

# CIDADE MÉDIA E SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO: FEIRA DE SANTANA EM DEBATE

*MIDDLE CITY AND COLLECTIVE TRANSPORT SYSTEM: FEIRA DE SANTANA IN DEBATE*  
*CIUDAD MEDIA Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO: FERIA DE SANTANA EN DEBATE*

<https://doi.org/10.26895/geosaberes.v12i0.1126>

**RUY DE SOUZA REIS<sup>1\*</sup>**  
**JANIO SANTOS<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Professor da Faculdade Maurício de Nassau, Mestre em Planejamento Territorial (UEFS).  
Av. Sr. dos Passos, 222, Centro, CEP: 44001-525, Feira de Santana (BA), Brasil, Tel.: (+55 75) 3603-2850,  
ruyreis.adv@outlook.com, <http://orcid.org/0000-0002-9301-5011>

\* Autor correspondente

<sup>2</sup> Professor do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial (PLANTERR),  
Doutor em Geografia, Professor Pleno/DCHF, Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS).  
Av. Transnordestina, s/n, Novo Horizonte, CEP: 44036-900, Feira de Santana (BA), Brasil, Tel.: (+55 75) 3161-8000  
janiosantos@yahoo.com.br, <http://orcid.org/0000-0003-0730-1271>

Histórico do Artigo:  
Recebido em 5 de Novembro de 2020.  
Aceito em 7 de Setembro de 2021.  
Publicado em 7 de Setembro de 2021.

## RESUMO

Este artigo avalia, no âmbito da Política de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, a organização do Sistema de Transporte Coletivo, suas características e entraves, para pensar como, do ponto de vista metodológico, tais serviços e lógicas são compreendidas em cidades médias. Além de pesquisa bibliográfica e documental, a metodologia centrou-se no mapeamento da rede de transporte por ônibus e na aplicação de *buffer*. Feira de Santana é um retrato do funcionamento do transporte coletivo em várias cidades médias do Brasil. O reconhecimento da história de serviços precários revela fragmentos da vida dos pobres, em que, apesar da importância de algumas leis, na prática, o verdadeiro direito à cidade, inclusive, à mobilidade urbana, é uma utopia distante de ser atingida.

**Palavras-chave:** Cidade média. Transporte coletivo. Feira de Santana. Mobilidade urbana.

## ABSTRACT

This article evaluates, based on the Urban Mobility Policy in Feira de Santana, the organization of the Collective Transport System, its characteristics and obstacles, to think how, based on the methodology, these services and logics are understood in medium cities. The methodology focused on mapping the collective transport network, applying buffer and bibliographic and documentary research. Feira de Santana is an example of how collective transport works in many medium cities in Brazil. Knowledge of the history of precarious services reveals fragments of the lives of the poor. Despite the importance of some laws, in practice, the true right to the city, including urban mobility, is a distant utopia.

**Keywords:** Medium cities. Collective transport. Feira de Santana. Urban mobility.

## RESUMEN

Este artículo evalúa, a partir de la Política de Movilidad Urbana de Feira de Santana, la organización del Sistema de Transporte Colectivo, sus características y obstáculos, para pensar cómo, a partir de la metodología, se entienden estos servicios y lógicas en ciudades medianas. La metodología se centró en el mapeo de la red de transporte colectivo, aplicando búfer e investigación bibliográfica y documental. Feira de Santana es un ejemplo de cómo funciona el transporte colectivo en muchas ciudades medianas de Brasil. El conocimiento de la historia de los servicios precarios revela fragmentos de la vida de los pobres. A pesar de la importancia de algunas leyes, en la práctica, el verdadero derecho a la ciudad, incluida la movilidad urbana, es una utopía lejana.

**Palabras claves:** Ciudades medianas. Transporte colectivo. Feira de Santana. Movilidad urbana.

## INTRODUÇÃO

Fundamentada no artigo 182º, a Constituição Federal de 1988 deixa claro que compete ao município o desenvolvimento da política urbana, com base nas diretrizes previstas em lei, no caso, o Estatuto da Cidade, de 2001. Depois delas, nasceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei 12.587/2012, que garante o direito aos cidadãos de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política de mobilidade (BRASIL, 2001, 2012).

A orientação é que os municípios elaborem seus planos e, inclusive, contraria incentivos tributários do governo federal para aquisição de carros e motocicletas, pois estabelece como prioridade o transporte coletivo e não motorizado, em vez do particular, individual e motorizado. A lei ainda trouxe mecanismos que visam garantir preços acessíveis no transporte coletivo, vias exclusivas para ônibus e bicicletas, restrição da circulação de veículos privados em determinados horários, etc. (BRASIL, 2012).

Municípios com população superior a 20 mil habitantes devem compulsoriamente elaborar o plano de mobilidade urbana, de modo integrado ao plano diretor. Antes, apenas aqueles com mais de 500 mil habitantes possuíam tal obrigação. Ainda foi disciplinado que os municípios que não apresentarem seus planos no prazo ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana. (BRASIL, 2001, 2012)

Feira de Santana possuía uma frota de 278.813 veículos em 2019 e desses pouco mais de 270 eram ônibus coletivos para passageiros, distribuídos em duas concessionárias: Auto-Ônibus São João Ltda. e Rosa Ltda. (DENATRAN, 2020). Junto à expansão urbana, apareceram vários problemas, hoje comumente encontrados em algumas cidades médias brasileiras, principalmente quando o assunto é a dificuldade no deslocamento. A falta de infraestrutura, congestionamentos e transporte coletivo precário, por exemplo, são fatores que geraram a substituição das duas empresas que efetuavam o serviço de transporte coletivo na cidade no final de 2015, Princesinha e 18 de Setembro (NEVES, 2015).

Em pesquisa realizada pela Secretaria de Infraestrutura do Governo do Estado da Bahia (SEINFRA), em 2014, constatou-se que 20% das viagens motorizadas na Região Metropolitana de Feira de Santana (RMFS) eram realizadas por meio de transporte coletivo, número que sugere a prevalência da utilização de veículo individual, em detrimento das recomendações da PNMU. (BAHIA, 2014)

Todos os aspectos supracitados suscitaram o desenvolvimento deste artigo, que tem como cerne analisar, no âmbito da Política de Mobilidade Urbana em Feira de Santana, a organização do Sistema de Transporte Coletivo, suas características e entraves, para pensar como, do ponto de vista metodológico, a análise contribui para compreender tais serviços e lógicas nas cidades médias.

Além de pesquisa bibliográfica e documental, a metodologia centrou-se no mapeamento da rede de transporte coletivo por ônibus e na aplicação de técnicas para verificar seu alcance. Os mapas foram produzidos no Qgis, 3.0 e partiram da vetorização das rotas, com base em informações das permissionárias, e os atributos foram alimentados por informações acerca das características das rotas.

O texto está organizado em três partes: na primeira, são abordados aspectos teóricos sobre mobilidade e transporte coletivo; na segunda, Feira de Santana é caracterizada, junto da política voltada ao tema; e na última são apresentados a estruturação e os problemas do sistema de transporte.

## MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE COLETIVO NO CONTEXTO ATUAL

O conceito de mobilidade urbana, adotado pela maioria dos autores, refere-se às condições de deslocamento da população dentro do espaço das cidades, o que merece certo

questionamento. O termo é empregado, em regra, para referir-se ao trânsito de veículos e pedestres, seja por meio do transporte individual (carros, motos, bicicletas, etc.), seja através do uso de transportes coletivos (ônibus, bondes, metrô, etc.) (PENA, 2015). Contudo, é preciso pensar também o direito ao deslocamento no campo, que não será tratado neste texto.

A mobilidade urbana é o resultado de um conjunto de políticas de transporte, acessibilidade e circulação que busca proporcionar acesso amplo, facilitado e democrático ao “espaço urbano”, com a priorização dos meios de transporte coletivo e não necessariamente motorizados, com vista à efetivação de políticas socialmente inclusivas e com sustentabilidade ecológica (SIQUEIRA; LIMA, 2015). Nas grandes e médias cidades, isso é um indicador relevante da qualidade de vida. Deslocar-se de um local para outro com rapidez e segurança é uma necessidade, o que, no entanto, tornou-se problema, em função do aumento do uso de transportes particulares nas últimas décadas.

