

PRIVATIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM LAURO DE FREITAS (BA) E SEUS IMPACTOS NO CONTEXTO METROPOLITANO

Italo Teofilo da Silva Rosario ¹
Antônio Muniz dos Santos Filho (Orientador) ²

RESUMO

A mobilidade urbana é um dos componentes do direito à cidade, visto que ela influencia diretamente na qualidade de vida dentro de um contexto urbano ou regional, nesse sentido o presente trabalho buscou compreender as implicações da privatização do sistema de transporte coletivo de Lauro de Freitas (BA) em sua interação com a Região Metropolitana de Salvador. Para contribuir na investigação do fenômeno, além do aprofundamento teórico da temática e da compreensão das leis de planejamento acerca do transporte coletivo municipal e metropolitano, foram utilizados dados de fontes primárias qualitativas, advindos de uma pesquisa de satisfação realizada na principal estação de ônibus de Lauro de Freitas e de dados secundários de fontes públicas.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Lauro de Freitas, Privatização, Metrôpole.

RESUMEN

La movilidad urbana es uno de los componentes del derecho a la ciudad, ya que influye directamente en la calidad de vida dentro de un contexto urbano o regional. En este sentido, este estudio buscó comprender las implicaciones de la privatización del sistema de transporte colectivo en Lauro de Freitas (BA) en su interacción con la Región Metropolitana de Salvador. Para contribuir a la investigación del fenómeno, además del estudio teórico del tema y de la comprensión de las leyes de planificación del transporte colectivo municipal y metropolitano, se utilizaron datos primarios cualitativos de una encuesta de satisfacción realizada en la principal estación de autobuses de Lauro de Freitas y datos secundarios de fuentes públicas.

Palabras clave: Movilidad urbana, Lauro de Freitas, Privatización, Metrôpolis.

¹ Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais-UNEB, italoteofilo1@hotmail.com;

² Professor no Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais-UNEB, muniz@uneb.br;

INTRODUÇÃO

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

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

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

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

De acordo com a Constituição Federal de 1988 em seu artigo 30, o responsável primário pelo transporte coletivo urbano é o poder público municipal, cabendo “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (BRASIL, 2023). Partindo desse princípio e diante do contexto em que se encontra o município de Lauro de Freitas, localizado no litoral norte na Bahia e integrante da Região Metropolitana de Salvador (RMS), algumas contradições ocorrem no planejamento dos transportes coletivos do município, impactando em sua interação com a capital (Salvador) e os demais municípios integrantes da região metropolitana.

Deste modo, o presente estudo objetivou responder a seguinte questão: Quais são as implicações da privatização do sistema de transporte coletivo de Lauro de Freitas (BA) em sua interação com a RMS?

Para contribuir na investigação do fenômeno, além do aprofundamento teórico da temática e da compreensão das leis de planejamento acerca do transporte municipal e metropolitano, foram utilizados dados de fontes primárias qualitativas, advindos de uma pesquisa de satisfação realizada na principal estação de ônibus de Lauro de Freitas e de dados secundários de fontes públicas da gestão estadual e do Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento (ITDB).

METODOLOGIA

O trajeto metodológico do artigo se estruturou em quatro etapas fundamentais para compreender os impactos do transporte coletivo municipal privatizado de Lauro de Freitas diante de um contexto metropolitano. Primeiro foi aprofundada uma revisão bibliográfica acerca da relação da mobilidade urbana e a formação da metrópole baiana. Em seguida, foram compreendidos os instrumentos legais que definem o processo de privatização dos transportes coletivos municipais, com ênfase em Lauro de Freitas (BA), na sequência foi realizada a caracterização da estrutura do sistema de transporte no espaço urbano do município, através de dados secundários advindos de órgão da gestão estadual e municipal, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento (ITDB).

Por fim, se estabeleceu uma relação entre a privatização e suas implicações no cotidiano metropolitano em questão, com auxílio de dados qualitativos de fontes primárias advindos de um questionário aplicado aos usuários da principal estação de ônibus do município (Estação Aeroporto). A observação da dinâmica dos usuários se fez essencial para complementação da análise realizada. Complementando a estruturação metodológica, utilizaram-se as fontes secundárias de dados quantitativos relativos ao fluxo médio diário entre os municípios da Região Metropolitana de Salvador, disponibilizados pela Secretaria de Infraestrutura da Bahia (SEINFRA), além de informações de registros jornalísticos.

REFERENCIAL TEÓRICO

O processo de formação das metrópoles se configura na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, assim como, pelo crescimento da conurbação entre as cidades onde não se distingue muito bem, na

continuidade da área construída, o limite municipal de cada uma delas (LENCIONI, 2011).

