

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM VITÓRIA DA CONQUISTA-BA: A GEOGRAFIA DA MOBILIDADE E DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

*Thiago Rebouças Frotas Pereira¹
Aleselma Silva Pereira²*

RESUMO

Neste artigo, propomos uma análise do sistema de transporte público coletivo de Vitória da Conquista a fim de evidenciar a segregação socioespacial da cidade. Para isso, foram realizadas entrevistas com o secretário municipal de transporte e trânsito, os técnicos responsáveis pela gestão do sistema e diretores das empresas concessionárias, incluímos a essas informações questionários aplicados aos usuários do transporte coletivo a fim de avaliar de forma qualitativa as informações sobre gestão e principais deficiências operacionais. A estes dados adicionamos documentos relevantes ao estudo, como o Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória da Conquista e a lei que regulamenta a concessão do transporte público para iniciativa privada, bem como dados secundários com o objetivo de analisar aspectos da população e economia obtidos junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). Os resultados da pesquisa indicaram que justamente as populações da periferia dependentes exclusivamente do transporte público têm na sua qualidade maior negligência, ao ponto de oferecer riscos à segurança dos usuários, além disso o planejamento dos trajetos objetivando o retorno financeiro causa linhas congestionadas, com extensos percursos muito cansativos e lentos. Deste modo, o sistema de transporte público assume de forma sutil a função de mecanismo social para segregação na cidade, a falta de linhas, veículos, horários em determinados bairros das classes de baixa renda se efetivam como verdadeiras estratégias de contenção dessa população nas áreas reservadas ao trabalho e à moradia.

Palavras-chave: Mobilidade. Segregação. Socioespacial. Transporte Urbano.

COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT IN THE VICTORY OF BA CONQUEST: GEOGRAPHY OF MOBILITY AND SOCIO-ESSENTIAL SEGREGATION

ABSTRACT

In this article we propose an analysis of the collective public transportation system of Vitória da Conquista in order to evidence a socio-spatial segregation of the city. For this, interviews with the municipal transport and transit secretary, the technicians responsible for the management of the system and directors of the concessionary companies were carried out, including the questionnaires applied to the users of the collective transport Main operational deficiencies. To these data added documents relevant to the study as Urban Master Plan (PDU) of Vitória da Conquista and law that regulates a concession of public transportation for

¹ Licenciado em Geografia pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). E-mail: thiago.rfp@gmail.com

² Orientadora do estudo e Professora do Departamento de Geografia (DG/UESB). E-mail: aleselmageo@hotmail.com

the private initiative, as well as secondary data with the objective of analysis of the population and economy obtained with the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) and Superintendence of Economic and Social Studies of Bahia (SEI). The results of the research indicate that only the populations of the periphery depend exclusively on public transport for their quality, greater negligence in the point of sale of user safety services, in addition to the planning of the routes aiming the financial return cause's congested lines with extensions very strenuous routes and slow. In this way the public transport system subtly assumes a social mechanism function for the segregation in the city, a lack of lines, vehicles, schedules in certain neighbourhoods of the low income classes become effective strategies of containment of this population in the reserved areas Work and housing.

Keywords: Mobility. Segregation. Socio-spatial. UrbanTransport.

O transporte público coletivo sob o olhar geográfico

No início do século XIX, o transporte público surge nas metrópoles do continente europeu. Este tipo de locomoção era altamente seletivo, com os horários e traçado das linhas definidos a partir das necessidades da burguesia, pois, devido ao elevado custo, os trabalhadores não podiam utilizá-lo, recorrendo basicamente à caminhada e à bicicleta para se locomoverem.

Só a partir da década de 1930 que o transporte público coletivo começou a se popularizar a partir da influência do modo de produção fordista, que deslocou a produção industrial das cidades para as periferias, surgindo a necessidade do transporte da mão-de-obra (PEREIRA, 2006). Desde então, apesar de os usuários do transporte público coletivo serem da classe trabalhadora, o sistema de transporte não é adaptado às suas necessidades diárias.

O transporte público é bem da coletividade e não pode ser priorizada uma parte da sociedade em detrimento de outra:

O transporte nas suas diferentes modalidades não poderia mais ser tomado apenas como efetivador dos deslocamentos individuais. Ele agora faria parte do conjunto de fatores que pertenciam à coletividade, sendo sua melhoria um interesse compartilhado por todos que com ele tinham algum contato (DANTAS, 2009, p. 261).

Como afirmam Coelho e Serpa (2001), o planejamento do transporte público deve, ainda, priorizar a eficiência econômica e principalmente a população dependente exclusivamente deste tipo de condução. Assim, definem:

O planejamento e a avaliação do transporte metropolitano a partir de dois objetivos principais: eficiência econômica, entendida como a maximização dos benefícios líquidos provenientes da acessibilidade da população às oportunidades metropolitanas, e justiça social ou equidade, visando, principalmente, àquela parte da população mais dependente do sistema metropolitano de transporte, basicamente o transporte coletivo (p. 71).

Desse modo, o transporte público coletivo é instrumento crucial para a vida das cidades, principalmente pelo fato de que, sem ele, o cotidiano na cidade seria altamente complicado, a circulação necessária à população – basicamente classe trabalhadora – pelas diversas áreas estaria comprometida, limitando também o tamanho dos sítios urbanos. Como afirma Dantas (2009, p. 621): “Sem transporte não existiriam as cidades, visto ser ele que torna possível a especialização da área e, em consequência, o crescimento e a existência das cidades”.

No entanto, a relação transporte público-crescimento urbano é bastante complexa devido à necessidade de se questionar quem de fato teve acesso a este transporte e como as cidades foram se modificando a partir de sua popularização. Tendo em vista que este processo de democratização no acesso ao transporte foi algo muito lento e caro, Oyón (apud PEREIRA, 2006), ao analisar a interferência do transporte público no crescimento da cidade de Barcelona, afirma que a caracterização deste processo se deu pelo pouco controle do poder público municipal sobre as definições das concessionárias de transporte, como a distribuição do traçado e extensão das linhas que ocorreram baseadas unicamente na política tarifária.

A partir de sua popularização, o transporte público começa a atuar na expansão dos limites das cidades industriais, como afirma Guerreiro (apud PEREIRA, 2006, p. 38).

