

**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA
LUSOFONIA AFRO-BRASILEIRA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA**

ANA CLÁUDIA DA HORA SILVA
GRASIELE DE JESUS DOS SANTOS
JACIMARA SOUZA DA SILVA
VIVILANE FERREIRA MENEZES

**MOBILIDADE E CONECTIVIDADE URBANA NA BAHIA: UM
ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO
CONDE**

São Francisco do Conde – Ba
2015

ANA CLÁUDIA DA HORA SILVA
GRASIELE DE JESUS DOS SANTOS
JACIMARA SOUZA DA SILVA
VIVILANE FERREIRA MENEZES

**MOBILIDADE E CONECTIVIDADE URBANA NA BAHIA: UM
ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO
CONDE.**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade da
Integração Internacional da Lusofonia
Afro-Brasileira, como exigência para
obtenção de título de Especialista em
Gestão Pública.

Orientador: Prof^o Dr. Acácio Sidinei
Almeida Santos

São Francisco do Conde – Ba

2015

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro- Brasileira

Direção de Sistema Integrado de Bibliotecas da UNILAB (DSIBIUNI)

Biblioteca Setorial Campus Liberdade

Catálogo na fonte

Bibliotecário: Francisco das Chagas M. de Queiroz – CRB-3 / 1170

Mobilidade e conectividade urbana na Bahia: um estudo de caso no município de São Francisco do Conde. / Ana Cláudia da Hora Silva... et al. São Francisco do Conde, 2015.

M684

71 f.; 30 cm.

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Gestão Pública da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB.

Orientador: Prof. Dr. Acácio Sidinei Almeida Santos.

Inclui Referências, Lista de tabelas, Lista de figuras.

1. Administração pública 2. Transportes. Trânsito de passageiros. 3. Serviço público. I. Título. II. Silva, Ana Cláudia da Hora. III. Santos, Grasielle de Jesus dos. III. Silva, Jucimara Souza da. IV. Menezes, Vivilane Ferreira. V. Santos, Acácio Sidinei Almeida.

CDD 354

ANA CLÁUDIA DA HORA SILVA
GRASIELE DE JESUS DOS SANTOS
JACIMARA SOUZA DA SILVA
VIVILANE FERREIRA MENEZES

**MOBILIDADE E CONECTIVIDADE URBANA NA BAHIA: UM
ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO
CONDE.**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade da
Integração Internacional da Lusofonia
Afro-Brasileira, como exigência para
obtenção de título de Especialista em
Gestão Pública.

Orientador: Prof^o Dr. Acácio Sidinei
Almeida Santos

Aprovado em: _____ / _____ / 2015.

Prof. Dr. Acácio Sidinei Almeida Santos
(Orientador – UNILAB)

São Francisco do Conde – Ba
2015

“A coisa mais indispensável a um homem é reconhecer o uso que deve fazer de seu próprio conhecimento”.

Platão

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - 12 cidades mais populosas do Brasil.....	254
Tabela 2 – Dados Populacionais da Região Metropolitana de Salvador	276
Tabela 3 - Evolução da população de São Francisco do Conde	276
Tabela 4 - Horários das empresas de ônibus de São Francisco do Conde ...	343
Tabela 5 - Pontos de Mototáxi e Táxi no Centro de SFC.....	375
Tabela 6 - Visão Geral	375

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - População das UF'S 2014	25
Figura 2 - População das regiões metropolitanas	265
Figura 3 - Vias de circulação do município de São Francisco do Conde	298
Figura 4 - Bairros e seus acessos ao transporte municipal	39

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	110
2 PROBLEMATIZAÇÃO E OBJETIVOS	132
2.1 Objetivo Geral	132
2.2 Objetivos Específicos	133
3 METODOLOGIA DA PESQUISA	143
4 REFERENCIAL TEÓRICO	154
4.1 MOBILIDADE URBANA	154
4.1.1 Conceitos de Mobilidade Urbana	154
4.1.2 Mobilidade Urbana e Desenvolvimento	15
4.1.3 Mobilidade Urbana e Transporte Público	20
4.1.4 Mobilidade Urbana no município de São Francisco do Conde	24
5 A CIDADE DE SÃO FRANCISCO DO CONDE	287
5.1 Caracterização do Município e o Problema da Mobilidade Urbana de São Francisco do Conde-BA	247
5.2 A Mobilidade Urbana e Transporte Público no município de São Francisco do Conde: Passado versus Atualidade	30
5.3 Horários das empresas de ônibus que atendem o Município de São Francisco do Conde	31
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	431
7 REFERÊNCIAS	453
ANEXOS	
ANEXO A – Questionário	
ANEXO B – Lei Municipal nº 201/2011	
ANEXO C – Lei nº 12.587	