Na Região Metropolitana de Salvador as cidades no entorno da capital que antes tinham caráter de veraneio ou dormitório, passaram a acomodar a população que já não tinha mais como morar na capital devido ao acelerado crescimento populacional e a consequente especulação imobiliária, mesmo com as concentrações dos empregos e serviços alocados em Salvador. Ojima et al. (2015, p. 10) assevera que:

[...] ao tentarmos compreender a cidade e os centros urbanos, não é possível analisar apenas os volumes absolutos do crescimento populacional, pois devem se considerar também as diferentes formas de produção do espaço urbano através de suas intencionalidades e do simbolismo que reproduzem as desigualdades socioespaciais para compreendermos as formas de organização social através da relação população e espaço.

Nas últimas décadas, tem se observado uma relativa dependência dos municípios que integram a RMS em relação à Salvador, fato observável mais intensamente, quando se refere a Lauro de Freitas, município com aproximadamente 204 mil habitantes (IBGE, 2021) e que é conurbano com a capital baiana. Nesse sentido, as mudanças nos modos de produção econômica e de reprodução social, tornam esses espaços um lócus simultâneo de conflitos e de grandes dilemas sociais contemporâneos (UNFPA, 2007).

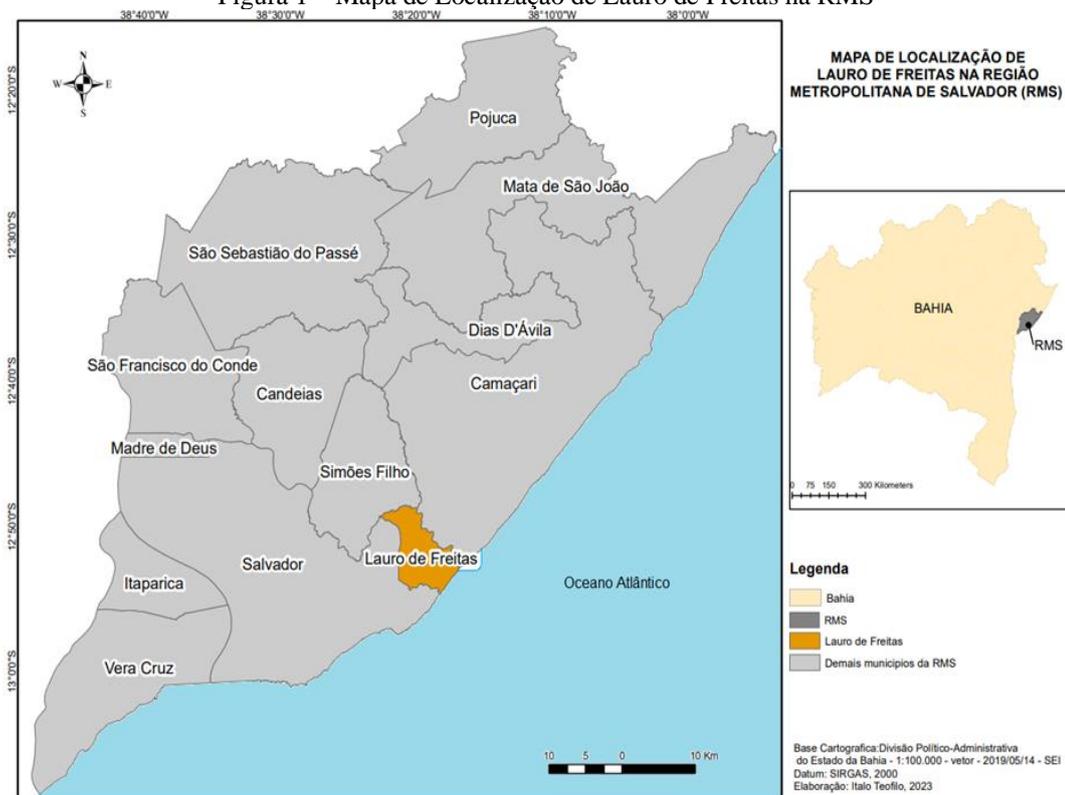
Esses conflitos muitas das vezes gerados por contradições de planejamento e interesses econômicos por parte do poder público e privado. Através desses aspectos, a mobilidade urbana que dinamiza os fluxos intrametropolitano consequentemente, sofre com os efeitos dessas relações.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O município de Lauro de Freitas possui cerca de 204 mil habitantes, é parte integrante da Região Metropolitana de Salvador (BA), que é formada pela capital e pelos municípios de Camaçari, Candeias, Dias D'Ávila, Itaparica, Madre de Deus, Mata de São João, Pojuca, Salvador, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Simões Filho, Vera Cruz (SEPLAN, 2018). Localizado no Litoral Norte do estado, o município limita-se ao norte com Camaçari e Simões Filho, ao Sudoeste com Salvador e a Leste com o Oceano Atlântico.



Figura 1 – Mapa de Localização de Lauro de Freitas na RMS



Fonte: SEI, 2018, elaborado pelos autores.