O modo de produção fordista encetou a necessidade de maior espaço para o desenvolvimento de funções produtivas, fazendo com que a localização da produção industrial urbana passasse do centro para as periferias. Concomitante a isso, a função residencial também foi deslocada para a periferia, devido ao aumento do uso do automóvel.

No período pós-fordista, a flexibilização econômica levou a mudanças no processo de produção, nas práticas laborais e no processo de consumo, por meio da introdução de novas tecnologias. “Houve um crescimento forçado da mobilidade, diante da complexidade dos fluxos intra-metropolitanos, com a descentralização dos centros de produção e de consumo e com o crescimento da interação territorial” (PEREIRA, 2006, p. 38).

Desta forma é baseada a cidade capitalista, uma complexa estrutura interligada por um constante fluxo de pessoas e mercadorias. Um verdadeiro organismo do capital objetivado na geração de lucro. Nesse contexto se insere o sistema de transporte público, com o objetivo de transportar mão-de-obra e consumidores nos diversos espaços da cidade. Devido ao alto custo da moradia nas áreas destinadas ao trabalho, a extensa maioria dos trabalhadores não podem viver próximo destes locais, vivem a grandes distâncias, nas periferias dos centros urbanos – em locais carentes de todo tipo de infraestrutura. Esses usuários são dependentes exclusivamente do transporte público, e é justamente nas periferias onde a qualidade dos serviços é mais negligenciada (Figura1).

Figura 1 – Ônibus da linha R23 Vila América-Centro, bairro da periferia de Vitória da Conquista: um dos mais precários do transporte coletivo.



Fonte: Disponível em: <http://www.blogdoanderson.com/v2/wpcontent/uploads/2010/08/onibus_serrana.jpg>.

Acesso em: 20 fev. 2011.

Depois de exaustivas horas de trabalho, os homens e mulheres se aglomeram em ônibus lotados, velhos, sujos e malcheirosos rumo a algumas horas de descanso para iniciar tudo novamente no outro dia, como afirma Lefebvre (1991, p. 117):

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte.

O trabalhador, desta forma, tem sua vida furtada em boas horas de descanso que foram perdidas no transporte público de má qualidade, aumentando o *stress* e o aprisionamento da vida na dura rotina da cidade.

A produção/reprodução do espaço e a mobilidade dos usuários do transporte público coletivo

Inicialmente, o transporte público coletivo de Vitória da Conquista era configurado com linhas no sentido bairro-centro e centro-bairro. Isso limitava a circulação das pessoas de canto a canto da cidade, por terem que custear duas passagens. No entanto, com o crescimento da cidade e a necessidade de transportar os trabalhadores de um lado para o outro da urbe sem incorrer em maiores custos para os empregadores, houve a modificação do sistema de forma a conter linhas nos sentidos bairro-centro-bairro, possibilitando um maior raio de deslocamento dos usuários do transporte coletivo.

O sistema de transporte público coletivo de Vitória da Conquista (Tabela 2) é composto por 54 linhas, sendo elas: 24 Radiais – que são linhas dispostas do bairro para o centro da cidade (terminal central), por exemplo, a Conquista VI-Centro; 13 Diametrais – que cortam a cidade de ponto a ponto, passando pelo terminal central, exemplo: a Vilas Serranas-UESB; 04 Perimetrais – que são linhas que vão de uma extremidade a outra da cidade, sem passar pelo terminal do centro, a exemplo da Cidade Maravilhosa-UESB (tais linhas deveriam ser mais rápidas e eficientes, pelo fato de não passarem pelo centro da cidade, evitando assim o trânsito mais congestionado, mas a maioria delas conta com horários de hora em hora, veículos demasiadamente velhos, que quebram constantemente e que impossibilitam a eficiência dessas linhas); 03 Especiais – que atendem a demandas pontuais, por exemplo, os trabalhadores da fábrica de calçados que moram em diversas áreas e que, devido ao turno de trabalho diferenciado, contam com uma linha especial.

Tabela1 – Crescimento populacional do município de Vitória da Conquista

| Ano | População |
|------------|------------------|
| 1940 | 33.556 |
| 1950 | 46.446 |
| 1960 | 80.113 |
| 1970 | 127.528 |
| 1985 | 194.299 |
| 1991 | 225.091 |
| 1996 | 240.931 |
| 2000 | 262.494 |
| 2010 | 306.374 |

Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em IBGE (2011).

Tabela 2 – Linhas do transporte público coletivo de Vitória da Conquista, 2011.

| Modalidade | Quantidade | Principais itinerários |
|-------------|------------|--|
| Diametraais | 13 | Vilas Serranas – UESB; Conquista VI – UESB. |
| Radiais | 24 | Vila América – Centro; Patagônia – Centro. |
| Perimetrais | 04 | Cidade Maravilhosa – UESB; Conquista VI – Vilas Serranas. |

Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em PMVC (2010).

O aumento do percurso das linhas que passaram a cruzar a cidade de um extremo a outro gerou, contudo, maior encargo financeiro às empresas. Para compensação, elas estendem o quanto podem as linhas, por diversos bairros, para manter o nível de lucratividade, aumentando assim o tempo do percurso. Com crescimento da urbe e o consecutivo aumento da população, todavia, as linhas se congestionaram, sobrecarregaram-se e não atendem mais à necessidade dos usuários.

Devido ao crescimento acelerado da cidade, este sistema já não dá conta de atender à demanda dos usuários e demonstra sinais de colapso. Do ano 2000, quando foi implantado o novo sistema de transporte municipal, para 2010, a população de Vitória da Conquista teve um incremento de quase 45.000 pessoas (Tabela 1), e, apesar disso, o sistema de transporte continua o mesmo.

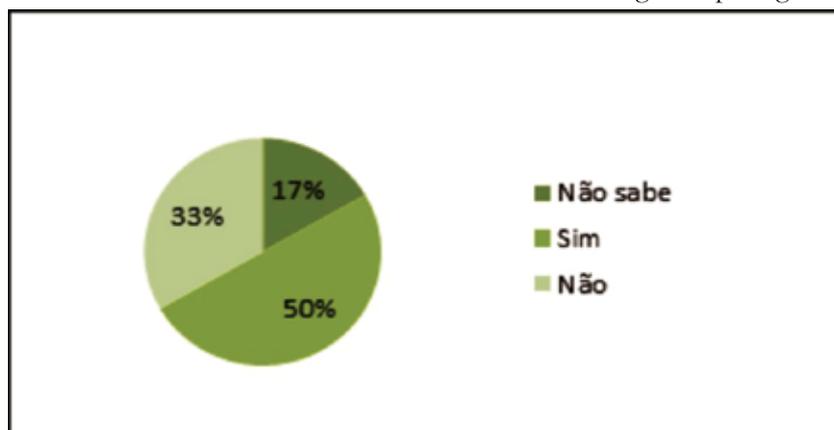
Segundo as empresas concessionárias (Tabela 3), as principais linhas de ônibus estudadas detêm o seguinte fluxo diário de passageiros. Entre elas se destacam as linhas D30 Vilas Serranas-UESB e D33 Conquista VI-UESB.

