



MOBILIDADE NA CIDADE PEQUENA: IMPACTOS DA OBRA DE DUPLICAÇÃO DA BR 116-NORTE EM SANTA BÁRBARA-BA

MOBILITY IN THE SMALL CITY: IMPACTS OF THE BR-116 NORTH DUPLICATION PROJECT IN SANTA BÁRBARA-BA

MOVILIDAD EN LA CIUDAD PEQUEÑA: IMPACTOS DE LA OBRA DE DUPLICACIÓN DE LA BR-116 NORTE EN SANTA BÁRBARA-BA

Tamires da Silva Brito Reis

Universidade Estadual de Feira de Santana - UEFS
Mestranda em Planejamento Territorial – PLANTERR
tam.tamires10@gmail.com

RESUMO

Este artigo apresenta os resultados parciais da pesquisa “Reorganização espacial e mobilidade na cidade pequena: o caso da execução da obra de duplicação da BR 116-Norte em Santa Bárbara-Bahia” desenvolvida no âmbito da Pós-graduação em Planejamento Territorial - Mestrado Profissional – PLANTERR da Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS. São abordados os impactos da obra de duplicação da BR 116 –Norte na mobilidade dos moradores de Santa Bárbara-BA.

ABSTRACT

This article presents the partial results of the research "Spatial Reorganization and Mobility in the Small City: The Case of the BR-116 North Duplication Project in Santa Bárbara, Bahia", developed within the Graduate Program in Territorial Planning – Professional Master's (PLANTERR) at the State University of Feira de Santana (UEFS). The study addresses the impacts of the BR-116 North duplication project on the mobility of residents in Santa Bárbara, BA.

RESUMEN

Este artículo presenta los resultados parciales de la investigación “Reorganización espacial y movilidad en la ciudad pequeña: el caso de la ejecución de la obra de duplicación de la BR-116 Norte en Santa Bárbara, Bahía”, desarrollada en el marco del Posgrado en Planificación Territorial - Maestría Profesional (PLANTERR) de la Universidad Estatal de Feira de Santana (UEFS). Se abordan los impactos de la obra de duplicación de la BR-116 Norte en la movilidad de los habitantes de Santa Bárbara, Bahía.

Palavras-chave: Mobilidade, Cidade Pequena, Santa Bárbara.

INTRODUÇÃO

A transformação socioespacial faz parte do desenvolvimento humano e o espaço é produto da reorganização espacial. Nesse sentido, a cidade pequena é produto dos processos socioespaciais que refletem a interação entre os diferentes agentes modeladores e produtores do espaço.

De acordo com Santos (2006), as cidades pequenas são lugares mundiais simples e, portanto, *lócus* de serviços, comércio e administração pública com uma dinâmica própria. No contexto da rede urbana brasileira, a cidade pequena desempenha um importante papel em função de ser o lugar para onde converge ampla gama de pessoas que residem nos seus entornos rurais imediatos.

A cidade de Santa Bárbara, na Bahia, se destaca por estar localizada às margens da BR 116, onde se instalou um comércio ligado à dinâmica da rodovia. Emancipada em 1961, a cidade integra ao Território de Identidadeⁱ Portal do Sertão. Antes denominada vila de Pacatú e pertencente ao município de Feira de Santana, o município de Santa Bárbara tem, segundo informações do IBGE (2022), um contingente populacional de 20.952 habitantes.

O município é transpassado pela Rodovia Federal BR 116-Norte, rodovia longitudinal que começa no município de Fortaleza (Ceará) e termina em Jaguarão (Rio Grande do Sul) na fronteira com o Uruguai; é, portanto, a maior Rodovia Federal do Brasil, com 4.566,5 quilômetros de extensão (DNIT, 2022). A BR passa pelo perímetro urbano de Santa Bárbara e propicia um movimento considerável para os comerciantes e donos de lanchonetes localizadas às margens da BR 116-Norte.

A execução da obra de duplicação da BR começou em 2016, no governo do presidente Michel Temer, mas foi no governo do presidente Jair Messias Bolsonaro (2018-2022) que o trecho começou a ser liberado para utilização. A primeira liberação ocorreu em março de 2021, e a inauguração oficial no fim de 2022.

Apesar da entrega da obra – e não obstante os protestos e manifestações dos moradores de Santa Bárbara – ainda não há uma passarela ou mesmo um semáforo dentro do perímetro urbano do município. Ainda que antes das obras de duplicação a BR já atravessasse o município, a execução do projeto de duplicação fez com que a cidade ficasse ainda mais separada e que se acentuassem certas divisões no espaço urbano.

