHAS RADIAIS ÚTIL		LINHAS RADIAIS SABADO		LINHAS RADIAIS DOMINGO	
URKAB	TABELAS	URKAB	TABELAS	URKAB	TABELAS
17	44	16	39	16	30

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA FRANCISCO SANTOS: MÉDIA 05/MIM.

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA REGIS PACHECO: MÉDIA 17/MIM.

Nº de linhas p/zona: dia útil/sabado e domingo

Linha zona Sul - dia útil						Linha zona sul - sabado						Linha zona sul -domingo					
LINHAS	Diã útil Tabelas	Nº de Viagens Programadas	Nº de Viagens Realizadas	Km Programadas	Km Realizadas (mês)	LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de Viagens Programadas	Nº de Viagens Realizadas	Km Programadas	Km Realizadas (mês)	LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de Viagens Programadas	Nº de Viagens Realizadas	Km Programadas	Km Realizadas (mês)
R 18	2	32		15,2	486,4	R 64	2	28,5		20,17		R 18	1	16,5		15,2	
R 64	2	31,5		20,17	635,35	D 33	8	72,5				R 64	1	19		20,17	
D 33	8	72,5				R 12	6	118,5		1306,4		R 12	3	65		750,5	750,5
R 12	6	118,5			1306,4	D 36	2	16		558,4		D 36	1	10		295	
D 36	2	16			558,4	R 15	3	36		799,2		R 15	2	26		566,1	
R 15	3	36			799,2	R 16	4	56,5		875,7		R 27	1	16		305,6	
R 16	4	56,5			875,7	R 22	3	45		742,5		D 33	6	71,5		1844,7	
R 22	3	45			742,5	R 23	3	43		842,6		R 23	2	31		607,6	
R 23	3	43			842,6	R 27	1	16		305,6		R 22	1	20,5		338,2	
R 27	1	16			305,6												

LINHAS DIAMETRAIS ÚTIL		LINHAS DIAMETRAIS SABADO		LINHAS DIAMETRAIS DOMINGO	
LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS
2	10	2	10	2	8

LINHAS RADIAIS ÚTIL		LINHAS RADIAIS SABADO		LINHAS RADIAIS DOMINGO	
LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS	LINHAS	TABELAS
8	24	8	19	7	11

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA FRANCISCO SANTOS: MÉDIA 08/MIM.

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA REGIS PACHECO: MÉDIA 08/MIM.

Nº de linhas p/zona: dia útil/sabado e domingo

Linha zona Leste dia útil						Linha zona Leste de sabado				Linha zona Leste domingo							
LINHAS	Dia Útil Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada (mês)	LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada(mês)	LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km Programada	Km Realizada(mês)
R 09	5	63,5		996,95		R 04	1	5		34,2	171	R 04	1	3		34,2	103,5
R 04	1	5		34,2	171	R 24	1	20		210		R 07	1	16,5		19,4	320,1
R 07	2	24,5		19,4	475,3	R 07	2	22,5		19,4	436,5	R 62	2	30		8,8	264
R66	3	34		15,7	533,8	R 61	2	22		20,4	425,2	R 63	1	17		18,64	316,88
R 60	1	4		5,37	21,48	R 62	2	35		8,8	308	R 24	1	22		231	
R 61	2	24		20,4	463,9	R 63	2	21,5		18,64	400,76						
R 62	3	50		8,8	440												
R 63	2	24		18,64	447,36												
R 24	2	22,5		236,3													

LINHAS DIAMETRAIS ÚTIL			LINHAS DIAMETRAIS SABADO			LINHAS DIAMETRAIS DOMINGO		
LINHAS	TABELAS		LINHAS	TABELAS		LINHAS	TABELAS	
0	0		0	0		0	0	0

LINHAS RADIAIS ÚTIL			LINHAS RADIAIS SABADO			LINHAS RADIAIS DOMINGO		
LINHAS	TABELAS		LINHAS	TABELAS		LINHAS	TABELAS	
9	21		6	10		5	6	

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA FRANCISCO SANTOS: MÉDIA 09/MIM.

Nº DE VEICULOS DESTA REGIÃO QUE TRAFEGARÃO PELA REGIS PACHECO: MÉDIA 09/MIM.

Linha e Km Operacional / Dia Útil					
LINHAS	Dia Útil Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada
R 01	4	45		13,4	603
R 02	3	49,5		12,4	613,8
R 03	2	22		32,2	708,4
R 04	1	5		34,2	171
R 05	2	32		11,4	364,8
R 06	2	29,5		17,9	528,05
R 07	2	24,5		19,4	475,3
R 08	2	25		22,2	555
R 13	1	19,5		8,1	157,95
R 17	2	19,5		31,6	616,2
R 18	2	32		15,2	486,4
R 25	4	63		21,6	1360,8
R 60	1	4		5,37	21,48
R 61	2	24		20,4	463,9
R 62	3	50		8,8	440
R 63	2	24		18,64	447,36
R 64	2	31,5		20,17	635,355
R 65	2	20,5		32,4	664,2
R66	3	34		15,7	533,8
D 30	6	44		32,7	1438,8
D 32	4	27		40,6	1096,2
D 39	3	9		35,2	316,8
D 42	1	8,25		54,3	448
D 44	3	20,5		34,1	690,25
E 04	2	8,5		39	331,5
Σ= 25	61				14177,34

INFORMAÇÕES OPERACIONAIS DA VIAÇÃO ROSA

Linha e Km Operacional/ Sábado					
LINHAS	Sabado Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada
R 01	3	47,5		13,4	636,5
R 02	3	57		12,4	706,8
R 03	1	12,5		32,2	402,5
R 04	1	5		34,2	171
R 05	2	29		11,4	330,6
R 06	2	22		17,9	393,8
R 07	2	22,5		19,4	436,5
R 08	2	23		22,2	510,6
R 13	1	32,5		8,1	263,25
R 17	2	16,5		31,6	521,4
R 18	2	25,5		15,2	387,6
R 25	2	30		21,6	626,4
R 61	2	22		20,4	425,2
R 62	2	35		8,8	308
R 63	2	21,5		18,64	400,76
R 64	2	28,5		20,17	574,845
R 65	2	21		32,4	680,4
D 30	6	49		32,7	1602,3
D 32	4	27		40,6	1096,2
D 39	4	22		35,2	774,4
D 42	1	8,33		54,3	443
D 44	3	18		34,1	613,98
E 04	1	8,5		39	331,5
Σ=23	52				12011,13

Linha e Km Operacional / Domingo					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada
R 01	2	36		13,4	482,4
R 02	2	40		12,4	496
R 03	1	12,5		32,2	402,5
R 04	1	3		34,2	103,5
R 05	2	31		11,4	353,4
R 06	1	16		17,9	286,4
R 07	1	16,5		19,4	320,1
R 08	1	15		22,2	333
R 13	1	24		8,1	194,4
R 17	1	12		31,6	379,2
R 18	1	16,5		15,2	250,8
R 25	3	40		21,6	864
R 62	2	30		8,8	264
R 63	1	17		18,64	316,88
R 64	1	19		20,17	383,23
R 65	1	11		32,4	356,4
D 30	4	36		32,7	1177,2
D 32	2	22,5		40,6	413,775
D 42	1	6		54,3	319,2
D 44	2	20		34,1	682,2
E 04	1	3		39	117
Σ= 21	32				7813,38

Data: 28/02/2020

OPERAÇÃO REFORMA DO TERMINAL DURANTE A QUARENTENA

Linhas e Km Operacional (Dia Útil, Sábado e Domingo)					
VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 01	2	36		13,4	482,4
R 02	1	40		12,4	496
R 03	1	12,5		32,2	402,5
R 04	1	3		34,2	103,5
R 05	2	31		11,4	353,4
R 06	1	16		17,9	286,4
R 07	1	16,5		19,4	320,1
R 08	1	15		22,2	333
R 13	1	24		8,1	194,4
R 17	2	19		31,6	600,4
R 18	1	16,5		15,2	250,8
R 25	3	40		21,6	864
R 61	1	24		10,2	231,95
R 62	2	30		8,8	264
R 63	1	17		18,64	316,88
R 64	1	19		20,17	383,23
R 65	1	5		32,4	162
R 66	1	8		15,7	125,6
D 30	4	36		32,7	1177,2
D 32	1	11		18,39	202,29
D 44	2	20		34,1	682,2
E 04	1	3		39	117
Σ= 22	32	442,5			7667,05

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Data: 30/03/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 1

Linhas e Km Operacional / Domingo (Dia Útil)					
VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	TABELAS	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 01	3	47,5		13,4	636,5
R 02	2	40		12,4	496
R 03	1	12,5		32,2	402,5
R 04	1	5		34,2	171
R 05	2	29		11,4	330,6
R 06	2	22		17,9	393,8
R 07	2	22,5		19,4	436,5
R 08	2	23		22,2	510,6
R 13	1	32,5		8,1	263,25
R 17	2	16,5		31,6	521,4
R 18	2	25,5		15,2	387,6
R 25	3	40		21,6	864
R 61	2	22		10,2	224,4
R 62	2	35		8,8	308
R 63	1	17		18,64	316,88
R 64	2	28,5		20,17	574,845
R 65	1	2		32,4	64,8
R 66	1	7		15,7	109,9
D 30	4	36		32,7	1177,2
D 32	2	22,5		18,39	413,775
D 44	2	20		34,1	682,2
E 04	1	3		39	117
Σ= 22	41	509			8720,55

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Linhas e Km Operacional (Sabado, Domingo e Feriado)					
VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 01	2	36		13,4	482,4
R 02	1	40		12,4	496
R 03	1	12,5		32,2	402,5
R 04	1	3		34,2	103,5
R 05	2	31		11,4	353,4
R 06	1	16		17,9	286,4
R 07	1	16,5		19,4	320,1
R 08	1	15		22,2	333
R 13	1	24		8,1	194,4
R 17	2	19		31,6	600,4
R 18	1	16,5		15,2	250,8
R 25	3	40		21,6	864
R 61	1	24		10,2	231,95
R 62	2	30		8,8	264
R 63	1	17		18,64	316,88
R 64	1	19		20,17	383,23
D 30	4	25		32,7	817,5
D 32	1	11		18,39	202,29
D 44	2	20		34,1	682
E 04	1	3		39	117
Σ= 20	30	418,5			7701,75

Data: 01/06/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 2

Linhas e Km Operacional / Dia Útil VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	TABELAS	Nº de viagens Programada	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 01	3	47,5	Sábado	13,4	
R 02	1	40	Domingo	12,4	
R 03	1	12,5	Sábado	32,2	
R 04	1	5	Domingo	34,2	
R 05	2	29	Sábado	11,4	
R 06	2	22	Domingo	17,9	
R 07	2	22,5	Sábado	19,4	
R 08	2	23	Sábado	22,2	
R 13	1	32,5	Sábado	8,1	
R 17	2	16,5	Sábado	31,6	
R 18	2	25,5	Sábado	15,2	
R 25	4	63	Útil	21,6	
R 61	2	22	Sábado	10,2	Recolhe TAB. 01 (09:00 no centro)
R 62	2	35	Sábado	8,8	
R 63	1	17	Domingo	18,64	
R 64	2	28,5	Sábado	20,17	
R 65	1	2	Útil	32,4	
R 66	1	7		15,7	
D 30	2	36	Domingo*	32,7	Op. somente com Tab.1.e2, iniciando a 1ª viagem do cema, depois(ec).
D 32	2	22,5	Domingo*	18,39	Op. Ate o Cema
D 44	2	20	Domingo*	34,1	Sab. Dom. 1tab
E 04	1	3		39	
Σ= 22	39	532			

Linhas e Km Operacional (Sabado, Domingo e Feriado) VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	Domingo Tabelas	Nº de viagens Programada	Nº de viagens Realizada	Km do Ciclo	Km Programada / dia
R 02	1	40		12,4	496
R 03	1	12,5		32,2	402,5
R 04	1	3		34,2	103,5
R 05	2	31		11,4	353,4
R 06	1	16		17,9	286,4
R 07	1	16,5		19,4	320,1
R 08	1	15		22,2	333
R 13	1	24		8,1	194,4
R 17	2	19		31,6	600,4
R 18	1	16,5		15,2	250,8
R 25	3	40		21,6	864
R 61	1	24		10,2	231,95
R 62	2	30		8,8	264
R 63	1	17		18,64	316,88
R 64	1	19		20,17	383,23
D 30	4	25		32,7	817,5
D 32	1	11		18,39	202,29
D 44	1	10		34,1	340
E 04	1	3		39	117
Σ= 19	27	372,5			6877,35

OBS.: O SOMATORIO, VALOR DADO POR DIA.