Junto à mobilidade, se encontra o conceito de acessibilidade, que diz respeito a toda população, mas envolve, amiúde, pessoas com capacidades e necessidades distintas, desde portadores de deficiência visual e auditiva, aos usuários de cadeira de rodas, idosos, etc. (BROADUS, 2012)

A PNMU tem como escopo proporcionar o acesso universal dos cidadãos às oportunidades que a vida urbana oferece (BRASIL, 2007). É importante salientar que as características morfológicas de determinada cidade ou região podem condicionar a infraestrutura e influenciar na mobilidade e circulação. Assim, tanto o planejamento urbano quanto a política de mobilidade desenvolvida pelo município impactam nessa realidade.

O Brasil vive um drama a respeito da mobilidade urbana. Em virtude do alto grau de dificuldade nos deslocamentos no contexto das metrópoles e cidades médias, o tema está presente na preocupação geral da sociedade e do governo, pois o estado agudo da situação o trouxe para a cena. (MAGALHÃES, 2015)

O aumento da taxa de motorização, associado ao crescimento urbano, ao planejamento inadequado e à escassez de investimentos, agravaram a crise da mobilidade urbana brasileira. A Taxa de Urbanização passou de 31,24%, em 1940, para 84,36%, em 2010, segundo o IBGE (2010, 1940). Ao ler o ritmo de crescimento da população urbana e rural e as estimativas de 2019, verificam-se percentuais em torno de 86,90% de pessoas a viver em áreas urbanas<sup>1</sup>. As estimativas desse último ano ainda apontam que 57,4% residem em 5,8% dos municípios com mais de 100 mil habitantes e, de modo geral, são esses que concentram os problemas mais evidentes de mobilidade, sobretudo ligados à congestionamentos (IBGE, 2019).

Outro fato são as estratégias de inserção da população de média e baixa rendas no consumo, por meio de incentivos promovidos pelo Governo Federal, até 2016, para o mercado automobilístico, com redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). E, antecipadamente, é categórico deixar claro que o problema não foi esse necessariamente, mas toda lógica que estava por trás do planejamento das cidades no Brasil. O número de veículos por 100 habitantes passou de 21, em 2003, para 27, em 2013, e 31 em 2019; entre as capitais, cresceu de 30, em 2003, para 48, em 2013, e 55, em 2019. Entre os municípios que, em 2019, possuíam mais de 50 mil veículos, exceto as capitais, elevou de 25, em 2003, para 49, em 2013, e 56, em 2019 (DENATRAN, 2020). E isso causou decorrências graves na lógica da mobilidade, mormente no que diz respeito à capacidade de circulação de pessoas e cargas;

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi lançado pelo Governo Federal em 2007 com a finalidade de promover investimentos em infraestrutura. Na primeira fase, serviu para viabilizar o repasse de recursos para projetos prontos ou obras em andamento, especialmente vinculadas a grandes eventos. Em função do Pacto da Mobilidade, posterior aos movimentos de 2013, foram destinados mais de R\$ 50 bilhões ao setor, por meio do PAC 2

<sup>1</sup> Metodologia desenvolvida pelo Grupo de Pesquisa “Urbanização e produção de cidades na Bahia”.

(SANTOS *et al.*, 2015).

Se é fato que as condições de mobilidade urbana no Brasil se deterioraram ao longo das últimas décadas, esse não é um problema atual. O tempo médio de deslocamento no percurso casa-trabalho aumentou, juntamente com a quantidade de veículos individuais, e gerou um efeito cíclico, no qual a segunda contribui para o agravamento do primeiro e vice-versa. Porém, trata-se de um tema que, durante muito tempo, no âmbito do planejamento, foi reduzido a expandir o número de vias, regulamentação do transporte coletivo e criação de leis para acessibilidade, sem ser pensado de modo amplo e integrado.

Inclusive, a inserção de um capítulo específico sobre política urbana na Constituição Federal de 1988 foi resultado do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, ocorrido ainda na década de 1980. Se em 2001 foi aprovado o Estatuto da Cidade, que não dispõe muito sobre a mobilidade urbana, apenas em 2003, com a criação do Ministério das Cidades, o tema voltou à baila para pensar o destino das cidades. Em 2012, foram estabelecidos os princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, de forma mais clara.

A promulgação da Lei de 2012 forneceu segurança jurídica e permitiu que os municípios adotassem medidas para priorizar modos não motorizados e coletivos, em detrimento do transporte individual e motorizado, e trouxe a prerrogativa de questionar projetos e investimentos, caso se mostrem inadequados aos interesses locais/regionais. O texto traz no artigo 5.º os princípios norteadores para o desenvolvimento dessas políticas.

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012)

Além disso, houve preocupação em assegurar: acessibilidade universal; ingresso igualitário a todos usuários do transporte coletivo, independentemente de sexo, idade e condição social; serviço de baixo custo; e a participação. Essa última se dá por meio de órgãos colegiados, com representantes do Executivo, sociedade civil e operadores, ouvidorias em instituições responsáveis pela gestão, audiências e consultas públicas, e procedimentos para avaliação dos cidadãos e da prestação de contas públicas. (BRASIL, 2012)

A PNMU defende a integração entre desenvolvimento urbano e políticas públicas, de modo que racionalizem os recursos de acordo com as prioridades e necessidades previstas em planos, indicadores de desempenho e posturas nacionais ou locais. Além dos direitos dos usuários, salienta que a legislação deve ser analisada dentro do sistema jurídico no qual está inserida. O Estatuto da Cidade, por exemplo, disciplina que o plano diretor é parte do planejamento e o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual devem incorporar orientações e prioridades nele contidas (BRASIL, 2001, 2012).

Como algo específico da mobilidade urbana, ainda que seja recorrente o uso do termo transporte público, por partir do princípio de que esse é, em tese, de livre acesso a “todos”, incorre-se num erro, pois trata-se de um serviço que é, na maioria das vezes, de caráter privado, mesmo fundamentado numa concessão da gestão municipal. A ideia de um transporte público aplica-se a alguns casos, como em serviços escolares vistos em determinadas cidades pequenas e médias. Portanto, o termo mais adequado para se referir ao modelo adotado no Brasil é transporte coletivo, algo essencial para a qualidade de vida e para a conquista do direito à cidade e ao campo.

No modo contemporâneo, o transporte coletivo nasceu face as mudanças ocorridas nos séculos XVIII e XIX, em função da industrialização e da urbanização. Por um lado, os investimentos em tecnologia, direcionados para facilitar a circulação de matérias-primas e trabalhadores, promoveram a revolução das formas de deslocamentos pelo território; por outro, a expansão urbana e a alocação das camadas mais pobres para áreas distantes dos centros trouxeram pressões para que isso fosse aliado à criação de meios para garantir a mobilidade desses sujeitos.

Os transportes coletivos se difundiram pelo mundo em diferentes modais, ainda que os mais conhecidos sejam ônibus, metrô e trens. De forma geral, além de seu caráter como serviço público, privado ou misto, variam segundo: *porte, velocidade e capacidade*: desde pequenas vans até os Trens de Alta Velocidade (TGV); *tempo*: seus sistemas mudam conforme passam os anos; *escala*: podem atender uma cidade, um município ou uma região metropolitana; e o *território*: de acordo com as características da sociedade e isso envolve diferentes condições de precariedade, funções, serviço, controle e gestão.

Além de priorizar o transporte coletivo, outro aspecto assaz relevante que a PNMU trouxe foi o destaque à integração. Desde sua inserção no Brasil, o esse transporte foi pensado de modo atomizado, salvo raríssimas exceções, que pouco iam além da junção de tarifas entre modais. As práticas espaciais vinculadas às lógicas não motorizadas eram desconsideradas das políticas e, portanto, não havia meios para aproveitar as múltiplas formas que cada cidadão possui para se deslocar, isso dentro da sua realidade.

Outro fato é a ideia draconiana, que ainda impera em países como o Brasil, de que o uso do transporte coletivo é direcionado para pobres. Óbvio que, em função das condições de renda e da garantia efetiva do direito à cidade, essa camada deve ter prioridade no planejamento da mobilidade urbana. Todavia, pensar um outro modelo de cidade implica considerar meios de transportes coletivos para todos, independentemente da camada social em que se enquadre.

Disso exposto, parte-se para analisar alguns aspectos do Sistema de Transporte Coletivo, por ônibus, em Feira de Santana e observar suas características, lógicas e funcionamento, que são o retrato do modo como esse é pensado em algumas cidades médias do Brasil.