Diante do exposto, a investigação da qual este artigo é parte objetivou compreender em que sentido e até que ponto a execução da obra de duplicação da BR

provocou uma reorganização espacial na cidade pequena. Como ficou a mobilidade dos moradores diante da duplicação da rodovia? Houve mudanças na dinâmica do comércio às margens da BR 116 – Norte? Assim, este trabalho analisa as transformações socioespaciais na cidade de Santa Bárbara com a execução da obra de duplicação da Rodovia BR 116 – Norte com destaque para os impactos na mobilidade urbana. Para isso, foi necessário compreender as transformações na mobilidade da população residente em virtude da duplicação da BR e caracterizar os impactos na vida cotidiana das pessoas que vivem no entorno imediato da rodovia.

2. OS CAMINHOS DA INVESTIGAÇÃO

Os procedimentos metodológicos da pesquisa da qual este artigo se origina se dividiram em cinco etapas: a primeira consistiu em um levantamento bibliográfico sobre a temática “Mobilidade e Pequena Cidade”; a segunda foi a realização de uma pesquisa documental que envolveu a análise do projeto de duplicação da BR – 116 no trecho Santa Bárbara.

A terceira etapa consistiu na observação de campo e na coleta de registros fotográficos do trecho objeto da pesquisa com a finalidade de observar a mobilidade dos residentes em relação à travessia. Na quarta etapa foram aplicados questionários aos residentes em Santa Bárbara sobre a mobilidade urbana antes e depois da duplicação da rodovia. A última etapa correspondeu à análise e tabulação das informações colhidas nas etapas anteriores.

A pesquisa tem 90% de confiabilidade e 8% de margem de erro, e usou como referência a população urbana ocupadaⁱⁱ que, de acordo com o Censo demográfico de 2010 do IBGEⁱⁱⁱ, corresponde a de 3.054 habitantes, o que resultou na aplicação de 103 questionários.

3. SANTA BÁRBARA – DE VILA DE PACATÚ A CAPITAL DO REQUEIJÃO

Antes conhecida como Vila de Pacatú, Santa Bárbara localiza-se no Estado da Bahia, Brasil, faz parte da Mesorregião do Centro Norte Baiano, pertence à Microrregião de Feira de Santana e integra o Território de Identidade Portal do Sertão. O predomínio da agricultura e da pecuária são características básicas da composição do PIB do

município, com destaque para o cultivo do feijão, milho e mandioca, além da produção de carne, leite e seus derivados. Segundo Genot, (1993) a pequena propriedade rural é o componente principal do sistema fundiário de Santa Bárbara.

O requeijão é o principal produto comercializado no município, e a fama da boa qualidade se espalha por todo o estado da Bahia, atraindo diversos amantes da iguaria produzida a partir do leite da vaca. Em todas as lanchonetes às margens da BR116 –Norte no trecho de Santa Bárbara encontra-se o requeijão. Normalmente, o comerciante oferece uma fatia para que o cliente prove, e só depois a compra é realizada.

De acordo com Carneiro (2014), Santa Bárbara é vista como local de parada e apoio para quem passa pelo município:

Uma das características marcantes da economia de Santa Bárbara é a de servir ainda hoje como local de parada de viajantes na BR-116 (norte), e ponto de apoio, com lanchonetes e restaurantes que ofertam dentre uma variedade de produtos e serviços, entre eles o requeijão de corte (requeijão nordestino ou manteiga), produto marcante da cidade (Carneiro 2014 *apud* Rebelo, 2023, p. 47)

Ainda segundo o autor, há uma diversidade de produtos e serviços que, em sua grande maioria, podem ser encontrados de domingo a domingo, como é o caso das lanchonetes. A feira livre, que acontece às terças-feiras, é outro ponto forte do município, e faz com que a cidade ganhe um dinamismo diferenciado: muitos comerciantes, barraqueiros, feirantes e ambulantes desembarcam na cidade para comercializar os mais diversos produtos.

Muitos deles já começam a chegar na segunda-feira, e os moradores já começam a fazer suas feiras de frutas e verduras na segunda à tarde. Pontes (2012) enfatiza que as feiras livres são típicas no semiárido nordestino, e ressalta a importância econômica das feiras livres nesse contexto. Em Santa Bárbara, além de fazer girar a economia local, a feira livre é um dos maiores pontos de encontro e socialização do município.