Data: 12/06/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 2

Linhas e Km Operacional / Dia Útil VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programa	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 01	3	47,5	Sábado	13,4	
R 02	1	18	Domingo	12,4	
R 03	1	12,5	Sábado	32,2	
R 04	1	3	Domingo	34,2	
R 05	2	27	Sábado	11,4	
R 06	1	16	Domingo	17,9	
R 07	2	22,5	Sábado	19,4	
R 08	2	22	Sábado	22,2	
R 13	1	20	Sábado	8,1	
R 17	3	25,5	Sábado	31,6	
R 18	2	26	Sábado	15,2	
R 25	4	54	Útil	21,6	NORMAL
R 61	2	17	Sábado	10,2	Recolhe TAB. 01 (09:00 no centro)
R 62	2	26	Sábado	8,8	
R 63	1	17	Domingo	18,64	
R 64	2	27	Sábado	20,17	
R 65	1	5	Útil	32,4	07:30, 11:15, 13:15, 16:45 e 18:15
R 66	1	4	Útil	15,7	07:30, 12:30, 17:30 e 18:30
D 30	3	11	Domingo*	32,7	Tab. 02 e 03 recolhe após a primeira viagem
D 32	2	14,5	Domingo*	18,39	Conforme Of. 181/2020 (Reforço)
D 44	2	20	Domingo*	34,1	DOMINGO
E 04	1	3		39	
Σ= 22	40	438,5			

Linhas e Km Operacional (Sabado) VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 02	1	18	Domingo	12,4	
R 03	1	12,5	Domingo	32,2	
R 04	1	3	Domingo	34,2	
R 05	2	31	Domingo	11,4	
R 06	1	16	Domingo	17,9	
R 07	1	16,5	Domingo	19,4	
R 08	1	15	Domingo	22,2	
R 13	1	25	Domingo	8,1	
R 17	2	25	Domingo	31,6	
R 18	1	17	Domingo	15,2	
R 25	3	39	Domingo	21,6	
R 61	1	15	Domingo	10,2	
R 62	2	31,5	Domingo	8,8	
R 63	1	17	Domingo	18,64	
R 64	1	19	Domingo	20,17	
R 65	1	5	Útil	32,4	07:30, 11:15, 13:15, 16:45 e 18:15
D 30	4	25	Domingo	32,7	
D 32	1	12	Domingo	18,39	
D 44	1	10	Domingo	34,1	Tab. 02 de domingo
E 04	1	3		39	
Σ= 20	28	355,5	355,5		

Linhas e Km Operacional (Domingo e Feriados) VIAÇÃO ROSA					
LINHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programa	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 02	1	18	Domingo	12,4	NORMAL
R 03	1	12,5	Domingo	32,2	NORMAL
R 04	1	3	Domingo	34,2	NORMAL
R 05	2	31	Domingo	11,4	NORMAL
R 06	1	16	Domingo	17,9	NORMAL
R 07	1	16,5	Domingo	19,4	NORMAL
R 08	1	15	Domingo	22,2	NORMAL
R 13	1	25	Domingo	8,1	NORMAL
R 17	2	25	Domingo	31,6	NORMAL
R 18	1	17	Domingo	15,2	NORMAL
R 25	3	39	Domingo	21,6	NORMAL
R 61	1	15	Domingo	10,2	NORMAL
R 62	2	31,5	Domingo	8,8	NORMAL
R 63	1	17	Domingo	18,64	NORMAL
R 64	1	19	Domingo	20,17	NORMAL
R 65	1	5	Útil	32,4	07:30, 11:15, 13:15, 16:45 e 18:15
D 30	4	25	Domingo	32,7	NORMAL
D 32	1	12	Domingo	18,39	NORMAL
D 44	1	10	Domingo	34,1	Tab. 02 de domingo
E 04	1	3		39	
Σ= 20	28	355,5	355,5		

Data: 28/09/2020

OPERAÇÃO RETORNO GRADATIVA DO COMÉRCIO E REFORMA TLF FASE 2

Linhas e Km Operacional / Dia Útil VIAÇÃO ROSA					
LIHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programa	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 01	3	47,5	Sábado	13,4	
R 02	2	34	Útil	12,4	NORMAL
R 03	2	24	Útil	32,2	NORMAL
R 04	1	3	Domingo	34,2	
R 05	2	34	Útil	11,4	NORMAL
R 06	2	30,5	Útil	17,9	NORMAL
R 07	2	25,5	Útil	19,4	NORMAL
R 08	2	27	Útil	22,2	NORMAL
R 13	1	20	Sábado	8,1	
R 17	3	25,5	Sábado	31,6	
R 18	2	26	Sábado	15,2	
R 25	4	54	Útil	21,6	NORMAL
R 61	2	25	Útil	10,2	NORMAL
R 62	2	26	Sábado	8,8	
R 63	1	17	Domingo	18,64	
R 64	2	27	Sábado	20,17	
R 65	1	5	Útil	32,4	07:30, 11:15, 13:15, 16:45 e 18:15
R 66	1	4	Útil	15,7	07:30, 12:30, 17:30 e 18:30
D 30	3	11	Domingo*	32,7	Tab. 02 e 03 recolhe após a primeira viagem
D 32	2	14,5	Domingo*	18,39	Conforme Of. 181/2020 (Reforço)
D 44	2	20	Domingo*	34,1	
E 04	1	3		39	DOMINGO
Σ = 22	43	503,5			

Linhas e Km Operacional (Sábado) VIAÇÃO ROSA					
LIHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programada	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 02	1	18	Domingo	12,4	
R 03	1	12,5	Domingo	32,2	
R 04	1	3	Domingo	34,2	
R 05	2	31	Domingo	11,4	
R 06	1	16	Domingo	17,9	
R 07	1	16,5	Domingo	19,4	
R 08	1	15	Domingo	22,2	
R 13	1	25	Domingo	8,1	
R 17	2	25	Domingo	31,6	
R 18	1	17	Domingo	15,2	
R 25	3	39	Domingo	21,6	
R 61	1	15	Domingo	10,2	
R 62	2	31,5	Domingo	8,8	
R 63	1	17	Domingo	18,64	
R 64	1	19	Domingo	20,17	
R 65	1	5	Útil	32,4	07:30, 11:15, 13:15, 16:45 e 18:15
D 30	4	25	Domingo	32,7	
D 32	1	12	Domingo	18,39	
D 44	1	10	Domingo	34,1	Tab. 02 de domingo
E 04	1	3	3	39	
Σ = 20	28	355,5	355,5		

Linhas e Km Operacional (Domingo e Feriados) VIAÇÃO ROSA					
LIHAS	NÚMERO TABELAS	Nº de viagens Programa	Quadro de horários	Km do Ciclo	OBSERVAÇÕES
R 02	1	18	Domingo	12,4	NORMAL
R 03	1	12,5	Domingo	32,2	NORMAL
R 04	1	3	Domingo	34,2	NORMAL
R 05	2	31	Domingo	11,4	NORMAL
R 06	1	16	Domingo	17,9	NORMAL
R 07	1	16,5	Domingo	19,4	NORMAL
R 08	1	15	Domingo	22,2	NORMAL
R 13	1	25	Domingo	8,1	NORMAL
R 17	2	25	Domingo	31,6	NORMAL
R 18	1	17	Domingo	15,2	NORMAL
R 25	3	39	Domingo	21,6	NORMAL
R 61	1	15	Domingo	10,2	NORMAL
R 62	2	31,5	Domingo	8,8	NORMAL
R 63	1	17	Domingo	18,64	NORMAL
R 64	1	19	Domingo	20,17	NORMAL
R 65	1	5	Útil	32,4	07:30, 11:15, 13:15, 16:45 e 18:15
D 30	4	25	Domingo	32,7	NORMAL
D 32	1	12	Domingo	18,39	NORMAL
D 44	1	10	Domingo	34,1	Tab. 02 de domingo
E 04	1	3	3	39	
Σ = 20	28	355,5	355,5		

Data: 04/11/2020

ANEXO B – Tabela 4 e seus dados de integralização

Tabela 4 - Relatório operacional da Viação Rosa e da Viação Atlântico, Vitória da Conquista, Bahia, 2021

Mês*	F R O T A	Viagens	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS											FATURAMENTO				QUILOMETRAGEM				
			Total	Equivale nte	%	VT	VT - meia tarifa	Comum	Comum - meia	Escolar	Botoeira	Gratuitos	Integraçã o	Passageiros Total Por ...		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
														Ônibus	Viagem						Bruto	Equiv
Jun VR	47	13.146,5	454.856	310.548	68,27	205.077	8.227	16.870	1.007	12.430	77.769	99.917	33.559	9.678	35	1.180.082 ,4	25.108,1	100,00	280.003,0	5.958	1,62	1,11
Jun VA	53	13.773,0	467.190	317.712	68,00	201.252	7.494	15.977	1.064	15.735	88.336	101.938	35.394	8.815	34	1.207.303 ,70	22.779,3	100,00	321.321,7	6.063	1,45	0,99
Ago VR	49	13.586,0	531.956	362.081	68,07	242.000	1.526	20.491	1.275	25.689	85.345	110.724	44.906	10.856	39	1.375.907 ,8	28.079,8	100,00	285.526,9	5.827	1,86	1,27
Ago VA	57	14.259,0	553.214	373.987	67,60	236.381	1.906	19.436	1.358	33.089	99.993	112.534	48.517	9.706	39	1.421.148 ,70	24.932,4	100,00	340.947,8	5.982	1,62	1,10
Set VR	54	13.824,0	607.572	419.439	69,04	240.653	8.134	30.333	678	37.045	125.524	116.070	49.135	11.251	44	1.593.866 ,3	29.516,0	100,00	303.621,8	5.623	2,00	1,38
Set VA	57	14.259,0	641.175	440.680	68,73	241.849	6.648	28.812	764	50.053	141.286	116.858	54.905	11.249	45	1.674.582 ,10	29.378,6	100,00	358.937,5	6.297	1,79	1,23
Out VR	61	15.291,5	667.718	494.409	74,04	234.502	-	53.096	-	42.477	164.334	119.417	53.892	10.946	44	1.066.737 ,3	17.487,5	100,00	341.936,5	5.606	1,95	1,45
Out VA	61	15.384,0	734.939	550.827	74,95	255.346	-	50.564	-	57.429	187.488	120.632	63.480	12.048	48	1.189.655 ,10	19.502,5	100,00	370.071,1	6.067	1,99	1,49
Nov VR	61	14.973,5	706.202	526.078	74,49	236.490	-	69.266	-	46.493	173.829	120.586	59.538	11.577	47	1.134.421 ,2	18.597,1	100,00	346.133,2	5.674	2,04	1,52
Nov VA	61	15.181,0	759.987	573.364	75,44	246.395	-	64.986	-	65.067	196.916	119.072	67.551	12.459	50	1.238.679 ,30	20.306,2	100,00	364.964,7	5.983	2,08	1,57
Dez VR	62	16.241,3	843.084	638.861	75,78	264.576	-	80.380	-	55.305	238.600	129.823	74.400	13.598	52	1.391.491 ,50	22.443,4	100,00	387.317,0	6.247	2,18	1,65
Dez VA	61	17.035,0	777.289	578.095	74,37	234.576	-	89.678	-	40.164	213.677	133.579	65.615	12.742	46	1.259.012 ,1	20.639,5	100,00	382.063,7	6.263	2,03	1,51
T o t a l	684	176.953,8	7.745.182	5.586.081	-	2.839.097	33.935	539.889	6.146	480.976	1.793.097	1.401.150	650.892	134.925	523	15.732.887,5	278.770,4	100,00	4.082.844,9	71.590	22,61	16,27

*Somatória mensal

VR = Viação Rosa

VA = Viação Atlântico

Fonte: PMVC, 2022.