## TRANSPORTE COLETIVO EM FEIRA DE SANTANA: HISTÓRIA E LEGISLAÇÃO

Com população municipal estimada em 614.872 habitantes, em 2019, Feira de Santana é a segunda mais populosa cidade da Bahia, com 495.965, segundo o Censo Demográfico do IBGE (2010, 2019). O Produto Interno Bruto (PIB) é o terceiro maior do estado e chegou à R\$ 13,66 bilhões em 2017, que representam 5,08% do total baiano. Mesmo que a atividade industrial tenha relevância, o terciário é o principal setor da economia e representava 67,07% do PIB, inclusos os valores da administração pública (IBGE, 2017a). A distância relativamente pequena em relação à Salvador, capital do estado, pouco mais de 100km, não limitou a centralidade regional e os estudos das Regiões de Influências das Cidades (REGIC), de 2018, demonstram tal polarização (IBGE, 2018).

Feira de Santana foi considerada o maior entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste (IBGE, 2017b), mormente, porque a cidade é atravessada por rodovias importantes que interligam alguns estados das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, parte do Nordeste, bem como fazem elo entre Salvador e vários municípios baianos, e são essas: BR-324, BR-116, BR-101, BA-502, BA-503, BA-504 e BA-513 (Figura 1).

O Sistema de Transporte Coletivo de Feira de Santana iniciou-se em 1951 e após dois anos a cidade ficou sem serviço. Em 1962, retornou de modo oficial. Todavia, nas décadas seguintes, foi entremeado por inúmeras crises, trocas de permissionárias, denúncias de ingerências, embates legais, etc. Foram algumas empresas existentes no período: Expresso Alvorada, Expresso São Cristóvão, Translar, Transul, Autounida, Safira, Autocel, R. S. Silva

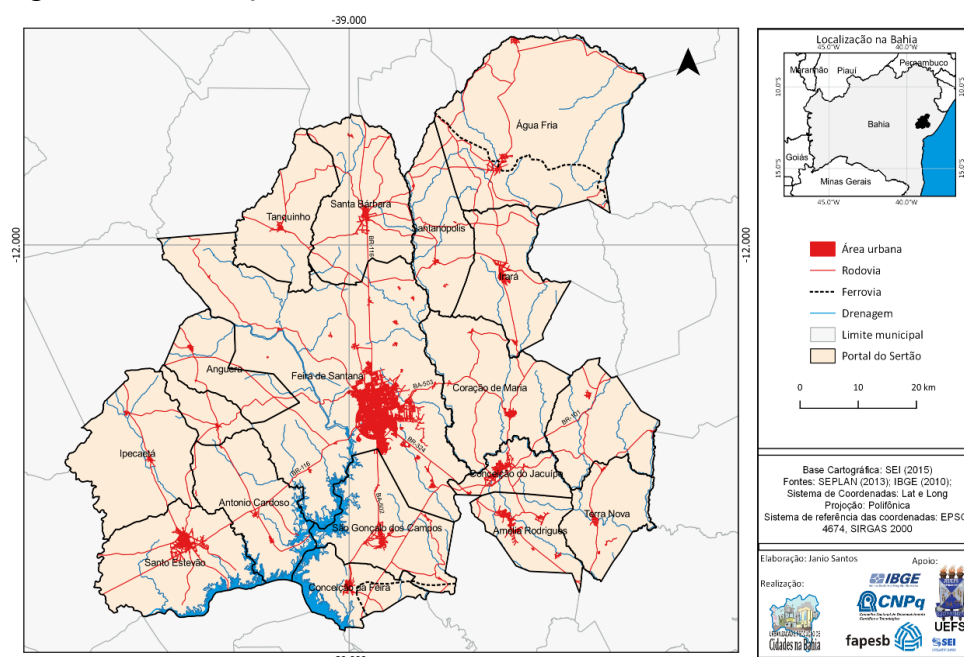
etc. (PINTO, 2008)

Com o crescimento da cidade, vieram alterações no Sistema, notadamente, face a demanda de passageiros e a necessidade de regulamentação. Como faltava gerência, também foram adotadas estratégias para que os moradores feirenses e da região solucionassem os problemas atinentes aos deslocamentos. Nisso, se fortaleceram serviços “clandestinos”, com ônibus, micro-ônibus, táxis, moto-táxis, que, aliás, são um traço da cidade até os dias atuais.

No início do século XXI, Feira de Santana tinha 419.816 habitantes (IBGE, 2000). Nessa época, as relações entre centro e periferias tornavam-se mais complexas, nomeadamente face à expansão urbana, e no âmbito do transporte coletivo, além das péssimas condições na oferta do serviço, a necessidade de tomar dois ônibus para fazer certos deslocamentos recolocou o Sistema no centro do debate.

Ao longo dos anos, foi possível perceber que a legislação municipal que trata do tema sofreu constantes atualizações. Como importantes, menciona-se: a Lei 2.217/2001, que vetou a execução do transporte “clandestino”, e a Lei 2.397/2003, cujo condão foi organizar o serviço de transporte coletivo e revogar parte das leis anteriores a ele atinentes (FEIRA DE SANTANA, 2001, 2003)

Figura 1 - Localização de Feira de Santana no Portal do Sertão, Bahia, 2020.



Fonte: Elaborada pelos autores.

Em 2005, foi inaugurado o Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Feira de Santana, com as três atuais estações de transbordo: Terminal Central; Terminal Norte, localizado na Cidade Nova; e o Terminal Sul, no Tomba. Duas empresas operavam à época: Praça 12, posteriormente transformada em Viação Princesinha; e Santíssimo, que foi dividida, uma parte vendida para a 18 de Setembro, e que depois deixou o Sistema. (CARDOSO, 2015a).

Entre 2005 e 2015, além do SIT, fora alterações e adequações legais, poucas mudanças ocorreram na qualidade da oferta e da gestão do transporte em Feira de Santana, que se traduz, por exemplo: em 2013, quando o então Prefeito, José Ronaldo de Carvalho, afirma que “não está ruim, ele está mais do que ruim”, face o número de ônibus velhos e a baixa frequência para atender à população; ou em 2015, quando o Ministério Público da Bahia (MP-BA) entrou com uma ação e pedia a renovação imediata da frota, pois muitos ônibus vistoriados não tinham condições de circular (CRUZ, 2013; CARDOSO, 2015b).

As pressões populares e jurídicas sobre a gestão municipal pela premência em elaborar um plano de mobilidade urbana fizeram com que, em 2015, o supracitado prefeito e o diretor da empresa AGKF assinassem um contrato para resolução desse imbróglio. A meta era que fosse desenvolvido um Sistema que priorizasse o pedestre, o transporte coletivo e os veículos não motorizados, a exemplo das bicicletas. (MAGALHÃES, 2015).

Em 21 de março de 2017, realizou-se o Seminário Internacional de Mobilidade Urbana Sustentável, promovido pela Pirelli, que discutiu a articulação do plano para Feira de Santana e RMFS (CRUZ, 2017). Contudo, a atividade foi marcada por contradições, pois foi protagonizada pela empresa e, em uma das seções, discutiu questões seminais como mobilidade sustentável, redução no uso de veículos motorizados, centralidade do transporte coletivo, com a presença de um palestrante nacional e outro internacional. Porém, no final, a Pirelli fez propagandas em prol de veículos motorizados individuais, o que é paradoxal.

A previsão inicial era que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob) de Feira de Santana fosse concluído até agosto de 2017, o que daria tempo para audiências e sugestões. Todavia, em 09 de abril de 2018, foi divulgado que a sanção já havia ocorrido em 05 de abril do mesmo ano, por meio da Lei Complementar 112/2018. Algo que chamou atenção foi que a comunidade acadêmica e a Comissão de Mobilidade Urbana da UEFS não tiveram conhecimento da data de votação na Câmara de Vereadores e mostra que ou a divulgação na mídia não ocorreu ou foi realizada sem a devida difusão.

No PlanMob, o SIT é reforçado. O texto admite que o Sistema de Transporte Coletivo por ônibus não atingiu o patamar da demanda de passageiros esperado e responsabiliza o grande número de veículos “clandestinos” pelo fato. Além de traçar diretrizes sobre o uso de bicicletas, com propostas de alterações e adaptações de algumas vias, orienta formas de melhorias na acessibilidade. (FEIRA DE SANTANA, 2018)

## **SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO EM FEIRA DE SANTANA: REALIDADE DE UMA CIDADE MÉDIA**

A implantação do SIT em 2005, cujas propostas eram integrar e possibilitar viagens para mais lugares com uma tarifa, foi uma transformação importante, e tinha como premissa o equilíbrio de veículos, itinerários, terminais e de fatores complementares, como conforto, velocidade, comunicação, regularidade, confiabilidade e acessibilidade. (BORGES JUNIOR, 2007).