No caso de Lauro de Freitas, assim como em toda RMS, o sistema de transporte coletivo é responsável por deslocar grande parte da população de modo intraurbano e interurbano, representando 64% dos totais de usuários (BAHIA, 2012). Em contrapartida, todo o sistema de transporte coletivo da RMS é completamente privado, desde o ônibus que se configura como o principal modal, até os veículos do transporte complementar (vans e micro-ônibus) que se organizam em cooperativas. Além destes, também são ofertados serviços de transportes individuais como táxi e carros por aplicativo (*Uber, 99taxi, In driver etc.*), estes apresentam custos variáveis e por sua vez mais elevados. Isso revela relativa dependência da população do município em veículos motorizados para realizarem seus deslocamentos diários.

Em comparação com os demais municípios da Região Metropolitana, Lauro de Freitas é o que possui o maior índice de mobilidade motorizada (Tabela 1), que nada mais é do que a relação entre o número de viagens diárias divididas pelo número de habitantes de determinado local.

Tabela 1 - Índice de Mobilidade Motorizada na RMS (2012)

Município	IMM (Índice de Mobilidade Motorizada)
Lauro de Freitas	1,17
Salvador	1,13
Camaçari	0,94



Simões Filho	0,91
Pojuca	0,72
Madre de Deus	0,65
Mata de são João	0,62
Candeias	0,57
Dias d'ávila	0,55
São Francisco do Conde	0,49
Itaparica	0,41
Vera cruz	0,37
São Sebastião do Passé	0,23
ÍNDICE GERAL	1,05

Fonte: adaptado de SEINFRA, 2012.

Tendo em vista o fenômeno da privatização, cabe enfatizar que não é algo inconstitucional e de acordo com a Constituição de 1988 os municípios podem diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, prestar os serviços de transporte coletivo, nesse sentido a Lei da Mobilidade Urbana (nº12.587/12) complementa, atribuindo aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Na prática, por conta da privatização, diante de um contexto metropolitano, a principal problemática perpassa a desintegração dos ônibus que fazem o percurso intermunicipal, principalmente, no sentido à Salvador, uma vez que, de acordo com a SEINFRA, aproximadamente 83 mil viagens diárias são realizadas de Lauro de Freitas com destino à Salvador (BAHIA, 2012).

Uma das constatações da insuficiência do sistema de integração no ônibus da RMS como um todo é que existem três tipos de cartão de acesso aos ônibus, sendo eles: o *SalvadorCard* que se restringe aos ônibus da capital e ao transporte metroviário e que não integra com os ônibus dos demais municípios da RMS; o *Metropasse* que permite o acesso e uso nos ônibus dos demais municípios da RMS e o metrô e; o *Cartão CCR* pertencente à concessionária (CCR Metrô Bahia), que poderia se configurar como uma alternativa, tendo em vista que o metrô, por se tratar de um modal de caráter metropolitano é de responsabilidade do governo do estado, mas, também, não permite integração entre os ônibus da capital e os da RMS.

A Lei de Mobilidade Urbana ratifica o papel do estado em relação aos modais metropolitanos:

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

Nesse sentido, a Estação de Metro Aeroporto, inaugurada em 26 de abril de 2018 se encontra situada entre os limites de Lauro de Freitas e Salvador (Figura 2), uma localização estratégica e que por sua vez também esta proxima do bairro com maior densidade



populacional de Lauro de Freitas (Itinga).

Figura 2 – Localização da estação de Metrô Aeroporto entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas



Fonte: elaboração própria, 2023.

Silva et al. (2016) comenta sobre os principais tipos de uso e ocupação do solo próximos a Estação Aeroporto:

Os principais usos do solo encontrados no entorno da Estação Aeroporto são o domiciliar unifamiliar, com destaque para o bairro de Itinga, e o comercial, onde se destaca o entorno imediato da Avenida Santos Dumont, no bairro Centro do município de Lauro de Freitas [...]. São encontradas, ainda, áreas de vegetação, relacionadas à presença do Rio Ipitanga, e institucionais, referentes ao aeroporto e à Base Aérea de Salvador, além do Hospital da Unimed (atualmente fechado) (SILVA et al., 2016, p. 08).

Sobre isso, Silva et al. (2016, p. 8) afirma que “a população do entorno da Estação Aeroporto é predominantemente de renda mais baixa. Entretanto, a existência de alguns condomínios com renda média mais elevada acaba mascarando a realidade econômica local”

Nesse sentido, nossa pesquisa corrobora com a afirmativa de Silva et al. (2016), quando ao realizar as entrevistas, os usuários que mais criticaram negativamente a qualidade do acesso e serviço do metrô, foram aqueles que utilizam o serviço cinco dias ou mais durante a semana (75,6%), seja com a finalidade de trabalho ou como estudo e que, conseqüentemente, representam parte da amostra que possui renda mais baixa.