Dados de integralização da tabela 4

LINHAS		PROTA	VAGAS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/06/2021 à 30/06/2021														FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM		
Total	Equivalente			%	Passageiros											Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK		
					Total Por ...																		
					VT	VT - MEIA TARIFA	Comum	Comun - MEIA	Escolar	Boteiro	Gratuito	Integração	Ônibus	Viagem									
D30	VILA BERNARDES X UEZ	3	598,5	29.928	19.768	66,06	298,78	459	1.300	319	1.708	6437	7003	1999	9.974	59	75.118,40	25.039,47	6,37%	17.218,7	5.709,6	1,75	1,15
D32	N.S. APARECIDA X UEZ	2	377,5	11.072	6.681	60,34	3.862	36	666	4	484	1888	3.143	981	5.536	29	25.387,80	12.693,90	2,15%	12.506,5	6.253,3	0,89	0,53
D44	B.BRAZIL X JARDIM CANDEIAS	2	307,0	9.958	6.444	64,74	3.556	60	619	16	575	1943	2.060	1.124	4.977	32	24.485,30	12.242,65	2,07%	10.696,7	5.348,4	0,93	0,60
D46	NEO CARLOS DASS	6	356,5	68.381	65.958	96,46	63.946	3.149	141	7	48	269	810	11	8.548	192	250.640,40	31.330,05	21,24%	21.674,1	2.709,3	3,15	3,04
R01	VILA BERNARDES X CENTRO	3	1.056,0	33.272	20.697	62,20	12.883	482	1.025	81	1432	5791	9.185	2.393	11.901	32	78.646,70	26.215,57	6,66%	14.462,4	4.820,9	2,30	1,43
R02	CIDADE MARAVILHOSA X CENTRO	2	903,0	26.653	16.915	63,46	10.529	362	661	41	943	5052	6.804	2.261	13.317	30	64.277,00	32.138,50	5,45%	11.587,2	5.793,6	2,30	1,46
R03	FRADOSO X CENTRO	2	523,5	17.789	13.127	73,78	4.728	280	220	80	214	7904	3.772	607	8.897	34	49.882,60	24.941,30	4,23%	17.205,9	8.603,0	1,03	0,78
R04	SANTA MARTA X CENTRO	1	903,0	2.872	2.240	77,98	1.088	65	4	99	1035	403	178	2.872	32	8.510,10	8.510,10	0,72%	2.744,5	2.744,5	1,03	0,82	
R05	BRUNO BACELAR X CENTRO	2	849,5	21.051	13.395	63,63	8.022	234	900	41	405	4133	5.757	1.559	10.516	25	50.901,00	25.450,50	4,31%	9.932,3	4.966,2	2,12	1,35
R06	HERNORINHA CARDO X CENTRO	2	790,5	17.561	11.260	64,11	7.538	148	527	19	482	2811	4.159	1.819	8.761	22	42.786,10	21.393,05	3,83%	14.694,2	7.347,1	1,20	0,77
R07	NOVA CIDADE X CENTRO	2	661,5	22.936	14.764	64,37	8.785	206	995	39	1123	4300	4.847	2.641	11.468	35	56.103,20	28.051,60	4,75%	13.145,1	6.572,6	1,74	1,12
R08	HENRIQUETA FRATES X CENTRO	2	746,5	18.033	12.161	67,43	6.805	232	911	29	412	4038	4.328	1.210	9.017	24	46.209,80	23.104,95	3,92%	16.623,3	8.314,7	1,08	0,73
R13	GUARANI X CENTRO	1	494,5	8.637	3.584	41,49	2.541	58	156	4	137	787	3.766	1.188	6.637	17	13.617,30	13.617,30	1,15%	4.066,5	4.066,5	2,14	0,89
R17	LARGO DAS FLORES X CENTRO	3	803,0	20.427	12.427	60,83	5.085	195	775	52	242	6372	5.963	1.793	8.609	25	47.220,70	15.740,23	4,00%	26.112,3	8.705,3	1,78	0,48
R18	BOA VISTA X CENTRO	2	880,0	22.338	14.502	64,93	9.021	274	1.039	45	724	3920	4.944	2.371	11.369	25	55.105,70	27.552,85	4,67%	13.661,0	6.830,5	1,64	1,06
R25	NEO CARLOS X CENTRO	4	1.340,0	54.231	33.560	61,88	20.033	1.035	3.171	210	1123	9223	15.072	4.414	18.558	40	127.528,00	31.882,00	10,81%	29.286,0	7.321,5	1,85	1,15
R61	FRANCA X CENTRO	1	432,0	21.766	13.801	63,40	7.738	252	1.115	62	1259	4164	4.243	2.939	12.760	50	52.441,90	26.441,90	4,44%	4.830,6	4.830,6	2,58	1,64
R62	ALTO MARON X CENTRO	1	600,5	12.005	5.435	45,27	3.665	75	520	10	139	1198	4.983	1.475	12.005	20	20.653,00	20.653,00	1,75%	5.439,4	5.439,4	2,11	1,00
R88	NOVA CIDADE X CENTRO (VIA ALTO MARON)	1	400,5	7.811	3.752	48,14	2.180	186	302	28	122	1148	3.079	818	7.811	20	14.409,60	14.409,60	1,22%	7.804,3	7.804,3	1,03	0,50
R89	ATACADÃO X CENTRO	2	852,5	24.076	16.556	70,41	10.058	318	1.772	83	862	4598	4.891	1.698	12.039	28	64.430,90	32.215,45	4,98%	17.477,8	8.648,8	1,38	0,97
R85	CENTRO X AEROPORTO	1	163,5	4.045	1.086	26,79	2.158	238	104	15	91	652	707	80	4.045	25	11.726,80	11.726,80	0,99%	5.544,0	5.544,0	0,73	0,56
TOTAL GERAL		47	13.146,5	454.958	310.548	68,27	206.077	8.227	16.870	1.007	12.430	77.788	89.817	33.558	9.878	35	1.180.082,4	25.108,1	100,00%	280.203,0	9.958	1,82	1,11

Lote 1 Viação Rosa

LINHAS		PROTA	VAGAS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/06/2021 à 30/06/2021														FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM		
Total	Equivalente			%	Passageiros											Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK		
					Total Por ...																		
					VT	VT - MEIA TARIFA	Comum	Comun - MEIA	Escolar	Boteiro	Gratuito	Integração	Ônibus	Viagem									
D33	CONQUISTA VI X UEZ	5	1.271,5	80.283	542.71	67,80	30.345	1.916	4.340	483	3.983	18.405	13.670	7.161	18.057	63	206.229,80	41.245,96	17,08%	39.660,3	7.932,1	2,02	1,37
D36	NOVADA DOS PASSAROS X UEZ	1	189	6.842	4703	68,74	2.924	310	310	3	348	1.295	1.146	819	1.800	63	17.871,40	17.871,40	1,48%	6.659,1	6.659,1	0,81	0,53
E01	CHAMPINHOS X FABRICA DASS	8	358,5	13.324	12.727	95,52	12.227	903	30	2	17	145			1.666	37	48.860,70	6.045,09	4,01%	22.522,1	2.815,3	0,59	0,57
E03	ALTO MARON X FABRICA DASS	8	358,5	14.864	14.448	97,30	14.371	400	27	1	48	215			1.838	41	54.900,50	6.862,56	5,55%	23.996,1	2.674,5	0,69	0,68
P50	CONQUISTA VI X VILA BERNARDES	2	388,5	12.845	9900	77,07	4.661	147	571	29	531	4.314	2.550	42	6.423	33	37.618,10	18.809,05	3,12%	19.153,4	9.576,7	0,67	0,52
P54	NOVADA REAL X MIROGARD	2	353,5	16.581	12925	77,95	5.775	235	780	32	430	6.041	3.259	49	8.291	47	49.113,10	24.556,35	4,07%	19.625,4	9.812,7	0,84	0,66
R08	CENTRO X UEZ	1	273,0	7.042	4411	62,84	2.855	257	257	410	1.094	1.518	908	7.042	26	16.761,80	16.761,80	1,39%	4.391,1	4.391,1	1,60	1,00	
R10	CHAMPINHOS X CENTRO	4	1.005,0	46.896	29.689	63,31	16.585	662	1.067	66	1.090	11.128	13.720	2.578	11.724	47	112.818,20	28.204,55	9,34%	28.593,0	7.148,3	1,64	1,04
R11	CHAMPINHOS X CENTRO	1	454,0	4.293	2867	66,77	1.519	49	115	19	147	1.125	1.124	195	4.293	9	10.891,70	10.891,70	0,80%	7.493,2	7.493,2	0,57	0,38
R12	PATAGÔNIA X CENTRO	4	2.004,5	61.450	41.148	66,96	27.951	627	1.616	79	1.871	10.292	13.890	5.124	15.983	31	158.360,50	39.090,13	12,93%	23.868,7	5.967,2	2,57	1,72
R14	JARDIM VALERIA X CENTRO	2	473,5	17.911	11018	61,52	6.333	221	980	27	378	3.992	5.745	835	8.916	38	41.865,40	20.934,20	3,47%	16.090,3	8.045,1	1,11	0,68
R15	NOVADA REAL X CENTRO	2	731,5	28.619	18.839	69,83	12.829	566	788	99	792	4.493	5.969	3.083	14.910	39	71.586,30	35.793,15	5,83%	16.467,3	8.233,1	1,74	1,14
R16	CONQUISTA VI X CENTRO	2	829,0	29.801	20910	70,17	13.980	74	1.190	22	1.122	5.066	6.081	2.136	14.901	36	79.458,00	39.729,00	6,58%	13.131,5	6.565,8	2,27	1,59
R19	NOVADA REAL X CENTRO	3	1.364,0	41.517	25.143	62,94	14.631	530	1.095	68	1.252	8.557	11.733	5.761	15.838	30	95.543,40	31.847,80	7,91%	18.229,2	6.076,4	1,28	1,18
R19A	NOVADA REAL X CENTRO VIA STR. MARON	1	522,5	9.832	6190	62,95	3.822	152	331	15	288	1.809	2.479	796	9.832	19	23.520,30	23.520,30	1,95%	9.270,8	9.270,8	1,06	0,67
R20	CIDADE MARAVILHOSA X CENTRO	1	386,5	10.781	7127	66,21	4.400	306	377	17	197	2.008	2.788	806	10.781	28	27.044,60	27.044,60	2,24%	7.792,4	7.792,4	1,28	0,81
R22	NOVADA DOS PASSAROS X CENTRO	2	907,5	23.488	16721	71,19	10.720	220	811	53	1.371	4.568	3.691	2.154	12.794	26	63.539,80	31.769,90	5,26%	15.171,0	7.586,0	1,55	1,10
R23	VILA AMÉLIA X CENTRO	2	782,0	23.098	14734	63,79	9.232	203	1.254	28	1149	3.558	4.575	3.039	11.549	30	55.989,20	27.994,60	6,46%	15.498,1	7.740,1	1,49	0,85
R24	CHALCEDON X CENTRO	1	624,5	8.578	3651	42,57	2.603	67	210	38	99	687	3.234	1.600	8.578	14	18.873,80	18.873,80	1,15%	6.754,3	6.754,3	1,27	0,84
R27	CHALCEDON X AEROPORTO	1	490,0	9.147	6304	68,91	3.689	216	388	30	273	1.967	2.176	408	9.147	19	23.953,30	23.953,30	1,08%	9.545,0	9.545,0	0,96	0,66
TOTAL GERAL		53	13.779,0	467.190	317.712	68,00	200.152	7.494	13.977	1.064	15.785	88.336	101.908	35.364	8.815	34	1.207.903,7	21.779,3	100,00%	311.311,7	9.041	1,45	0,99