Tabela 3 – Fluxo de passageiros das principais linhas de ônibus de Vitória da Conquista (em 21/03/2011)

| Linha | Nº de passageiros |
|-------------------------------|-------------------|
| D30 Vilas Serranas – UESB | 6.659 |
| D32 N. Sª Aparecida – UESB | 2.869 |
| P51 Cidade Maravilhosa – UESB | 1.102 |
| D33 Conquista VI – UESB | 4.974 |
| D35 Rodoviária – UESB | 1.071 |

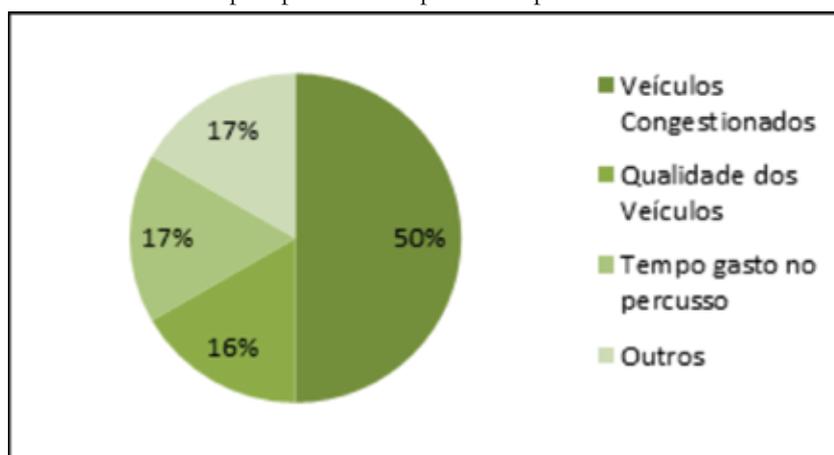
Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em informações das empresas concessionárias.

Na linha D30 Vilas Serranas-UESB, uma das maiores da cidade, os usuários reclamam do tempo gasto no percurso, levando em média 60 minutos em um deslocamento que poderia ser feito em menos tempo. Afirmam que, em dias como o domingo, nos quais o número de passageiros é menor, conclui-se o percurso em 30 minutos. Isso demonstra a saturação da linha ao se considerar o trânsito, o fluxo de passageiros e o percurso. No caso deste itinerário, o atendimento do Conjunto Habitacional Urbis I, no alto do Bairro Candeias, aumenta o tempo do percurso em 15 minutos. Entretanto, nos chamados horários de pico, este trecho não é atendido pelo fato de, no momento em que as pessoas mais precisam do ônibus, o veículo opera superlotado, obrigando o passageiro frequentemente a esperar o próximo coletivo. Somado a isso, grande parte dos usuários reclama dos atrasos constantes, o que é natural em uma linha saturada (Gráfico 1).

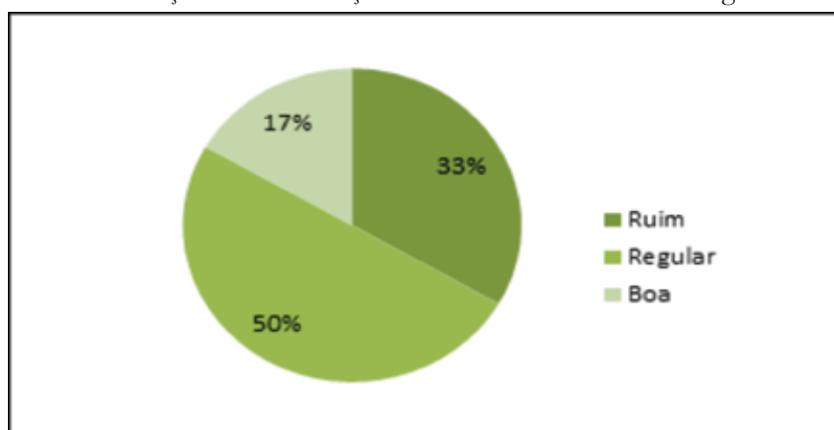
Gráfico 1 – Atraso na linha D30 Vila Serrana-UESB segundo passageiros.

Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

Problemas como congestão dos veículos e tempo gasto no percurso (Gráfico 2) são apresentados como os principais da linha. Apesar disso, segundo a maioria dos usuários, a conservação dos veículos é regular (Gráfico 3), pelo fato de a linha atender a bairros dotados de melhor infraestrutura.

Gráfico 2 – Principais problemas apontados por usuários da linha D30.

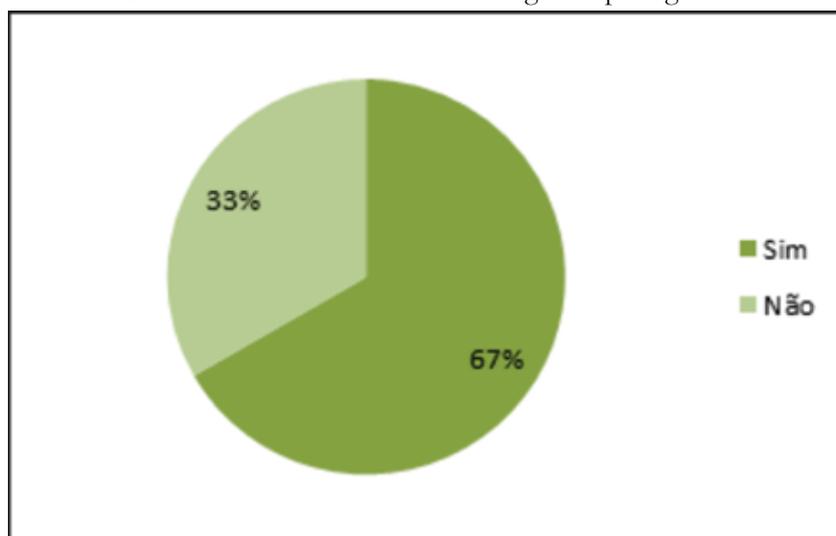
Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

Gráfico 3 – Condição de conservação dos veículos da linha D30 segundo usuários.

Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

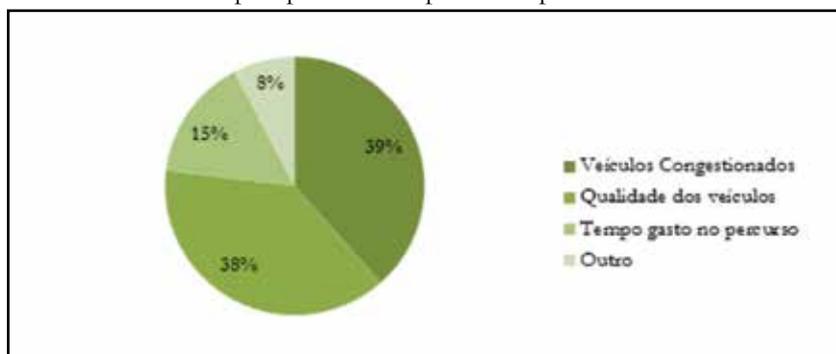
Na linha D32 (Nossa Senhora Aparecida-UESB), os atrasos dos veículos foram apontados por 67% dos entrevistados como uma constante (Gráfico 4), devido ao grande número de passageiros que congestionam os veículos e pela pequena quantidade de carros (dois) em operação numa região com mais de 20.000 habitantes. Os horários são disponibilizados de hora em hora para a população e, devido à constância da quebra de veículos, frequentemente são desrespeitados, apesar de os ônibus serem considerados novos (Gráfico 5).

Gráfico 4 – Atraso na linha D32 segundo passageiros.



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

Gráfico 5 – Principais problemas apontados por usuários da linha D32



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

O pequeno número de carros na linha, apesar de haver um contingente populacional considerável, dá-se principalmente pelo fato de o bairro possuir uma população de baixa renda, com média familiar inferior a meio salário mínimo, cerca de R\$ 208,00 segundo o IBGE. O retrato da segregação na região é o fato de o bairro vizinho, Ibirapuera, ser atendido por duas linhas (Nossa Senhora Aparecida e Bruno Bacelar), ambas de bairros pobres e carentes de infraestrutura, com ônibus de hora em hora, mas articulados de forma que o referido bairro tenha atendimento em intervalos de 30 minutos, por suas condições socioeconômicas diferenciadas.

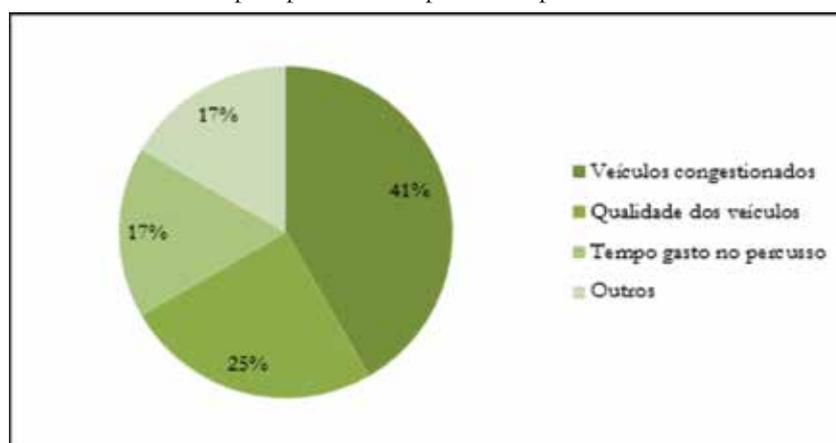
A negligência na manutenção dos veículos, os atrasos e as superlotações são táticas adotadas por empresas operadoras do transporte público de diversas cidades do Brasil, com o intuito de pressionar o poder público municipal a reajustar a tarifa. Justificam uma menor qualidade na

prestação do serviço para a população, com alegações de que o valor da tarifa não comporta maiores incrementos no serviço (MANOLO, 2007).

Em uma das maiores e mais lucrativas linhas da cidade, a D33 Conquista VI-UESB, a insatisfação se dá por causa do tempo gasto no percurso. A alegação da maioria dos estudantes e demais usuários é que, se a linha fosse direcionada para a Avenida Luís Eduardo Magalhães, reduziria o trajeto em 30 minutos, já que outra (a R16 Conquista VI-Centro) levaria os demais passageiros para o centro. O problema nesta linha é sério, em média se gasta de 50 minutos a 1h para se completar o trajeto, podendo levar mais tempo – o que torna a viagem cansativa.

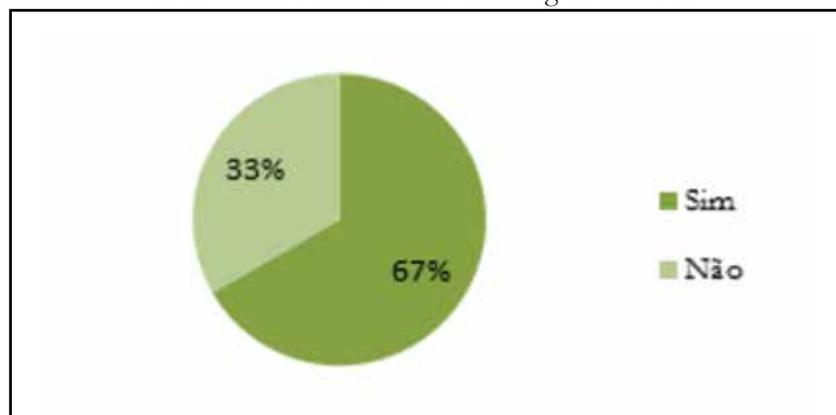
Apresenta-se como possível solução à situação de congestionamento da linha D33 outro itinerário, o P52 Conquista VI-UESB via Luís Eduardo Magalhães, o qual completa o trajeto na metade do tempo que a D33 (30 minutos), apesar de as duas linhas terem um percurso de 13 km. No entanto, a linha P52 conta com apenas um veículo, enquanto a D33 possui 6. Por isso, ela não cumpre o objetivo de dar vazão ao excedente de passageiros, principalmente nos horários de pico, pois o único ônibus disponível ainda apresenta escala de hora em hora. Com isso, os problemas considerados mais graves pelos usuários são a superlotação e a qualidade dos veículos (Gráfico 6). Para essa linha, os horários não são nada fixos. Devido aos atrasos constantes, acabam por ser indefinidos na prática (Gráfico 7).

