



MOBILIDADE URBANA E POLÍTICA PÚBLICA: uma análise das ações realizadas pelo poder público na cidade de Itabuna, Bahia

GT 3 – Economia Solidária, Economia da Cultura e Políticas Públicas

Nilcemara de Souza França Santos¹
Angye Cássia Noia²

RESUMO

A mobilidade urbana tem sido um tema muito discutido nos últimos anos no país, aconteceram protestos em toda parte com o foco no transporte público, no entanto, a mobilidade está relacionada não apenas com o transporte público, mas também com a acessibilidade, pedestres, vias, calçadas, comodidade no deslocamento e o meio ambiente. Assim, o objetivo dessa pesquisa é descrever a política de mobilidade urbana da cidade de Itabuna, identificando os problemas existentes e as ações do poder público para revertê-los, bem como os avanços e limitações ainda presentes na mobilidade dessa cidade. Para tanto, a pesquisa terá um caráter descritivo e qualitativo, visando descrever a realidade da mobilidade urbana de Itabuna. Além disso, optou-se pela realização de uma pesquisa bibliográfica com levantamento de concepções teóricas e práticas em fontes como artigos, dissertações, teses e livros, buscando descrever o histórico da mobilidade urbana, a concepção de mobilidade urbana sustentável, seus requisitos, princípios de aplicabilidade, assim como a finalidade, estrutura e os efeitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Para a descrição do cenário da mobilidade urbana na cidade foram utilizados dados secundários, coletados através de pesquisa documental e consulta de informações na Secretaria de Transporte e Trânsito da cidade. Nesse contexto, constatou-se a execução de diversas ações pelo poder público municipal em parceria com o governo estadual, federal e empresas privadas visando à efetividade na mobilidade urbana do município. Observa-se que mesmo com limitações e entraves, o poder público tem buscado cumprir as exigências da Lei Nacional de Mobilidade Urbana.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Gestão Pública. Espaço Urbano. Itabuna-BA.

¹ Técnico Universitário da Universidade Estadual de Santa Cruz. Pós Graduada em Planejamento de Cidades e em Gestão Pública Municipal pela Universidade Estadual de Santa Cruz. Graduada em Administração pela Universidade Estadual de Santa Cruz. E-mail: nilce-fran@hotmail.com.

² Professora Adjunta do Departamento de Ciências Econômicas – DCEC, da Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC (BA). Doutora em Ciências Sociais, com ênfase em Políticas Públicas e Desenvolvimento, pelo Programa de Pós-Graduação em Agricultura, Desenvolvimento e Sociedade (CPDA/UFRRJ-RJ). Mestre em Cultura e Turismo e Graduada em Economia (UESC/BA). E-mail: angyecassianoia@yahoo.com.br.



1 INTRODUÇÃO

O espaço urbano ao longo dos anos vem passando por diversas transformações. Os locais de trabalho e lazer estão bem distantes das residências das pessoas que circulam na cidade. Buscando facilidade e comodidade na locomoção, a quantidade de automóveis particulares foi crescendo gradualmente. Com o crescimento da quantidade dos carros as vias se tornaram insuficientes visto que não foram ampliadas concomitantemente à elevação da venda dos automóveis, restando pouco espaço para os pedestres e ciclistas se locomoverem nas cidades causando, assim, congestionamentos, acidentes e grande desconforto na utilização das vias urbanas.

Segundo Rubim e Leitão (2013), a cidade de São Paulo está entre as dez primeiras cidades em que as pessoas perdem grande tempo no trânsito, ou seja, em congestionamentos no deslocamento de suas casas até o local de destino. Além do tempo, perdem também dinheiro, saúde e até a própria vida devido aos acidentes no trânsito que podem acontecer decorrentes dos diversos problemas no tráfego. De acordo com o Portal do Trânsito (2014), no período de 2002 a 2012, o número de mortos em acidentes de trânsito no país cresceu 38,3%.

Além do congestionamento, outros fatores que estão envolvidos no deslocamento do cidadão são a acessibilidade igualitária, os espaços para bicicletas, o transporte coletivo de qualidade e a utilização de outros modais de transportes. Esses elementos de locomoção das pessoas no espaço urbano dizem respeito à mobilidade urbana. A mobilidade urbana tem sido fortemente discutida nos últimos dois anos, motivando inclusive manifestações populares nas cidades do Brasil, observando-se um grande destaque para as tarifas de transportes.

Visando aprimorar a mobilidade nas cidades, o governo federal criou, no ano de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que delineia parâmetros para a execução de uma mobilidade eficiente no meio urbano e também propõe vários programas e ações para a promoção do deslocamento com qualidade e comodidade. Essa política nacional tem o foco na cidade sustentável, prevendo uma mobilidade urbana que prioriza a responsabilidade com o espaço urbano e o meio ambiente (CAPACIDADES, 2013).

Com base nesse cenário e, portanto, nas problemáticas que envolvem a efetividade da mobilidade urbana, esta pesquisa tem a finalidade de verificar como a mobilidade urbana está sendo trabalhada na cidade de Itabuna, localizada no Território Litoral Sul do estado da



Bahia. Especificamente, foi descrita a política de mobilidade urbana dessa cidade, identificando os problemas de mobilidade, as ações do poder público para revertê-los, bem como os avanços e limitações ainda presentes na mobilidade da cidade de Itabuna. A relevância deste estudo se dá pela necessidade de uma mobilidade adequada para a expansão urbana, garantindo o direito de circulação por vias mais seguras, com meios de deslocamento com qualidade. É importante, também, discutir as dificuldades e desafios com os quais o poder público se depara para buscar a efetivação de uma mobilidade urbana sustentável.