Lote 2 Viação Atlântico

ATLANTICO		RELATÓRIO OPERACIONAL - AGOSTO - 2021																									
LINHAS	PROTA	VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/08/2021 à 31/08/2021												FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM									
			Total	Equivalente	%	42,7%		0,3%		3,5%		0,2%		6,0%		18,1%		20,3%		8,8%		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK
						VT	VI - MEIA TARIFA	Comum	Comum MEIA	Escolar	Retorno	Gratuito	Integração	Ônibus	Viagem												
			Passageiros		Total Por...		Total		Por Ônibus		%		Km		PMM		IPK										
D33	CONQUISTAVI X USIB	6	1.316,0	99.250	67.745	68,26	38.084	816	5.490	545	8.021	19.480	17.606	9.208	16.642	75	257.431,00	42.905,17	18,11%	43.250,2	7.208,4	2,29	1,57				
D34	PATAGÔNIA X USIB	2	135,5	5.676	3.663	64,53	1.964	4	294	9	641	1.078	1.239	457	2.838	42	139.194,00	6.959,70	0,98%	4.046,7	2.023,3	1,40	0,91				
D36	HORADA REAL X PÁSSAROS X USIB	1	185,0	7.511	4.886	65,04	2.967	6	362	16	609	1.241	1.368	942	7.531	41	185.649,00	18.564,90	1,31%	6.659,3	6.659,3	1,13	0,73				
E01	CAMPINHOS X FABRICA DASS	6	361,5	10.090	9.969	98,80	9.940									28	37.882,20	6.313,70	2,07%	20.743,1	3.472,2	0,49	0,48				
E03	ALTO MARON X FABRICA DASS	5	361,5	21.123	20.879	96,84	20.723									58	79.338,30	15.807,66	5,58%	20.743,1	4.148,6	1,02	1,01				
P50	CONQUISTAVI X VILAS SERRANAS	2	415,0	15.560	11.857	76,20	5.476	3	511	54	1.246	5.218	2.994	58	7.780	37	45.654,70	22.527,35	3,17%	20.259,0	10.129,5	0,77	0,59				
P54	HORADA REAL X HIRO CAURO	2	365,0	18.993	14.432	76,35	6.230	3	700	70	1.476	6.727	3.654	43	9.450	52	54.839,70	27.419,85	3,86%	19.984,5	9.922,8	0,95	0,72				
R09	CAMPINHOS X USIB	3	350,0	15.536	9.529	61,39	5.525		766		1.633	2.421	2.515	2.676	5.179	44	36.208,30	12.069,43	2,55%	5.679,3	1.893,1	2,74	1,68				
R10	CAMPINHOS X CENTRO	4	1.009,5	55.414	35.297	63,47	19.194	116	1.293	97	3.548	12.029	14.796	3.641	13.904	55	134.126,70	33.531,68	9,44%	29.573,3	7.394,3	1,88	1,19				
R11	CONFENIA X CENTRO	1	479,0	3.312	3.427	64,51	2.045	8	120	21	267	1.114	1.441	296	5.312	11	130.226,00	13.022,60	0,92%	8.273,5	8.273,5	0,64	0,41				
R12	PATAGÔNIA X CENTRO	5	2.032,5	67.263	44.632	66,35	30.720	169	1.902	94	2.667	10.545	14.627	6.539	13.453	33	169.401,60	33.920,32	11,93%	25.343,6	5.068,7	2,65	1,76				
R14	JARDIM VALÉRIA X CENTRO	2	477,0	19.541	12.440	63,66	7.300	39	457	42	998	4.143	5.372	990	9.771	41	47.270,10	23.605,5	3,33%	16.654,7	8.327,4	1,17	0,75				
R15	HORADA REAL X CENTRO	2	728,5	32.734	21.913	66,94	15.233	96	1.027	100	1.575	4.767	6.257	3.679	16.367	45	83.267,50	41.637,05	5,06%	17.126,7	8.563,4	0,91	1,28				
R16	CONQUISTAVI X CENTRO	3	753,5	31.091	21.840	70,25	15.019		1.153		1.888	4.724	5.620	2.687	10.364	41	82.992,00	27.664,00	5,84%	12.591,5	4.972,2	2,47	1,73				
R19	RODOVIÁRIA X CENTRO	3	1.356,5	46.023	27.018	58,79	15.094	222	1.214	117	2.254	9.423	12.447	5.262	15.341	34	102.666,50	34.222,17	7,22%	19.242,1	6.414,0	2,39	1,40				
R19A	RODOVIÁRIA X CENTRO Via Sta. Helena	2	615,5	13.423	7.907	58,90	4.875	47	402	39	611	2.281	3.854	1.334	6.712	22	30.644,70	15.022,35	2,11%	11.385,4	5.991,7	1,18	0,89				
R20	CIDADE MODELO X CENTRO	2	474,0	13.965	9.994	67,27	5.840	40	476	23	649	2.722	3.349	866	6.983	29	35.697,20	17.846,60	2,51%	9.728,4	4.864,2	1,44	0,97				
R22	HORADA REAL X PÁSSAROS X CENTRO	2	929,0	27.577	18.904	68,55	12.200	108	1.018	47	2.277	4.470	4.288	3.169	13.789	30	71.835,20	35.917,60	5,05%	16.213,2	10.626,7	1,70	1,17				
R23	VILA AMÉRICA X CENTRO	2	806,0	26.583	16.657	62,66	10.417	55	1.439	21	1.927	3.799	4.965	3.962	13.292	33	63.294,70	31.647,35	4,45%	16.893,2	8.419,6	1,58	0,99				
R24	CRUZILHEIRO X CENTRO	1	629,5	9.812	4.186	43,66	3.005	140	260	11	198	746	3.320	2.132	9.812	16	15.904,90	15.904,90	1,12%	7.025,2	7.025,2	1,40	0,60				
R27	CAMPO VERDE X CENTRO	1	481,0	10.627	7.418	69,80	4.540	34	500	51	572	2.049	2.312	569	10.627	22	28.186,50	28.186,50	1,98%	9.584,0	9.584,0	1,11	0,77				
TOTAL GERAL		57	14.259,0	535.214	373.987	67,40	236.981	1.906	19.436	1.358	33.089	99.993	132.534	48.517	9.706	39	1.421.148,70	24.932,4	100,00%	340.947,8	5.982	1.62	1,18				

Rosa		RELATÓRIO OPERACIONAL - SETEMBRO - 2021																									
LINHAS	PROTA	VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/09/2021 à 27/09/2021												FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM									
			Total	Equivalente	%	39,6%		1,3%		5,0%		0,1%		6,1%		20,7%		19,1%		8,1%		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK
						VT	VI - MEIA TARIFA	Comum	Comum MEIA	Escolar	Retorno	Gratuito	Integração	Ônibus	Viagem												
			Passageiros		Total Por...		Total		Por Ônibus		%		Km		PMM		IPK										
D30	VILAS SERRANAS X USIB	4	845,0	59.635	39.773	66,49	18.042	709	3.121	140	6881	14.745	12.259	3.738	14.909	71	151.137,40	37.784,35	9,48%	27.497,5	6.874,4	2,17	1,45				
D32	A.E. APARECIDA X USIB	2	352,0	13.771	8.679	63,02	4.008	205	877	10	1949	3.162	3.429	1.011	6.086	39	32.980,20	16.490,10	2,07%	11.861,5	5.930,8	1,16	0,73				
D39	HIRO CAURO X USIB	3	361,0	9.806	6.764	69,02	2.962		754		1.187	2.854	1.438	1.095	3.267	61	25.703,30	8.567,10	1,61%	7.871,2	2.623,7	1,25	0,86				
D44	R. BRASIL X JARDIM GARDÉAS	2	317,0	12.398	8.350	66,95	4.659	44	894	4	1.162	2.742	2.257	1.236	6.199	39	31.540,00	15.770,00	1,98%	11.459,0	5.729,5	1,08	0,72				
E04	HIRO CAURO X DASS	6	358,5	18.177	7.522,0	41,44	72.654	4.229	164	7	95	256	762	38	13.036	218	285.834,10	47.639,10	17,93%	15.709,9	2.618,3	4,98	4,79				
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	4	871,0	37.540	24.991	66,37	13.290	190	1.575	44	2.891	8.563	8.210	2.777	9.385	43	94.965,90	23.740,98	5,96%	11.999,4	2.999,9	3,13	2,08				
R02	CIDADE MARAVILHOSA X CENTRO	3	1.145,0	38.343	24.975	65,14	13.470	194	1.869	29	2.261	8.394	8.636	3.490	12.781	33	94.905,00	31.635,00	5,93%	14.539,4	4.853,1	2,63	1,72				
R03	FRADOSO X CENTRO	2	544,0	22.515	17.046	75,71	4.553	186	717	21	1.042	11.151	4.012	833	13.258	41	64.772,90	32.386,45	4,06%	18.258,9	9.129,1	1,23	0,93				
R04	SANTA MARTA X CENTRO	1	90,0	4.085	3441	84,34	1.904	22	124	6	194	1.302	373	160	4.085	45	13.075,80	13.075,80	0,82%	2.911,5	2.911,5	1,40	1,18				
R05	ARINO BACELAR X CENTRO	2	848,5	26.750	17.662	66,02	8.991	160	1.336	22	1.199	5.744	6.260	2.138	13.375	31	67.113,70	33.556,85	4,21%	10.140,8	5.070,4	2,64	1,74				
R06	SERROBRINHA CARO X CENTRO	2	738,0	21.539	13.629	63,28	7.616	138	1.104	12	1.200	4.334	4.681	2.554	10.790	29	51.790,20	25.895,10	3,25%	14.032,6	7.014,3	1,53	0,97				
R07	NOVA CIDADE X CENTRO	2	651,0	30.756	20.292	66,08	10.125	221	1.926	45	2.552	6.833	5.166	3.950	15.778	47	77.109,60	38.554,80	4,84%	13.546,0	6.773,0	2,27	1,50				
R08	BRUNQUETA FARES X CENTRO	2	704,5	21.387	14.935	69,83	7.407	159	1.656	47	1.015	5.391	4.091	1.751	10.694	30	56.751,10	28.375,55	3,96%	16.240,5	8.120,3	1,32	0,92				
R13	EDUARDO X CENTRO	1	526,0	11.813	4894	41,43	3.114	55	252	5	546	1.225	4.455	2.161	11.813	22	18.597,20	18.597,20	1,17%	4.644,7	4.644,7	2,54	1,05				
R17	LAGOA DAS FLORES X CENTRO	4	907,0	29.618	18.947	63,97	5.407	141	1.365	27	1.477	11.352	6.985	2.864	7.495	33	71.996,70	17.999,18	4,52%	29.604,4	7.401,1	1,06	0,64				
R18	BOA VISTA X CENTRO	2	848,5	28.658	18.876	65,87	10.195	106	1.424	8	2.974	5.713	5.222	3.016	14.329	34	71.728,80	35.864,40	5,0%	13.642,2	6.821,1	2,10	1,38				
R25	HIRO CAURO X CENTRO	4	1.235,0	68.727	43.555	63,37	21.985	701	5.384	142	3.732	13.928	16.738	6.147	17.182	56	165.507,10	41.376,78	10,38%	27.723,5	6.936,6	2,48	1,57				
R26	BOA VISTA X CENTRO	2	549,5	24.970	16.803	67,29	7.886	176	1.521	34	2.589	5.996	3.459	3.309	12.485	45	63.849,50	31.924,75	4,01%	11.897,9	5.948,9	2,10	1,41				
R62	ALTO MARON X CENTRO	1	569,0	14.233	6.833	48,01	4.140	75	626	6	383	1.835	5.287	1.881	14.233	25	25.965,40	25.965,40	1,63%	5.469,2	5.469,2	1,61	0,74				
R63	NOVA CIDADE X CENTRO VIA A. MARON	2	600,0	17.393	9.110	52,37	4.705	153	785	24	524	3.569	5.838														

ROSA		RELATÓRIO OPERACIONAL - OUTUBRO - 2021																						
LINHAS	FROTA	VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/10/2021 à 31/10/2021										FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM								
			Total	Equivalente	%	35,1%		8,0%		6,4%		24,6%		17,9%		8,1%		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
						VT	Comum	Escolar	Boteeira	Gratuitos	Integração	Ônibus	Viagem	Bruto	Equiv									
D30	VILAS SERRANAS X URSER	8	1.015,5	65.380	49629	75,91	17510	5.706	7315	19098	11805	3946	8.173	64	108.075,50	13.509,44	10,13%	32.868,5	4.108,6	1,99	1,51			
D32	N. S. APARECIDA X URSER	2	339,0	15.740	11047	70,18	4.266	1.578	1350	3853	3.565	1.128	7.870	46	23.885,50	11.942,75	2,24%	11.154,1	5.577,0	1,41	0,99			
D39	MIRO CARRO X URSER	3	230,0	15.453	12059	78,04	4.317	1.779	2305	3658	1.909	1.485	5.151	67	25.716,50	8.572,17	2,41%	11.052,2	3.694,1	1,40	1,09			
D44	R. BRASILEX JARDIM CANDEIAS	2	363,5	13.047	9396	72,02	3.748	1.313	1193	3142	2.407	1.244	6.524	36	20.243,70	10.121,85	1,90%	13.073,0	6.536,5	1,00	0,72			
E04	MIRO CARRO X DASE	6	357,0	70.520	69817	99,00	69.031	314	90	382	678	25	11.753	198	139.816,00	23.302,67	13,11%	15.639,0	2.606,5	4,51	4,46			
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	4	1.215,0	52.715	38275	72,61	15.823	3.531	3736	15185	10.962	3.478	13.179	43	83.768,90	20.942,23	7,85%	16.674,6	4.168,7	3,16	2,30			
R02	CIDADE MARAVILHOSA X CENTRO	3	1.168,0	40.981	28556	69,68	12.700	3.245	2310	10301	8.407	4.018	11.786	35	62.031,50	20.677,17	5,82%	14.845,0	4.948,3	2,76	1,92			
R03	FRASOZO X CENTRO	2	564,0	23.469	18960	80,79	4.267	1.182	1197	12314	3.651	858	11.735	42	43.957,30	21.978,65	4,12%	18.902,3	9.451,2	1,24	1,00			
R04	SANTA MARTA X CENTRO	1	93,0	3.177	2651	83,44	930	143	230	1348	384	142	3.177	34	5.953,00	5.953,00	0,56%	3.023,8	3.023,8	1,05	0,88			
R05	BRUNO BACELAR X CENTRO	2	857,0	30.327	21071	69,48	9.450	2.341	1384	7896	6.533	2.703	15.164	35	45.951,60	22.975,80	4,31%	10.234,6	5.117,3	2,96	2,06			
R06	BENHORINHA CARO X CENTRO	2	747,0	22.981	15879	69,10	7.707	1.966	1.258	4948	4.514	2.588	11.491	31	34.106,20	17.053,10	3,20%	14.230,1	7.115,3	2,61	1,12			
R07	NOVA CIDADE X CENTRO	3	694,5	35.359	25812	73,00	10.256	3.180	3031	9345	5.172	4.375	11.786	51	55.993,40	18.664,47	5,25%	14.618,5	4.872,8	2,42	1,77			
R08	SENHORA PRATES X CENTRO	2	721,0	20.082	14992	74,15	5.723	2.224	1075	5870	3.503	1.688	10.042	28	32.611,50	16.305,75	3,06%	17.891,8	8.945,9	1,12	0,83			
R13	GUARANIX CENTRO	1	539,0	13.498	6357	47,10	3.216	463	613	2065	4.891	2.250	13.498	25	13.685,20	13.685,20	1,28%	4.762,7	4.762,7	2,83	1,33			
R17	LAGOA DAS FLORES X CENTRO	2	1.141,5	30.084	21178	70,40	4.736	2.035	1435	12972	6.330	2.576	15.042	26	48.698,50	24.349,25	4,57%	37.399,2	18.699,6	0,80	0,57			
R18	BOA VISTA X CENTRO	2	875,0	31.226	22719	72,76	9.581	2.126	3669	7343	4.935	3.572	15.613	36	48.742,60	24.371,30	4,57%	14.219,5	7.059,8	2,21	1,61			
R25	MIRO CARRO X CENTRO	6	1.581,5	79.512	54981	69,15	21.767	10.000	4045	19169	17.684	6.847	13.252	50	119.142,00	19.857,00	11,17%	35.416,2	9.072,7	2,25	1,55			
R26	CIACARA GUARANI X CENTRO	2	65,0	3.021	2044	67,66	361	198	238	1247	735	242	1.511	46	4.687,70	2.343,85	4,94%	3.252,8	1.626,4	0,93	0,63			
R61	PRIMAVERA X CENTRO	2	566,0	25.698	19145	74,50	7.097	2.264	2650	7134	3.456	3.097	12.849	45	41.592,00	20.796,00	3,90%	12.239,8	6.119,9	2,10	1,56			
R62	ALTO MARON X CENTRO	1	583,0	15.158	8281	54,63	4.077	1.005	396	2803	5.041	1.836	15.158	26	17.923,00	17.923,00	1,68%	5.607,8	5.607,8	2,70	1,48			
R63	NOVA CIDADE X CENTRO (VIA A. MARON)	2	603,5	22.174	13001	58,63	5.652	1.491	704	5154	6.478	2.695	11.087	37	28.508,60	14.254,30	2,67%	12.445,9	6.223,0	1,78	1,04			
R64	ATYANDU X CENTRO	2	815,0	32.052	23642	73,76	9.829	4.603	1850	7360	5.476	2.934	16.026	39	50.779,00	25.389,50	4,76%	17.081,5	8.540,8	1,88	1,38			
R65	CENTRO X AEROPORTO	1	157,5	6.063	5017	82,75	2.458	409	403	1747	881	165	6.063	38	10.867,20	10.867,20	1,02%	5.403,7	5.403,7	1,12	0,93			
TOTAL GERAL			61	15.291,5	667.718	494.409	74,04	234.502	53,09%	42.477	164.334	119.417	53.892	10.946	44	1.066.737,3	17.487,5	100,00%	341.936,5	5.606	1,95	1,45		

