



**POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA: UMA ABORDAGEM NO
TRANSPORTE COLETIVO DE VITÓRIA DA CONQUISTA (BA)**

**PUBLIC POLICIES ON URBAN MOBILITY: AN APPROACH TO PUBLIC
TRANSPORT IN VITÓRIA DA CONQUISTA (BA)**

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD URBANA: UN ENFOQUE EN EL
TRANSPORTE COLECTIVO DE VITÓRIA DA CONQUISTA (BA)**

Erick Marinho Barbosa

Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB)

Mestrando em Geografia (PPGEO-UESB)

marinhoerick97@gmail.com

Vilomar Sandes Sampaio

Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB)

Professor

vilomar@uesb.edu.br

RESUMO:

O presente trabalho tem por objetivo analisar de forma breve a evolução histórica do processo de urbanização no Brasil, a origem do debate acerca da mobilidade urbana e a criação de algumas políticas públicas voltadas para este segmento, bem como suas características e aplicabilidade. Analisou-se o transporte coletivo de Vitória da Conquista (BA), apresentando a atuação da prefeitura municipal na gestão deste serviço com o uso de algumas ferramentas de tecnologias que visa a melhor acessibilidade dos cidadãos no uso deste modal. Identificou-se as características da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), por meio da Lei Federal 12.587/12 e da Lei Municipal 968/99. Os procedimentos metodológicos utilizados foram o levantamento bibliográfico, consulta na cartilha da Lei Federal e acesso às plataformas como "Cittamobi" e "VodeBuzu". Os resultados mostram que o processo de urbanização brasileira, em um curto espaço de tempo ocasionou sérios problemas de mobilidade urbana, tornando indispensável o debate e a criação de políticas públicas para garantir o direito à população de um transporte coletivo eficiente. Na cidade de Vitória da Conquista (BA), o uso de alguns incrementos tecnológicos no transporte coletivo tem sido implantado com o objeto de melhorar a experiência popular para com o serviço de transporte coletivo.

ABSTRACT:

This study aims to briefly analyze the historical evolution of urbanization in Brazil, the origins of the urban mobility debate, and the development of public policies in this sector, focusing on their characteristics and applicability. The research examines public transportation in Vitória da Conquista (BA), highlighting the municipal government's role in managing this service through technological tools designed to improve accessibility for residents using this mode of transport. The study identifies the key aspects of the National Urban Mobility Policy (PNMU), established by Federal Law 12.587/12 and Municipal Law 968/99. The methodological procedures include bibliographic research, analysis of the federal law guide, and exploration of platforms such as "Cittamobi" and "VodeBuzu". The findings indicate that Brazil's rapid urbanization has led to serious urban mobility challenges, making public policy discussions and initiatives essential to ensuring the population's right to efficient public



transport. In Vitória da Conquista (BA), the implementation of technological innovations in public transportation aims to enhance the user experience and improve service efficiency.

RESUMEN:

Este trabajo tiene como objetivo analizar brevemente la evolución histórica del proceso de urbanización en Brasil, el origen del debate sobre la movilidad urbana y la creación de algunas políticas públicas dirigidas a este sector, así como sus características y aplicabilidad. Se estudió el transporte colectivo de Vitória da Conquista (BA), destacando la actuación de la prefectura municipal en la gestión de este servicio mediante el uso de herramientas tecnológicas que buscan mejorar la accesibilidad de los ciudadanos a este medio de transporte. Se identificaron las características de la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU), establecida por la Ley Federal 12.587/12, y de la Ley Municipal 968/99. La metodología utilizada incluyó una revisión bibliográfica, consulta en la cartilla de la ley federal y acceso a plataformas como "Cittamobi" y "VodeBuzu". Los resultados muestran que el acelerado proceso de urbanización en Brasil ha generado graves problemas de movilidad urbana, haciendo indispensable el debate y la formulación de políticas públicas para garantizar a la población el derecho a un transporte colectivo eficiente. En Vitória da Conquista (BA), la implementación de algunos avances tecnológicos en el transporte colectivo ha buscado mejorar la experiencia de los usuarios con este servicio.