Para tanto, a pesquisa teve um caráter descritivo e qualitativo, visando descrever a realidade da mobilidade urbana de Itabuna. Além disso, optou-se pela realização de uma pesquisa bibliográfica com levantamento de concepções teóricas e práticas em fontes como artigos, dissertações, teses e livros, buscando descrever o histórico da mobilidade urbana, a concepção de mobilidade urbana sustentável, seus requisitos, princípios de aplicabilidade, assim como a finalidade, estrutura e os efeitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Para a descrição do cenário da mobilidade urbana na cidade foram utilizados dados secundários, coletados através de pesquisa documental e consulta de informações na Secretaria de Transporte e Trânsito da cidade. Vale ressaltar que esta pesquisa foi limitada pela disponibilidade restrita de dados acerca da atuação municipal em relação à mobilidade urbana. Assim, pela ausência de arquivos históricos, optou-se por trabalhar apenas com os dados disponíveis na Secretaria de Transporte e Trânsito de Itabuna – SETTRAN, a partir do ano de 2013, início do mandato da atual gestão municipal.

2 HISTÓRICO DA MOBILIDADE URBANA

A questão da mobilidade urbana existe desde o início do século XIX, quando a locomoção, em terra, a longas distâncias, era feita através de cavalos como meio de transporte. No entanto, como este transporte passou a ter seu uso massificado, a demanda por cavalos foi aumentando a ponto de ocorrer, no espaço urbano, grandes congestionamentos (RUBIM; LEITÃO, 2013). Os autores afirmam que nas cidades de Nova Iorque e Londres cerca de duas mil toneladas de dejetos destes animais, estavam espalhadas nas cidades. Além do congestionamento, o problema sanitário ficou também em grande evidência. Em 1898, a cidade de Nova Iorque, devido a este grave problema com o transporte de animais, sediou a I



Conferência de Planejamento Urbano, buscando soluções para o assunto, no entanto, a conferência não alcançou resultado positivo.

O assunto foi solucionado com a chegada do carro como transporte, no início do século XX, trazendo vantagens tecnológicas e econômicas com consequências positivas e negativas visíveis até os dias de hoje. No Brasil, a expansão dos carros levou a um foco no transporte rodoviário, gerando grandes investimentos para a construção de rodovias no país a partir da Constituição de 1934. Em 1956, foram implantadas políticas públicas para carros e motocicletas, políticas estas ainda existentes. Com a expansão do transporte automobilístico e rodoviário, cem anos após a situação problemática do uso de equinos como meio de transporte de massa, o transporte realizado com carros já se equiparava a eles no que tange aos resultados negativos que foram maiores do que as vantagens esperadas. Devido à política de incentivo que o governo brasileiro abraçou desde década de 1930, atualmente mais de 59% das residências do país possuem carro ou moto (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Na década de 1970, a crescente e desordenada urbanização, em virtude do processo de industrialização, teve como consequência problemas com o transporte urbano utilizado pela grande massa trabalhadora. No período de 1974 a 1982, o transporte coletivo entrou em evidência na agenda do governo após manifestações realizadas nas grandes cidades contra as péssimas condições dos transportes públicos (GOMIDE; GALINDO, 2013).

Em 1975, o governo federal criou o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) responsável pelo financiamento de ações a serem empreendidas e pelo desenvolvimento tecnológico do setor. O governo federal forneceu também assistência técnica e financeira para os municípios com o intuito de promover a elaboração de projetos no setor de transportes, realizar capacitação de pessoal e promover a criação de instituições necessárias ao processo de regulamentação e monitoramento da mobilidade urbana (ORRICO et al., 1996 apud GOMIDE; GALINDO, 2013).

O governo federal transferiu para o poder local o poder de decisão acerca de questões tarifárias, pois as tarifas eram questões centrais das manifestações populares (GOMIDE, 1993 apud GOMIDE; GALINDO 2013). No governo de Figueiredo, em 1882, foi criado como instrumento de subsídio, o vale transporte, abrandando assim as manifestações que ocorreram naquele período. Na Constituição Federal de 1988, foi definida como competência do município a garantia da prestação de serviço de transporte coletivo. No ano de 1990, no



governo do presidente Collor, foram suprimidas as políticas públicas para o transporte público urbano (GOMIDE; GALINDO, 2013).

De acordo com Silveira e Cocco (2013), a questão do transporte público não se limita tão somente a tarifa, mas também a um serviço de qualidade com condições de atrair até este modal os usuários de transportes individuais. Ele acrescenta que a inclinação da política pública para os meios de transportes individuais e em contrapartida a ausência de uma política com efetividade para o transporte público foi o que tornou evidente a grande problemática dos transportes públicos, ou seja, má prestação do serviço deste modal.

3 A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana não está relacionada apenas com o transporte, mas com diversos fatores já que a mobilidade urbana está envolvida com as questões de uso e ocupação do espaço urbano. Todos devem ter a garantia de utilização desse espaço. Há muito tempo buscam-se soluções para os problemas com a mobilidade em curto espaço de tempo, no entanto, as intervenções só resolveram situações específicas e emergenciais. Nos dias atuais, o planejamento para essa questão necessita ser de longo prazo, para que todas as partes interessadas estejam envolvidas como a sociedade civil, instituições, empresas privadas, técnicos, organizações não governamentais e governos, pois

o tema está diretamente ligado à qualidade de vida e ao desenvolvimento econômico das cidades e do país, na medida em que interfere na produtividade das pessoas, na distribuição de cargas, na prestação de serviços, na viabilidade de deslocamentos para o estudo e o desenvolvimento das pessoas, no acesso à saúde e ao lazer (CAPACIDADES, 2013, p. 1).