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo estudar a política integrada de transporte público em São Francisco do Conde, apresentando sugestões que visem melhorar a mobilidade urbana no município, usando como elemento básico a relação entre homem, deslocamento e espaço territorial. O deslocamento descrito nesse estudo se refere aos transportes públicos, sendo importante assim, conhecer o sistema de transporte público e identificar os problemas das condições dos transportes públicos rodoviários, para com isso apresentar sugestões de melhorias para a mobilidade urbana da cidade de São Francisco do Conde. Para elaboração deste referencial teórico, refletiu-se mobilidade urbana, conectividade, transporte público e São Francisco do Conde.

Palavras Chaves: Mobilidade Urbana; Conectividade; Transporte Público; São Francisco do Conde.

ABSTRACT

This study has for purpose study the integrated policy for public transport in São Francisco do Conde making suggestions to improve urban mobility in the city, using as a basic element of the relationship between man , displacement and territorial space. The shift described in this study refers to public transport and it is important therefore to know the public transport system and identify the problems of the conditions of road public transport, for it put forward suggestions for the construction of an urban mobility model program for the city São Francisco do Conde. To prepare this theoretical framework, reflected urban mobility, connectivity, public transport and Sao Francisco do Conde.

Key Words: Urban Mobility; Connectivity; Public Transport; São Francisco do Conde.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade se manifesta em diversas áreas de atuação das relações humanas. O presente estudo trata da mobilidade urbana, que tem como elemento básico, a relação homem – deslocamento – espaço territorial.

Vargas (2008) define como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Cada indivíduo possui necessidades particulares levando-os a se deslocar e utilizar o espaço público de formas diferentes podendo ser coletiva ou individual. Esse deslocamento de pessoas é chamado de transporte, podendo ser realizado de forma motorizada ou não motorizada. O planejamento e desenvolvimento do sistema de transporte de um município é tão importante quanto as outras atividades básicas. A ausência de planejamento torna o sítio urbano despreparado para receber um contingente populacional bastante massificante, o que acaba travando a eficiência na mobilidade urbana.

Buscar alternativas na expectativa de obter soluções no que compete à boa locomoção das pessoas no espaço urbano se torna crucial, pois não só dará passagem ao direito de ir e vir do ser humano, como também contribuirá para que o desenvolvimento social e econômico não estacione. O inciso V do art. 30 da Constituição Federal de 1988, deixa claro que:

[...] compete aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. (BRASIL, 1998).

O poder público municipal deve estar na dianteira quando o assunto é mobilidade urbana, visto que, é ele que acompanha de perto a realidade dos problemas de fator operacional do cotidiano das cidades.

Mobilidade urbana não se resume apenas em permitir que haja fluência do tráfego, ela se estende na necessidade de que transporte, trânsito, gestão pública e etc., andem de mãos dadas.

A política nacional de mobilidade urbana sustentável vai mais além afirmando que:

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, (...). (Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados e motorizados). (Ministério das Cidades, 2014, pag.-13).

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA (BRASIL, 2011) devido ao intenso crescimento urbano no Brasil a partir da década de 1950, muitas cidades e Regiões Metropolitanas passam a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade acompanhada de altos custos, com impactos negativos no modo de vida das pessoas, acarretando também em altos custos econômicos e ambientais, uma consequência oriunda principalmente das novas formas de locomoção dos indivíduos.

Subentendem-se por mobilização os meios para ir e vir com conforto segurança e custo acessível, devendo esta ser providenciada pelo poder público para os seus administrados. A mobilidade mostra-se imprescindível em grandes cidades ou metrópoles. Para tanto é importantíssimo a busca por transporte de massa eficiente com bom custo benefício e segurança.

Tendo em vista a política de desenvolvimento urbano, a Presidência da República sancionou a Lei nº 12.587/12, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim como determina a Carta Magna, os princípios, diretrizes e objetivos da Lei nº 12.587/12 são de observância obrigatória dos municípios quando da elaboração de normas. Com isso, garante-se que as políticas e os planejamentos feitos no âmbito municipal estejam em consonância com os demais entes da Federação.

Dentre os princípios que embasam a Política Nacional de Mobilidade Urbana, destacam-se: a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana, dentre outros.