Palavras-Chave: Mobilidade urbana. Transporte coletivo. Tecnologia.

Introdução

A mobilidade urbana é um desafio em todo mundo. Ela é, atualmente, parte indispensável no planejamento urbano e possui grande importância para a qualidade de vida das pessoas nas cidades. A temática se tornou um desafio não só para os grandes centros urbanos, mas também para as cidades médias, que enfrentaram rápida expansão da malha urbana e frota de veículos individuais. Esta realidade se constata, em muitos casos, com transporte público e vias de baixa qualidade.

O presente trabalho tem por objetivo analisar de forma breve a evolução histórica do processo de urbanização no Brasil, a origem do debate acerca da mobilidade urbana e a criação de algumas políticas públicas voltadas para este segmento, bem como suas características e aplicabilidade. Foi analisada, em particular, a atuação da prefeitura municipal de Vitória da Conquista (BA) para melhoria da acessibilidade da população no transporte coletivo.

O artigo se encontra estruturado em três (3) partes, além da introdução, das considerações finais e das referências bibliográficas. Na primeira seção, realizou-se uma análise do processo de urbanização brasileiro e o debate sobre a mobilidade urbana. Na segunda seção, discorreu-se sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), seu



contexto histórico, origens e características, bem como o crescimento populacional e as normativas do transporte coletivo de Vitória da Conquista (BA). Na terceira seção focou-se na criação e no uso de ferramentas tecnológicas para o transporte coletivo (“Cittamobi” e “Vodebuzu”) da supracitada cidade.

1. O processo de urbanização brasileiro e o debate sobre a mobilidade urbana

Ao longo da história, com o crescimento das cidades, foram se formando grandes metrópoles, fluxo intenso de automóveis e a necessidade de locomoção rápida impulsionada pelos modos de vida modernos. No mundo contemporâneo, os grandes centros urbanos passaram a ser a principal escolha de moradia do homem e, como consequência, ocorreu à reconfiguração e alteração das paisagens geográficas. É notória a importância da urbanização no que se pese a modificação da superfície terrestre e das relações sociais existentes, podendo ser o principal palco de eventuais problemas de deslocamento, tendo em vista as mudanças urbanas desordenadas em um ritmo acelerado.

No Brasil, os estudos sobre as cidades receberam maior destaque na década de 1970, período cujo êxodo rural se intensificou e o país passou a ser majoritariamente urbano. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o índice de urbanização no país era de 44,67% na década de 1960, subindo para 55,92% uma década mais tarde. Atualmente a urbanização brasileira ultrapassa a taxa de 80%, como se verifica na Tabela 1. (IBGE, 2010)

Tabela 1: Taxa de urbanização no Brasil.

Período	Taxa de Urbanização
1960	44,67
1970	55,92
1980	67,59
1991	75,59
2000	81,23
2007	83,48
2010	84,36

Fonte: IBGE, Censo demográfico (1960-2010).

A urbanização brasileira ocorreu de forma rápida e com um planejamento ineficaz,



resultando em cidades desordenadas e impactando negativamente na mobilidade urbana. Como resultado imediato da expansão das localidades, as distâncias percorridas pela população para exercer as atividades diárias (trabalho, estudo, lazer) passaram a ser cada vez maiores. Este fato implicou na necessidade de um meio de transporte que contemplasse a maioria da população. Pereira (2006, p. 38) afirma que: “Houve um crescimento da mobilidade, diante da complexidade dos fluxos intra-metropolitanos, com a descentralização dos centros de produção e de consumo e com o crescimento da interação territorial”.

Essa realidade impulsionou o debate sobre mobilidade urbana, o que eleva o tema a obter maior destaque. Com a expansão dos perímetros urbanos e a popularização do transporte individual motorizado¹, as cidades passaram a assistir as consequências, a saber: perda de tempo em decorrência de longas distâncias aliadas à baixa infraestrutura e o crescente número de acidentes, de congestionamentos e da poluição que, cada vez mais vem impactando no cotidiano da população (Santos; Reis; Santos 2021).