Por isso, observa-se a importância da mobilidade urbana no crescimento ordenado da cidade, para que os usuários nela inseridos tenham condições de se locomoverem com qualidade, conforme as suas necessidades peculiares no espaço urbano. Além do transporte, a mobilidade urbana também envolve questões como as vias, as calçadas, a acessibilidade para os pedestres e portadores de necessidades especiais, o tráfego, e outros tipos de deslocamento. Para Rubim e Leitão (2013), as vias têm uma função fundamental, pois é por onde são feitos os deslocamentos dos cidadãos, que através dela, têm acesso as suas diversas atividades. As calçadas estão destinadas a circulação de pessoas, os veículos só têm direito ao acesso para estacionarem em suas garagens. A acessibilidade possibilita que o usuário usufrua do espaço



urbano com qualidade, segurança e com oportunidades igualitárias (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012a).

A nova visão da mobilidade urbana está sustentada nos seguintes princípios:

- Diminuir o número de viagens motorizadas;
- Repensar o desenho urbano em função do pedestre e do transporte coletivo;
- Repensar a circulação de veículos, não sendo o automóvel o único determinante ou critério da organização da cidade;
- Desenvolver meios não motorizados de transporte;
- Reconhecer a importância do deslocamento de pedestres;
- Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- Priorizar o transporte coletivo;
- Considerar outros modos de transporte;
- Estruturar a gestão local, afirmando o papel regulador do município na prestação de serviços (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012b, p. 23).

Essa visão está pautada na proposta de mobilidade urbana sustentável. Segundo Leite e Awad (2012) a mobilidade sustentável se baseia num sistema de transporte interligado, inovações no sistema de transporte individual, integração na maneira de utilizar o espaço urbano no uso dos diversos modais (pedestre, bicicleta, transporte automotivo individual e coletivo), gestão e monitoramento da mobilidade. A mobilidade urbana tem sido um dos grandes desafios para as cidades sustentáveis. As cidades com um sistema de transporte multimodal, eficiente e que possuem inovações no deslocamento individual são as cidades que possuem maior eficácia na mobilidade urbana. Leite e Awad (2012, p. 146) acrescentam que “muitos autores veem na mobilidade urbana o maior desafio para megacidades contemporâneas”.

Segundo Rubim e Leitão (2013) para a construção da cidade é necessário que se direcione a atenção para cuidar de transportes coletivos de qualidade e análise dos benefícios dos usuários deste modal. Ele acrescenta que as políticas para mobilidade urbana devem ser tratadas tanto pelo Ministério das Cidades como também outros ministérios, a exemplo, o de Transporte e Minas, Indústria e Comércio e o Ministério do Desenvolvimento, para que as ações de um não anulem as do outro. Rubim e Leitão (2013) afirmam que são várias as soluções englobando todos os interessados com a mobilidade no planejamento dos transportes coletivos e não motorizados.

Segundo Wilhelm (2013), para o deslocamento do usuário do transporte coletivo seria essencial que a distância dos modais como trem e metrô fosse de até 500 metros do domicílio ao ponto de embarque. Para a utilização do ônibus e bonde seria até 300 metros. Além da proximidade, outro fator essencial para a utilização do transporte seria a pontualidade para



chegar ao local almejado. Para isso, foram criadas as vias exclusivas para esses transportes circularem no espaço urbano, prezando pela qualidade do serviço e o conforto dos usuários.

A inclusão das bicicletas como meio de transporte deve ser executada de maneira eficiente e eficaz, considerando a existência de bicicletários de confiança em terminais urbanos. Para a atividade de lazer e esporte é necessário que as bicicletas possuam vias próprias para essas atividades. O pedestre que também faz parte do sistema de transporte e possui o direito de deslocamento com qualidade, necessita que os pavimentos estejam em condições confortáveis para a sua locomoção (WILHEIM, 2013).

A política pública que leva em consideração a mobilidade urbana deve considerar alguns aspectos como priorizar o transporte público em detrimento do privado com garantia de qualidade desse modal, utilização de combustíveis não prejudiciais ao meio ambiente e fazer uso de monitoramento dos serviços através da participação popular (WILHEIM, 2013).

3.1 A Política Nacional da Mobilidade Urbana

Após diversas discussões realizadas desde o ano de 2004, a Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587, foi sancionada e promulgada em 3 de janeiro de 2012, e entrou em vigor em 13 de abril do mesmo ano. Esta política é considerada como um instrumento da Política Urbana. Esta lei institui princípios, diretrizes e instrumentos para a mobilidade urbana no país (CAPACIDADES, 2013).

De acordo com o Art. 5º da referida lei, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está estruturada nos seguintes princípios:

- 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, [s.p.]).

A lei trata também da política tarifária mostrando o impacto que os benefícios para alguns grupos causam aos usuários pagantes e a toda sociedade. De acordo com a referida lei,



os serviços de transporte público coletivo devem ser definidos através de licitação, seguindo diretrizes adicionais da lei nesse processo, com o estabelecimento do indicativo de qualidade e desempenho, dos estímulos e punições que serão aplicados, os riscos econômicos e financeiros, as condições e os meios de controle da concedente. Os subsídios tarifários devem ser definidos em contrato. O transporte privado coletivo dependerá de autorização pública, a regulamentação e fiscalização dos táxis serão realizadas pelo município. Os usuários terão direito de obter os serviços com o transporte adequado num ambiente seguro e confortável. As informações nos pontos de transportes públicos terão que conter itinerários, horários e tarifas (BRASIL, 2012).

A política de mobilidade está centrada na participação popular, e em cada etapa do planejamento das políticas públicas se faz necessária a presença de ouvidores, audiências e consultas públicas.