No que concerne à arquitetura e religiosidade, a Igreja Católica, marco simbólico e imponente do município, foi construída, de acordo com Genot (1993), como uma capela na fazenda Poço, em meados do século XX, pelos criadores de gado que adentravam o serão baiano.

Ainda no campo da religiosidade, a tradicional festa da Padroeira Santa Bárbara é marcante no município, e ocorre no dia 04 de dezembro sendo precedida pelo novenário

que prepara a ocasião em que a imagem da Santa é carregada pelos fiéis em procissão pelas ruas da cidade. Em 14 de dezembro comemora-se o aniversário da cidade.

4. A MOBILIDADE URBANA PARA ALÉM DE UM CONCEITO

A mobilidade não se resume apenas ao ir e vir dos automóveis: ela deve ser atrelada às diversas formas de deslocamento. Santos; Santos; Reis (2021) afirmam que mobilidade deve estar diretamente ligada às outras políticas de direito da população, como a saúde, educação e lazer. Nesse sentido, quanto maior for a mobilidade das pessoas, melhor será o acesso delas a outras políticas, e maior será a apropriação das pessoas da vida urbana, pois o acesso está ligado à mobilidade e às condições de movimentar-se pelo espaço onde vivem.

Os referidos autores afirmam também que a mobilidade busca proporcionar um acesso amplo, democrático e facilitado ao conjunto de políticas de transporte e acessibilidade do espaço urbano. Para Barbosa (2014, p. 193), a mobilidade não possui apenas dimensões de locomoções, ou seja:

[...] mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais etc., o ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.

Nesse sentido, a mobilidade não se configura como um simples e mero deslocamento territorial, mas está carregada de subjetividade. Para além disso, a mobilidade reproduz as relações sociais existentes, ou seja, “[...] a mobilidade é uma prática socioespacial que permite a presença em diferentes lugares como a corporificação de direitos em sujeitos sociais” (Barbosa, 2014, p. 198).

Ainda segundo Santos; Santos; Reis (2021), a circulação é entendida pelo deslocamento em áreas urbanas mediante esforço pessoal ou por veículos, sejam eles motorizados ou não, e isso se materializa por uma infraestrutura existente ou disponível. Pessoas com maior poder aquisitivo têm um maior raio de circulação, pois as pessoas normalmente se deslocam de forma motorizada, o que permite ir a locais inalcançáveis para as pessoas não motorizadas. Reafirmando: “[...] formas desiguais ou limitadas de

circulação incorrem em prejuízos na mobilidade urbana, conseqüentemente, no pleno direito à cidade” (Santos; Santos; Reis, 2021 p. 21).

Pensar o espaço urbano implica pensar a mobilidade urbana que se configura a partir de todas as formas de locomoção na cidade. Fazendo mais uma vez referência a Santos; Santos; Reis (2021), não é possível considerar o direito dos indivíduos sem pensar na configuração do espaço urbano, no deslocamento, no ir e vir, seja motorizado ou não motorizado, individual ou coletivo:

É nessa conjuntura de transformações da cidade, onde há necessidade de conexão entre localização e distribuições de ações e mercadorias, que a mobilidade urbana ganha especial significado, pois aufere sentido aos lugares, com construções de linhas férreas, ruas, avenidas e estradas, as quais passam a constituir metamorfoses urbanas voltadas, sobretudo, para atender os interesses do capital (Santos; Santos; Reis, 2021, p. 25).

Interessa pontuar, a esta altura, o papel do Estado na política de mobilidade. Sendo o Estado um agente hegemônico, ele tende a atender aos interesses do Capital em detrimento das necessidades da população trabalhadora. Nesse contexto, os movimentos sociais assumem grande importância, uma vez que dão voz às demandas dos excluídos dos benefícios gerados pela execução de políticas públicas, não apenas aquelas referentes à mobilidade, mas a outros temas relevantes. Os movimentos sociais são braços fortes na luta por melhores condições de vida, por equidade na balança contra o grande Capital e pela prioridade da população trabalhadora nas ações do Estado.

Outro ponto para o qual Santos; Santos; Reis (2021) atentam é a obrigatoriedade da política de mobilidade urbana para municípios com mais de 20 mil habitantes e a necessidade de planejamento de curto, médio e longo prazo. Além disso, os autores ressaltam que a construção da política deve ocorrer de forma democrática, em conjunto com a sociedade.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é considerada um marco normativo de regulamentação e desenvolvimento da mobilidade urbana e é fruto da mobilização dos movimentos populares ao longo dos anos. No entanto, para que ela se efetive, é preciso manter a pressão popular e a mobilização sobre os poderes públicos em suas diferentes escalas.