Gráfico 6 – Principais problemas apontados por usuários da linha D33



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

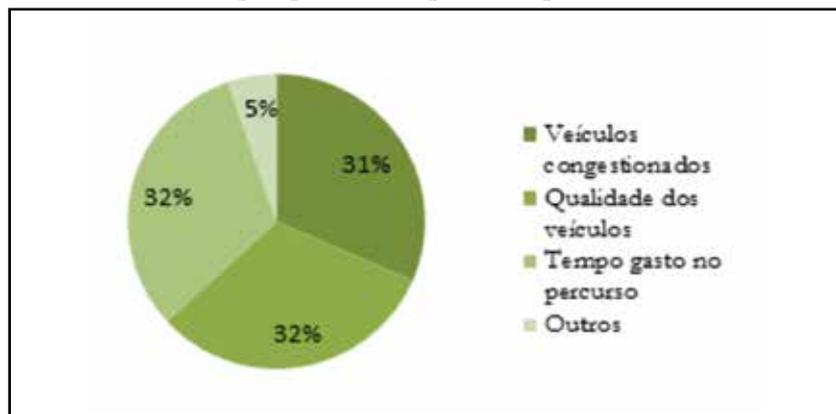
Gráfico 7 – Atraso na linha D33 segundo usuários



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

Nas linhas que se originam de bairros com maiores níveis de exclusão, a situação é ainda pior. O exemplo da linha P51 Cidade Maravilhosa-UESB nos mostra que o serviço chega a apresentar riscos à segurança dos usuários. Os principais problemas elencados (Gráfico 8) foram os atrasos constantes, péssimo estado de conservação do veículo, problemas mecânicos (como falta de freios e quebras constantes) além do fato de a linha contar com um único carro. O resultado disso são grandes intervalos (60 minutos) entre um horário e outro, fazendo com que os usuários fiquem um longo período nos pontos de ônibus.

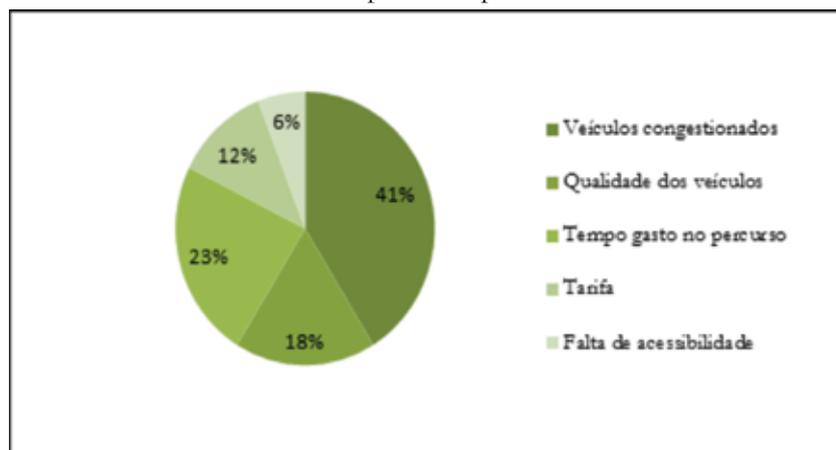
Gráfico 8 – Principais problemas apontados por usuários da linha P51



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

Já os usuários da linha D35 Rodoviária-UESB apresentaram reclamações novas, como a acessibilidade para cadeirantes e o valor da tarifa. Além disso, eles também apresentam problemas considerados sistêmicos (Gráfico 9). No entanto, os atrasos (que são frequentes nas demais linhas pesquisadas) não se mostram aqui com a mesma importância, mas são pontuais.

Gráfico 9 – Problemas apontados por usuários da linha D35



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em questionário aplicado junto aos usuários.

A pesquisa de campo revelou que a população se sente corresponsável por zelar pela qualidade do transporte. Entretanto, ela é ciente de que a responsabilidade de fato pertence ao poder público municipal. Na avaliação da população sobre o transporte público, apenas uma pessoa em todas as linhas questionadas afirmou considerar o sistema de transporte bom, 40% se detiveram na classificação regular e os demais consideraram o sistema de transporte público como ruim ou péssimo.

A configuração do transporte público coletivo em Vitória da Conquista

O transporte público coletivo atua no sentido de permitir a vida na cidade capitalista, sua expansão e especialização (DANTAS, 2009). Este mesmo transporte tem um papel limitador na mobilidade da classe trabalhadora. Os vales-transportes limitados ao número de conduções que o trabalhador necessita para se deslocar da residência para o seu local de trabalho são sinal evidente deste papel. Tal limitação atua como um dos mecanismos de segregação socioespacial, pois, para o empregado ter acesso a outros espaços da cidade que não tenham por finalidade o trabalho, é obrigado a pagar o valor integral da passagem, algo muito difícil para ele e sua família. Dessa maneira, reduzem-se e até se anulam – para a maioria – os deslocamentos a lazer. Somada a essa situação, a redução dos horários dos ônibus nos finais de semana e feriados restringem ainda mais a mobilidade da classe trabalhadora.

Ao se observar a configuração das linhas do sistema de transporte público coletivo de Vitória da Conquista (Figura 7), é notável a centralização em um único ponto, fazendo com que – principalmente as linhas Diametraais, que cruzam a cidade de um lado ao outro – tenham o seu tempo de percurso aumentado, um dos problemas mais recorrentes e ponto de falência do sistema de transporte. Devido ao fato de a cidade ter um porte médio, uma reorganização do sistema é vista como suficiente para minimizar o tempo do percurso.

Figura 7 – Distribuição das linhas do sistema de transporte público.