A PNMU (2012) define que todos os municípios acima de 20 mil habitantes e aqueles obrigados a possuírem um plano diretor deverão elaborar um plano de mobilidade urbana. Além dessas condições, municípios integrantes de região metropolitana, de áreas turísticas, ou localizadas em áreas de implantação de empreendimentos com grande impacto ambiental regional ou nacional também são obrigados a possuírem um plano de mobilidade, que deve ser elaborado em consonância com a política de mobilidade (Art. 24) e deve contemplar:

- I. os serviços de transporte público coletivo;
- II. a circulação viária;
- III. as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV. a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V. a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI. a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII. os polos geradores de viagens;
- VIII. as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX. as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X. os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI. a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos (BRASIL, 2012, [s.p.]).

O prazo máximo para os municípios se adequarem e elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana foi estabelecido até o ano de 2015. Para este tipo de plano é previsto um prazo máximo de 10 anos para sua revisão. Aqueles que não cumprirem a lei terão como



punição o corte de recursos federais para serem investidos na mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Para Rubim e Leitão (2013), a Política Nacional de Mobilidade Urbana veio em um momento crucial, obrigando os gestores municipais a elaborarem o plano de mobilidade considerando os objetivos municipais, porém subordinado aos dispositivos da lei. Uma vez que o descumprimento da lei implica em não recebimento de recurso para investimento no setor, espera-se que essa medida contribua para que todos os municípios sejam engajados na questão da mobilidade.

Os autores acrescentam que, no período de 2006 a 2010, apenas 4% dos municípios receberam investimentos em mobilidade e eram municípios com grande número de habitantes. Com isso, os autores defendem o monitoramento rigoroso do cumprimento dos dispositivos da lei, observando a destinação dos recursos visando evitar que a política dos municípios não priorize outros modais além de carros.

A lei nacional de mobilidade urbana (PNMU 2012) apresenta algumas fragilidades, como por exemplo, a ausência de legislação para adesão do plano, que poderia ser lei orgânica ou um simples plano sem dever legal, correndo o risco de engavetamento do mesmo. Outra fragilidade é a ausência de metodologia para a avaliação do plano. Os autores defendem que essa questão precisa ter uma rigorosa avaliação atentando para a peculiaridade de cada município para que não acarrete o mesmo erro na elaboração dos planos diretores dos municípios (RUBIM; LEITÃO, 2013). Silveira e Cocco (2013) acrescentam que o sucesso da realização das diretrizes da lei está sujeito a vencer vários entraves urbanos como especulação imobiliária, urbanização dispersa, dificuldades de recursos para desapropriação, entre outros. Rubim e Leitão (2013, p. 60) afirmam que “o sucesso da Política Nacional dependerá de outras iniciativas do governo federal e do próprio Ministério das Cidades, que perpassam a necessária regulamentação da Lei 12.587/12”.

4 A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE ITABUNA

4.1 Descrição do espaço urbano de Itabuna

O município de Itabuna está localizado no sul da Bahia e faz parte da microrregião Ilhéus-Itabuna. Está situado a 28 km de Ilhéus com altitude média de 96 metros a 14° de latitude sul e 39° de longitude oeste (ROCHA, 2003).



A população do município em 2010 foi de 204.667 habitantes com a estimativa para 2014 de 218.925 habitantes e apresenta uma área de 401.028 km². Do número populacional referente ao ano de 2010, 199.643 pessoas residem na zona urbana enquanto 5.024 residem na zona rural, caracterizando a população do município como população predominantemente urbana (IBGE, 2015). A incidência da pobreza no município foi de 42,83% e o seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal em 2010 foi de 0,712. A divisão territorial de Itabuna é composta apenas de distrito sede (IBGE, 2015).

Segundo Rocha (2003), a organização do espaço é consequência dos interesses divergentes existentes nas variadas forças políticas e econômicas. Bley et al (1996) apud Rocha (2003) afirma que o centro de uma cidade é o espaço onde as coisas se realizam. O centro da cidade de Itabuna é onde se concentra o maior número de atividades urbanas. A ocupação do espaço no centro da cidade se dá com maior intensidade no horário das atividades comerciais (ROCHA, 2003).

Uma das dificuldades na mobilidade e acessibilidade na cidade de Itabuna é a incompatibilidade com o espaço urbano e o número de pessoas circulando (ROCHA, 2003). Outros fatores que prejudicam a mobilidade na cidade é o trânsito, a má infraestrutura de vias e calçadas, o uso do espaço público pelo setor privado, a exemplo de bares que utilizam a calçada para ampliar seu espaço, e os estacionamentos de carros nas ruas de forma inadequada, prejudicam a acessibilidade de pedestres e ciclistas (PREFEITURA DE ITABUNA, 2015b).

Os carros têm uma influência significativa na mobilidade urbana, a frota de veículos até o ano de 2013 era de 61.273 veículos em Itabuna (IBGE, 2015). O congestionamento nos horários de pico é constante na cidade e a circulação nas vias torna-se muito difícil. O incentivo à utilização de bicicletas e o uso do transporte coletivo são necessários uma vez que reduziria as complicações existentes no trânsito da cidade.

4.2 Atuação da gestão pública municipal para a melhoria da mobilidade urbana em Itabuna

Para a execução e monitoramento das ações em prol da melhoria da mobilidade urbana na cidade de Itabuna, foi criada no ano de 2003³, pela prefeitura, a Secretaria de Transporte e

³ Não há registros na SETTRAN das ações que provavelmente tenham sido executadas entre os anos de 2003, quando a Secretaria foi criada, e 2013, início da nova gestão pública municipal.



Trânsito de Itabuna – SETTRAN, visando atender as exigências legais do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no que diz respeito à competência dos municípios no desenvolvimento de atividades relacionadas com o trânsito.