Para uma melhor organização e conseqüentemente compreensão deste estudo foi realizado a divisão em duas seções. A primeira seção apresenta os principais conceitos de base para o trabalho, tendo por objetivo

apresentar os conceitos de mobilidade urbana. Esta parte faz uma análise das características e importância da mobilidade urbana e desenvolvimento; e mobilidade urbana e transporte público. A segunda seção trata da Mobilidade Urbana na cidade de São Francisco do Conde. Seu objetivo é realizar a caracterização da cidade e do problema central referente à questão do transporte público e da conectividade a partir de dois estudos de caso entre distritos; horários; origem/destino.

2 PROBLEMATIZAÇÃO E OBJETIVOS

Nos últimos tempos, a questão da mobilidade urbana vem ocupando cada vez mais espaço no debate público do Brasil. No contexto de mobilidade, o fator transporte possui grande importância no que diz respeito à interação, uma vez que é através do mesmo que as pessoas se deslocam.

O município de São Francisco do Conde, situado na região metropolitana de Salvador, ficando a 67 km da capital (Salvador), possui um sistema de transporte público insuficiente para atender a população, que depende dos mototaxistas¹ para se deslocar para os bairros.

A falta de horários de transporte à noite e os horários diurnos com largos espaços entre a saída de um ônibus e o seguinte na relação origem versus destino, são alguns dos fatores que influenciam a vida de quem trabalha ou estuda em cidades circunvizinhas como Santo Amaro e Candeias.

A inexistência ou carência de alguns serviços como saúde, justiça do trabalho ou a aquisição de produtos diversos levam a população de São Francisco do Conde a deslocar-se cotidianamente principalmente para as cidades de Candeias e Santo Amaro da Purificação. Diante disso, foram desenhados os seguintes objetivos:

2.1 Objetivo Geral

- Estudar a política do transporte público em São Francisco do Conde, apresentando sugestões que visem melhorar a conectividade e a mobilidade urbana no município.

¹ Trata-se de uma pessoa que presta serviço de transporte individual de passageiros em motocicletas.

2.2 Objetivos Específicos

- Conhecer o sistema de transporte público da cidade de São Francisco do Conde;
- Identificar os problemas das condições dos transportes públicos rodoviários de São Francisco do Conde;
- Apresentar sugestões de melhorias para a mobilidade urbana da cidade de São Francisco do Conde.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

A metodologia utilizada neste trabalho tem o objetivo de expor os caminhos que foram percorridos não só no levantamento dos dados do estudo como também na forma de fazê-lo.

Para este trabalho, o primeiro método utilizado foi a pesquisa bibliográfica em dissertações, teses, artigos e demais publicações científicas pertinentes ao tema. Como resultado, obteve-se uma maior compreensão a respeito do assunto estudado bem como a referência para a pesquisa de campo.

A internet também foi utilizada como fonte de pesquisa, objetivando-se com isso, além de uma fonte volumosa de informações, o acesso a dados atuais que pudessem ser agregados a este estudo.

Nessa pesquisa foi utilizado o programa de geoprocessamento (Arc Gis 10.1) na elaboração de mapas temáticos.

Em um segundo momento, após a análise do material documental, foi realizado uma pesquisa de campo, tendo como público alvo os pontos de táxi e mototáxi do centro da cidade e dos bairros próximos ao centro como Campinas, Baixa Fria e São Bento. Os dados desta pesquisa foram coletados por meio de um questionário que foi respondido pelos representantes de cada ponto de táxi e mototáxi. Com a pesquisa obteve-se resultados satisfatórios quanto ao quantitativo e qualitativo desse público alvo para melhor entendimento do leitor.

A pesquisa de campo foi realizada nos dias 03, 07 e 10 de julho de 2015 pela discente Grasielle de Jesus dos Santos, através de visitas aos pontos de táxi e mototáxi, onde foram efetuadas entrevistas com representantes de cada ponto de táxi e mototáxi, que se disponibilizaram a responder às perguntas que constam no anexo.

A pesquisa teve a duração total de 12 horas e os equipamentos necessários para a realização deste estudo foram uma motocicleta para o deslocamento aos pontos de táxi e mototáxi, bloco de anotações e caneta. O custo foi de R\$ 15,00 (quinze reais) gastos com gasolina.

Após a pesquisa de campo, houve o levantamento de dados, que teve como resposta um quantitativo de 25 pontos de mototáxi, 346 mototaxistas, sendo que apenas 87 são habilitados. Pontos de táxi são apenas 02, com 26 taxistas e apenas 18 possuem habilitação.