Santos, Reis e Santos (2021, p. 23) inferem que: “a mobilidade urbana, nas grandes e médias cidades, é um indicador relevante de qualidade de vida. Se deslocar de um local para outro com rapidez, segurança e liberdade é uma necessidade para a maioria das pessoas”.

Sendo assim, é importante a adoção de um conjunto de políticas públicas² que envolvam as questões de transporte, acessibilidade e circulação. Uma das alternativas é o investimento dos Estados e municípios em transporte coletivo, uma vez que, é um meio mais acessível para a camada da população economicamente vulnerável.

Segundo Carvalho (2016) é necessária a:

[...] oferta de transporte público de mais qualidade, com a adoção de um programa permanente de investimentos em infraestrutura de transporte de massa e transporte não motorizado, priorizando os corredores de transporte e as áreas periféricas de maior concentração da população urbana (Carvalho, 2016, p. 9-10).

Em um levantamento feito em 2019 pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), verificou-se que a mobilidade urbana no Brasil custa 483,3 bilhões anuais.

¹ De acordo com os estudos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA (2013), no período de 1997 a 2012, as vendas de automóveis ampliaram aproximadamente 290%.

² De acordo com Silva (2018), a expressão políticas públicas se remete diretamente a ação do Estado. Peters (1986) salienta que políticas públicas se referem a um conjunto de programas tomado pelos governos que visam assegurar alguns direitos para determinado grupo da sociedade, ou como somatório das ações governamentais realizadas por agentes políticos que atuam de forma direta influenciando a vida dos cidadãos.



Nessa contabilidade entram os gastos individuais de usuários de transporte ou empregadores, além dos recursos usados pelo poder público para manter o sistema funcionando (ANTP, 2019).

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2016):

Os investimentos em mobilidade urbana privilegiavam, em geral, o transporte individual, com foco nas áreas mais dinâmicas economicamente. Obras como expansão do sistema viário, alargamento de vias, viadutos, túneis etc. favoreciam o transporte privado e as áreas mais ricas. A infraestrutura de transporte público geralmente ficava em segundo plano, o que prejudicava os pobres duplamente, por morarem mais distantes dos centros de empregos e das áreas que tinham maior desenvolvimento econômico e também por serem altamente dependentes de transporte público para se deslocarem (IPEA, 2016, p. 352).

Em outros termos, historicamente, os investimentos no transporte coletivo foram negligenciados. Desta forma, a população economicamente mais vulnerável, isto é, a classe assalariada que depende de um serviço financeiramente mais acessível para se locomover, é prejudicada.

É válido ressaltar que os fluxos gerados a partir da mobilidade urbana criam espaços heterogêneos, que divergem de acordo com a classe social. Parcelas distintas da população não possuem a mesma facilidade de acesso aos principais meios de locomoção (Santos, 1987).

Como pontuado por Santos (1987):

Cada homem vale pelo lugar onde está. Seu valor vai mudando incessantemente (para melhor ou pior) em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes da sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas (Santos, 1987, p. 81).

No caso brasileiro a infraestrutura de transportes é elemento fundamental no desenvolvimento espacial das cidades. Dantas (2009, p. 621) afirma que: “Sem transporte não existiriam as cidades, visto ser ele que torna possível a especialização da área e, em consequência, o crescimento e a existência das cidades”.

Em uma investigação, feita em 2019 pela empresa de tecnologia voltada a mobilidade urbana, a “99”³, uma pessoa perde cerca de 32 dias por ano no trânsito. O estudo revelou

³ 99 é uma empresa e aplicativo de transporte individual fundada em 2012. O aplicativo permite solicitar corridas de moto, carros e serviços de entrega de pacote através do smartphone (99 Tecnologias LTDA).



que o brasileiro gasta, em média, 1 hora e 20 minutos para se deslocar para as atividades principais do dia, um impacto significativo na qualidade de vida do brasileiro.