A gestão pública local, iniciada no ano de 2013, tem desenvolvido ações visando à melhoria da mobilidade urbana da cidade algumas dessas ações são desenvolvidas em parceria e com recursos do governo federal, do governo do estado, da iniciativa privada e recursos próprios. O município de Itabuna ainda não aderiu ao Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, 2012). Segundo a Secretaria, o plano municipal está sendo elaborado com previsão de conclusão para o final de 2015, prazo máximo de regularização indicado no PNMU. A adesão ao Plano Nacional possibilita o repasse de verba federal para os municípios. Os projetos e ações para a melhoria da mobilidade na cidade que vêm sendo realizados pela Secretaria municipal estão relacionados com o trânsito, o estacionamento, a infraestrutura e a acessibilidade, favorecendo o transporte coletivo e o transporte não motorizado (SETTRAN, 2014).

Segundo a Secretaria, a mobilidade urbana era uma palavra praticamente desconhecida no município de Itabuna, pois a população e até mesmo os membros da Câmara de Vereadores não conheciam o termo e algumas nomenclaturas ligadas à mobilidade urbana. A partir do I Fórum de Mobilidade Urbana na cidade e de diversos debates, o tema mobilidade urbana passou a ser conhecido na cidade. Vinculado à questão da mobilidade está o direito que todos têm de ir e vir, sair de sua origem e chegar ao seu destino de uma forma segura (SETTRAN, 2014).

Assim, foram analisadas as ações de mobilidade urbana da cidade a partir da aprovação da lei federal de mobilidade urbana nº 12.587 de 2012 (PNMU), precisamente a partir de 2013, início da atual gestão municipal. Nesse período foram desenvolvidos projetos visando à melhoria da mobilidade urbana na cidade em parceria com outras secretarias, como por exemplo, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR. Os projetos desenvolvidos pela SETTRAN são: Educação de Trânsito por uma Mobilidade Urbana Participativa; Mobilidade no Transporte Urbano Coletivo de Passageiros; Mobilidade Urbana, Implantação de ciclovias e Ciclofaixas; e Trânsito - Cidades para as pessoas. Todos os projetos foram elaborados no início da gestão atual, exceto o Educação de Trânsito por uma Mobilidade Urbana Participativa, mas que tem sido aprimorado pela gestão vigente (SETTRAN, 2014).





4.2.1 Projeto Educação de Trânsito por uma Mobilidade Urbana Participativa

O Projeto Educação de Trânsito por uma Mobilidade Urbana Participativa tem desenvolvido diversas ações educativas visando à melhoria no trânsito. Seu objetivo é informar e conscientizar a população sobre o comportamento no trânsito. A conscientização se dá através de palestras e fóruns de debates. Com esse projeto espera-se a conscientização dos cidadãos em relação ao trânsito e deslocamentos mais seguros para os mesmos. As ações desse projeto seguem uma programação anual (SETTRAN, 2014). No Quadro 1, abaixo, estão elencadas todas as ações educativas vinculadas a este projeto que são implantadas na cidade.

As atividades educativas na cidade são abundantes alcançando um grande público. Nas Blitz educativas, por exemplo, foram enviados para as escolas de educação no trânsito cerca de oitocentos infratores pegos na Blitz educativa. Esses infratores foram encaminhados à escola de educação para a conscientização dos mesmos ao trafegar nas vias. Apesar das intensas campanhas educativas, o número de infrações na cidade ainda é muito grande. Há um grande desrespeito a faixa de pedestre e ao uso do cinto de segurança. Com isso a Secretaria optou pela aplicação de multas aos infratores visando à redução das irregularidades no trânsito (SETTRAN, 2014).



Quadro 1 – Ações do Projeto Educação de Trânsito por uma Mobilidade Urbana Participativa e seus respectivos objetivos

AÇÕES/PROJETOS	OBJETIVOS
Campanhas Educativas: <ul style="list-style-type: none">• Verão/Férias com Paz na Direção• Campanha ciclista responsável• Volta às Aulas com Segurança• Use o Cinto, esse Salva• Motociclista Prudente• Mão Amiga de Respeito à Faixa de Pedestre• Estacione consciente	O objetivo das campanhas é atrair a população a se deslocar no trânsito de forma segura. As campanhas são voltadas para os motoristas e também para os pedestres. Na campanha Estacione Consciente buscam a conscientização dos motoristas a não ocuparem a vaga de deficientes físicos (SETTRAN, 2014 a).
Unidade Móvel Educatran: <ul style="list-style-type: none">• Palestra com Condutores• Palestra com Crianças• Teatro de Fantoques	O objetivo é fornecer a comunidade meio confortável que tenha acesso a qualquer lugar para a ministração de palestras educativas de trânsito. A unidade é um veículo móvel com ar condicionado e munido de recursos de multimídia.
Cursos e Encontros de Qualificação e Aprimoramento: <ul style="list-style-type: none">• Transporte Escolar• Agentes de Trânsito• Taxistas• Motoristas de Ônibus	Tem o objetivo de informar, instruir, esclarecer e atualizar os profissionais do trânsito para a garantia de comportamento seguro ao transitar.
Minicidade Itinerante de Trânsito	O objetivo dessa ação é proporcionar a população desde a criança até o adulto a se locomover com segurança no trânsito. Para isso foi montada uma minicidade com toda sinalização necessária para que os participantes possam aprender na prática como se comportar de forma segura no trânsito.
Semana Nacional de Trânsito: <ul style="list-style-type: none">• Abertura Semana Nacional• Seminário de Educação no Trânsito• Blitz Educativa• Caminhada Paz no Trânsito• Palestras	O evento é uma determinação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e é realizado no mês de setembro de cada ano em todo território nacional com o objetivo de conscientizar a população no que diz respeito a segurança no trânsito.
Fórum de Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida	O objetivo é discutir juntamente com a comunidade a qualidade de deslocamento da população itabunense. Foram realizados dois fóruns de mobilidade urbana na cidade. O primeiro em 2014, em duas noites totalizando 650 participantes. O segundo fórum foi realizado em 2015 e contou com a participação de 400 pessoas e palestrantes especialistas na área.
Participação em Outras Ações de Cidadania: <ul style="list-style-type: none">• Mutirões de Cidadania• Exposições• Ações e trabalhos educativos	O objetivo dessa ação é atender as diversas solicitações da comunidade em atividades propostas por elas que dizem respeito ao trânsito.