O resultado desta pesquisa possibilitou levantar dados e informações de suma importância para o desenvolvimento do trabalho acadêmico, bem como, demonstrar em números o quanto os pontos de táxi e mototáxi contribuem no processo da mobilidade urbana interna da cidade de São Francisco do Conde, mesmo na ilegalidade quanto à falta de habilitação dos mototaxistas (em sua maioria) e taxistas (em sua minoria).

Salientando que ainda possuem muitos mototaxistas e taxistas que trabalham de forma independente, ou seja, não possuem pontos de trabalho e desta forma não foram alcançados pela pesquisa.

4 REFERENCIAL TEÓRICO

4.1 MOBILIDADE URBANA

4.1.1 Conceitos de Mobilidade Urbana

A questão da mobilidade urbana vem sendo uma preocupação para as cidades. Nos últimos anos assistimos à ampliação do debate sobre a forma de facilitar a vida do cidadão no deslocamento entre suas casas e o trabalho, os espaços de lazer, empresas e comércio, sem o transtorno de esperar horas

pelo transporte ou presos em enormes engarrafamentos. Como uma mobilidade urbana satisfatória reflete assim na qualidade de vida da sociedade, conforme cita Nobre (1995), a qualidade de vida não é um simples modismo, algo passageiro a preencher o tempo dos leitores para, em seguida, ser descartada. Muito pelo contrário, ela se constitui em um dos objetivos a ser alcançado no presente estágio de desenvolvimento da humanidade.

4.1.2 Mobilidade Urbana e Desenvolvimento

Uma mobilidade urbana eficaz traz progressos para as cidades, são ruas bairros e estabelecimentos que surgem a todo o momento, principalmente em lugares distantes do centro devido às ocupações já existentes, deixando assim as residências fora da rota de locomoção dos transportes públicos oferecidos ou que não há conectividade entre os bairros ou cidades. Segundo Souza (2007), a qualidade de vida urbana está ligada diretamente a tempos de viagem, às distâncias até o trabalho, ao modo como as pessoas se deslocam, a novas oportunidades de emprego e negócios, ao lazer, à qualidade do ar, ao nível de poluição sonora, entre outros fatores.

Com o crescimento populacional fora dos centros urbanos é preciso um transporte de qualidade que propicie um bom deslocamento, algo que já é precário tanto nas grandes cidades, quanto nas pequenas localidades. No entanto há localidades com um ótimo sistema de transporte. Mas, as consequências do crescimento desordenado são graves e quem sofre é a sociedade. Surgem assim as favelas, bairros intransitáveis, por falta de um planejamento sustentável. É preciso que o governo olhe, estude como é o deslocamento das pessoas, das mercadorias, como pode melhorar o acesso, o deslocamento de um lugar para o outro e assim planejar, construir uma política que venha trazer acessibilidade, que inclua socialmente todos os cidadãos. Segundo Macário (2005), as condições de mobilidade afetam diretamente o desenvolvimento econômico das cidades, podendo atrair ou afastar pessoas, investidores, indústrias e empregos. Uma vez que todos necessitam se deslocar e para isso se faz necessário que haja uma facilidade para que esse

investimento circule e traga desenvolvimento para as cidades, é preciso que haja mobilidade que suporte esse tráfego.

O desenvolvimento se dá quando a cidade oferece meios, e o deslocamento é o principal deles, uma vez que todos precisam se deslocar, ir e vir para viver o seu dia-a-dia seja para estudar, trabalhar ou para o lazer. É preciso dispor de alternativas que lhes façam economizar tempo e, conseqüentemente, reduzir o estresse tão comum em quem convive diariamente com trânsito intenso, congestionamentos, poluição entre outros problemas. Portanto uma boa mobilidade é poder optar por deixar o carro em casa e pegar o ônibus, o metrô, ou a própria bicicleta, e chegar ao destino no horário programado e sem maiores transtornos, pois o transporte público passará no horário programado, as vias estarão com uma fluidez satisfatória e com condições de segurança para aqueles que optarem por um meio como o transporte público, bicicleta, motocicleta. Isso inclui acessibilidade para pessoas com qualquer tipo de deficiências, pois a acessibilidade de pessoas com dificuldade de locomoção no interior dos estabelecimentos, principalmente no transporte público, também deve estar presente nos projetos de mobilidade urbana. Mas infelizmente a realidade é bem diferente.