Antes disso, Feira de Santana possuía dois terminais com características semelhantes: o Nordeste, na av. Senhor dos Passos, e o da Getúlio Vargas, no canteiro central da avenida homônima (BORGES JUNIOR, 2007). Em um levantamento encomendado pela Prefeitura, verificou-se que: os equipamentos destinados a atender o usuário traduziam-se em pontos de parada, em especial na área central; a estrutura dos abrigos era inapropriada; as paradas do Centro estavam congestionadas, com plataformas e áreas de espera inadequadas; havia excesso de linhas, com baixa velocidade e alto custo operacional, a maioria radial; implantações e alterações nas linhas foram feitas sem critérios técnicos e inviabilizavam a racionalização do Sistema; a rede tinha itinerários irracionais, pulverizados, com excessivo número de vias; caracterizava-se como atendimento “porta-a-porta”, incompatível com o porte da cidade (AGKF, 2002)

A proposta do SIT resumia-se, numa primeira etapa, na implantação do sistema integrado no corredor Norte-Sul, com alimentadores que operariam com veículos do sistema alternativo. Além da criação dos três terminais para integração, visava-se: racionalizar os itinerários; priorizar a circulação no Centro e corredores; implantar linhas diametrais e o sistema expressinho, com micro-ônibus; e modernizar e racionalizar paradas, com abrigos e publicidade.

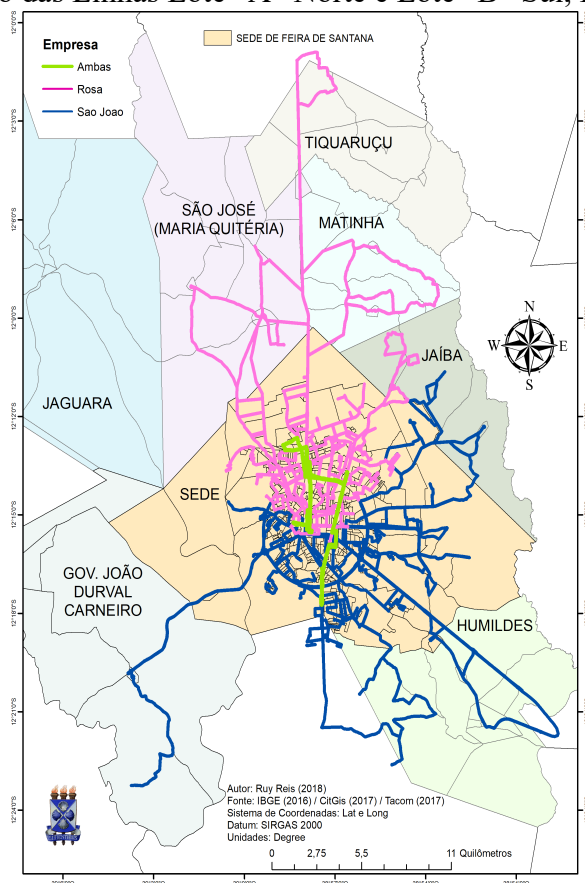
Durante oito anos os transportes coletivos operaram nos moldes em que foi implantado o SIT, com poucas mudanças significativas. Em 2014, a Prefeitura realizou uma audiência pública para discutir os problemas no serviço e no mesmo ano foi publicado o Edital de Licitação, que tratava da concessão para execução do serviço (FEIRA DE SANTANA, 2014). Insatisfeitas com o resultado, que escolheu duas operadoras de São Paulo, a Princesinha e a 18 de Setembro, então prestadoras, retiraram os ônibus de circulação em agosto de 2015. Elas questionaram a licitação e o Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA) chegou a suspendê-la, mas a decisão foi revogada e o processo seguiu (NEVES, 2015).

Após a licitação, por alguns meses, o Sistema funcionou em caráter emergencial, prestado pelas empresas vencedoras, Auto Ônibus São João, responsável por operar o Lote “A” Norte, e a Rosa, responsável pelo lote “B” Sul, que começaram a circular em caráter definitivo em janeiro de 2016.

Desde o início das atividades, foi criada a Associação Via Feira, cuja finalidade é representar as operadoras na elaboração e coordenação de estudos e projetos no município, bem como na execução das atividades de gestão integral do sistema de bilhetagem eletrônica. Uma novidade foi a implantação do aplicativo SIU Mobile, que, em tese, visa prever a chegada dos ônibus nos pontos, rotas disponíveis, dentre outros.

Em 2018, havia 124 linhas cadastradas: 62 exploradas pela Rosa e 59 pela Auto Ônibus São João (Figura 2). Ambas empresas atuam em três linhas: 02: liga o Terminal Norte ao Terminal Sul, passa pelo Shopping Boulevard e utiliza o corredor da av. João Durval Carneiro; 10: liga o Terminal Norte ao Terminal Central, através do corredor da av. José Falcão da Silva; e 112: liga o Conjunto José Ronaldo, no bairro Campo Limpo, ao Terminal Central e também utiliza o corredor da av. José Falcão da Silva, razão pela qual as rotas se sobrepõem.

Figura 2 - Distribuição das Linhas Lote “A” Norte e Lote “B” Sul, Feira de Santana, 2018

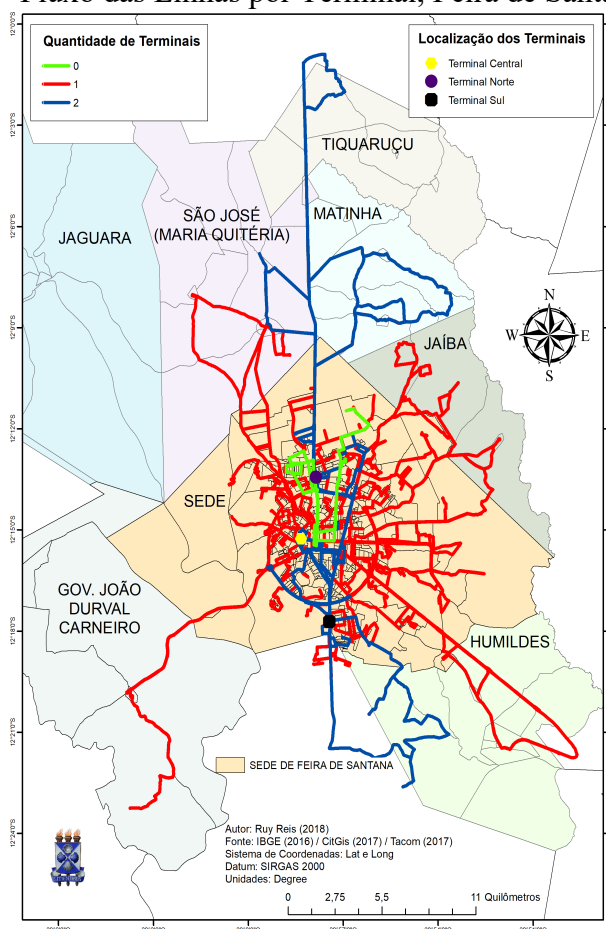


Fonte: elaborada pelos autores.



Dentre as 124 linhas cadastradas, 106 passam por um único terminal, 15 passam por dois terminais, nenhuma passa pelos três terminais e 3 não passam pelos terminais. Dentre essas últimas, duas passam apenas pelo antigo Terminal do Nordeste (Figura 3)

Figura 3 - Fluxo das Linhas por Terminal, Feira de Santana, 2018.



Fonte: elaborada pelos autores.

A visível radialidade das linhas leva a maior concentração de ônibus no Centro, pois, das 124, 99 passam pelo Terminal Central; 19 passam pelo Terminal Norte; e 18 passam pelo Terminal Sul (Figura 4). É possível concluir também que 93 delas têm características radiais predominantes, com função convencional; nove têm características diametrais, com função troncal; e três têm características locais, com função alimentadora (Figura 5).

Sobre as linhas: as convencionais param em todos os pontos ao longo do itinerário, sem nenhuma restrição; as troncais, chamadas de interestação, normalmente operam em artérias principais e ligam dois pontos de concentração da demanda. Em geral, fazem elo entre o Terminal Norte e o Terminal Central, o Terminal Central e o Terminal Sul ou o Terminal Norte e o Terminal Sul; as radiais ligam a área central aos bairros; as locais transitam apenas numa determinada parte de perímetro urbano; e as alimentadoras recebem a captação da concentração de demanda. (MATTOS, 2018)

Em 2019, não havia linhas perimetrais que circundassem o anel viário de Feira de Santana. O peso nas radiais parte do princípio financeiro, pois concebe que o a área central acumula alta demanda de passageiros, em virtude, principalmente, do comércio e dos serviços. Poucas rotas servem como alimentadoras dos Terminais Norte e Sul, que conduzem a população para o Centro, por meio do Terminal Central.