Fonte: Elaborada a partir de Medeiros (2012) e arquivos da SETTRAN (2015a).

4.2.2 Projeto de Mobilidade no Transporte Urbano Coletivo de Passageiros

Esse projeto busca a melhoria no tempo de deslocamento dos transportes, renovação de abrigo de ônibus garantido conforto e fiscalização operacional dos serviços prestados. O



objetivo é fornecer opções de linhas, maior comodidade a comunidade, redução da espera no ponto de parada. O objetivo da Secretaria é fazer com que o transporte coletivo seja o principal transporte da população da cidade (PREFEITURA DE ITABUNA, 2014b).

Nesse projeto foram implantados seis quilômetros de corredores exclusivos para veículos de grande porte, ônibus e caminhões, que teve o início de sua operacionalização em 2 de março de 2015. O corredor localiza-se no lado esquerdo da Avenida Amélia Amado com o objetivo de desobstruir o trânsito na rota do prédio da Faculdade de Tecnologia e Ciências – FTC até a rodoviária. A avenida é composta de cinco pontos de ônibus, doze vagas para estacionamento e dois semáforos. Essa ação beneficiou o tráfego na Avenida Inácio Tosta Filho e no lado direito da Avenida Amélia Amado, proporcionando fluidez no trânsito e segurança para o pedestre em seu deslocamento ao longo das vias (PREFEITURA DE ITABUNA, 2014b; 2015e).

Outra ação desse projeto é o processo licitatório para o transporte coletivo da cidade que foi iniciado em 15 de dezembro de 2014 e tem a previsão de conclusão até o fim do primeiro semestre de 2015. Foi criada uma comissão especial para a abertura do processo que terá a modalidade de Concorrência Pública. A empresa vencedora terá a concessão por 20 anos podendo prorrogar por igual período e terá que cumprir exigências como: instalação de GPS para controlar o horário dos ônibus; construção de estação de transbordo e disponibilizar a metade do valor da passagem aos domingos para os usuários (PREFEITURA DE ITABUNA, 2015f; 2015g).

O objetivo da gestão pública do município com a licitação é fornecer um transporte público de qualidade, confortável, que atraia o usuário de carros individuais como comerciantes e banqueiros, a utilizar o serviço do transporte urbano em condições de chegar ao trabalho e voltar para suas casas sem nenhum transtorno. Alcançar êxito nesse objetivo seria, segundo a Secretaria de Transporte Trânsito, o último passo para que a cidade ganhe o aspecto de mobilidade urbana (SETTRAN, 2014).

4.2.3 Projeto Implantação de Ciclovias e Ciclofaixas e Trânsito

Esse projeto foi realizado em parceria com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR, fazendo uso de recursos próprios, do setor privado e do Governo Federal. O objetivo da Secretaria é estimular o transporte de bicicleta como uma alternativa de diminuição dos



congestionamentos. A primeira etapa foi implantada em agosto de 2014 com a implantação de ciclofaixas. Nessa obra foi realizada a continuação da ciclovia da Avenida Princesa Isabel até a Praça Camacã e no retorno da Avenida Garcia. A estrutura da via é composta por rampas, demarcação de trechos pintados em toda a ciclofaixa, instalação de olho de gato e barreiras de separação das margens do rio cachoeira (PREFEITURA DE ITABUNA, 2014e). Na segunda etapa, realizada no mês de novembro de 2014, foram implantados oito quilômetros e meio de ciclofaixas nas vias centrais da cidade e na Avenida Amélia Amado com a implantação de ciclofaixas e ciclovias no canteiro central que é a maior parte (PREFEITURA DE ITABUNA, 2014d).

Segundo a Secretaria de Transporte e Trânsito de Itabuna, até o final de 2016, pretende-se implantar na cidade 30 km de ciclovia. Essa ação fará com que a cidade de Itabuna seja a primeira cidade ciclável do sul da Bahia. A ação da gestão pública permitirá que os ciclistas saiam dos mais diversos bairros da cidade e nesse percurso encontrem uma ciclorrota que disponibilizará acesso para o centro aos mais diversos bairros da cidade. Será construído também um projeto para implantação de uma ciclovia bidirecional na Avenida J. S. Pinheiro. Para a Secretaria a bicicleta é o meio mais barato, mais rápido, mais seguro e mais efetivo para circulação no espaço urbano (SETTRAN, 2014).

4.2.4 Projeto Trânsito – Cidade para as pessoas

Este projeto está relacionado com serviços de utilidade pública, modernização de equipamentos e da infraestrutura das vias. O objetivo desse projeto é a melhoria das vias, a redução de acidentes no trânsito, a urbanização dos bairros e a sinalização. Esse projeto visa à implantação de sinalização vertical, horizontal e luminosa; ampliação de ciclovias, fechamento de retornos; construção de rotatória; proibição de estacionamentos críticos; mudança de tráfego; retirada de redutores de velocidade; implementação de corredor de transportes coletivo de passageiros; alargamento de passeios.