No Brasil o número de transportes públicos coletivos que oferecem acessibilidade para a população com deficiência não consegue atender a demanda de usuários que necessita desse serviço diferenciado, visto que a quantidade de veículos adaptados para este público é insuficiente. Outro aspecto importante se refere aos idosos que também tem dificuldade de acesso aos ônibus por estes estarem mais adequados a serem utilizados por pessoas mais jovens, uma vez que o degrau de acesso é muito elevado dificultando a entrada dos idosos ao veículo.

Não tem como falar em mobilidade urbana sem falar em desenvolvimento e conseqüentemente em qualidade de vida, uma vez que são pontos interligados. Baseado na Cartilha Polis (POLIS, 2005, p. 6) é preciso pensar minuciosamente em todos os detalhes desde calçadas estreitas, esburacadas, sem sombras e sem verdes, até as rodovias mal sinalizadas. Isto traz grandes impactos na vida das pessoas, como estresses, brigas de trânsitos, acidentes e até mortes.

É de grande relevância uma mobilidade urbana que atenda toda a população, uma vez que o crescimento econômico exige uma locomoção rápida e com grande fluidez, principalmente devido ao grande avanço da globalização, é necessário fazer uso da tecnologia para aprimorar avanços nas construções de novas formas de promover acessibilidade de fácil acesso e com pouca perda de tempo.

Mobilidade urbana tem um conceito amplo, cujos pilares são contextos urbanos, ou seja, a forma como a cidade está estruturada, sua organização, desenvolvimento urbano, trabalho, educação, cultura, saúde e lazer mais próximos dos cidadãos, onde se faz necessário o transporte para realização dessas atividades.

A minimização de veículos motorizados e a forma mais sustentável para os deslocamentos seria utilizar menos veículos individuais, contudo menos CO₂ lançados na atmosfera. As motocicletas são uma boa opção, já que elas não são altamente poluidoras.

E, para isso, seria necessário um incentivo enorme para a criação de novos eixos de desenvolvimento, nos quais o indivíduo não necessite andar mais que 20 minutos para ter acesso ao trabalho, educação e lazer. Várias cidades estão trabalhando dentro deste conceito.

Existem duas definições características da sustentabilidade. A primeira inclui nos seus objetivos tanto o bem-estar da sociedade atual quanto da sociedade num futuro distante. A segunda definição é aquela que implica na conservação dos recursos naturais. Assim explica Kevin Lynch (LYNCH, 1999, p.3), “estruturar e identificar o ambiente é uma capacidade vital entre todos os animais que se locomovem”. Assim, na constituição dos vínculos simbólicos das pessoas com as cidades, é expressiva a recorrência de imagens urbanas de grande teor de imaginabilidade.

Em ambos os casos, pode-se dizer que existe uma preocupação com os impactos dos planos e das políticas atuais, onde se incluem o transporte e o uso do solo urbano, ou seja, pensar em desenvolvimento através da mobilidade urbana é algo que vai refletir nas formas de facilidades das gerações futuras.

O tema mobilidade urbana sustentável é um dos temas mais atuais, ele vem sendo debatido em todos os setores, todos tem uma opinião a respeito de como melhorar o trânsito, os transportes coletivos, as calçadas, as rodovias,

etc. Hoje, cidades médias e mesmo as pequenas já conhecem engarrafamentos diários.

Um dos fortes motivos para o debate são os congestionamentos que constituem um fenômeno que vem aumentando desde que a indústria automobilística se instalou no país na final dos anos 1950, sempre beneficiada pelo poder público. O mais interessante é observar que a maior beneficiária dessa política, a indústria automobilística, age como se não tivesse nada a ver com a crise de mobilidade, marcada por um espaço viário urbano abarrotado e pela demora nos deslocamentos nas cidades, que alcança hoje todas as classes sociais.

O processo de desenvolvimento urbano corre em paralelo com o interesse da sociedade de que tais transformações resultem no aumento da qualidade de vida de seus cidadãos, por isso é preciso melhorias na mobilidade urbana, e na priorização de gastos e projetos definidos pelo setor público. É neste cenário, portanto, que os debates devem ocorrer, concentrando-se em propostas para o desenvolvimento de cidades mais integradas, participativas e pensadas, prioritariamente, para as pessoas, com foco na mobilidade urbana e inclusão social.

A intrínseca mudança nos paradigmas tradicionais de mobilidade, na perspectiva de cidades igualitárias e sustentáveis, levou à recente aprovação da Lei Federal nº 12.587 de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana e contém princípios, diretrizes e instrumentos fundamentais para o processo de transição. Dentre estes, vale destacar a integração da Política Nacional de Mobilidade Urbana com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; e a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, bem como a importante ementa que institui:

Ementa institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Essas ementas são formas de garantir através das leis que algo realmente seja feito de forma rápida e eficaz trazendo melhorias na qualidade de vida da população em geral. Um exemplo é em relação à qualidade do ar, a redução do problema vem inicialmente através de uma redução do uso do transporte privado incentivando o deslocamento dos pedestres e ciclistas.