Além do alto fluxo de passageiros no Centro, atualmente, se encontra em andamento a construção de dois shopping centers populares nas imediações do Terminal Central. Esses dois equipamentos devem atrair uma demanda maior de passageiros. Trata-se do Feira Portal Center, localizado na Rua Natal, que contará com 557 lojas; e do Shopping Popular de Feira de Santana, na av. Olímpio Vital, onde localiza-se o Centro de Abastecimento, com 1.500 boxes.

Apesar de possuir oito distritos, além do distrito-sede, a maior parte da população ainda se encontra dentro do anel viário. As áreas distritais são predominantemente rurais, com baixo adensamento populacional. Bonfim de Feira e Jaguara, situados a aproximadamente 35km do Centro de Feira de Santana, não possuem linhas cadastradas na Via Feira e são explorados pelo Sistema de Transporte de Passageiros Alternativo e Complementar (STPAC), por meio de vans.

Atualmente, das 124 linhas, 19 são distritais e fazem ligação do Centro com as localidades do Genipapo, situada entre o município de São Gonçalo dos Campos e o distrito de Humildes; KM14, situada no Distrito de Governador João Durval Carneiro; Candéal e Candeia Grossa, no distrito da Matinha; São José, no distrito de Maria Quitéria; Jaíba, entre outras (Figura 6).

Um fato importante é que, das 124 linhas, apenas 20 passam próximas do Terminal Rodoviário de Feira de Santana (Figura 7). É importante salientar que não existe outro Terminal de porte ou uma parada de ônibus com estrutura adequada no seu entorno e algumas dessas linhas passam no lado oposto da av. Presidente Dutra (BR-324), no sentido Feira de Santana-Salvador. Isso faz com que alguns passageiros tenham que atravessar a avenida para chegar até alguma parada de ônibus, bem como fortalece os serviços “clandestinos”.

A maior parte da população que chega ou sai do Terminal Rodoviário de Feira de Santana o faz por meio de táxi, mototáxi ou, mais recentemente, pelos serviços de aplicativos. Quase não há integração desse Terminal com a cidade, por meio de transporte coletivo regular, apesar dele estar localizado numa área pericentral, próximo do encontro da BR-324 com a BR-116.

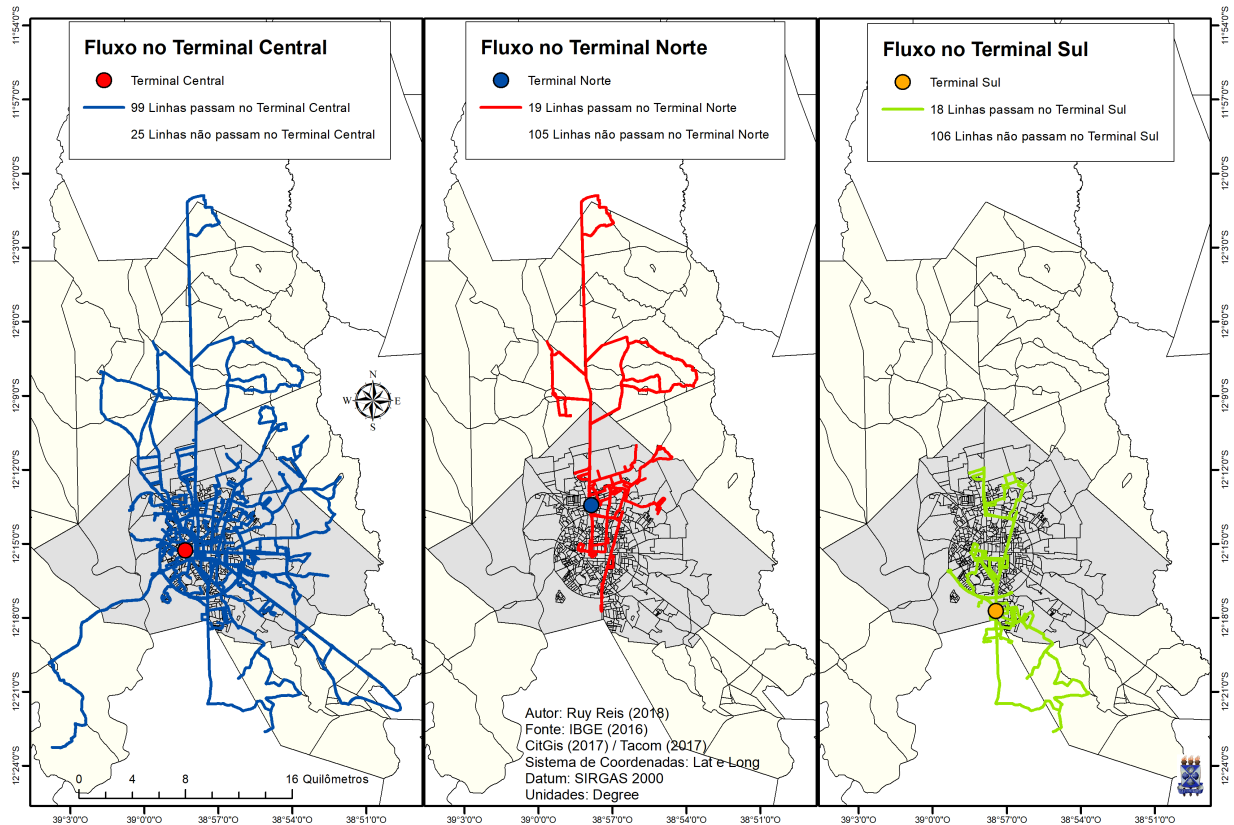
Para avaliar a cobertura da rede de transporte coletivo na cidade de Feira de Santana foi utilizado o recurso do *buffer*, cuja metodologia consiste em ampliar em metros o alcance e avaliar as vias onde os ônibus transitam. Por outro lado, a ferramenta também revela o tempo médio de locomoção das pessoas para as linhas por onde as empresas operam. Assim, quanto menor a cobertura maior será o tempo de deslocamento do usuário até a via.

Com base na Figura 8, com *buffer* de 300 metros, é possível perceber que a área central é bem coberta, até porque 99 linhas passam pelo Centro. As áreas exteriores e mais próximas do anel viário, setores norte, nordeste e sudeste, também estão adensadas, ao contrário das zonas sudoeste e oeste, que, todavia, são de baixa concentração populacional.

Constata-se que nas áreas mais afastadas e periféricas, em especial as pobres, o usuário precisa se deslocar mais para chegar aos pontos de atendimento do transporte coletivo. É possível perceber que parte das áreas centrais e pericentrais está coberta, ainda que o fluxo no Centro ocorra através das avenidas principais. Contudo, que isso não traga conclusões precipitadas, pois encobre outros incontestes problemas: irregularidade, baixa frequência e longas esperas pelo serviço.