A SETTRAN, juntamente com a SEDUR, está fazendo intervenções nas principais artérias da cidade como o fechamento do “corredor da morte” localizado na Avenida Juracy Magalhães, essa ação teve como resultado uma redução significativa dos acidentes nessa avenida; além das intervenções na Avenida Princesa Isabel onde, atualmente, o número de acidentes reduziu para quase zero. Há também intervenções em operação na Avenida Aziz



Maron e na rotatória no bairro São Caetano, que terá parte da rotatória eliminada e transformada em parque infantil. Outra avenida que sofrerá intervenção é a Avenida Ilhéus. Ocorrerão também intervenções em três grandes bairros da cidade: o Califórnia, o Santo Antônio e o São Caetano. Serão ações como: fechamento de cruzamento, eliminação de estacionamento e implantação de via única e sinalização. (PREFEITURA DE ITABUNA, 2015a; 2015c; 2015d; SETTRAN, 2015b); estão sendo baseadas em projetos científicos, conforme informações obtidas na SETTRAN. A Secretaria de Transporte e Trânsito e a Secretaria de Desenvolvimento Urbano estão realizando outras ações de mobilidade nos demais bairros e vias da cidade como recapeamento de asfalto, calçamentos de ruas, sinalização semafórica, sinalização vertical e horizontal e manutenção das sinalizações periodicamente (SETTRAN, 2015a).

Outra ação do projeto foi o retorno, em junho de 2014, do sistema de estacionamento de veículos denominado Zona Azul. O estacionamento rotativo foi esquecido pela gestão passada desde junho de 2012. O sistema visa melhorar a distribuição de vagas e estacionamento rotativo com 1520 vagas para carros e 80 para motos. O funcionamento é de segunda a sábado em horário comercial. Essa ação suavizou o trânsito com a redução da frota de veículos que circulavam pelo centro da cidade (PREFEITURA DE ITABUNA, 2014c).

A fiscalização eletrônica (radares), ação do Projeto Cidade para as pessoas, foi implantada na cidade de Itabuna em 2 de fevereiro de 2015. Foram instalados cinco radares nas principais vias da cidade de maior tráfego, a Avenida J. S. Pinheiro, a Avenida Amélia Amado, a Avenida Juracy Magalhães e a Avenida Princesa Isabel. Tem como objetivo punir os condutores de veículos que ultrapassem a velocidade mínima permitida pela via (SETTRAN, 2014).

A Secretaria acrescenta que mesmo com o grande número de campanhas educativas realizadas em grande intensidade nos anos de 2013 e 2014 não foi suficiente para a redução das infrações no trânsito. Como última medida de retenção de irregularidades no trânsito foi necessária à implantação dos radares. A verba adquirida com as multas no trânsito é utilizada para as operações de mobilidade urbana na cidade (SETTRAN, 2015a).



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas análises realizadas pode-se constatar que a lei de mobilidade urbana, trouxe propostas para diminuir os problemas existentes nas cidades. A melhoria na mobilidade visa à diminuição ou a prevenção de acidentes e congestionamentos; uma infraestrutura adequada para os pedestres da cidade; transporte coletivo com segurança, confortável e com o preço justo; vias com segurança para os ciclistas, acessibilidade para os deficientes e sinalizações adequadas para o cidadão. A mesma prioriza o uso da bicicleta e o uso do transporte coletivo dentre outras atribuições.

Como todo município, Itabuna tem enfrentado problemas com a mobilidade urbana por diversos motivos, o que tem forçado a administração pública a fazer intervenções e melhorias, visando evitar problemas futuros.

A gestão pública da cidade está desenvolvendo algumas ações para a melhoria da mobilidade. Essas ações são percebidas nos bairros periféricos e centrais da cidade onde se vê constantemente obras de infraestrutura e nas vias, execução de projetos de incentivo ao uso de bicicleta através da construção de ciclovias, a regulação do estacionamento no centro da cidade onde o acesso estava se tornando difícil, bem como as sinalizações em vários locais, ações que têm trazido uma nova performance para a mobilidade urbana de Itabuna.

As intervenções nas vias com fechamento de cruzamento, implantação de sinalização, organização dos estacionamentos e dos sentidos das vias tem causado fluidez no trânsito, tirando aquela sensação de que a locomoção da cidade estava se tornando igual aos grandes centros do país, quase intransitáveis. Essa ação tem diminuído o número de acidentes e proporcionado mais segurança à população para circular na cidade.

Os munícipes têm cobrado das gestões públicas medidas de correção e prevenção com a finalidade de poder locomover-se com qualidade e segurança. Considerando o objetivo desse artigo, que foi o de descrever a política de mobilidade na cidade de Itabuna identificando as ações do poder público local para reverter os problemas com mobilidade na cidade, observa-se que a atual gestão pública de Itabuna está desenvolvendo um conjunto variado de ações, abarcando diversos problemas vivenciados na cidade. A SETTRAN tem alcançado resultados positivos ao mesmo tempo em que se depara com limitações para a redução das infrações no trânsito, demonstrando uma aparente dificuldade em conscientizar os condutores de veículos motorizados.



Apesar da limitação de algumas ações e os entraves a certas mudanças necessárias para a mobilidade urbana sustentável, a Secretaria vem buscando cumprir as exigências da Lei Nacional de Mobilidade, mesmo ainda não estando regularizada com um plano municipal que deve contemplar a execução da PNMU (2012), a fim de alcançar a meta de se tornar um modelo regional de mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei 12.587/2012**. Promulgada em 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 16 maio 2014.