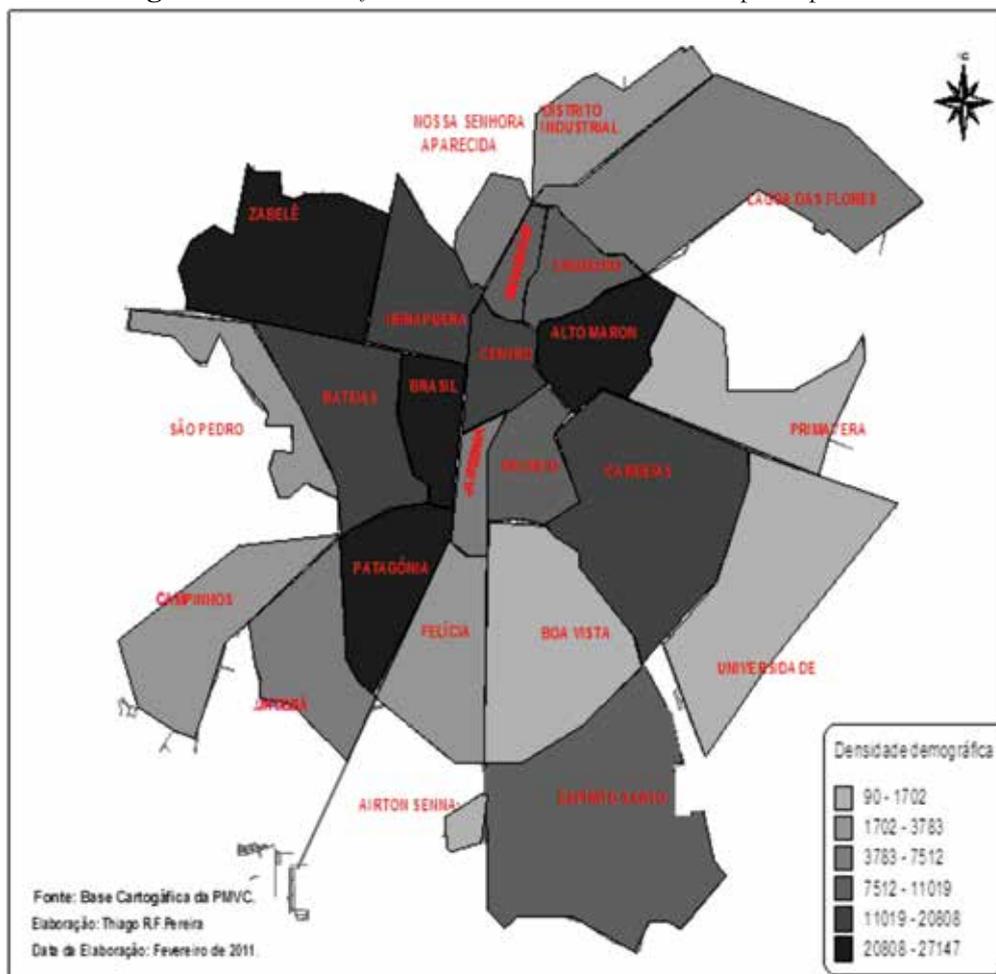
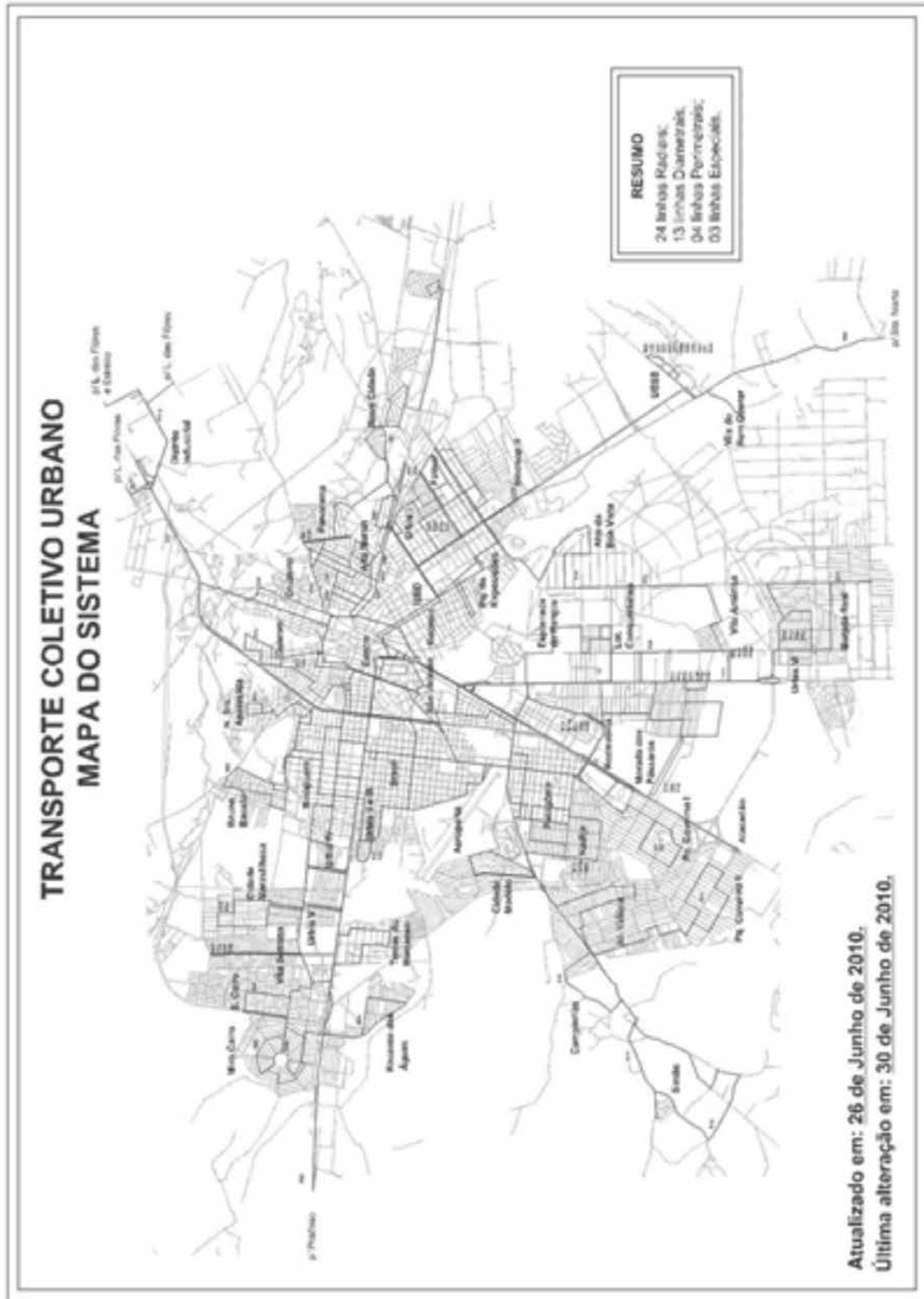


Figura 8 – População de Vitória da Conquista distribuída por bairro/2000.