A mobilidade sustentável no desenvolvimento através do contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura. Um bom programa de políticas de atuação urbana segundo o *Planning and Research of Policies for Land Use and Transport for Increasing Urban Sustainability* (PROPOLIS, 2004, p. 23) à mobilidade sustentável, consiste na coordenação de ações conjuntas para produzir efeitos acumulativos de longo prazo atrelados ao balanceamento de metas ambientais, econômicas e sociais da sustentabilidade, incluindo as seguintes ações:

- Combinar políticas de tarifação de transporte público e uso de automóvel refletindo os custos externos causados e com diferenciação em relação à hora de pico e fora do pico, tanto quanto em áreas congestionadas e não congestionadas;
- Desenvolver um plano de uso do solo dando suporte à necessidade por novas moradias próximas as áreas centrais, em cidades satélites ou ao longo de corredores bem servidos de transporte público, além da crescente necessidade e oportunidade de utilizar o transporte público.

O transporte urbano considerado como sustentável é aquele que permite a satisfação das necessidades básicas de acesso e mobilidade das pessoas, empresa e sociedade, de forma compatível com a saúde humana e o equilíbrio do ecossistema, possui custos aceitáveis e limita as emissões de resíduos e poluentes em função da capacidade de absorção pelo meio ambiente.

A busca pela melhoria da qualidade de vida da população está inserida na melhoria da qualidade no trânsito das cidades, e a mobilidade urbana sustentável é um meio para que os gestores consigam tais resultados.

4.1.3 Mobilidade Urbana e Transporte Público

O volume de trânsito nas ruas continua a aumentar a um ritmo mais rápido que a capacidade da malha viária, e os congestionamentos causam problemas de mobilidade cada vez maiores nas metrópoles. É necessário incentivar alternativas de transporte que não agrida a rede viária e conseqüentemente o meio ambiente. Para isso é fundamental desacelerar o uso excessivo do automóvel e investir em frotas novas de ônibus, em metrô devidamente aparelhados com segurança, acessibilidade e que desafogue o trânsito na rede viária.

Uma boa opção para a cidade de São Francisco do Conde seria reativar o uso do transporte marítimo, para alguns bairros e cidades circunvizinhas que são banhadas pela Baía de Todos os Santos.

O transporte coletivo é sem dúvida um serviço fundamental nas cidades, pois democratiza a mobilidade, reduz congestionamentos, reduz os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva, além de minimizar as necessidades de construção de vias e estacionamentos. No entanto é preciso que haja uma integração nos horários de saída e de chegada, na distância do percurso, como as pessoas estão cada vez mais correndo contra o tempo, fica evidente que a mesma irá optar pelo transporte que chega mais rápido em seu local de trabalho, na praia e em casa e não naquele interminável corredor de ônibus parado nos engarrafamentos quilométricos depois de um dia de serviço. O normal seria se o passageiro tivesse opções nos diferentes meios de transporte público de qualidade.

A população usuária detém o conhecimento só permitido pela vivência propiciada pelo uso diário dos transportes públicos, por isso a mesma tem o direito de reivindicar de forma pacífica, mas com autoridade de seus direitos como cidadão e detentor de ferramentas da democracia, afinal, no Brasil todos pagam altos impostos.

Uma das principais reivindicações das grandes manifestações em junho de 2013, foi a questão da mobilidade urbana e principalmente do aumento das tarifas dos transportes coletivos, divulgada em todas as redes televisivas e impressas de jornais, mostrando que o Brasil é um dos países que tem as tarifas de transporte público mais cara do mundo, e isso é bem

contraditória ao compararmos com o serviço oferecido. A população brasileira clama por medidas inovadoras e concretas.

O ônibus promove o atendimento de grande massa populacional por possuir grande flexibilidade para a conexão de pontos de origem e destino, além de ter custos baixos para a implantação, mas se faz necessário que o governo federal, estadual e municipal desenvolva políticas públicas que venham a garantir um serviço de mobilidade urbana mais eficaz, com segurança e de qualidade.