Outro dado alarmante, de acordo com o estudo divulgado em 2019, pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), realizado com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD/IBGE) é que o tempo perdido em deslocamento impediu a economia de ganhar 111 bilhões de reais (Oliveira, 2021).

Conforme apontado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU, 2008/2009), o setor de transporte público por ônibus é responsável por mais de 90% da demanda dos serviços nos grandes centros brasileiros. Nesse contexto, aos ônibus foi atribuído um papel importante para o transporte da população, mas sem que houvesse um investimento no sistema que ajudasse neste papel. Este fato possibilitou que o transporte individual fosse cada vez mais atrativo, porém economicamente viável às classes mais ricas, o que por sua vez, direcionou o transporte público as pessoas mais pobres.

Diante dos apontamentos torna-se relevante entender a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

2. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU): Origens e características

Fruto de muita luta e após anos de debate no congresso nacional, a PNMU (Lei nº 12.587/12) foi sancionada pela então presidenta da República, Dilma Rousseff, em 3 de janeiro de 2012 e fundamenta-se no artigo 21, inciso XX, da Constituição Federal de 1988. A referida determina aos municípios com a população acima de 20 mil habitantes o desenvolvimento da política urbana, dos quais foram formuladas anteriormente pela Lei nº 10.257, de 2001 - Estatuto das Cidades (Brasil, 1988, 2001).

É de orientação da PNMU que os municípios elaborem e apresentem o plano de mobilidade urbana com a tarefa de planejar e executar o crescimento das cidades de forma ordenada. A lei traz como proposta:

[...] contribuir para o acesso universal a cidade, o fomento das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012a).



A lei também orienta o sistema de transporte, infraestrutura das vias para a circulação de pessoas e cargas para capacitar e atender a população, além de contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável. O regulamento também tem por objetivo garantir preços mais acessíveis nas políticas tarifárias do transporte coletivo (Brasil, 2012).

Ainda de acordo com a orientação da PNMU, os municípios devem contratar os serviços de transporte coletivo por meio de licitações, considerando a exigência de legislação que trata de licitações e contratação de serviços públicos – as leis n. 8.666/93 (Lei de Licitações) e n. 8.987/95 (Lei de Concessões). Pretende-se privilegiar os modais de caráter públicos em detrimento de automóveis particulares. O plano deve então fortalecer o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001 que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo políticas urbanas e outras providências.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2012, p. 3), a nova lei consiste em um “importante marco na gestão de políticas públicas nas cidades brasileiras”. Além disso, a referida “abre a possibilidade para eventuais ações e investimentos das prefeituras possam ser contestados, caso eles venham a contrariar as diretrizes fixadas na lei” (IPEA, 2012, p. 3).

Como mencionado, a lei orienta maior investimento do poder público em transporte coletivo urbano, em detrimento do automóvel individual, com vistas a proporcionar uma cidade mais fluida e democrática. Nessa perspectiva, no próximo item pretende-se analisar as normativas do transporte coletivo de Vitória da Conquista (BA) diante do seu crescimento populacional.

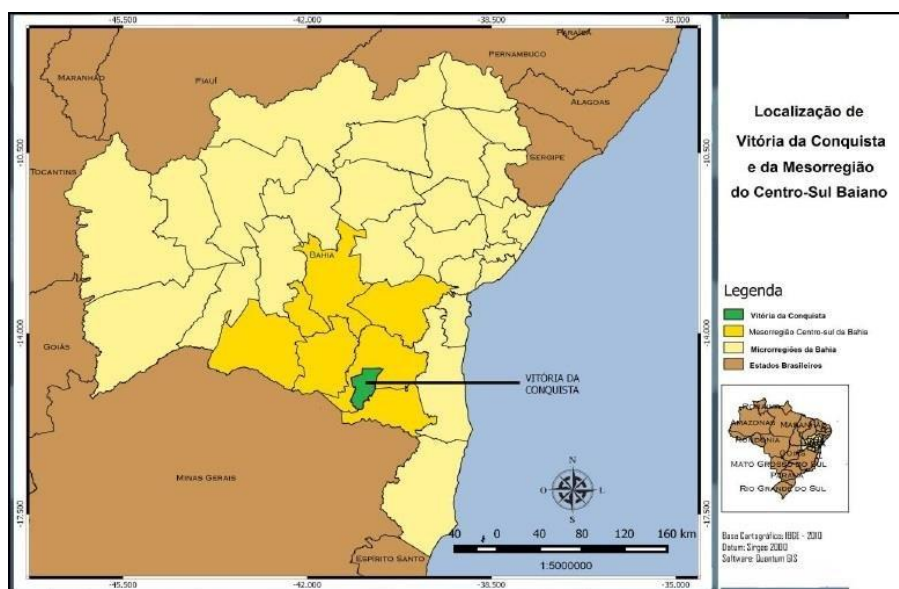
2.1 O crescimento populacional e as normativas do transporte coletivo de Vitória da Conquista (BA)