LEGENDA:
 LINHAS COM ÍNDICE PASSAGEIROS PAGANTES ABAIXO DO 01 (UM) PASSAGEIRO POR QUILOMETRO;
 LINHAS COM FATURAMENTO POR CARRO ACIMA DOS R\$24.000,00

ATLÂNTICO		RELATÓRIO OPERACIONAL - OUTUBRO - 2021																						
LINHAS	FROTA	VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/10/2021 à 31/10/2021										FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM								
			Total	Equivalente	%	34,7%		6,9%		7,8%		25,5%		16,4%		8,6%		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
						VT	Comum	Escolar	Boteeira	Gratuitos	Integração	Ônibus	Viagem	Bruto	Equiv									
D33	CONQUISTA W. X URSER	8	1.530,0	128.542	99.805	77,64	40.596	12.611	13.682	32.916	17.730	11.007	16.068	84	214.699,80	24.817,48	18,05%	50.524,0	6.315,5	2,54	1,98			
D34	PATAGÔNIA X URSER	2	415,0	23.759	18.484	77,80	7.011	2.056	2.914	6.503	3.790	1.485	11.880	57	39.928,10	19.964,05	3,36%	10.637,8	5.318,9	2,23	1,74			
D36	MORADA DOS PÁSSAROS X URSER	1	190,0	10.399	7.753	74,56	3.261	922	1.212	2.358	1.620	1.026	10.399	55	16.563,80	16.563,80	1,39%	5.224,0	5.224,0	1,99	1,48			
E01	CAMPINHOS X FABRICA DASE	6	348,0	17.167	16.978	98,90	16.737	71	87	83	178	11	2.861	49	33.988,80	5.664,80	2,86%	19.950,4	3.325,1	0,86	0,85			
E03	ALTO MARON X FABRICA DASE	5	348,0	17.973	17.825	99,18	17.723	33	5	64	146	2	3.595	52	35.681,50	7.136,30	3,00%	19.950,4	3.990,1	0,90	0,89			
E05	CONQUISTA VI. X VILAS SERRANAS	2	501,0	22.516	19.124	84,94	5.928	1.678	2.350	9.168	3.328	64	11.258	45	42.597,00	21.298,50	3,58%	24.372,1	12.186,1	0,92	0,78			
P51	MORADA REAL X MIRO CARRO	2	403,0	27.459	22.668	82,55	6.742	1.937	2.868	11.121	4.722	69	11.258	68	50.609,70	25.304,85	4,25%	22.053,4	11.026,7	1,25	1,03			
R09	CENTRO X URSER	3	480,0	25.365	17.402	68,61	6.513	1.977	4.021	4.891	3.025	4.938	8.455	53	36.847,40	12.282,47	3,10%	8.118,0	2.706,0	3,12	2,14			
R10	CAMPINHOS X CENTRO	4	1.032,0	69.015	50.564	73,27	18.454	3.866	6.062	22.182	13.447	5.004	17.254	67	111.612,80	27.903,20	9,38%	30.123,9	7.531,0	2,29	1,68			
R11	COMVEIHA X CENTRO	1	508,0	6.924	4.910	70,91	1.974	446	395	2.095	1.536	478	6.924	14	10.828,00	10.828,00	0,91%	8.746,2	8.746,2	0,79	0,56			
R12	PATAGÔNIA X CENTRO	5	2.000,0	81.150	58.067	71,56	31.267	4.641	3.602	18.557	14.823	8.260	16.230	41	125.052,30	25.016,46	10,51%	25.133,1	5.026,6	3,23	2,31			
R14	JARDIM VALÉRIA X CENTRO	2	469,0	26.544	19.241	72,49	7.553	1.476	2.147	8.065	5.923	1.380	13.272	57	42.299,80	21.149,90	3,56%	16.387,1	8.193,5	1,62	1,17			
R15	MORADA REAL X CENTRO	3	799,0	39.085	28.764	73,59	15.169	2.461	2.168	8.966	6.425	3.896	13.028	49	61.794,20	20.598,07	5,19%	18.861,3	6.287,1	2,07	1,53			
R16	CONQUISTA W. X CENTRO	4	860,0	45.497	34.734	76,34	17.068	3.349	2.535	11.782	6.983	3.780	11.374	53	75.105,50	18.776,38	6,31%	15.110,0	3.777,5	3,01	2,30			
R19	BOHOLIARIA X CENTRO	3	1.292,0	51.915	35.078	67,57	14.002	2.761	3.401	14.914	11.249	5.588	17.305	40	77.272,90	25.757,63	6,50%	18.394,2	6.128,1	2,82	1,91			
R19A	RODOVIÁRIA X CENTRO Via Du. Helena	2	759,0	22.482	15.050	66,94	6.630	1.437	1.053	5.930	4.975	2.457	11.241	30	32.959,70	16.479,85	2,77%	14.138,1	7.069,1	1,59	1,06			
R20	CIDADE MODELO X CENTRO	2	623,0	25.887	19.301	74,56	8.078	1.807	1.811	7.605	5.073	1.513	12.944	42	42.223,40	21.111,70	3,55%	12.798,7	6.399,3	2,02	1,51			
R22	MORADA DOS PÁSSAROS X CENTRO	2	963,0	32.277	24.044	74,49	11.618	2.254	3.080	7.092	4.451	3.782	16.139	34	51.326,00	25.663,00	4,31%	16.775,2	8.387,6	1,92	1,43			
R23	VILA AMÉRICA X CENTRO	2	836,0	35.814	24.830	69,33	11.639	2.924	2.900	7.367	5.584	5.400	17.907	43	53.053,50	26.526,75	4,46%	17.427,2	8.713,6	2,06	1,42			
R24	CRUZEIRO X CENTRO	1	592,0	12.030	6.190	51,45	3.122	767	349	1.952	3.119	2.721	12.030	20	13.321,10	13.321,10	1,12%	6.631,4	6.631,4	1,81	0,93			
R27	CAMPO VERDE X CENTRO	1	436,0	13.139	10.015	76,22	4.261	1.090	787	3.877	2.505	619	13.139	30	21.889,80	21.889,80	1,84%	8.724,5	8					

LINHAS		FROTA	VEÍCULOS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/11/2021 à 30/11/2021										FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM				
				Total	Equivalente	%	33,5%	9,8%	6,6%	24,6%	17,1%	8,4%	Passageiros		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
													Total Por ...								
													Ônibus	Viagem							
D30	VILAS SERRANAS X UESE	8	1.403,5	90.719	69.054	76,12	23.473	9.551	9.927	26.103	15.781	5.884	11.340	65	150.166,80	18.770,85	13,24%	45.022,0	5.702,7	1,99	1,51
D32	N. S. APARECIDA X UESE	2	328,5	16.197	11.495	70,97	4.211	1.898	1.469	3.917	3.621	1.081	8.099	49	24.801,60	12.400,80	2,19%	10.544,8	5.272,4	1,54	1,09
D39	MIRO CAIRO X UESE	3	218,5	16.392	12.724	77,62	4.371	2.132	2.324	3.897	1.912	1.756	5.464	75	27.164,10	9.054,70	2,39%	10.597,1	3.532,4	1,55	1,20
D44	S. BRASIL X JARDIM CANDEIAS	2	344,5	13.518	9.921	73,39	3.576	1.764	1.251	3.330	2.333	1.264	6.759	39	21.381,90	10.690,95	1,88%	12.388,8	6.194,4	1,09	0,80
E04	MIRO CAIRO X DASS	6	333,5	74.479	73.478	98,66	72.081	527	207	663	943	58	12.413	223	147.268,80	24.544,47	12,98%	14.609,3	2.434,9	5,10	5,03
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	4	1.080,0	46.691	33.653	72,08	12.648	4.169	3.219	13.617	9.691	3.347	11.673	43	73.792,60	18.448,15	6,50%	14.845,1	3.711,3	3,15	2,27
R02	CIDADE MARAVILHOSA X CENTRO	3	1.107,5	37.723	26.426	70,05	11.016	3.825	1.964	9.621	7.549	3.748	12.574	34	57.466,10	19.155,37	5,07%	14.075,7	4.691,9	2,68	1,88
R03	PARADISO X CENTRO	2	541,0	23.019	18.712	81,29	3.976	1.608	1.281	11.847	3.432	875	11.510	43	43.219,40	21.609,70	3,81%	18.132,7	9.066,3	1,27	1,03
R04	SANTA MARTA X CENTRO	1	90,0	2.872	2.374	82,66	685	168	237	1.284	361	137	2.872	32	5.366,30	5.366,30	0,47%	2.948,1	2.948,1	0,97	0,81
R05	BRUNO BACELAR X CENTRO	2	824,5	31.623	21.894	69,23	9.535	2.530	1.737	8.092	6.546	3.183	15.812	38	47.660,30	23.830,15	4,20%	9.839,2	4.919,6	3,21	2,23
R06	SENHORINA CARO X CENTRO	2	712,0	22.219	15.298	68,85	6.919	2.409	1.162	4.808	4.365	2.556	11.110	31	32.883,80	16.441,90	2,90%	13.359,6	6.779,8	1,64	1,13
R07	NOVA CIDADE X CENTRO	3	738,0	38.880	28.080	72,22	10.541	4.118	3.481	9.940	5.734	5.066	12.960	53	60.781,90	20.260,63	5,36%	15.478,6	5.159,5	2,51	1,81
R08	SENHORETA FRATES X CENTRO	2	681,5	20.358	15.162	74,48	5.510	2.491	1.152	6.009	3.333	1.863	10.179	30	33.213,30	16.606,65	2,93%	16.919,6	8.459,8	1,20	0,90
R13	GUARANIX CENTRO	1	512,0	13.964	6.736	48,24	3.123	765	579	2.269	4.737	2.491	13.964	27	14.548,60	14.548,60	1,28%	4.531,2	4.531,2	3,08	1,49
R17	LAGOA DAS FLORES X CENTRO	2	598,5	22.005	15.784	71,73	3.741	1.766	1.090	9.187	4.090	2.131	11.003	37	36.052,50	18.026,25	3,18%	20.912,1	10.456,0	1,05	0,75
R18	BOA VISTA X CENTRO	1	521,0	19.734	14.384	72,89	5.269	1.594	2.409	1.162	4.788	2.673	10.734	38	30.888,70	30.888,70	2,72%	8.881,2	2.821,2	2,22	1,62
R18A	BOA VISTA X CENTRO	1	379,0	11.862	8.473	71,43	3.729	1.159	978	2.607	2.127	1.262	11.862	43	18.151,70	18.151,70	1,60%	7.157,9	7.157,9	1,66	1,18
R25	MIRO CAIRO X CENTRO	6	1.778,0	85.469	60.493	70,78	22.376	12.095	4.415	20.707	17.338	7.638	14.245	48	130.898,00	21.813,33	11,54%	39.778,9	6.629,9	2,15	1,52
R26	CHACARA GUARANIX CENTRO	2	247,0	13.488	9.456	70,11	1.652	1.116	902	5.786	3.086	946	6.744	55	21.714,80	10.857,40	1,91%	12.360,5	6.180,2	1,09	0,77
R61	PRIMAVERA X CENTRO	2	546,0	23.335	17.275	74,03	5.833	2.361	2.645	6.436	3.004	3.056	11.668	43	37.503,50	18.751,75	3,31%	11.710,3	5.855,2	1,99	1,48
R62	ALTO MARON X CENTRO	1	555,0	15.321	8.557	55,85	3.901	1.614	372	2.670	2.057	1.532	11.321	28	18.411,80	18.411,80	1,62%	5.346,0	5.346,0	2,82	1,60
R63	NOVA CIDADE X CENTRO (VIA A. MARON)	2	576,0	23.691	14.129	59,64	6.049	2.269	795	5.016	6.452	3.110	11.840	41	30.886,50	15.343,25	2,71%	11.869,0	5.935,5	2,00	1,19
R64	ATACADÃO X CENTRO	2	786,5	33.213	24.512	73,80	9.416	5.626	2.033	7.437	5.595	3.106	16.607	42	52.539,20	26.269,60	6,63%	16.471,2	8.245,6	2,02	1,49
R65	CENTRO X AEROPORTO	1	173,5	9.430	8.008	84,92	2.859	811	540	3.798	1.176	246	9.430	54	17.861,00	17.861,00	1,57%	7.554,6	7.554,6	2,15	1,06
TOTAL GERAL		61	14.973,5	706.202	526.078	74,49	236.490	69.266	46.493	173.829	120.586	59.538	11.577	47	1.134.421,2	18.507,1	100,00%	346.133,2	5.674	2,04	1,52