Um transporte público acessível e de qualidade é a melhor alternativa para o transporte nas áreas urbanas. Como foi citado anteriormente, o transporte individual é ineficiente tanto do ponto de vista de transporte como em termos ambientais e o número crescente da frota de automóveis tem provocado uma forte redução na mobilidade das cidades. Todos concordaram que o principal objetivo de um transporte coletivo público é trazer qualidade de vida para toda população.

Nesse contexto, para que haja qualidade de vida no sistema de trânsito, é fundamental a ampliação dos meios de transportes e o aumento da oferta de ônibus, principalmente para as áreas periféricas. Assim acabaríamos com o problema de superlotação nos ônibus e conseqüentemente dinamizaríamos a acessibilidade e a mobilidade dos atores sociais.

Para que realmente isso aconteça é necessário um conjunto de medidas, principalmente de segurança, tanto para os profissionais quanto para os usuários. A violência aflige os motoristas, cobradores e passageiros. O transporte público coletivo torna-se alvo fácil de assaltos por possuírem trabalhadores que manipulam dinheiro e fazerem deslocamentos com o ônibus lotado de passageiros que, por sua vez, também possuem acessórios e dinheiro, tornando-se assim vítimas de assaltantes que também utilizam o transporte para praticar os roubos.

Além disso, o espaço dos ônibus torna-se perigoso para o combate a esses crimes, uma vez que a ação da polícia pode colocar em risco a vida de todos que ali estão por esse motivo, para tentar inibir os assaltantes e diminuir os índices de violências e roubos, estão sendo instaladas câmeras nos ônibus para ajudar a identificar e punir os criminosos.

A inadequada oferta e falta de segurança dos transportes públicos, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamento.

O uso predominante do ônibus como meio de transporte público e a baixa disponibilidade da oferta desse serviço, principalmente para as áreas periféricas das capitais, contribui para a superlotação dos ônibus, uma vez que o horário entre um ônibus e o outro é muito longo e como de costume chega ainda lotado, sendo esse um dos maiores problemas, juntamente com os grandes engarrafamentos enfrentados pelos usuários do transporte público.

Os deficientes, tanto visuais quanto físicos também são prejudicados, isso porque eles também necessitam de utilizar o transporte público, já que a acessibilidade é complicada, são locais sem rampas, ônibus sem elevadores, etc. Tal privação acarreta problemas nos deslocamentos para o trabalho, escola, bem como, dificuldades de acesso aos equipamentos e serviços básicos. Ou seja, as condições de transporte nas grandes cidades estão se tornando também uma barreira à inclusão social. O desafio do crescimento sustentável passa, portanto, por políticas públicas de transporte e mobilidade integradas ao desenvolvimento urbano.

O problema em questão é a acessibilidade pelo simples direito de “ir e vir” que não é cumprido na prática, pois uma vez que uma pessoa em condições normais pode andar e o cadeirante não, precisa ser criado meio para propiciar sua locomoção, como calçadas regulares e adaptadas, locais com rampas e em transportes públicos. A cidadania é exercida quando se vê a necessidade de agir e contribuir de forma participativa na sociedade e com responsabilidade social.

Segundo a cartilha Polis (2005 p. 5), ao pensar em uma política de mobilidade urbana, deve-se pensar nos diferentes meios de transportes. Isto é, considerar o carro, a moto, o ônibus, o trem, o metrô, a bicicleta, o andar a pé, entre outros, ou seja, uma vez que são pontos interligados, é preciso refletir minuciosamente em todos os detalhes das calçadas, ruas, rodovias, espaços, ônibus, etc. Contudo, devido aos riscos decorrentes do sistema viário, o trânsito pode proporcionar problemas de saúde para a população, tais como: problemas de audição, irritabilidade, neuroses, sono, desconforto, estresse, problemas circulatório e hormonal.

Apesar de o Brasil apresentar vários exemplos e/ou modelos de mobilidade urbana sustentável, a exemplo da cidade de Curitiba, há ainda muito trabalho a ser realizado pelos gestores públicos municipais, pois de acordo com Abreu (2006) no Brasil, o trânsito é um dos piores e mais perigosos do mundo. No entanto com esses grandes problemas no trânsito, e a mobilidade urbana é um desafio a ser enfrentado pelas cidades brasileiras, pois com o crescimento constante dos veículos e pessoas, esse fator de estudo e aplicação se torna necessário.

Como visto, o contexto da mobilidade urbana é um dos principais elementos para o desenvolvimento de uma cidade. Por esse motivo, o desenvolvimento da cidade de São Francisco do Conde, depende de um sistema de transporte público municipal de qualidade, e com segurança, a fim de proporcionar grande impacto na qualidade de vida da população local, sendo necessária a criação de uma rede viária satisfatória e com suas devidas conectividades entre os bairros, localidades e cidades circunvizinhas.