Em consonância, a maioria das críticas perpassa pelo problema da integração, uma

vez que, a população em geral que utiliza o cartão metropolitano não consegue integrar com as linhas de ônibus pertencentes à Salvador, além da ausência de roteiro de ônibus que adentre o interior dos bairros da capital. De acordo com o resultado referente satisfação com o modelo de integração existente, 36% dos usuários do serviço de transporte metropolitano, classificam como muito ruim e ruim. Em relação ao tipo de cartão que utilizam, a proporção se dividiu da seguinte maneira: SalvadorCard (45%), Cartão CCR (35%) e Metropasse (30%).

Contudo, essa problemática apresentada quanto à falta de ônibus não se reflete apenas após a instalação do metrô. Dias (2006), destaca que a problemática na rota das linhas no transporte coletivo entre Salvador e Lauro de Freitas, conduzem a que os usuários percorram longas distâncias para acessar os pontos de ônibus ou optem pelo uso de vans e micro-ônibus não credenciados.

Atualmente, percebe-se a circulação de transportes alternativos que se dirigem do interior dos bairros, não possuem qualquer tipo de integração com os outros modais viários (ônibus e metrô), além de apresentar tarifa variável conforme o destino do passageiro, encarecendo o percurso. Ao analisar as empresas de ônibus que são utilizadas para atender o serviço de transporte na RMS, tanto na ida ao destino quanto na volta ao local de partida, percebe-se que a maioria dos usuários consomem o serviço das linhas fornecidas pela empresa Costa Verde, que circula- somente nas principais avenidas dos bairros.

Portanto, infere-se que as empresas que ofertam serviços com ônibus urbanos, têm como objetivo atender as localidades centrais do município de Lauro de Freitas em direção ao metrô e a Salvador, e que havido redução na frota dos ônibus, sobretudo, a partir da instalação e entrada em funcionamento da Estação Metrô Aeroporto.

A presente investigação diagnostica a falta de um estudo na demanda de linhas e frotas de acordo com as necessidades dos usuários. Desta forma, a deficiência na mobilidade urbana engloba vários elementos, logo, a análise não pode ser reduzida à simples solução do aumento nas frotas e linhas de ônibus.

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

Conforme assinala Marandola Júnior (2011), todas essas questões que envolvem a



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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A privatização dos transportes coletivos no contexto metropolitano brasileiro é uma discussão complexa que envolve diversos aspectos. Embora a possibilidade de privatização possa trazer benefícios significativos, é importante destacar que se faz necessário tomar medidas para garantir a qualidade dos serviços, a segurança dos passageiros e a acessibilidade a preços justos para os usuários do sistema.

Identifica-se que não há uma relação articulada entre a Região Metropolitana para discutir os problemas que os envolvem. Dessa forma, a relação integração metrô-ônibus metropolitano fica comprometida pelos interesses e conflitos político-econômicos que envolvem Salvador e Lauro de Freitas. Sendo assim, se faz necessário pautar uma proposta de integração dos modais de transporte coletivo que realmente contemple todos os usuários dos serviços ofertados na metrópole.

Além disso, é preciso levar em consideração as particularidades de cada região e a participação das gestões nas diferentes escalas (municipal, estadual e federal), para que o modelo de privatização seja o mais adequado possível. Por fim, se faz necessário desenvolver estratégias que conduzam a novas dinâmicas metropolitanas e que atendam efetivamente as demandas da população, contrapondo desta maneira, a logica urbana herdada e instituída.

REFERÊNCIAS

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

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



BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 15 abr. 2023.

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

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População estimada [2021].** Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/lauro-de-freitas/panorama>. Acesso em: 15 abr. 2023.

LENCIONI, S. **A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas.** Revista Paranaense de Desenvolvimento - RPD, n. 120, p. 133–148, 2011.

MARANDOLA JÚNIOR, E. Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas In: CUNHA, José Marcos Pinto (Org.). **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo.** - Campinas: Núcleo de Estudos de População -Nepo/Unicamp, 2011.

OJIMA, R.; MONTEIRO, F. F.; NASCIMENTO, T. C. L. DO. **Urbanização dispersa e mobilidade no contexto metropolitano de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida.** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 7, n. 1, p. 9–20, abr. 2015.

SILVA, H. R. F. et al. **Análise geográfica do entorno de 4 estações de metrô dos municípios de Salvador e Lauro de Freitas-BA.** Disponível em: <<http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%203%20-%20Mobilidade%20e%20Transportes/Paper1266.pdf>>. Acesso em: 10 de maio de 2023.

UNFPA. United Nations Population Fund. **Situação da População Mundial 2007:** desencadeando o potencial do crescimento urbano. Nova York: UNFPA, 2007.