5. A CIDADE PEQUENA NO CONTEXTO DA AÇÃO DO ESTADO

Para Carlos (2008), a cidade é um campo de manifestações políticas, já que o espaço socialmente produzido implica uma sociedade hierarquizada e dividida em classes. Assim, as cidades de hoje pertencem ao Capital, representando a submissão do sujeito às necessidades de reprodução deste: a relação entre as pessoas passa a ser intermediada por uma visão mercadológica, ou seja, pelo dinheiro.

Ainda conforme a autora, há uma heterogeneidade de modos de vida na cidade – desde as diferentes formas de morar até o modo de usar os terrenos. O uso diferenciado é reflexo da construção desigual e contraditória do espaço. Nesse contexto, os movimentos sociais lutam para quebrar a lógica da sociedade hierarquizada.

Ainda em uma perspectiva marxista, para Lefebvre (2001) a cidade, até o início do capitalismo, era muito mais obra do que produto. Portanto, nem a cidade nem a terra haviam se transformado em mercadoria. A generalização da mercadoria e do valor de troca a partir da industrialização aos poucos decompôs e subordinou as estruturas sociais existentes. Desse modo, o espaço urbano – construído primordialmente como valor de uso – passou a encarnar mais intensamente a contradição entre valor de uso e de troca, ou seja, o capitalismo transformou a terra que era essencialmente valor de uso em algo com valor de troca.

Em outra perspectiva, Ipiranga (2010) considera que a memória da cidade é observada, percebida e interpretada “por meio dos seus lugares, das suas falas e dos seus silêncios, das suas lembranças e dos seus esquecimentos, da conservação e da invenção” (Ipiranga, 2010, p. 70). Nesse sentido, a cidade é um espaço que constrói e reconstrói identidades:

A cidade, como espaço de interação e hibridismo, constrói e reconstrói no tempo identidades, produz e reflete significados, deslocando a atenção para esses processos sociais. Pressupõe-se que compreender o espaço urbano por meio da consideração da sua cultura e dos seus espaços intermediários [...] (Ipiranga, 2010, p. 66).

Saraiva e Carrieri (2012) reforçam a ideia de Ipiranga (2010) ao defender que a cidade é mais do que um aglomerado de pessoas sobre um dado espaço geográfico, e que há uma dinâmica do processo coletivo por componentes individuais e culturais que implicam a construção de uma identidade local.

Definir os espaços chamados de “pequena cidade” exige alguns cuidados, já que alguns autores utilizam apenas o aspecto quantitativo para estabelecer a classificação, o

que implica correr o risco de cometer alguns equívocos. Para Santos (1982, p. 69-70), “Aceitar um número mínimo, como o fizeram diversos países e também as Nações Unidas, para caracterizar diferentes tipos de cidade no mundo inteiro, é incorrer no perigo de uma generalização perigosa”. Na esteira dessa discussão, o autor apresenta, ainda, o conceito de Cidades locais:

o termo “cidades locais” para designar os aglomerados populacionais com uma dimensão mínima, que “deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população com verdadeiras especializações do espaço” e que apresentam “um crescimento autossustentado e um domínio territorial”, respondendo às “necessidades vitais mínimas, reais ou criadas de toda uma população, função esta que implica em uma vida de relações” (Santos, 1982, p. 71).

Segundo Maia (2010), as cidades pequenas são integrantes e interagentes, isto é, são espacialidades que compõem a totalidade espacial no Brasil. Em palavras da autora, “Tal característica pode ser entendida a partir do contexto regional em que estão inseridas, pelos processos promotores de sua gênese, bem como no conjunto de sua formação espacial” (Maia, 2010, p. 23).

Ainda conforme Maia (2010), parte da economia das pequenas cidades com o contingente populacional inferior a 20 mil habitantes provém da gestão da economia rural ou de recursos da União. Desse modo, as pequenas cidades brasileiras não andam com suas próprias pernas e precisam quase que totalmente dos recursos governamentais – sejam eles fundos de participação municipal ou benefícios sociais – para que haja circulação monetária municipal e para que se garanta o funcionamento do pequeno comércio local.