Vitória da Conquista é um município do estado da Bahia, localizado na Mesorregião do centro-sul baiano ⁴.

⁴ Entende-se por Mesorregião uma área individualizada, em uma Unidade da Federação, que apresenta forma de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social, como determinante; o quadro natural, como condicionante; e a rede de comunicação e de lugares, como elemento da articulação espacial. Essas três dimensões possibilitam que o espaço delimitado como Mesorregião tenha uma identidade



Mapa 1 – Localização de Vitória da Conquista e da Mesorregião do Centro-Sul baiano.



Fonte: Base cartográfica IBGE (2010).

Cidade rankeada pelo IBGE como a terceira maior do estado da Bahia em relação a sua população, Vitória da Conquista (BA) possui uma malha urbana horizontal ampla, que, assim como no contexto geral do Brasil, veio a se reproduzir de forma acelerada e desorganizada a partir da década de 1970 sob forte influência do setor imobiliário. Na última década, a referida cidade baiana passou por um verdadeiro “boom” populacional. Esse crescimento desordenado acabou provocando alterações na dinâmica urbana, influenciando diretamente na mobilidade urbana local e trazendo impactos nas condições de vida da população.

No período de 1940 a 2022 houve um aumento de 334.312 habitantes. Especificamente, entre os anos de 2010 e 2022, o crescimento populacional foi de 64 mil habitantes, ou seja, de aproximadamente 20%, se comparando ao último censo (Tabela 2).

Tabela 2: Crescimento populacional de Vitória da Conquista (BA) no período de 1940 a 2022

Ano	População
1940	33.556
1950	46.446

regional. Essa identidade é uma realidade construída ao longo do tempo pela sociedade que aí se formou. 118 municípios fazem parte desta delimitação (IBGE, 2017).



1960	80.113
1970	127.528
1985	194.299
1991	225.091
1996	240.931
2000	262.494
2010	306.374
2022	370.868

Fonte IBGE (2022).

Como consequência do rápido crescimento populacional da cidade de Vitória da Conquista (BA) ocorreu um significativo acréscimo do número de veículos na cidade. De acordo com o IBGE (2022), no período entre 2006 e 2022, a frota de veículos de Vitória da Conquista (BA) saltou de 42.140 para 169.299, trazendo impactos na locomoção diária.

Situações como engarrafamentos, acidentes, entre outros, passaram a serem recorrentes na cidade. Mesmo com o Plano Diretor Urbano criado em 1976, os prefeitos não conseguiram executar bem o estabelecido pelo plano e a cidade cresceu sem um planejamento público eficaz (Vitória da Conquista, 1976).

Vitória da Conquista aparece no ranking das cidades baianas que possui uma grande frota de veículos particulares e o transporte coletivo (ônibus) é um serviço indispensável de circulação das pessoas diariamente no perímetro urbano. Portanto, a organização da parte logística (horários e itinerários), pontos de parada adequada, tarifa acessível são aspectos fundamentais para um bom funcionamento deste modal, visto que, a cada ano o número de pessoas circulando diariamente é maior, e como resultado, mais pessoas usando ônibus todos os dias. (PMVC, 2023).

A prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB) é quem realiza a gestão dos contratos dos prestadores de serviço do transporte coletivo no município. Portanto, é de competência deste segmento público, por meio das normas estabelecidas por leis, garantir à população que as empresas forneçam um atendimento eficiente e de qualidade, melhorando assim o traslado dos usuários (PMVC, 2021).

Com base na lei municipal n. 968 de 07 de maio de 1999, que dispõe sobre o Sistema Municipal de Transporte Público e regulamenta a Prestação do Serviço de Transporte Coletivo, o artigo 32, inciso primeiro define que:



A prefeitura municipal poderá intervir na execução dos serviços, no todo ou em parte, para assegurar continuidade do mesmo ou para sanar deficiência grave na prestação respectiva, assumindo esta através do controle dos meios materiais e humanos utilizados pela operadora do serviço de transporte coletivo, aqueles vinculados ao serviço nos termos desta lei ou através de outros meios, a seu exclusivo critério (Vitória da Conquista 1999, p. 11).

Há de se destacar a Lei n. 1.925, de 28 de agosto de 2013, que autoriza o poder executivo contratar financiamentos junto à caixa econômica federal, para a execução de obras de pavimentação e drenagem de vias integrantes do programa federal do ministério das Cidades, PACII⁵, que diz respeito à pavimentação e qualificação das vias urbanas. A segunda etapa (que foca em investimentos em cidades médias) trabalha o âmbito do programa de infraestrutura de transporte e da mobilidade urbana, para a execução de obras de reestruturação dos corredores de transporte público coletivo, também integrante do PAC II – mobilidade médias cidades.

O transporte coletivo tem destaque por se tratar de um serviço vital para o funcionamento da cidade. A boa gestão deste setor para um município como Vitória da Conquista é fundamental para grande parte da população, isto é, a classe trabalhadora assalariada, que depende desse tipo de serviço para se locomover na cidade, sobretudo, atendendo às suas demandas de acessos casa-trabalho e outros acessos como a equipamentos de serviço de saúde, escolas, dentre outros. Sendo assim, reflete diretamente no funcionamento urbano municipal.

Segundo Duarte, Sánchez e Libardi (2017, p. 57):

O transporte coletivo deve ser um provedor, eficaz e democrático, de mobilidade e acessibilidade urbana. Para o desenvolvimento de projetos deste sistema deve-se analisar simultaneamente o uso do solo, políticas de planejamento urbano e de qualidade ambiental, e desta forma possibilitar da melhor maneira a acessibilidade.

Diante disto, a modernização do transporte coletivo urbano, por meio de ferramentas tecnológicas se tornou uma necessidade crescente, objetivando uma melhor experiência com o serviço. A criação de aplicativos ou de plataformas digitais voltadas para este modal já é uma

⁵ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é uma política pública do governo federal brasileiro que engloba um conjunto de medidas econômicas. Entre os seus objetivos está o empreendimento de infraestrutura de transporte de média e alta capacidades (metrô, trem, VLT e BRT) e projetos de infraestrutura de prioridade ao transporte coletivo (corredores, faixas exclusivas, centros operacionais e sistema de transporte inteligente, terminais e estações) incluindo infraestrutura para ciclistas e pedestres integrados ao projeto de transporte público (BRASIL, Ministério das Cidades, 2023).



realidade em várias cidades no Brasil, a exemplo de Vitória da Conquista (BA).

3. A criação e o uso de ferramentas tecnológicas no Transporte Coletivo Urbano de Vitória da Conquista (BA)

O uso das tecnologias seja ela de informação ou de comunicação passa por muitos avanços e atualmente exerce um papel importante no que diz respeito à mobilidade urbana. A utilização dessas ferramentas pode melhorar a qualidade de vida da população.