CAPACIDADES, 2013. Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos. **O Ministério das Cidades: estruturas e políticas sob sua responsabilidade**. Disponível em: <http://ead.capacidades.gov.br/file.php/34/Textos/UNIDADE_04_-_24_de_junho.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Cidades. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=291480>>. Acesso em: 02 fev. 2015

LEITE, Carlos; AWAD, J. C. M. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

MEDEIROS, Elessandra Bispo dos Santos. **A promoção da educação de trânsito no município de Itabuna e seus fatores limitantes**. 2012. 88 f. Pós-Graduação “Lato Sensu” (Gestão, Educação e Segurança no Trânsito). Instituto a Vez do Mestre, Itabuna, 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: construindo a cidade acessível. 2012a. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCade rno02.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2014

_____. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: Implementação do Decreto Nº 5.296/04 para Construção da Cidade Acessível. 2012b. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCade rno03.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

_____. Transporte e Mobilidade Urbana. 2012d. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php/transporte-e-mobilidade>>. Acesso em: 02 jul. 2014.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Mapa da Violência 2014**. Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/estatisticas>>. Acesso em: 02 jul. 2014



PREFEITURA DE ITABUNA. Prefeitura Construirá Encostas e Nova Pista na Juracy Magalhães. 08 maio de 2015. 2015a. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/25-desenvolvimento-urbano/3199-prefeitura-construira-encostas-e-nova-pista-na-juracy-magalhaes.html>>. Acesso em: 14 maio 2015.

_____. Prefeitura de Olho na Ocupação Irregular de Espaços Públicos em Itabuna . 08 de abril 2013. 2015b. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/28-governo/2464-prefeitura-de-olho-na-ocupacao-irregular-de-espacos-publicos-em-itabuna.html>>. Acesso em: 02 fev. 2015.

_____. Prefeitura Asfalta Final da Avenida Ilhéus e Prepara Pacote de Obras para o São Roque. 06 de maio 2015. 2015c. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/25-desenvolvimento-urbano/3188-prefeitura-asfalta-final-da-avenida-ilheus-e-prepara-pacote-de-obras-para-o-sao-roque.html>>. Acesso em: 14 maio 2015.

_____. Prefeitura Asfalta Ligação entre as Avenidas Juracy Magalhães e Ilhéus. 22 de abril 2015. 2015d. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/25-desenvolvimento-urbano/3146-prefeitura-asfalta-ligacao-entre-as-avenidas-juracy-magalhaes-e-ilheus.html>>. Acesso em: 12 maio 2015.

_____. Novo Corredor de Ônibus da Amélia Amado já está em Operação. 04 de março 2015. 2015e. Disponível em. <http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/25-desenvolvimento-urbano/2964-novo-corredor-de-onibus-da-amelia-amado-ja-esta-em-operacao.html>>. Acesso em: 12 maio 2015.

_____. Prefeito envia à Câmara Projeto de Lei Autorizativo para Licitação do Transporte Coletivo. 16 de abril 2015. 2015f. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/25-desenvolvimento-urbano/3130-prefeito-envia-a-camara-projeto-de-lei-autorizativo-para-licitacao-do-transporte-coletivo.html>>. Acesso em: 12 maio 2015.

_____. Projeto para da Licitação para o Transporte Coletivo Avança na Câmara de Itabuna. 23 de abril 2015. 2015g. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/51-transporte-e-transito/3152-projeto-para-da-licitacao-para-o-transporte-coletivo-avanca-na-camara-de-itabuna.html>>. Acesso em: 12 maio 2015.

_____. Settran Orienta Motoristas Sobre Vagas de Portadores de Deficiência. 06 de junho 2014. 2014a. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/51-transporte-e-transito/2005-settran-orienta-motoristas-sobre-vagas-de-portadores-de-deficiencia.html>>. Acesso em: 15 nov. 2014.

_____. Primeira Via Exclusiva para Ônibus em Itabuna Deverá Ser Entregue em Duas Semanas. 16 de julho de 2014. 2014b. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/51-transporte-e-transito/2120-primeira-via-exclusiva-para-onibus-em-itabuna-devera-ser-entregue-em-duas-semanas.html>>. Acesso em: 15 nov. 2014.





_____. Primeiro Dia da Zona Azul Já Melhora Trânsito no Centro de Itabuna. 07 de junho 2014. , 2014c. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/51-transporte-e-transito/2008-primeiro-dia-da-zona-azul-ja-melhora-transito-no-centro-de-itabuna.html>>. Acesso em: 02 dez. 2014.

_____. Settran Executa a Segunda Fase de Implantação das Ciclofaixas. 11 de novembro 2014. 2014d. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/51-transporte-e-transito/2631-settran-executa-a-segunda-fase-de-implantacao-das-ciclofaixas.html>>. Acesso em: 12 maio 2015.

_____. Vias e Faixas Para Ciclistas Dão Nova Cara a Áreas do Centro e Agradam Usuários. 07 de agosto 2014. 2014e. Disponível em: <<http://prefeituradeitabuna.com.br/2015/noticias/51-transporte-e-transito/2213-vias-e-faixas-para-ciclistas-dao-nova-cara-a-areas-do-centro-e-gradam-usuarios.html>>. Acesso em: 12 maio 2015.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n.79, p. 55-66, ISSN 0103-4014. 2013.

SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETTRAN. **Informações verbais e documentos impressos obtidos em visitas à SETTRAN**. Itabuna: SETTRAN, 2014 .

_____. **Informações verbais e documentos impressos obtidos em visitas à SETTRAN**. Itabuna: SETTRAN, 2015 a.

_____. Intervenções reduzem números de acidentes em Itabuna, 2015 b. Disponível em: <<http://www.settranitabuna.com.br/noticias/172-intervencoes-reduzem-numeros-de-acidentes-em-itabuna.html>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

SILVEIRA, R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 27, n. 79, p. 41-53, ISSN 0103-4014. 2013.

WILHEIM, Jorge. Mobilidade urbana: um desafio paulistano: **Estudos Avançados**, São Paulo, 2013, vol. 27, n.79, p. 7-26 ISSN 0103-4014, 2013.