Para Silva (2021), a cidade pequena não se sustenta por si só, ou seja, ela tem uma forte ligação com o seu rural imediato. Na cidade pequena, a relação entre o urbano e o rural é forte, e cada um desses espaços dá sustentação ao outro. Nessa perspectiva, a cidade pequena não se sustenta sem seu rural mais próximo.

É comum nas cidades pequenas a presença de traços e elementos culturalmente típicos dos espaços rurais, como cavalos selados amarrados em árvores ou caprinos e ovinos pastando próximos às residências no centro da cidade. Essas são coisas que comumente não encontramos em cidades médias e grandes.

Silva (2019) entende que a cidade pequena é um espaço construído e organizado na interface do urbano com o rural, sendo um lugar global simples onde as ruralidades

estão presentes no dia a dia da vida urbana falando dessa relação com o lugar. Para Pontes (2012), as pequenas cidades são caracterizadas por apresentar um cotidiano tranquilo, uma vida calma e pacata, com um dia a dia marcado por quase ou nenhuma novidade, apenas acontecimentos corriqueiros.

6. SANTA BÁRBARA NO CONTEXTO DA BR - 116 NORTE

Segundo informações do DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, o trecho que atravessa Santa Bárbara, na altura no km 394, faz parte do lote de obras número 6, seguimento do km 387,41 – km 427,75, que está interligado com Feira de Santana. O segmento de 16 km concluído pelo Departamento torna a rodovia integralmente duplicada entre as duas cidades. Ainda segundo informações obtidas no site do Governo Federal (Ministério dos Transportes, 2023), os serviços realizados nesse lote tiveram o investimento de mais de R\$ 169 milhões de reais, contribuindo assim para a redução do número de acidentes, e favorecendo um grande corredor logístico de escoamento de mercadorias.

De acordo com o site do Ministério dos Transportes (2023), ainda estão previstos serviços de construção de quatro viadutos, duas pontes e 12 passarelas em toda a extensão da BR-116 Norte que liga Santa Bárbara a Feira de Santana.

Analisando o projeto de duplicação do trecho referente ao recorte espacial contemplado nesta pesquisa, observa-se que dentro no perímetro urbano de Santa Bárbara estão previstas a construção de três passarelas: uma em frete ao portal (entrada) da cidade, outra em frente ao Centro de Abastecimento e a última em frente à Quadra de Esportes, além de uma faixa de elevação em frente às lanchonetes. No entanto, até o momento só existe uma única faixa de elevação para travessia de pedestres que fica em frente às lanchonetes.

Mesmo com a obra já inaugurada, ainda não existe nenhuma passarela no perímetro urbano do município, ou seja, há uma incoerência entre o que está posto no site e a realidade do município. Diante disso, questiona-se: ao interesse de quem a execução da obra de duplicação atende? Fica muito claro que não é aos interesses dos residentes no município, visto que, mesmo depois da inauguração, nenhuma passarela foi construída no perímetro urbano da cidade.

7. OS IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO PARA OS MORADORES DA CIDADE DE SANTA BÁRBARA

Em qualquer espaço habitado por pessoas existem relações sociais e, por menor que seja a construção de um empreendimento, ela poderá mudar as dinâmicas sociais preexistentes em maior ou menor intensidade. Para Medeiros (2019), a execução de obras de duplicação em rodovias pode ter impactos negativos, uma vez que esse tipo de empreendimento gera restrições aos deslocamentos transversais dos pedestres e moradores em determinadas áreas em virtude da divisão dos dois sentidos da via. Para o autor, as restrições estão relacionadas à

percepção de risco de sofrer acidentes devido à alta velocidade e ao volume de veículos na estrada; a ausência de passarelas ou outros dispositivos seguros; o desestímulo ao uso de passarelas ou passagens inferiores pelo aumento da distância percorrida e pelo medo de ser assaltado (Medeiros, 2019, p. 7).

De modo geral, a construção dessas barreiras – fruto de divisões efetivadas no espaço urbano em função da duplicação de rodovia – podem sim interferir na mobilidade da população, principalmente para os não motorizados. Segundo Andrade e Tavares (2017)^{iv}, as dificuldades de deslocamento e locomoção decorrentes das formas de travessia em passarelas elevadas – assim como suas localizações e quantidades disponíveis – são motivos de reclamação de pedestres, ciclistas, passageiros de ônibus e usuários de transporte individual.