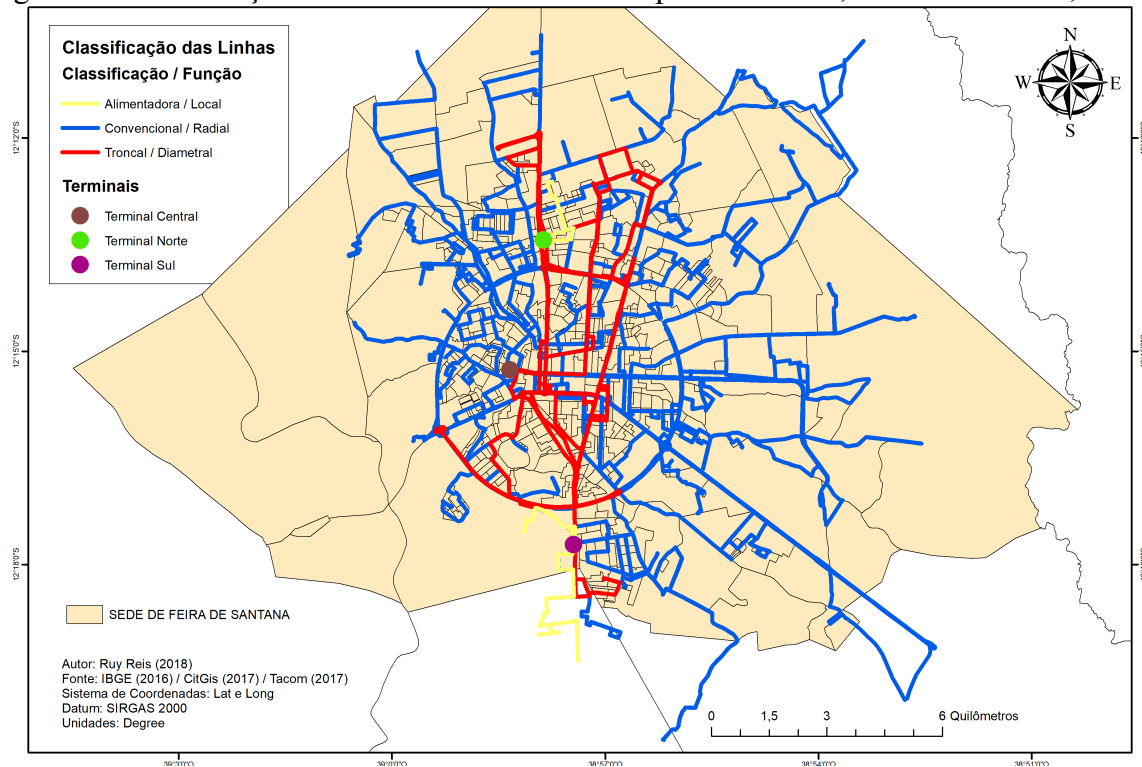
Portanto, a organização das linhas, ainda que seja relevante, não revela aspectos mais qualitativos do transporte coletivo de Feira de Santana, como a ausência de controle do Sistema pelos gestores. Nota-se que não há um banco de dados digitais que possa ser acessado em tempo simultâneo, o que prejudica a funcionalidade do próprio aplicativo SIU Mobile, que é muito distante do real. Isso possibilitaria ao usuário permanecer menos tempo na parada; aumentaria relativamente sua segurança, pois não precisaria ficar muito tempo à espera do ônibus; e permitiria melhor utilização do seu tempo.

Figura 4 - Fluxo das Linhas do Transporte coletivo em cada um dos terminais, Feira de Santana, 2018



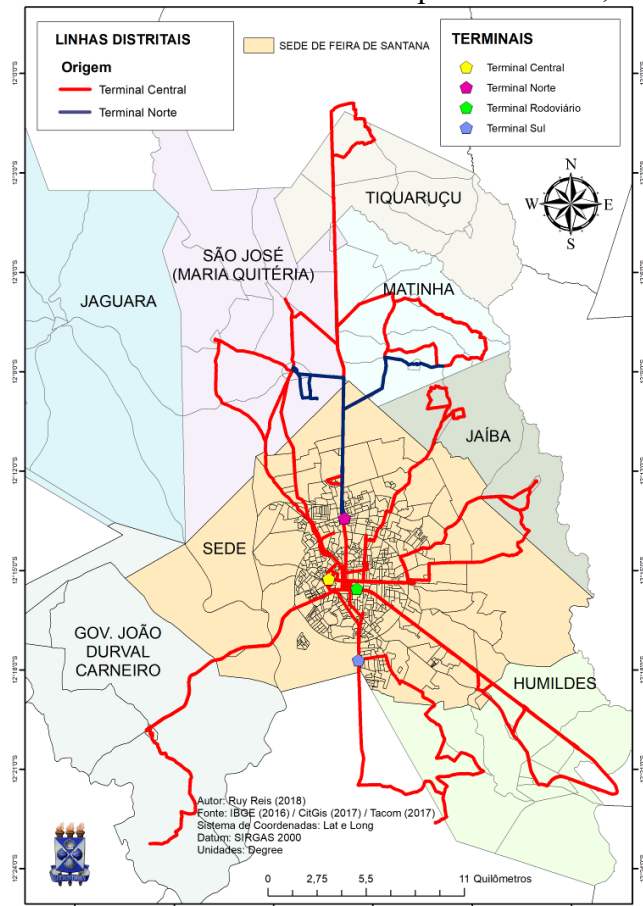
Fonte: elaborada pelos autores.

Figura 5 - Classificação das linhas urbanas do Transporte Coletivo, Feira de Santana, 2018



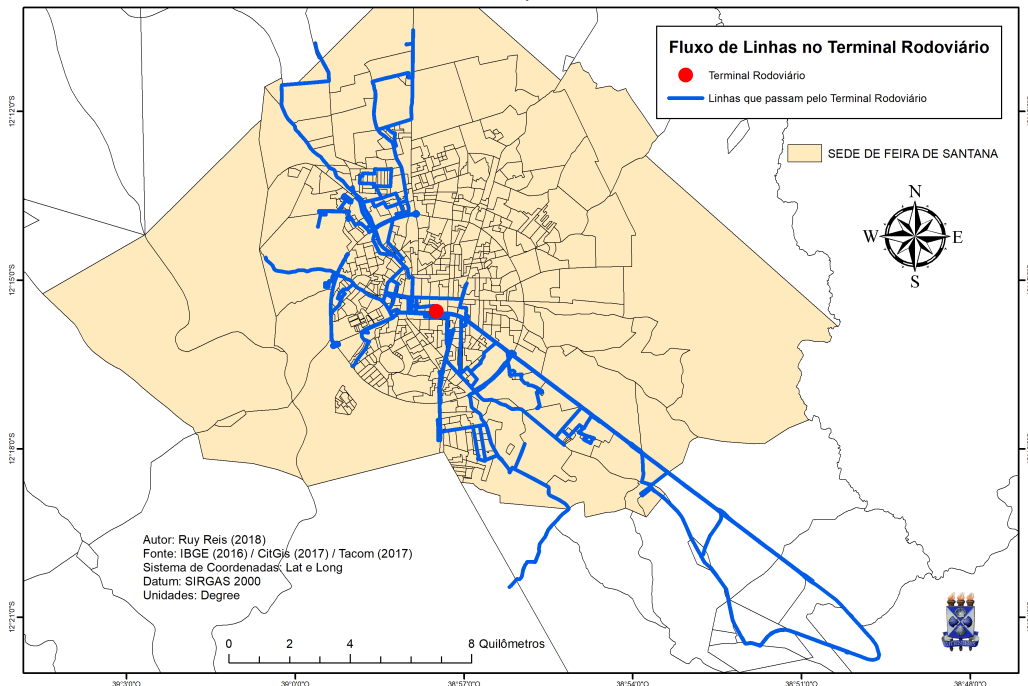
Fonte: elaborada pelos autores.

Figura 6 - Distribuição das Linhas Distritais do Transporte Coletivo, Feira de Santana, 2018.



Fonte: elaborada pelos autores.

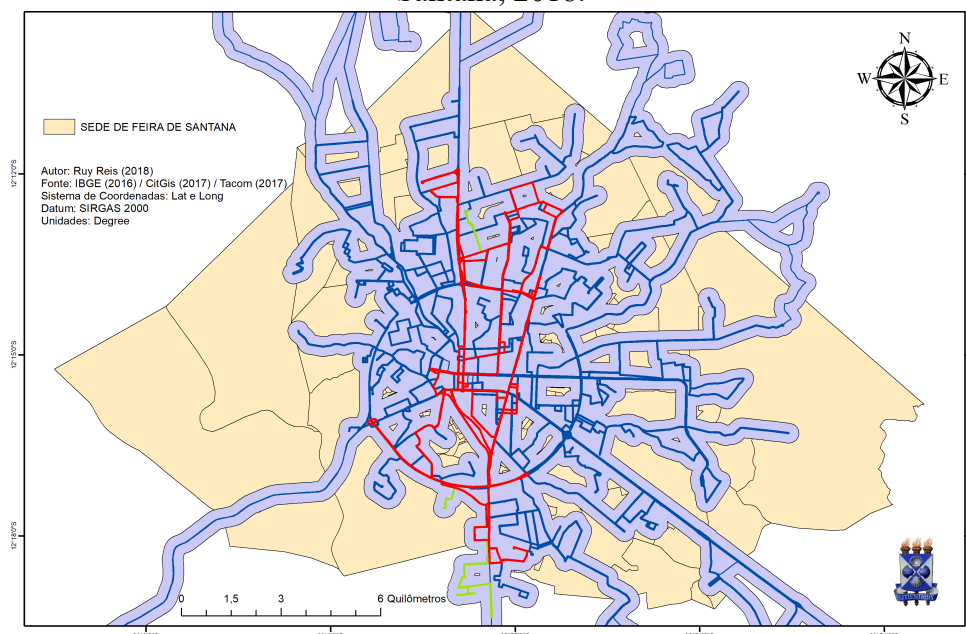
Figura 7 - Linhas do Transporte Coletivo que passam pelo Terminal Rodoviário, Feira de Santana, 2018.