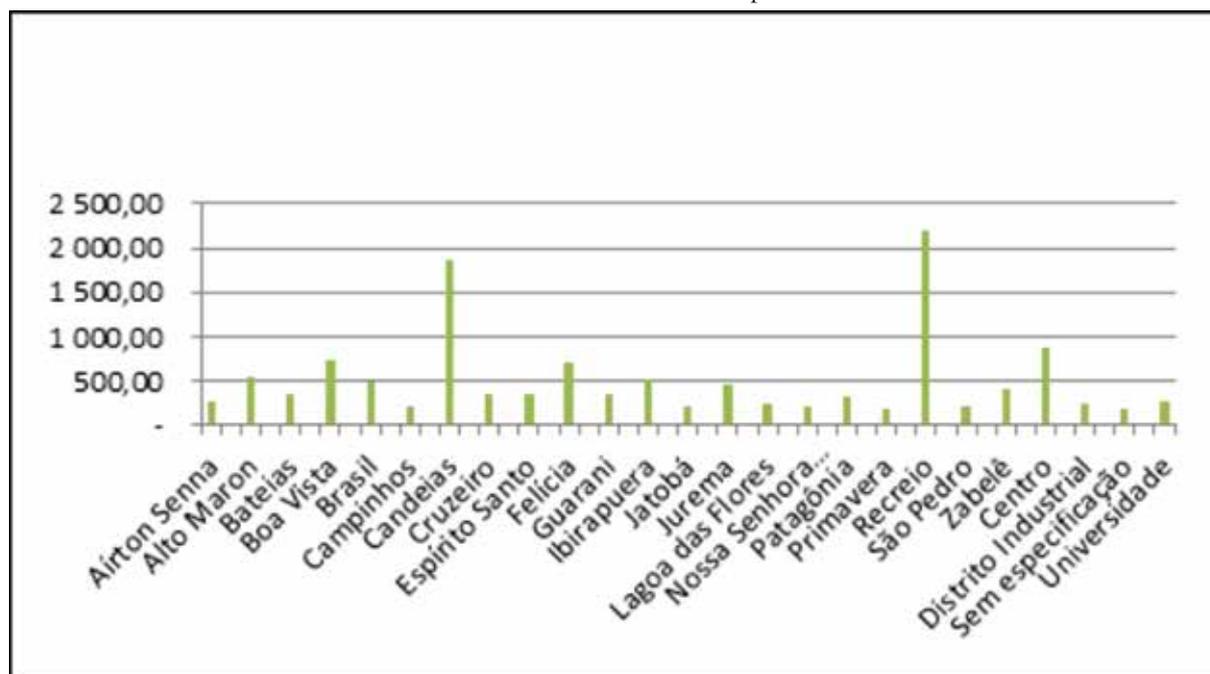
No mapa do sistema de transporte (Figura 7), é possível ver ainda a localização das linhas e sua distribuição pelas diversas áreas da cidade. No entanto, nota-se uma configuração concentrada nas áreas mais centrais dos loteamentos. Como exemplo, o bairro Morada Real – que faz parte do bairro Espírito Santo, juntamente com a Urbis VI – tem atendida pelo transporte público uma pequena parte do seu território, o que representa menos de um quinto de todo o loteamento. Outro bairro de notada dificuldade é o Zabelê, que compreende os loteamentos: Miro Cairo, Senhorinha Cairo, Vilas Serranas, Urbis IV, Urbis V e Cidade Maravilhosa. O bairro contém mais de 22.000 pessoas (Figura 8), segundo dados do ano 2000, e conta somente com seis linhas de ônibus, o que é insuficiente para atender à população, pois totalizam apenas 15 veículos.

A maior linha da cidade, a P50 Conquista VI-Vilas Serranas, liga o bairro Espírito Santo ao Zabelê, passando pelos bairros Boa Vista, Felícia, Patagônia, Brasil e Ibirapuera, e compreende um percurso de mais de 20 km, com média de 1h 15 min. O itinerário conta com 5 veículos dispostos de 30 em 30 minutos, que operam sempre acima da capacidade, ocorrendo uma diminuição do fluxo de passageiros somente nos domingos e feriados. A linha tornou-se um expoente do modelo de gestão do sistema de transporte, ao definir um trajeto tão longo para maximizar a lucratividade que – por isso – já foi causa de disputa pelas duas empresas concessionárias.

A lei municipal nº 968/99, que regulamenta o funcionamento do sistema, afirma: “No planejamento dos serviços, terá prioridade o atendimento à população de baixa renda” (Artigo 2º, Inciso II). Apesar disso, visualiza-se no planejamento dos trajetos das linhas um sutil esquecimento desta população ao se priorizar os bairros com público de maior renda com um atendimento de melhor qualidade, enquanto nos bairros periféricos é perceptível a diferença no atendimento. Tal fato contradiz o que versa a legislação municipal, na qual, segundo consta, deveriam ser priorizados na seguinte ordem: “Comodidade, conforto, rapidez, segurança, o caráter permanente, a qualidade, frequência e a pontualidade do serviço” (Artigo 2º, Inciso III) (VITÓRIA DA CONQUISTA, 1999).

Infelizmente a lei que privilegia as classes menos favorecidas no planejamento do sistema de transporte, na prática, é letra morta e não se traduz em benefícios para essa população. Ao observarmos o rendimento médio (Gráfico 10) dos habitantes dos diversos bairros de Vitória da Conquista, notamos que as linhas mais problemáticas, como a P51 Cidade Maravilhosa-UESB, loteamento que geograficamente faz parte do bairro Zabelê, são as mais pobres da cidade. Tal localidade é carente de todo tipo de infraestrutura e negligenciada pelo poder público. Por fazer parte do bairro composto por outros loteamentos de moradores em situação social mais confortável, os índices apontados pelo IBGE não traduzem a situação real desta região da cidade.

Gráfico 10 – Rendimento em R\$ por bairro



Fonte: Elaborada por Thiago Pereira, com base em IBGE (2010).