Ainda segundo os autores, entre os impactos causados pela duplicação sobre as condições de acessibilidade destaca-se o alongamento dos percursos para quase 40% da população que necessita realizar travessias de rodovia em pontos pré-determinados: “Essas obras nas travessias urbanas, embora objetivem melhorias de fluidez no contexto nacional ou regional, quando analisadas do ponto de vista dos moradores, têm gerado inúmeros transtornos que necessitam de ações mitigadoras [...]” (Andrade; Tavares, 2017, p. 102). Dessa forma, as travessias podem causar um impacto negativo para o espaço urbano, especialmente para os usuários pedestres, uma vez que normalmente são instaladas em pontos estratégicos, o que faz com que os moradores tenham que percorrer distâncias maiores para conseguir ter acesso ao lado oposto da via.

Para verificar os impactos da duplicação da BR 116 – Norte para os moradores de Santa Bárbara, foram aplicados 103 questionários aos moradores residentes do município. A primeira pergunta do questionário foi sobre a consulta popular para a execução da obra de duplicação. Dos 103 participantes da pesquisa, 102 responderam que não houve nenhum tipo de consulta aos moradores para a execução da obra; 1 participante respondeu que houve uma reunião na Câmara de Vereadores para falar do assunto.

A segunda pergunta buscou saber se a obra de duplicação impactou na rotina dos moradores, dando-lhes a opção de responder “sim” ou “não” e, no caso de resposta afirmativa, especificar de que forma. Dos 66 participantes que disseram haver impacto decorrente da execução da obra de duplicação em suas rotinas, 14 descreveram como “só transtorno”, e 8 pontuaram a falta de mobilidade. 7 entrevistados relataram haver dificuldade para acessar o centro da cidade, 6 afirmaram que o impacto foi negativo, 6 afirmaram que houve piora e 6 relataram haver dificuldade na passagem. Pode-se concluir das respostas que o impacto da duplicação da BR-116 Norte sobre a rotina dos moradores foi negativo, sendo a falta de mobilidade a maior queixa apresentada. Nesse sentido, as respostas dadas pelos moradores giram em torno de um único problema: mobilidade comprometida.

Ainda segundo as respostas dos participantes, pode-se verificar que coisas simples do cotidiano dos moradores foram impactadas pela execução da obra de duplicação, tais como levar as crianças na escola, atravessar com mercadoria – no caso dos feirantes – a travessia de pessoas e animais e até mesmo os cortejos fúnebres, já que o cemitério fica no centro da cidade.

Por outro lado, o questionário também registrou respostas favoráveis à execução da obra, caracterizada como “positiva” por 2 entrevistados. 3 moradores relataram que houve “melhoria no trânsito”, e 2 afirmaram que “diminuiu o tempo de acesso para alguns algumas comunidades rurais”.

A terceira pergunta do questionário buscou informações sobre a avaliação dos moradores sobre a execução da obra de duplicação. 32 dos entrevistados avaliaram a execução da obra como “regular” e 31 como “bom”. 15 consideraram a execução “ótima” e 15 “ruim”. O qualitativo com o menor número de respostas foi “excelente”, opção escolhida por 10 entrevistados.

A pergunta seguinte objetivou saber se os moradores residentes sentiam alguma dificuldade para transitar pela cidade depois da execução da obra de duplicação. Foram dadas as opções de resposta “sim” ou “não”. No caso das respostas afirmativas, os entrevistados foram instados a descrever a(s) dificuldade(s) enfrentada(s). Dos 103 moradores que participaram da pesquisa, 44 relataram não sentir nenhum tipo de dificuldade e 59 disseram que sim. Dentre esses últimos, 8 relataram que a “travessia ficou difícil” e 8 apontaram a ausência de passarela. Ou seja, mais uma vez evidencia-se, no discurso dos moradores, a dificuldade de acesso como o principal problema depois da execução da obra de duplicação.

Ainda entre os 59 entrevistados que afirmaram sentir dificuldade para transitar pela cidade após a duplicação da rodovia, 4 apontaram que “falta iluminação”, e 4 consideraram “tudo mais distante”. 3 consideraram que “falta segurança para a travessia de pedestres em pontos estratégicos”, 3 disseram que “Só tem um ponto de passagem de pedestre” e 3 responderam que é “Como se nós pedestres nem existisse”. Conclui-se das respostas que há certa insatisfação dos moradores com a execução da obra, uma vez que o empreendimento deixou pontas soltas que resultaram em problemas na rotina das pessoas que precisam atravessar diariamente a BR.