LEGENDA:
 LINHAS COM ÍNDICE PASSAGEIROS PAGANTES ABAIXO DO 91 (UM) PASSAGEIRO POR QUILOMETRO;
 LINHAS COM FATURAMENTO POR CARRO ACIMA DOS R\$24.000,00

LINHAS		FROTA	VEÍCULOS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/11/2021 à 30/11/2021										FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM				
				Total	Equivalente	%	32,4%	8,6%	8,6%	25,9%	15,7%	8,9%	Passageiros		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
													Total Por ...								
													Ônibus	Viagem							
D33	CONQUISTA VI X UESE	8	1.638,5	134.306	105.502	78,55	38.899	16.329	15.295	34.979	17.828	10.976	16.788	82	226.964,00	28.370,50	18,32%	53.959,2	6.744,9	2,49	1,96
D34	PATAGÔNIA X UESE	2	384,5	24.474	19.079	77,96	6.446	2.442	3.285	6.906	3.896	1.499	12.237	64	41.282,50	20.641,25	3,33%	10.105,9	5.053,0	2,42	1,89
D36	MORADA DOS PÁSSAROS X UESE	1	173,0	9.338	7.044	75,43	2.843	1.049	1.153	1.999	1.295	999	9.338	54	14.972,20	14.972,20	1,21%	4.962,8	4.962,8	1,88	1,42
E01	CAMPINHOS X FABRICA DASS	6	323,0	14.477	14.375	99,30	14.257	94	3	21	100	2	2.413	45	28.760,20	4.793,37	2,32%	18.635,4	3.105,9	0,78	0,77
E03	ALTO MARON X FABRICA DASS	5	323,0	18.215	17.975	98,68	17.595	92	71	217	235	5	3.643	56	36.051,40	7.210,28	2,91%	18.635,4	3.727,1	0,98	0,96
P50	CONQUISTA VI X VILAS SERRANAS	2	484,0	25.166	21.703	86,24	6.062	2.461	3.045	10.135	3.420	43	12.583	52	48.169,00	24.084,50	3,89%	23.546,4	11.773,2	1,07	0,92
P54	MORADA REAL X MIRO CAIRO	2	390,0	27.663	23.349	84,41	6.690	2.357	3.255	11.047	4.248	66	13.832	71	51.896,00	25.948,00	4,19%	21.342,0	10.671,0	1,30	1,09
R09	CENTRO X UESE	3	456,0	26.462	19.086	72,13	6.337	2.681	4.994	5.074	2.732	4.644	8.821	58	40.209,60	13.403,20	3,25%	7.712,1	2.570,7	3,43	2,47
R10	CAMPINHOS X CENTRO	4	985,0	70.667	52.360	74,09	17.707	4.775	6.850	23.028	13.055	5.252	17.667	72	115.549,00	28.887,25	9,33%	28.759,9	7.190,0	2,46	1,82
R11	CONVEIHA X CENTRO	1	494,0	7.392	5.342	72,27	2.057	588	439	2.258	1.449	601	7.392	15	11.769,10	11.769,10	0,95%	8.503,0	8.503,0	0,87	0,63
R12	PATAGÔNIA X CENTRO	5	1.507,0	79.758	55.949	70,15	28.510	5.537	3.459	18.443	14.472	9.337	15.952	42	120.773,60	24.154,72	9,75%	23.951,6	4.790,3	3,33	2,34
R14	JARDIM VALÉRIA X CENTRO	2	446,0	26.720	19.508	73,01	7.099	1.851	2.471	8.088	5.579	1.633	13.360	60	42.812,90	21.406,45	3,46%	15.580,2	7.790,1	1,71	1,25
R15	MORADA REAL X CENTRO	3	862,0	42.224	31.574	74,78	15.258	3.683	2.380	10.253	6.515	4.135	14.075	49	68.036,50	22.678,83	5,49%	20.361,9	6.787,3	2,07	1,55
R16	CONQUISTA VI X CENTRO	4	1.031,0	58.196	43.995	75,60	20.072	5.324	3.268	15.331	9.653	4.548	14.549	56	95.328,70	23.832,18	7,70%	17.849,5	4.462,4	3,26	2,46
R19	RODOVIÁRIA X CENTRO	3	1.241,0	51.480	35.625	69,20	13.375	3.274	3.866	15.110	10.997	5.758	17.160	41	78.418,40	26.139,47	6,33%	17.650,7	5.883,6	2,92	2,02
R19A	RODOVIÁRIA X CENTRO Via Sta. Helena	2	730,5	22.043	14.411	65,38	6.033	1.583	1.098	5.697	4.996	2.636	11.022	30	31.560,70	15.780,35	2,55%	13.606,1	6.803,0	1,62	1,06
R20	CIDADE MODELO X CENTRO	2	599,0	26.792	20.174	75,30	7.605	2.169	2.531	7.869	4.802	1.816	13.396	45	44.029,40	22.014,70	3,55%	12.305,2	6.152,6	2,18	1,64
R22	MORADA DOS PÁSSAROS X CENTRO	2	917,5	32.116	23.908	74,44	10.948	2.725	3.216	7.019	4.152	4.056	16.058	35	51.003,90	25.501,95	4,12%	15.977,2	7.988,6	2,01	1,50
R23	VILA AMÉRICA X CENTRO	2	797,0	36.718	25.717	70,04	11.385	3.585	3.201	7.546	5.123	5.878	18.359	46	54.886,90	27.443,45	4,43%	16.607,0	8.303,5	2,21	1,55
R24	CRUZEIRO X CENTRO	1	576,0	12.449	6.272	50,38	3.007	982	375	1.908	3.215	2.962	12.449	22	13.460,50	13.460,50	1,09%				

LINHAS		RELATÓRIO OPERACIONAL - DEZEMBRO - 2021																							
		ACOMPANHAMENTO	VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/12/2021 à 31/12/2021										FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM								
				Total	Equivalente	%	30,2%		11,5%		5,2%		27,5%		17,2%		8,4%		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
							VT	Comum	Escolar	Botoeira	Gratuitos	Integração	Ônibus	Viagem	Bruto	Equiv									
D30	VILAS SERRANAS X USDB	8	1.588,0	98.886	76,92	24.176	13.155	7.855	30.873	16.951	5.876	12.361	62	166.769,00	20.846,13	13,25%	50.266,03	6.283,3	1,97	1,51					
D32	N.S. APARECIDA X USDB	2	357,0	17.178	12,203	71,04	4.446	2.456	1.070	4.231	3.745	1.230	8.589	48	26.414,50	13.207,25	2,10%	11.805,98	5.903,0	1,46	1,03				
D39	MERO CAIRO X USDB	3	276,0	15.995	12,623	78,92	4.274	2.381	1.450	4.518	2.007	1.365	5.332	58	27.360,00	9.120,00	2,17%	13.055,30	4.351,8	1,23	0,97				
D44	B. BRASIL X JARDIM GARDÊNI	2	382,5	14.772	10,799	73,10	3.814	2.276	928	3.781	2.890	1.283	7.386	39	23.395,70	11.697,85	1,86%	13.368,90	6.639,3	1,11	0,81				
E04	MERO CAIRO X DASS	6	389,0	55.001	54.315	98,75	53,092	490	127	606	665	21	9.167	141	108.920,30	18.153,38	8,65%	16.417,10	2.736,2	3,35	3,31				
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	4	1.383,0	56.061	41.207	73,50	14.772	5.598	3.003	17.834	10.876	3.978	14.015	41	91.830,70	22.757,68	7,23%	18.129,45	4.586,9	3,06	2,25				
R02	CIDADE MARAVILHOSA X CENTRO	3	1.233,0	47.103	33.192	70,47	12.905	5.156	2.006	13.125	9.065	4.846	15.701	38	72.745,90	24.248,63	5,78%	15.101,04	5.033,7	3,12	2,20				
R03	PRADOJO X CENTRO	2	601,0	22.188	18.075	81,46	3,777	1,716	906	11.676	3.347	766	11.094	37	41.897,40	20.948,70	3,33%	19.485,52	6.715,3	1,14	0,93				
R04	SANTA MARIA X CENTRO	1	93,0	4.754	4,016	84,46	1,249	333	295	2.139	571	167	4.754	51	9.072,00	9.072,00	0,72%	2.893,20	2.893,2	1,64	1,39				
R05	BRUNO BAZELAR X CENTRO	2	906,0	37.907	26.704	70,45	11,228	3,109	1.533	10.834	7.181	4.022	18.954	42	58.671,70	29.335,85	4,66%	10.428,40	5.214,2	3,63	2,56				
R06	SENHORINA CARO X CENTRO	2	768,0	23.321	16,207	69,50	6,901	2,706	1.117	5.483	4.372	2.742	11.661	30	35.043,80	17.521,90	2,78%	8.912,42	8.912,4	2,28	1,64				
R07	NOVA CIDADE X CENTRO	3	958,0	49.685	35.892	72,24	12,805	5,481	3.569	14.037	7.163	6.630	16.562	52	78.445,60	26.148,53	6,23%	19.176,77	6.399,3	2,59	1,87				
R08	HENRIQUETA FRATES X CENTRO	2	738,0	23.180	17,716	76,43	6,219	3,039	1.133	7,325	3,469	1,995	11.590	31	38.981,20	19.490,60	3,10%	17.954,20	8.977,1	1,29	0,99				
R13	GIARUNA X CENTRO	1	566,0	15.663	7,617	48,63	3,544	893	523	2.657	5,168	2,878	15.663	28	16.510,20	16.510,20	1,31%	4.816,65	4.816,7	3,26	1,58				
R17	LARANJEIROS FLORES X CENTRO	2	633,0	23.903	17,661	73,89	3,861	2,084	1,032	10,684	4,003	2,239	11.952	38	40.560,00	20.280,40	3,22%	21.614,85	10.807,4	1,11	0,82				
R18	BOA VISTA X CENTRO	1	539,5	20.321	14,640	71,97	5,405	1,669	1,955	5,611	2,730	2,972	20.342	38	31.890,00	31.890,00	2,53%	8.912,42	8.912,4	2,28	1,64				
R18A	BOA VISTA X CENTRO	1	367,5	14.288	10,453	73,16	4,376	1,500	941	3,636	2,435	1,400	14.288	39	22.629,90	22.629,90	1,80%	9.018,85	9.018,8	1,58	1,16				
R23	MERO CAIRO X CENTRO	6	2.020,0	102.025	73.334	71,88	25,082	16,807	4,327	27,118	20,611	8,080	17.004	51	159.794,30	26.632,38	12,69%	43.507,80	7.251,3	2,34	1,69				
R26	CIACARÁ GUARANI X CENTRO	2	312,0	13.129	9,238	70,29	1,445	1,141	636	6,006	3,015	886	6.565	42	23.935,40	10.697,70	1,70%	14.942,65	7.481,3	0,88	0,62				
R61	PRINCESA X CENTRO	2	591,0	23.837	17,898	75,08	6,048	2,798	2,115	7,007	2,950	2,989	11.919	40	39.688,00	19.544,00	3,10%	12.212,55	6.106,3	1,95	1,47				
R62	ALTO MARON X CENTRO	1	604,0	17.857	10,344	57,93	4,092	2,638	327	3,287	5,357	2,156	17.857	30	22.298,80	22.298,80	1,77%	5.601,20	5.601,2	3,19	1,85				
R63	NOVA CIDADE X CENTRO (VIA A. MARON)	2	651,5	27.665	17,140	61,96	6,583	3,274	817	6,466	7,333	3,192	13.833	42	37.431,30	18.715,65	2,97%	12.916,90	6.455,5	2,14	1,33				
R64	ATACADÃO X CENTRO	2	820,0	39.110	29,165	74,57	10,670	7,382	1,902	9,211	6,342	3,603	19.555	44	62.745,30	31.372,65	4,98%	17.986,00	8.993,0	2,17	1,62				
R65	CENTRO X AEROPORTO	1	186,0	13.439	11,607	86,37	3,792	1,686	597	5,532	1,533	299	13.439	72	25.020,30	25.020,30	2,06%	8.265,00	8.265,0	1,63	1,40				
TOTAL GERAL		61	17.035,0	777.289	578.095	74,37	234.576	89.478	40.164	213.677	133.579	65.615	12.742	46	1.290.012,1	20.639,5	100,00%	382.063,7	6.243	2,03	1,51				