Fonte: elaborada pelos autores.

A frequência é outro ponto que precisa ser discutido, pois é um dos maiores problemas. As informações sobre frequência e circulação de cada veículo não são públicas, mesmo com a implantação do SIU Mobile, para que os próprios usuários possam previamente se programar e saber quantas vezes por dia e em quais horários os ônibus passam. Em 2018, dados da frequência eram restritos às empresas e não havia certeza do cumprimento. Talvez, nem mesmo a Prefeitura saiba como funciona, de fato, o serviço. A garantia da pontualidade é algo imprescindível para a execução do Sistema, contudo, para isso é necessário resolver outros obstáculos em Feira de Santana: controle das concessionárias, situação das vias, sincronização dos semáforos, corredores e faixas exclusivas, uso de novas tecnologias, etc.

Figura 8 - Alcance ampliado de  $\pm 300$  metros das Linhas do Transporte Coletivo, Feira de Santana, 2018.



Fonte: elaborada pelos autores.

A acessibilidade é outro entrave, sobretudo, para assegurar que portadores de necessidade especiais, idosos, dentre outros grupos, também sejam usuários frequentes do transporte coletivo. Não foram encontrados dados sobre quantos ônibus possuem acesso especial. Essa preocupação não se observa em quem administra muitas cidades médias e Feira de Santana é um exemplo, em especial, por conta da situação das calçadas, paradas inadequadas, baixo volume de ônibus acessíveis, semáforos especiais e pisos táteis, dentre outros aspectos que, praticamente, inviabilizam o ingresso desses grupos ao transporte coletivo.

A necessidade de integração entre os modais, discutida desde antes do SIT, não ocorreu. O transporte coletivo por ônibus de Feira de Santana não se integra às vans do STPAC, por exemplo, ou com nenhum outro modal inter-regional. A cidade não possui gestão metropolitana, ainda que a RMFS, aprovada em 2011, faça limite com a Região Metropolitana de Salvador (RMS). O sistema por ônibus é essencial, mas não é autossuficiente, e uma forma de torná-lo mais eficaz seria pensar o funcionamento conjugado a outros modais, como a bicicleta, vans etc.

Uma proposta para, em hipótese, melhorar a mobilidade em Feira de Santana é o *Bus Rapid Transit* (BRT), oficializado em 2013 pela PMFS. Porém, foi objeto de questionamentos e mobilizações por parte da população, com ações judiciais que visavam barrar a implantação. Ainda assim, alguns trechos da obra foram executados nas avenidas Getúlio Vargas, Presidente Dutra e João Durval Carneiro. Todavia, questiona-se sua relevância para solucionar os reais

problemas do transporte coletivo, notoriamente relacionados aos deslocamentos para partes pobres da periferia, pois as intervenções limitam-se à área central. Após sete anos da aprovação, as obras ainda não chegaram ao fim.

Há muito tempo é comum as empresas atribuírem grande parte dos problemas à presença dos serviços “clandestinos”, que se constituíram como aspecto peculiar na formação da cidade de Feira de Santana, quicá menos pelo fato de ser um percalço em si e muito mais pela ingerência como o item foi lidado pelas gestões. Na verdade, trata-se das decorrências do acúmulo de velhos problemas, centrados na oferta de serviços regulares precários, incapazes de atender, com o mínimo de qualidade e quantidade, a população, aliado à baixa capacidade e eficiência em fiscalizar a cidade.

Disso exposto, poder-se-ia perguntar: e a participação da população? Apesar da PNMU e do Estatuto da Cidade incentivarem e exigirem formas de gestão democráticas e participativas, na prática, não é o que prevalece. A Lei Ordinária 3517/2015 criou o Conselho Municipal de Trânsito de Feira de Santana, no âmbito da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), composto por 22 membros, cuja sociedade civil é representada por 4: Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA), Associação Comercial de Feira de Santana (ACEFS), Associação Feirense dos Agentes de Trânsito (AFAT) e Ordem dos Advogados (OAB) do município. Além desses, mais cinco delegados podem acompanhar as reuniões: três da SMTT e dois da Casa dos Conselhos, um a representar os idosos e outro os deficientes (FEIRA DE SANTANA, 2015).

Pela própria composição, verifica-se que a maioria dos vivem os problemas reais da cidade não é representada. Então, o Conselho existe, mas não possui efetividade, porque é apenas um protocolo normativo e não traz os resultados que, com base na PNMU, dele se esperava. Isso alicerçado na ideia da gestão participativa, porque seus reais propósitos, para garantir lucros às prestadoras, são cumpridos

Todavia, diferente do que se pensa e independente do Conselho, uma parte da população de Feira de Santana esteve assaz mobilizada, pois promoveu discussões acerca do BRT, acionou o MP-BA sobre problemas no transporte coletivo, fez campanhas em prol do uso de bicicletas etc. Isso revela um fato: ainda que as normas sejam essenciais como bases jurídicas para cobrar das gestões, a participação mais efetiva está desvinculada do que, na prática, as leis regulam.

A análise de Feira de Santana é um retrato do modo como funciona o transporte coletivo regular e por ônibus em várias cidades médias do Brasil. Por um lado, um Sistema que historicamente foi estruturado para garantir maior arrecadação, com rotas comerciais implantadas de modo alheio ao planejamento efetivo, isso para fins de garantia do direito à cidade. A ingerência e a falta de fiscalização, por parte dos gestores, escamoteiam que, na verdade, isso garante a prestação de serviços precários e irregulares, todavia, com baixo investimento para a permissionária. Por outro lado, é o retrato da distância entre promulgação e alteração de leis/normas e sua aplicação real no plano da gestão do transporte.

Ainda que um sistema de transporte coletivo não deve ser pensado, de forma exclusiva, para as camadas populares, é do ponto de vista dessa população que os problemas recrudescem. Ao contrário do que se arrazoia, com base no estudo sobre Feira de Santana, o uso recorrente do chamado transporte “clandestino” não é uma escolha, mas a opção viável e rápida, apesar de também ser, na maioria das vezes, a mais cara e insegura.

O reconhecimento da história de um serviço precário, centrado na baixa frequência, altos custos tarifários, vias intransitáveis, infraestrutura de acessibilidade deficitária, desconforto, longas horas para cumprir certos itinerários, dentre muitos outros entraves, revela fragmentos da vida dos pobres em cidades médias como Feira de Santana, em que, apesar da importância de leis como o Estatuto da Cidade e a PNMU, na prática, o verdadeiro direito à cidade, inclusive, à mobilidade urbana, é uma utopia distante de ser atingida.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vários fatores, ao longo das décadas, contribuíram para as constantes crises na oferta do transporte coletivo em Feira de Santana, como expressão de outras cidades médias. A “falta” (na verdade, inadequação) de um planejamento que envolvesse a atuação de vários agentes fez com que a cidade tivesse um crescimento desordenado, do ponto de vista da garantia de direitos coletivos, e sem sustentabilidade. A reunião desses elementos tornou o serviço ineficiente e tem feito com que os usuários busquem outras formas de se locomover, centradas em transportes “clandestinos” ou motorizados individuais. Contudo, a relação entre gestor público e empresas concessionárias, eivada por interesses difusos, fez com que o primeiro deixasse de efetuar a fiscalização adequada.

A criação de canais de diálogo entre sociedade, gestor público e empresas concessionárias é um fator a ser levado em consideração, uma vez que isso permitiria uma gestão democrática e participativa, e admitiria novos olhares sobre vários problemas enfrentados pelos usuários. Do ponto de vista normativo, a integração de representantes mais atinentes com interesses reais da sociedade civil em conselhos, como universidades, Ministério Público, associações de bairros etc., poderia ampliar a arena de debate e trazer proposições mais efetivas, mesmo que a falta de paridade na composição não garanta a aprovação das propostas. De qualquer forma, Feira de Santana é exemplo de que a mobilização popular está muito além desses marcos legais.

Cabe destacar a Lei Complementar 112/2018, que instituiu o PlanMob de Feira de Santana. Sem dúvida, trata-se de uma regulamentação importante para a política urbana do município, porque, ao menos na lei, estabelece princípios e diretrizes cruciais, dentre as quais destacam-se: integração entre os modos de transporte, melhoria na acessibilidade e, sobretudo, prioridade para os não motorizados. Sobre o transporte coletivo, o Plano ressalta: irregularidades no Sistema vigente; necessidade de melhoria nas condições de infraestrutura dos veículos e vias; abertura de novas linhas; importância de canais de integração com outros modais não motorizados, como bicicleta; criação de condições de acessibilidade, dentre outros aspectos. A dúvida é: ele sairá do papel?