Vale ressaltar que:

Os sistemas inteligentes utilizam tecnologia de processamento de informação e comunicação, sensoriamento, navegação e tecnologia de controle entre outros. Estes sistemas auxiliam o gerenciamento e a operação de transportes e seu uso cresce a cada dia, pois os sistemas de transportes devem ser mais modernos, eficientes e abrangentes (Silva, 2000; Kanninen, 1996; Ribeiro, 1996 apud Pavanato, 2011, p. 3).

A prefeitura municipal de Vitória da Conquista (BA) está substituindo os veículos antigos (Figura 1) por outros mais modernos. Além disso, criou uma plataforma (Vodebuzu) para melhorar a qualidade do serviço aos usuários, com vistas a oferecer um serviço mais ágil, cômodo e seguro.

Figura 1: Ônibus que circulava no município de Vitória da Conquista até meados de 2015



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Uma das ações recentes é a contratação de veículos equipados com GPS, o que possibilita a integração com o Centro de Comando Operacional (CCO), sistema este



responsável pelo rastreamento da frota. Assim os usuários podem baixar o aplicativo Cittamobi e se informar em tempo real sobre o deslocamento do seu ônibus, estimativa de chegada ao ponto e previsão de tempo gasto no percurso, pelo celular. Os novos ônibus contam ainda com pontos de recargas de energia USB, plataformas elevatórias para a acessibilidade de pessoas com deficiência, display eletrônico identificando itinerários e conexão de internet via Wi-fi (Figura 2).

Figura 2: Ônibus que circula atualmente no município de Vitória da Conquista, equipado com elevadores



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Com o objetivo de entender as demandas dos usuários, a prefeitura municipal desenvolveu um sistema web mais interativo e simplificado para facilitar tanto o acesso quanto à consulta de informações relacionadas ao transporte de ônibus em Vitória da Conquista. A plataforma digital nomeada “Vodebuzu” consiste em um componente de busca que vai permitir que os usuários pesquisem por linhas de ônibus específicas em tempo real através do smartphone. Conforme o usuário digita, algumas sugestões aparecem. Ao selecionar a linha de ônibus que deseja, é aberta uma janela de diálogo, apresentando alguns detalhes do itinerário escolhido, incluindo as últimas atualizações. Outras funcionalidades incluem: visualização dos horários de operação todos os dias da semana, itinerário de ida e volta cartografados, além de um mapa com a localização em tempo real dos ônibus. O usuário



pode participar de um grupo no aplicativo de mensagens destinado a linha que usa todos os dias, recebendo a localização do ônibus assim que solicita pela mensagem (PMVC, 2024).

A aplicação integra um sistema de mapas para exibir itinerários e posições em tempo real. Os horários de operação são apresentados de forma clara e organizados em tabelas. O usuário também tem a opção de visualizar o itinerário da linha em um mapa, possibilitando uma compreensão visual da rota. Além disso, o sistema oferece informações adicionais, como a última atualização dos dados e links úteis para informações relacionadas aos serviços de transporte público. A interface é projetada para ser intuitiva (PMVC, 2024).

Além disso, links para bilhetagem eletrônica, como a recarga do cartão de ônibus ou dúvidas relacionados aos serviços de mobilidade urbana também foram integrados a esse sistema, possibilitando que o usuário realize esse serviço de forma ágil, sem precisar se deslocar até um ponto específico de recarga, como visto na figura 3 (PMVC, 2024).

Figura 3: Ônibus atual, equipado com sistema de bilhetagem eletrônica



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Segundo Barros (2011), o bilhete único é uma política tarifária que pode ser visto como um fator de inclusão social através do transporte, por meio dos subsídios do governo, aos usuários de transporte, no complemento da tarifa. Como observado (Figura 3), os ônibus mais modernos, contratados pela prefeitura, já possuem o equipamento para leitura do cartão, possibilitando o pagamento da tarifa de forma automatizada. Não por acaso, de acordo com a



Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), 86,7% das cidades brasileiras já adotam o sistema de bilhetagem eletrônica (NTU, 2016).