LEGENDA:
 LINHAS COM ÍNDICE PASSAGEIROS PAGANTES ABAIXO DO 01 (UM) PASSAGEIRO POR QUILOMETRO;
 LINHAS COM FATURAMENTO POR CABRO ACIMA DOS R\$24.000,00

LINHAS		RELATÓRIO OPERACIONAL - DEZEMBRO - 2021																							
		ACOMPANHAMENTO	VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PERÍODO 01/12/2021 à 31/12/2021										FATURAMENTO			QUILOMETRAGEM								
				Total	Equivalente	%	31,4%		9,5%		6,6%		28,3%		15,4%		8,8%		Total	Por Ônibus	%	Km	PMM	IPK	
							VT	Comum	Escolar	Botoeira	Gratuitos	Integração	Ônibus	Viagem	Bruto	Equiv									
D33	CONQUISTA VI X USDB	8	1.750,3	148.165	116,613	78,70	41.709	21.134	12.536	41.234	19.286	12.266	18.521	85	252.589,40	31.573,68	18,15%	56.450,2	7.056,3	2,62	2,07				
D34	PATAGÓNIA X USDB	2	441,5	26.944	21.299	79,05	7.352	3.057	2.655	8.335	4.172	1.473	13.472	61	46.450,00	23.225,00	3,34%	11.986,0	5.993,0	2,25	1,78				
D36	MORADA DOS PÁSSAROS X USDB	1	191,0	10.121	7,613	75,22	3,022	1.330	852	2.409	1.471	1.037	10.121	53	16.345,30	16.345,30	1,17%	5.754,1	5.754,1	1,76	1,32				
E01	CAMPINHOS X FABRICA DASS	6	368,5	12.138	12,049	99,27	11,861	120	19	49	85	4	2.023	33	241.206,00	4.020,10	1,73%	21.637,0	3.606,2	0,56	0,56				
E03	ALTO MARON X FABRICA DASS	5	368,5	17.874	17,731	99,20	17,479	124	27	101	133	10	3.575	49	35.509,80	7.101,96	2,55%	21.637,0	4.327,4	0,83	0,82				
P50	CONQUISTA VI X VILAS SERRANAS	2	483,0	25.876	21,991	84,99	6,340	2,641	2,396	10,614	3,828	57	12.938	54	49.049,40	24.524,70	3,52%	23.877,3	11.938,7	1,08	0,92				
P54	MORADA REAL X MERO CAIRO	2	390,0	27.327	23,070	84,42	6,429	2,503	2,690	11,448	4,181	76	13.664	70	51.595,00	25.797,50	3,71%	21.780,0	10.890,0	1,25	1,06				
R09	CENTRO X USDB	3	552,0	23.508	16,413	69,82	5,550	2,826	3,124	4,913	2,528	4,567	7.836	43	34.970,10	11.656,70	2,51%	9.294,7	3.098,2	2,53	1,77				
R10	CAMPINHOS X CENTRO	4	1.035,0	74.409	55,831	75,03	18,669	5,490	5,422	26,250	13,180	5,398	18.602	72	124.244,80	31.061,20	8,93%	30.121,9	7.530,5	2,47	1,85				
R11	CONVEIJA X CENTRO	1	488,0	8.324	6,077	73,01	2,281	582	408	2,806	1,608	639	8.324	17	13.516,20	13.516,20	0,97%	8.195,3	8.195,3	1,02	0,74				
R12	PATAGÓNIA X CENTRO	5	2.019,0	90.897	64,538	71,00	31,532	6,507	2,923	23,576	15,545	10,814	18.179	45	140.571,70	28.114,34	10,10%	24.758,6	4.951,7	3,67	2,61				
R14	JARDIM VALÉRIA X CENTRO	3	472,0	38.927	28,817	74,03	10,222	2,850	2,692	13,053	7,508	2,602	12.976	82	63.891,30	21.297,10	4,59%	16.704,4	5.568,1	2,33	1,73				
R15	MORADA REAL X CENTRO	3	944,0	46.911	35,788	76,29	15,991	4,620	2,395	12,782	7,105	4,018	15.637	50	77.272,50	25.909,17	5,59%	22.124,6	7.374,9	2,12	1,62				
R16	CONQUISTA VI X CENTRO	4	1.305,5	72.550	55,572	76,60	24,387	7,028	3,382	20,775	11,267	5,711	18.138	56	121.193,30	30.298,33	8,71%	21.121,6	5.280,4	3,43	2,63				
R19	RODOVIÁRIA X CENTRO	3	1.252,0	58.877	41,208	69,99	15,440	4,236	3,213	18,319	11,223	6,446	19.626	47	91.254,20	30.418,07	6,56%	16.859,4	5.619,8	3,49	2,44				
R19A	RODOVIÁRIA X CENTRO Via Sta. Helena	2	781,0	25.829	17,491	67,72	6,925	2,154	1,049	7,363	5,357	2,981	12.915	33	38.558,60	19.279,30	2,77%	13.951,8	6.975,9	1,85	1,25				
R20	CIDADE MODELO X CENTRO	2	643,0	28.790	22,048	76,58	7,957	2,557	2,384	9,150	4,985	1,757	14.395	45	48.432,60	24.216,30	3,48%	13.244,1	6.622,1	2,17	1,66				
R22	MORADA DOS PÁSSAROS X CENTRO	2	935,0	35.585	26,808	75,34																			

ANEXO C - Tabela 5 e seus dados de integralização

Tabela 5 - Relatório de demanda da bilhetagem eletrônica, Vitória da Conquista, Bahia, 2018-2020

Ano	Quilometragem Percorrida	Passageiros Transportados												Passageiros Transportados - Totais					IPK							
		Pagantes				Quantidades					Integrações			Total Integrações	Total Equivalente	Total Gratuidades	TOTAL	Total sem Gratuidades	TOTAL	EQUIVAL.	PMM Veículo	PVD (médio)				
		Passes Escolar	Vale Transp.	Avulso	Dinheiro	Funcion.	Idoso	Especial	c/ acomp.	acomp	Correios	Polícia Militar	SEMOB										Outras	Passes Escolar	Vale Transp.	Avulso
2018	10.854.874,40	6.470.411	6.897.190	534.829	4.932.631	402.799	1.921.554	832.150	952.830	563.872	25.147	70.319	22.859	6.450	840.833	899.369	123.232	1.863.434	15.599.856	4.797.980	25.496.475	20.698.495	-	-	72.396,37	5,610
2019	1.897.584,52	5.656.710	6.541.387	493.974	3.717.803	417.575	2.234.670	755.437	782.808	475.903	25.926	45.878	21.741	46.168	826.235	1.131.200	143.841	2.101.276	13.581.519	4.806.106	23.317.256	18.511.150	-	-	-	-
2020	4.951.079,00	1.141.543	3.967.343	615.359	2.083.484	249.310	1.182.949	320.173	203.767	375.722	14.031	14.273	10.632	202	176.909	512.023	139.584	769.993	6.588.214	2.172.312	10.092.571	7.920.259	-	-	58.024,64	-

*Somatório anual

Fonte: PMVC, 2022.

Dados de integralização da tabela 5



PRESIDENTA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA - SEMUR
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO
GERÊNCIA DE ESTUDOS TARIFÁRIOS

Coordenação de Transporte Público
Gerência de Estudos Tarifários

Relatório de Demanda 2018 - Dados da Bilhetagem Eletrônica - SISTEMA

Mês	Frota Operacional	Quilômetros Percorrida	Passageiros Transportados															
			Pagantes					Gratuidades					Integrações					
			Passo Escolar	Vale Transp.	Avulso	Dinheiro	Funcion.	Idoso	Especial			Correios	Polícia Militar	SEMOP	Outras	Passo Escolar	Vale Transp.	Avulso
									Especial	c/ acomp.	acomp.							
jan/18	160	990.624	322.076	548.854	47.032	475.165	38.339	162.731	57.327	78.920	60.852	2.185	4.469	2.009	814	44.179	81.722	10.514
fev/18	164	899.886	425.366	518.326	44.935	433.078	34.689	146.101	51.949	74.027	55.728	2.102	4.252	1.666	718	55.473	75.538	10.385
mar/18	164	1.013.414	612.016	612.613	55.267	504.919	38.376	166.571	61.223	89.165	66.122	2.217	5.277	2.128	675	79.449	88.962	13.003
abr/18	164	961.391	640.925	600.669	55.622	481.055	35.347	163.048	79.593	86.639	44.823	2.149	5.894	2.181	538	85.776	87.917	13.527
mai/18	164	897.468	609.652	593.115	52.519	436.502	34.544	156.417	77.167	82.102	42.105	2.343	6.173	2.125	546	81.869	83.166	13.181
jun/18	164	884.515	532.237	575.382	46.291	409.173	32.277	149.043	70.776	75.734	39.298	2.087	6.516	1.695	437	69.262	72.974	11.376
jul/18	164	935.757	561.749	572.169	43.903	365.797	29.911	144.831	67.754	74.561	38.974	1.945	8.513	1.745	485	59.524	58.584	8.181
ago/18	130	677.710,00	596.367	580.564	39.170	325.545	30.591	147.863	67.794	75.229	39.539	2.086	6.668	1.706	476	68.319	58.321	7.135
set/18	125	821.800,00	569.374	571.109	38.538	380.534	34.057	160.123	70.381	79.295	42.588	1.845	5.985	1.791	533	74.617	68.952	8.242
out/18	139	948.319,00	619.853	614.609	38.965	363.639	32.776	176.585	76.380	86.009	46.174	2.196	6.364	2.170	530	85.412	79.665	8.982
nov/18	141	893.018,00	544.376	570.002	35.726	360.250	29.727	172.826	81.968	71.804	44.206	2.015	6.206	1.955	506	77.576	74.569	8.672
dez/18	130	930.973,00	436.400	539.778	37.261	396.974	32.165	175.415	69.858	79.345	43.463	1.977	6.192	1.688	192	59.567	68.999	9.944
TOTAL	-	10.854.874,40	6.470.411	6.897.190	534.829	4.932.631	402.799	1.921.554	832.150	952.830	563.872	25.147	70.319	22.859	6.450	940.833	899.369	123.232
% IND.	-	-	25,38%	27,05%	2,10%	19,35%	1,58%	7,54%	3,26%	3,74%	2,21%	0,10%	0,28%	0,09%	0,03%	3,30%	3,53%	0,49%
TOTAL CATEGORIA	-	-	18.835.061					4.797.980					1.863.434					
% TOTAL	-	-	73,87%					18,82%					7,31%					
MÉDIA ANO	151	904.572,87	4.708.765					533.109					621.145					



PRESIDENTA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA - SEMUR
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO
GERÊNCIA DE ESTUDOS TARIFÁRIOS