Ao longo dos anos e ante a expansão de Feira de Santana, percebe-se que a legislação municipal que trata do transporte coletivo sofreu atualizações e modificações. Se, por um lado, considera-se que certas normas foram essenciais, especialmente as que lidam com questões de inclusão e gratuidade, destinadas a idosos, estudantes, pessoas com limitações físicas, etc.; por outro, várias dessas leis não saíram do papel, como a que proibia transportes “clandestinos”.

Se as leis traduzem, em parte, esforços para, de alguma forma, regular o Sistema de Transporte Coletivo em Feira de Santana, com a criação de comissões, conselhos ou orientações para contratação de empresas, na prática, a cidade real esteve quase sempre à margem das discussões legais. Todavia, longe da ideia da “ausência de planejamento”, trata-se, na verdade, do *modus operandi* como o Sistema funciona e sempre funcionou. Afinal, por trás dessa aparente desordem, há certas ordens que, no âmbito do transporte coletivo, aliam interesses dos grupos que controlam as empresas à oferta de serviços precários para as camadas populares feirenses; pessoas que, de algum modo, tiveram que resolver seus problemas de deslocamentos ante uma cidade profundamente desigual.

## REFERÊNCIAS

AGKF. **Estudo de Racionalização e modernização do Sistema de Transportes Coletivos de Feira de Santana: SIT – Sistema Integrado de Transportes**. Setembro, Feira de Santana: AGKF/PMFS, 2002. (Relatório Final).

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA). **Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Feira de Santana**. Salvador: SINFRA, 2014.

BORGES JÚNIOR, A. C. **Estudo de Racionalização e modernização do Sistema de Transportes Coletivos de Feira de Santana: SIT – Sistema Integrado de Transportes**. Feira de Santana: PMFS, 2007. (Relatório Final)

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob: Construindo uma cidade sustentável**. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades/SeMob, 2007.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei n.º 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. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso: 01 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei n.º 10.587 de 03 de janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm), acesso: 10 abr. 2020.

BROADUS, Victória. Mobilidade e acessibilidade desafiam cidades. **Mobilize**. Mobilidade urbana sustentável. Notícias, 2012. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/2419/mobilidade-acessibilidade-e-deficiencias-fisicas.html>. Acesso: 10 nov. 2019.

CARDOSO, B. A. S. **Estudo do projeto do BRT – Transporte Rápido por Ônibus – para implantação em Feira de Santana**. 2015. 143 f. Monografia (Graduação em Engenharia Civil)-Departamento de Tecnologia, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2015a.

CRUZ, L. 'Está mais do que ruim', diz José Ronaldo sobre transporte em Feira de Santana. In: **Acorda Cidade**, Notícia. Publicado em 16/04/2013. Disponível em: <https://www.acordacidade.com.br/noticias/105963/ele-esta-mais-do-que-ruim-diz-jose-ronaldo-sobre-transporte-em-feira-de-santana.html>. Acesso: 10 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Entidade fará plano de mobilidade urbana para Feira de Santana. In: **Acorda Cidade**, Notícia. 21/03/2017. Disponível em: <https://www.acordacidade.com.br/noticias/174537/feira->. Acesso: 10 nov. 2019.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Estatísticas**, Frota de veículos. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/component/content/article.html?layout=edit&id=8551>. Acesso: 05 jan. 2020.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar n.º 112, de 05 de abril de 2018**: Institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município e dá outras providências. Disponível em:



<https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2018/12/112/lei-organica-feira-de-santana-ba>. Acesso: 10 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 2.217, de 06 de janeiro de 2001:** Dispõe sobre a proibição do transporte clandestino urbano e rural individual e/ou coletivo de passageiros no território do município de Feira de Santana - Ba, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2001/222/2217/lei-ordinaria-n-2217-2001-dispoe-sobre-a-proibicao-do-transporte-clandestino-urbano-e-rural-individual-e-ou-coletivo-de-passageiros-no-territorio-do-municipio-de-feira-de-santana-ba-e-da-outras-providencias?q=2217>. Acesso: 10 mar. 2020

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 2.397, de 23 de janeiro de 2003:** Organiza o serviço de transporte coletivo urbano do município de Feira de Santana, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2003/240/2397/lei-ordinaria-n-2397-2003-organiza-o-servico-de-transporte-coletivo-urbano-do-municipio-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias?q=2.397>. Acesso: 10 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. **Edital de Convocação de Audiência Pública.** Disponível em: <http://www.feiradesantana.ba.gov.br/admin/audpub/Dive20142137.pdf>. Acesso: 10 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 3.517, de 12 de março de 2015:** Cria o Conselho Municipal de Trânsito de Feira de Santana, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2015/352/3517/lei-ordinaria-n-3517-2015-cria-o-conselho-municipal-de-transito-de-feira-de-santana-no-ambito-da-secretaria-municipal-de-transportes-e-transito-e-da-outras-providencias?q=3517>. Acesso em: 10 mar. 2020.

IBGE. **Cidades.** Feira de Santana. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>, acesso em : 03 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. **Sidra:** Banco de dados sobre Censo Demográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 05 mai. 2020.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico,** Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/censo2010/>. Acesso em: 05 mai. 2020.

\_\_\_\_\_. **Sidra:** Banco de dados sobre Produto Interno Bruto Rio de Janeiro: IBGE, 2017a. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 05 mai. 2020.

\_\_\_\_\_. **Redes e fluxos do território:** ligações rodoviárias e hidroviárias, 2016. Rio de Janeiro: IBGE, 2017b. Disponível em: [https://www.ibge.gov.br/apps/ligacoes\\_rodoviaras](https://www.ibge.gov.br/apps/ligacoes_rodoviaras). Acesso em: 27 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico:** população e habitação, 1940. Parte XII, tomo I, série regional. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades (REGIC),** 2018. IBGE: Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 27 jul. 2019.

MAGALHÃES, J. Assinado contrato para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. In: **Correio Feirense**, Notícias. Publicada em 30/11/2015. Disponível em: <https://correiofeirense.com.br/noticia/17947/assinado-contrato-para-elaboracao-do-plano-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 20 dez. 2019.

MATOS, D. Ônibus voltam a circular em Feira de Santana. **Bahia no Ar**, Feira de Santana, Notícias. Publicado em 15 de agosto de 2015. Disponível em: <https://bahianoar.com/onibus-voltam-a-circular-em-feira-de-santana>. Acesso em: 10 dez. 2019.

CARDOSO, M. MP aciona empresas que prestam serviço de transporte público em Feira de Santana. **Ministério Público do Estado da Bahia**. Notícias, Consumidor, Publicado em 09/07/2015b. Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/29620>. Acesso em: 10 dez. 2019.

NEVES, C. Ônibus em Feira de Santana param de rodar depois de resultado de licitação. In: **Correio da Bahia**. Notícia. Publicado em 16.08.2015. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/onibus-em-feira-de-santana-param-de-rodar-depois-de-resultado-de-licitacao>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PENA, R. F. Alves. Mobilidade urbana no Brasil. **Brasil Escola**. Disponível em: <http://www.brasilecola.com/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>. Acesso em: 05 out. 2019.

PINTO, J. F. História do transporte coletivo em Feira de Santana. In: **Jornal Grande Bahia**, História e Memória, Município de Feira de Santana. Publicado em 18 de outubro de 2008. Disponível em: <https://www.jornalgrandebahia.com.br/2008/10/historia-do-transporte-coletivo-em-feira-de-santana-por-jose-ferreira-pinto/>. Acesso em: 27 jul. 2019.

SANTOS, R. T. dos *et al.* Demanda por investimentos em mobilidade urbana no Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n.41, mar. 2015. p. 79-134.

SIQUEIRA, G. D. P. de; LIMA, J. P. A contribuição das políticas públicas de mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades. In: VI SIMPÓSIO NACIONAL DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E SOCIEDADE, 6, 2015, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ, 2015. Disponível em: [http://www.rio2015.esocite.org/resources/anais/5/1440766741\\_ARQUIVO\\_ArtigoparaoTEC SOC.pdf](http://www.rio2015.esocite.org/resources/anais/5/1440766741_ARQUIVO_ArtigoparaoTEC SOC.pdf). Acesso em: 17 jul. 2020.