Outras respostas sobre os impactos negativos da obra de duplicação no cotidiano dos moradores pontuaram dificuldades para “levar os animais para o campo em dias de feira”, “na hora de catar os passageiros” e “principalmente no dia da feira, o percurso é de quase 1 km para fazer retorno”. Essas respostas refletem os impactos da obra no cotidiano dos trabalhadores. Foram registradas também respostas de cunho social, psicológico e emotivo, a exemplo de “agora o acesso não é mais livre”, “parece que houve uma divisão no município”, “como se nós pedestres nem existisse”.

A quinta pergunta do questionário investigou a percepção de melhorias na mobilidade do município. Usando a mesma lógica da pergunta anterior, os entrevistados deveriam escolher entre as opções “sim” ou “não” e, em caso afirmativo, descrever de forma a melhoria ocorreu. Dos 103 entrevistados, 26 responderam “sim” e 77 “não”. A descrição que mais apareceu foi “só para quem tem carro”, presente em 5 respostas.

4 entrevistados relataram “trânsito organizado” e 4 “mais segurança no trânsito”. 3 afirmaram que houve melhoria “para os visitantes”, e 3 afirmaram que “ficou mais rápido chegar em Feira”. 1 entrevistado apontou melhoria na mobilidade justificando nos

seguintes termos: “sou cadeirante e pra mim, melhorou 100%”. Diante dos dados, conclui-se que, de modo geral, a melhoria na mobilidade foi direcionada às pessoas motorizadas, e de modo mais particular aquelas que utilizam a BR-116 Norte. Ou seja, aquelas que *passam* pelo município, não aquelas que *moram* no município.

A última pergunta do questionário objetivou saber como os residentes se deslocavam com mais frequência pela cidade. As opções de resposta foram “carro”, “moto”, “bicicleta”, “a pé” e “outros”, devendo o entrevistado que optasse pela opção “outros” apontar o meio de transporte utilizado. Para quaisquer das opções, os entrevistados foram instados a dizer o que mudou após a obra de duplicação.

42 dos 103 participantes da pesquisa responderam que se deslocam mais frequentemente a pé. A segunda forma de locomoção com mais respostas foi “moto”, com um quantitativo de 30 respostas, seguida de “carro” com 23 respostas, e “bicicleta” com 4 respostas. Na categoria “outros” foram informadas quatro formas de locomoção: “trator”, “carona”, “cavalo” e “cadeira de rodas motorizada”. Ou seja, a maior forma de locomoção em Santa Bárbara hoje ainda é a pé.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para os moradores residentes do município, os impactos trazidos com a execução da obra de duplicação, de modo geral, referem-se à liberdade de acesso, o direito de ir e vir, e à falta de mobilidade. Uma das maiores reclamações é o fato de haver apenas um local de travessia com faixa para pedestre dentro de todo perímetro urbano do município.

Para os moradores da margem esquerda da via, os impactos em todos os sentidos foram negativos, o que mais uma vez reforça a ideia norteadora do trabalho de que a duplicação da BR-116 Norte não foi uma obra pensada para beneficiar ou favorecer os moradores de Santa Bárbara, mas para atender uma demanda de escoamento logístico de mercadoria. Afinal, como explicar o fato de que uma obra dessa magnitude – já inaugurada e em pleno funcionamento – ainda não conte com a construção de uma passarela dentro do perímetro urbano de um município com mais de 20.000 habitantes?

Considerando que o projeto de duplicação previa a construção da passarela, outro questionamento se impõe: será que o problema é falta de organização da população – que estaria sendo muito passiva com a situação – ou faltam interesse e empenho dos governantes? Vale destacar que a população fez uma manifestação com o fechamento da

BR-116 – inclusive com cobertura da emissora de tv regional – e, não obstante os protestos, nada mudou.

O que se pode dizer é que, até o momento, há apenas um acesso adequado com faixa para pedestres. Como agravante, esse único acesso é compartilhado por pedestres e alguns motociclistas infratores que utilizam a faixa indevidamente para evitar a distância do contorno.

Portanto, conforme Santos; Santos; Reis (2021, p. 21), “[...] para existir vida urbana as pessoas precisam se movimentar; ou seja, para existir a cidade é necessário existir mobilidade urbana”. A mobilidade é precisamente a condição que falta em Santa Bárbara hoje, uma vez que a movimentação das pessoas está comprometida pela execução da obra de duplicação da BR 116 – Norte e pela falta de uma passarela para os pedestres.