BILHETAGEM ELETRÔNICA

Passageiros Transportados - Totais					IPK			PVD(médio)	
Total Integrações	Total Equivalente	Total Gratuitades	TOTAL	Total sem Gratuitades	TOTAL	EQUIVAL.	PMM Veículo	Dias em operação	PVD (médio)
136.415	1.232.089	407.646	1.937.188	1.529.542	1,96	1,24	6.191,40	31	391
141.396	1.209.822	371.232	1.934.333	1.563.101	2,15	1,34	5.487,11	28	421
191.594	1.478.897	431.754	2.388.073	1.966.319	2,37	1,46	6.179,35	31	472
187.220	1.457.809	420.012	2.385.583	1.965.491	2,48	1,52	5.862,14	30	485
178.216	1.386.962	403.522	2.273.526	1.870.004	2,53	1,55	5.472,37	31	447
153.632	1.296.965	377.863	2.094.578	1.716.715	2,37	1,47	5.393,30	30	426
126.289	1.262.344	366.719	2.036.226	1.669.597	2,18	1,35	5.705,94	31	401
133.775	1.243.473	371.952	2.047.393	1.675.441	3,02	1,83	5.213,15	31	508
151.811	1.274.868	396.608	2.107.974	1.711.366	2,57	1,55	6.574,40	30	562
174.659	1.327.140	429.164	2.240.289	1.811.125	2,36	1,40	6.822,44	31	520
160.817	1.238.166	411.213	2.082.384	1.671.171	2,33	1,39	6.333,46	30	492
138.300	1.192.213	419.295	1.959.088	1.546.713	2,10	1,28	7.161,33	31	486
1.863.434	15.599.856	4.797.980	25.496.475	20.698.495	-	-	72.396,37	-	5,810
7,31%	61,18%	18,82%	100,00%	81,18%	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	100,00%	-	-	-	-	-	-
155.286	1.299.988	399.832	2.124.706	1.724.875	2,37	1,45	6.033	30	468





PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA - SEMOB
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO
GERÊNCIA DE ESTUDOS TARIFÁRIOS

Coordenação de Transporte Público
Gerência de Estudos Tarifários

Relatório de Demanda 2019 - Dados da Bilhetagem Eletrônica - SISTEMA

Mês	Frota Operacional	Quilometragem Percorrida	Passageiros Transportados										Integrações					
			Pagantes					Gratuidades					Correios	Polícia Militar	SEMOB	Outras	Passo Escolar	Vale Transp.
			Passo Escolar	Vale Transp.	Avulso	Dinheiro	Funcion.	Idoso	Especial	cf acomp.	acomp.							
jan19	142	888.063,00	258.235	537.466	31.685	331.908	34.798	183.605	69.409	76.896	43.237	2.061	6.108	1.799	210	37.111	70.791	
fev19	146	852.624,00	440.095	541.175	32.953	322.807	32.977	171.925	67.619	73.870	41.424	2.254	5.655	1.751	188	62.125	73.521	
mar19			458.066	549.121	87.610	328.320	35.762	179.823	68.832	75.500	42.323	2.001	4.116	1.696	171	64.790	75.822	
abr19			494.054	571.378	36.762	313.102	36.278	182.045	64.903	67.239	38.830	2.308	4.099	1.778	156	69.941	78.826	
mai19			526.612	598.178	37.309	296.573	37.004	187.866	65.345	65.776	38.962	2.052	3.662	1.726	130	74.751	79.802	
jun19			381.171	544.028	25.279	281.959	32.838	170.442	56.209	54.789	33.255	1.866	3.049	1.619	1.412	54.121	73.591	
jul19			471.610	582.147	38.179	299.779	38.419	193.885	64.004	64.300	39.681	2.281	3.276	2.003	178	68.573	80.016	
ago19			566.061	591.110	38.809	313.116	37.419	195.200	63.704	63.260	40.185	2.166	3.287	1.886	177	80.694	84.593	
set19			584.222	585.774	41.153	303.986	32.814	191.285	62.013	62.832	39.935	2.024	3.500	1.893	99	90.310	85.805	
out19			573.443	573.490	40.358	291.405	32.945	186.296	59.270	60.126	39.390	2.344	3.364	1.942	23	83.749	84.426	
nov19	175	78.449	554.971	349.302	41.122	302.923	33.104	194.141	58.717	61.251	40.466	2.289	3.057	1.876	43.415	84.939	266.542	
dez19	175	78.449	368.170	518.248	42.755	331.925	33.217	198.157	55.412	56.987	38.215	2.300	2.705	1.772	9	55.131	77.665	
TOTAL	-	1.897.594,52	5.656.710	6.541.387	493.974	3.717.803	417.575	2.234.870	755.437	782.808	475.903	25.926	45.878	21.741	46.168	826.235	1.131.260	
% IND.	-	-	24,26%	28,05%	2,12%	15,94%	1,79%	9,58%	3,24%	3,36%	2,04%	0,11%	0,20%	0,09%	0,20%	3,54%	4,85%	
CATEGORIA	-	-	-	16.409.874	-	-	-	-	-	-	4.806.106	-	-	-	-	-	2.101.276	
% TOTAL	-	-	-	70,38%	-	-	-	-	-	-	20,61%	-	-	-	-	-	9,01%	
MÉDIA ANO	160	474.396,13	-	4.102.469	-	-	-	-	-	-	534.012	-	-	-	-	-	700.425	

DADOS DE DEMANDA DO SISTEMA 2019/04/23

Página 1 de 2



PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA - SEMOB
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO
GERÊNCIA DE ESTUDOS TARIFÁRIOS

Aviso	Passageiros Transportados - Totais				IPK		PVD(médio)			
	Total Integrações	Total Equivalente	Total Gratuitades	TOTAL	Total sem Gratuitades	TOTAL	EQUIVAL.	PMM Veículo	Dias em operação	PVD (médio)
8.606	116.508	1.036.177	418.125	1.693.927	1.275.802	1,91	1,16	6.253,96	31	385
9.110	144.756	1.116.983	397.663	1.879.440	1.481.786	2,20	1,31	5.839,89	28	460
10.064	150.476	1.194.084	410.224	1.983.817	1.573.593	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	31	#DIV/0!
10.916	159.883	1.168.269	397.636	1.973.815	1.574.979	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	30	#DIV/0!
11.009	165.962	1.195.366	492.523	2.028.757	1.624.234	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	31	#DIV/0!
10.225	137.937	1.041.852	355.479	1.725.853	1.379.374	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	30	#DIV/0!
12.162	160.751	1.155.910	488.027	1.960.493	1.552.466	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	31	#DIV/0!
13.595	178.882	1.216.066	487.284	2.075.262	1.667.978	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	31	#DIV/0!
14.780	190.895	1.223.024	396.395	2.102.425	1.708.930	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	30	#DIV/0!
14.340	182.515	1.191.945	385.700	2.046.881	1.661.181	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	31	#DIV/0!
13.998	365.479	970.833	438.296	2.052.093	1.613.797	26,16	12,38	448,28	30	391
15.038	147.832	1.077.013	388.754	1.797.684	1.408.930	22,92	13,73	448,28	31	331
143.841	2.101.276	13.581.519	4.806.106	23.317.256	18.511.150	-	-	#DIV/0!	-	#DIV/0!
0,62%	9,01%	58,25%	20,61%	100,00%	79,39%	-	-	-	-	-
-	-	-	-	100,00%	-	-	-	-	-	-
175.106	1.131.793	800.569	1.943.105	1.542.596	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	30	#DIV/0!	

DADOS DE DEMANDA DO SISTEMA 2019/04/23

Página 2 de 2



Coordenação de Transporte Público
Gerência de Estudos Tarifários

Relatório de Demanda 2020 - Dados da Bilhetagem Eletrônica - SISTEMA

Mês	Frota Operacional	Quilometragem Percorrida	Pagantes										Passageiros Transportados				
			Passe Escolar	Vale Transp.	Avulso	Dinheiro	Funcion.	Idoso	Gratuidades								
									Especial	Especial c/ acomp.	acomp.	Correios	AG PEN(s)				
jan/20	138	422.430	271.425	222.389	340.093	276.205	32.536	193.533	54.860	52.455	35.315	2.030	674				
fev/20	138	377.928	344.028	499.334	38.445	282.826	31.055	183.122	51.172	50.821	33.746	1.714	724				
mar/20	60	354.265	326.774	444.290	32.484	240.328	28.438	142.702	44.648	45.089	28.651	1.782	518				
abr/20	60	240.003	27.950	197.875	11.938	96.507	14.614	47.822	17.606	16.318	9.732	628	182				
mai/20	60	242.512	28.836	214.318	12.829	91.552	14.554	43.347	13.034	12.215	7.440	683	145				
jun/20	79	257.223	39.306	275.356	18.000	120.636	18.361	63.070	20.543	17.016	10.382	1.006	277				
jul/20	79	258.162	35.890	320.397	21.845	126.562	19.293	70.229	23.517	18.895	11.489	1.224	386				
ago/20	80	254.547	12.397	334.573	23.902	140.491	19.859	73.354	24.387	18.180	10.986	799	335				
set/20	78	247.844	8.999	350.429	25.827	148.160	19.394	81.248	27.323	19.036	11.768	645	251				
out/20	78	62.365	14.536	365.493	27.248	155.725	19.425	87.206	30.520	21.913	13.576	1.157	223				
nov/20	86	1.095.677	13.963	361.482	28.546	180.077	16.165	91.533	31.651	22.689	14.380	1.219	270				
dez/20	96	1.138.123	17.439	381.407	34.202	224.415	15.616	105.783	36.452	25.546	16.302	1.144	262				
TOTAL	-	4.951.070,00	1.141.543	3.967.343	615.359	2.083.484	249.310	1.182.949	375.722	320.473	203.767	14.031	4.247				
% IND.	-	-	11,31%	39,31%	6,10%	20,64%	2,47%	11,72%	3,72%	3,17%	2,02%	0,14%	0,04%				
TOTAL CATEGORIA	-	-	-	7.807.729	-	-	-	-	-	-	-	2.375.306	-				
% TOTAL	-	-	-	77,38%	-	-	-	-	-	-	-	23,54%	-				
MÉDIA ANO	86	412.589,92	-	1.951.932	-	-	-	-	-	-	-	237.531	-				

DADOS DE DEMANDA BILHETAGEM ELETRÔNICA													
Integrações						Passageiros Transportados - Totais					IPK		
Polícia Militar	SEMOB	Outras	Passe Escolar	Vale Transp.	Avulso	Total Integrações	Total Equivalentes	Total Gratuidades	TOTAL	Total sem Gratuidades	TOTAL	EQUIVAL.	PMM Veículo
2.434	1.697	0	42.838	43.893	51.547	138.278	974.400	375.534	1.623.924	1.248.390	3,84	2,31	3.061,09
2.230	1.693	6	53.170	77.763	13.659	144.592	992.619	356.253	1.665.478	1.309.225	4,41	2,63	2.738,61
1.936	1.514	36	56.367	75.723	11.892	143.982	880.489	295.314	1.483.172	1.187.858	4,19	2,49	5.904,42
695	528	0	3.955	24.641	3.957	32.553	320.295	108.125	474.946	366.823	1,98	1,33	4.000,65
647	408	0	3.757	23.814	4.096	31.667	333.117	92.473	471.675	379.202	1,94	1,37	4.641,87
704	464	0	4.247	29.624	5.475	39.346	433.645	131.823	624.467	492.644	2,43	1,69	3.255,99
856	696	0	3.943	35.512	6.702	46.157	486.749	146.585	697.436	550.851	2,70	1,89	3.267,87
855	661	5	1.307	36.092	7.052	44.451	505.165	149.421	795.235	555.814	2,77	1,98	3.181,84
872	846	17	1.245	38.853	7.817	47.915	528.916	161.400	742.730	581.330	3,00	2,13	3.177,49
910	735	45	1.755	41.269	8.264	51.288	555.734	175.719	790.009	614.290	12,67	8,91	790,55
1.014	709	35	1.893	39.624	8.247	49.764	577.087	179.665	813.497	633.832	0,74	0,53	12.740,43
1.120	711	58	2.432	45.215	10.876	58.523	648.744	202.994	918.980	715.986	0,81	0,57	11.855,45
14.273	10.632	292	176.909	512.023	139.584	769.993	6.588.214	2.172.312	10.092.571	7.920.259	-	-	58.024,64
0,14%	0,11%	0,00%	1,75%	5,07%	1,38%	7,63%	65,28%	21,52%	100,00%	78,48%	-	-	-
-	-	-	828.516	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	8.21%	-	-	-	109,11%	-	-	-	-	-	-
-	-	-	276.172	-	-	69.643	603.080	197.942	917.629	719.687	3,46	2,32	4.835

PVD(médio)	
Dias em operação	PVD (médio)
28	420
31	389
30	824
31	255
30	262
31	255
31	285
30	294
31	307
30	338
31	305
30	319
-	4.254
-	-
-	-
-	-
30	354