A resposta da empresa operadora do sistema de transporte, sobre as linhas mais críticas consideradas problemáticas pela população, revela a tentativa de fugir das suas responsabilidades: “Quanto às reclamações que se têm é de atraso nas viagens, pois, devido ao número de veículos e obras que se encontram na cidade, algumas viagens sempre atrasam, mas a empresa sempre disponibiliza um veículo reserva, para substituição”. Nota-se, desta forma, o descompromisso da empresa em oferecer condições para o cumprimento da carta horária, procurando se justificar por meio de características da cidade. Junto com isso a negligência do poder público, colocando a pontualidade do serviço como a última prioridade dos prestadores na execução do trabalho.

Com o estudo do sistema de transporte de Vitória da Conquista mais a fundo, é possível compreender que não são problemas isolados que tornam a locomoção por meio desse serviço uma árdua tarefa para a classe trabalhadora. É um problema conjuntural de planejamento dos trajetos das linhas, que não priorizam a fluidez no espaço urbano e sim a objetivação de lucro na exploração comercial.

No entanto, o planejamento não é algo inocente. É muito bem articulado pelo Estado no âmbito municipal (Prefeitura) para garantir o lucro das empresas concessionárias. Ao mesmo tempo, o poder público municipal regulamenta o serviço de transporte e atua como agente fiscalizador, ou seja, é o grande responsável pela eficiência do transporte público coletivo. Cabe à Prefeitura atuar na definição de um trajeto que beneficie o usuário do transporte coletivo e não somente trabalhe para garantir o lucro dos empresários do sistema. É necessária uma mudança de conduta do Estado para que o sistema de transporte municipal satisfaça a necessidade da população e, com isso, contribua para uma melhor qualidade de vida na cidade, evitando que os usuários gastem cada vez mais tempo no deslocamento e menos tempo em atividades de lazer e descanso. Reduzem-se as horas de descanso e lazer em função do longo período de espera nos pontos de ônibus e nos deslocamentos, contudo, a jornada de trabalho estafante não é reduzida, mas sim dificultada pelo aumento do cansaço e *stress*.

Considerações finais

O estudo da segregação socioespacial, inerente ao modo de vida capitalista, permite visualizar no espaço urbano a materialização deste sistema, diferenciando-se apenas os níveis de intensidade nas mais variadas cidades de diferentes regiões e tamanhos.

Essa discriminação socioespacial produzida pelo sistema capitalista, no ato de sua reprodução econômica e social, é produto final do sistema. Para tanto, a lógica do capital ordena a cidade de modo a maximizar a geração de lucro em detrimento da qualidade de vida da população e cria mecanismos sociais, culturais e econômicos com base na divisão social do trabalho para perpetuar a estrutura existente. Nesse contexto, a classe trabalhadora vive em uma prisão social, sem acesso a condições dignas de vida, onde a preponderância do valor de troca sobre o valor de uso, quase a ponto de eliminar o segundo nos espaços citadinos, submete a vida ao capital, tornando-a superficial e submissa.

Em Vitória da Conquista, tem ocorrido nos últimos anos um amplo processo de afirmação capitalista e consequente intensificação da segregação socioespacial. Diversos espaços na cidade são transformados para melhor servirem à lógica desse sistema, o que, por conseguinte, resulta em prejuízo para a vida social. Com a intensificação dessa lógica na cidade, outros mecanismos sociais de segregação se revelam para limitar a circulação de determinada classe social pelas diversas áreas urbanas. O sistema de transporte público assume este papel: a falta de linhas, veículos e horários em determinados bairros das classes de baixa renda se efetivam como verdadeiras estratégias de contenção dessa população nas áreas reservadas ao trabalho e à moradia. O preço da tarifa se impõe como o meio mais eficaz de efetivação desta segregação, pois limita diretamente os deslocamentos da classe trabalhadora pelos espaços da cidade que se destinam, por exemplo, ao lazer.

Nesse contexto, a atuação do Estado capitalista no âmbito municipal (prefeitura) é decisiva, pois é ele quem determina a estrutura do sistema de transporte público coletivo: o trajeto das linhas, o número de veículos, o preço da tarifa, ou seja, as regras que as empresas concessionárias devem cumprir para operar na cidade. Apesar disso, o sistema de transporte público coletivo não tem a organização e fluidez de que necessitam os usuários, mas sim a que é permitida pelo capital, já que trabalha no sentido único da geração do lucro, deixando em segundo plano a eficiência do transporte.

Ao fim do presente estudo, é possível visualizar como a segregação socioespacial se impõe através do sistema de transporte público nas mais diversas áreas da cidade de Vitória da Conquista. O sistema deve ser visto como participante da estrutura segregante do capital, a qual este estudo possibilita entender o funcionamento e estruturação. Portanto, serve como referência para futuras pesquisas, na análise do sistema de transporte público coletivo, além de sua materialidade, mas na sua dimensão lógica que determina a atuação no espaço urbano.

Referências

COELHO, Suely dos Santos; SERPA, Ângelo. Transporte coletivo nas periferias metropolitanas. In: SERPA, Ângelo (Org.). *Fala, periferia!* Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano. Salvador: EDUFBA, 2001.

DANTAS, Fagner. Panorama trans-histórico da relação cidade-transporte. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v. 19, n. 2, p.617-621, jul./set. 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico 2010*. Disponível em: <<http://ibge.gov.br>>. Acesso em: 20 de fev. 2011.

_____. *Cidades@. População de Vitória da Conquista*. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=293330&search=bahia|vitoria-da-conquista>>. Acesso em: 20 de fev. 2011.

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.

MANOLO. Transporte coletivo urbano e luta de classe: um panorama da questão. *Cadernos do CEAS: Revista Crítica de Humanidades*, Salvador: UCSal, n. 226, p. 57-84, abr./jun. 2007.

PEREIRA, Sílvia Regina. Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. *Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008*. In: *COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA*, 10., 2008, Barcelona. *Actas...* Barcelona: Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA (PMVC). SIMTRANS. *Relatório informativo sobre a estrutura logística do transporte público coletivo*. Vitória da Conquista, 2010.

VITÓRIA DA CONQUISTA. Câmara Municipal de Vitória da Conquista. *Lei N° 968, de 07/05/1999*. Sobre o sistema municipal de transporte público e regulamenta a prestação do serviço de transporte coletivo. Disponível em: <http://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/Lei_968_99_SISTEMA-MUNICIPAL-DE-TRANSPORTE-P%3%9ABLICO-E-REGULAMENTA-A-PRESTA%3%87%3%83O-DO-SERVI%3%87O-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2016.

Data de recebimento: 19/07/2016

Data de aprovação: 08/05/2017