A obra foi inaugurada e liberada para uso dos carros em 2021. Estamos em 2024 e, até o momento, nada mudou. Quantos anos mais os moradores terão que esperar por uma condição digna de mobilidade?

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M.O.; TAVARES, L.M. Impactos da duplicação de uma rodovia federal sobre a mobilidade e a acessibilidade em uma pequena cidade nordestina. **Revista Produção e Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, p. 101-116, 2017.

BAHIA. Secretaria do Planejamento. **Municípios por território de identidade**. Disponível em: https://www.seplan.ba.gov.br/wp-content/uploads/Territorios_Municipios_2012_2015.pdf. Acesso em: 09 jul. 2023.

BARBOSA, J. L. A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole. In: LIMONAD, E.; CASTRO, E. (Org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 43-56.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT. **Obras de Construção Rodoviária**. (2022). Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/portalcidadao>. Acesso em: 10 mar. 2023.

CARLOS, A.F.A. **A (Re) produção do espaço urbano**. São Paulo: EdUSP, 2008.

GENOT, L. A. M. **Memória Histórica de Santa Bárbara**. Santa Bárbara: Prefeitura Municipal de Santa Bárbara, 1993.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo 2010**. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jan. de 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Santa Bárbara**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santa-barbara/panorama>. Acesso em: 12 de jan. de 2022.

IPIRANGA, A. S. R. A cultura da cidade e os seus espaços intermediários: os bares e os restaurantes. **Revista de Administração Mackenzie**, São Paulo, v. 11, n. 1, p. 65-91, jan./fev. 2010.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

MAIA, D. S. Cidades médias e pequenas do Nordeste: conferência de abertura. In: LOPES, D.M.F.; HENRIQUE, W. (Org.). **Cidades médias e pequenas**: teorias, Conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. p. 13-37.

MEDEIROS, Daniel Arnaldo de. **Impacto da duplicação da BR-101/RN (trecho Natal -Arês) sobre a acidentalidade rodoviária**. 2019. Monografia (Graduação em Engenharia Civil) – Centro de Tecnologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2019.

PONTES, B. M. S. Contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos nordestinos. In: DIAS, P.C.; SANTOS, J. (Org.) **Cidades médias e pequenas**: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos Salvador: SEI, 2012. p. 19.

REBELO, Diego Santos. **Loteamentos regulares, irregulares, áreas institucionais e lotes em pequenas cidades**: a produção da cidade de Santa Bárbara-BA por meio do parcelamento do solo. 2023. Dissertação (Mestrado Profissional) – Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial – PLANTERR. Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2023.

SANTOS, J.; SANTOS, L.E. P. F.; REIS, R. de S. **Mobilidade em Feira de Santana**: desafios para um novo projeto de cidade. Curitiba: CRV, 2021.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SARAIVA, L.A.S; CARRIERI, A.P. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 46, n. 2, p. 547-576, 2012.

SILVA, O. A. da. (Org.) **A Cidade Pequena na interface urbano-rural**: Um olhar sobre o Território do Sisal. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021.

SILVA, O. A. da. Cidade Pequena: Possibilidades de definição. In: BAQUEIRO, P. R. (Org.) **Cidades Médias e Pequenas**: reflexões sobre dinâmicas espaciais contemporâneas. Curitiba: Prima, 2019. p. 132-165.

ⁱ Atualmente a Bahia está dividida em 27 Territórios de Identidade. De acordo com a Secretaria do Planejamento – SEPLAN, Território de Identidade pode ser definido como: “[...] um espaço físico, geograficamente definido, geralmente contínuo, caracterizado por critérios multidimensionais, tais como o ambiente, a economia, a sociedade, a cultura, a política e as instituições, e uma população com grupos sociais relativamente distintos, que se relacionam interna e externamente por meio de processos específicos, onde se pode distinguir um ou mais elementos que indicam identidade, coesão social, cultural e territorial”. (SEPLAN, 2023).

ⁱⁱ População urbana ocupada foi o recorte utilizado para a aplicação dos formulários com os residentes no município.

ⁱⁱⁱ O Censo de 2022 não foi utilizado em virtude da indisponibilidade de informações, uma vez que, na ocasião da pesquisa, a contagem da população por situação de domicílio ainda não constava no site do IBGE. Considerando que o foco da pesquisa é a população urbana, adotou-se a base de dados de 2010.