Considerações Finais

A urbanização brasileira aconteceu de forma rápida e desordenada. Como consequência ocasionou alguns problemas, sobretudo de mobilidade urbana. Essa realidade denunciou a necessidade de atitudes governamentais no desenvolvimento de políticas públicas para solucionar tal problemática. É neste contexto que surgem algumas leis federais como: Estatuto das Cidades, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e PAC – Mobilidade.

Em Vitória da Conquista (BA), a problemática da mobilidade urbana também é uma realidade. Objetivando melhorar o sistema de transporte coletivo municipal, a prefeitura municipal tem se utilizado de ferramentas digitais para melhorar a experiência da população com o serviço. A substituição da frota antiga por outra mais moderna, o uso de aplicativo para informação em tempo real e a criação de uma plataforma interativa foram as últimas contribuições para melhorar este modal.

Em suma, mesmo com a crise de mobilidade urbana, oriunda de uma urbanização desordenada, o uso de novas tecnologias, ainda que em ritmo lento vem propiciando uma melhora no Transporte Público Coletivo da cidade de Vitória da Conquista (BA).

Referências

ANFAVEA – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Anfavea, 2013.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações de Mobilidade Urbana**. Relatório geral, 2019.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO – NTU. **Anuário 2008/2009**. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/publicações>>. Acesso em: 12 maio 2024.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO – NTU **Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/publicações>>. Acesso em: 17 maio 2024.



BRASIL. **Lei Nº10.257 de 2001**. Estatuto da Cidade. Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá providências. Presidente da República em 10 de jul. de 2001.

BRASIL. **Lei Federal Nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Brasília, DF: Diário oficial da União, 2012.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano Novos Escritos Sobre a Cidade**. 1. ed. São Paulo: Labur, 2007.

CARVALHO, C. H. R. O Estatuto da cidade e a habitat III: um balanço de 15 quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova agenda urbana. **Mobilidade Urbana: Avanços, desafios e perspectivas**, Brasília, p. 345-361.

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

DUARTE, F.; LIBARDI, R. **Introdução à mobilidade urbana**. Jurua Editora, 2017.

OLIVEIRA, M. **8 dados mostram o impacto da mobilidade urbana nas nossas vidas**, 2021. Disponível em: < [IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2022**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/vitoria-da-conquista/panorama>>. Acesso em: 22 abr. 2024.](https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/dia-a-dia/8-dados-mostrar-o-impacto-da-mobilidade-urbana-nas-nossas-vidas/#:~:text=1%2D%20O%20tempo%20perdido%20em,37%20%C3%A1reas%20metropolitanas%20do%20Pa%C3%ADs.>. Acesso em: 15 maio 2024.</p></div><div data-bbox=)

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Crescimento do número de veículos em Vitória da Conquista (BA)**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/vitoria-da-conquista/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 6 abr. 2024.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil**. Brasília: Ipea 2016, p. 01-21.

PAVANATO, S. A. **O monitoramento da operação de transporte público: o caso de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, 2011.

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



PMVC – PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA – **Secretaria de mobilidade urbana**. Disponível em: <<https://www.pmvc.ba.gov.br/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: abr. 2024.

PMVC – PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA – **Legislação**. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/Lei_968_99_SISTEMA-MUNICIPAL-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-E-REGULAMENTA-A-PRESTACAO-DO-SERVICO-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf> Acesso em: Maio 2024.

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

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

VITÓRIA DA CONQUISTA. **Lei municipal Nº 1.925**, de 28 de agosto de 2013. Dispõe sobre a contratação de financiamento para a execução de obras de infraestrutura de transporte e mobilidade urbana, 2013. Disponível em: <<https://www.pmvc.ba.gov.br/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 15 mar. 2024.

VITÓRIA DA CONQUISTA. **Lei nº 968**, de 7 de maio de 1999. Dispõe sobre o sistema municipal de transporte público e regulamenta a prestação do serviço de transporte coletivo, Vitória da Conquista - BA, 1999. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/Lei_968_99_SISTEMA-MUNICIPAL-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-E-REGULAMENTA-A-PRESTACAO-DO-SERVICO-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf>. Acesso em: 15 fev. de 2024.