4.1.4 MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO CONDE – Dados Populacionais

O Brasil tem 202.768.562 habitantes, de acordo com dados publicados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). No último censo oficial, divulgado pelo instituto em 2010, a população brasileira era de 190.755.799 pessoas.

Segundo a publicação, os dados são referentes aos residentes em território nacional no dia 1º de julho de 2014.

O levantamento mostra que o Estado mais populoso do País continua sendo São Paulo, com 44.035.304 habitantes. Em seguida aparecem Minas Gerais (20.734.097), Rio de Janeiro (16.461.173) e Bahia (15.126.371) como podem ser verificados na tabela abaixo:

A POPULAÇÃO DAS UF'S EM 2014							
ORDEM	UF	POPULAÇÃO 2014	%	ORDEM	UF	POPULAÇÃO 2014	%
1º	SP	44.035.304	21,7%	15º	ES	3.885.049	1,9%
2º	MG	20.734.097	10,2%	16º	RN	3.408.510	1,7%
3º	RJ	16.461.173	8,1%	17º	MT	3.224.357	1,6%
4º	BA	15.126.371	7,5%	18º	AL	3.321.730	1,6%
5º	RS	11.207.274	5,5%	19º	PI	3.194.718	1,6%
6º	PR	11.081.692	5,5%	20º	DF	2.852.372	1,4%
7º	PE	9.277.727	4,6%	21º	MS	2.619.657	1,3%
8º	CE	8.842.791	4,4%	22º	SE	2.219.574	1,1%
9º	PA	8.073.924	4,0%	23º	RO	1.748.531	0,9%
10º	MA	6.850.884	3,4%	24º	TO	1.496.880	0,7%
11º	SC	6.727.148	3,3%	25º	AC	790.101	0,4%
12º	GO	6.523.222	3,2%	26º	AP	750.912	0,4%
13º	PB	3.943.885	1,9%	27º	RR	496.936	0,2%
14º	AM	3.873.743	1,9%	TOTAL		202.768.562	100,0%

Figura 1- População das UF'S 2014

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2014).

Neste mesmo período, também foram divulgadas pelo IBGE, as 200 cidades mais populosas do Brasil, dando um enfoque maior para as 17 cidades com mais de um milhão de habitantes, como mostra a tabela abaixo.

Ranking	UF	Cidade	População
1º	SP	São Paulo	11.895.893
2º	RJ	Rio de Janeiro	6.453.682
3º	BA	Salvador	2.902.927
4º	DF	Brasília	2.852.372
5º	CE	Fortaleza	2.571.896
6º	MG	Belo Horizonte	2.491.109
7º	AM	Manaus	2.020.301
8º	PR	Curitiba	1.864.416
9º	PE	Recife	1.608.488
10º	RS	Porto Alegre	1.472.482
11º	PA	Belém	1.432.844
12º	GO	Goiânia	1.412.364
13º	SP	Guarulhos	1.312.197
14º	SP	Campinas	1.154.617
15º	MA	São Luís	1.064.197
16º	RJ	São Gonçalo	1.031.903
17º	AL	Maceió	1.005.319

Tabela 1- 12 cidades mais populosas do Brasil

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2014).

Desta forma pode-se imaginar que são milhares e milhares de pessoas transitando todos os dias pelas cidades brasileiras. Apesar de São Paulo liderar o ranking com um número assombroso ultrapassando mais de 10 milhões de habitantes, o enfoque será dado para a cidade de Salvador que demonstra o quanto cresceu nos últimos anos, tornando-se a terceira cidade mais populosa do país. Sua região metropolitana vem contribuindo consideravelmente para esse crescimento, estimada de 3.919.864, sendo a 6º mais populosa do país, segundo o IBGE na tabela a seguir:

POPULAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS			
ORDEM	REGIÃO METROPOLITANA	POPULAÇÃO 2014	% POPULAÇÃO TOTAL
1º	RM SÃO PAULO	20.935.204	10,32%
2º	RM RIO DE JANEIRO	11.973.505	5,91%
3º	RM BELO HORIZONTE	5.767.414	2,84%
4º	RM PORTO ALEGRE	4.161.237	2,05%
5º	RIDE DF E ENTORNO	4.118.154	2,03%
6º	RM SALVADOR	3.919.864	1,93%
7º	RM RECIFE	3.887.261	1,92%
8º	RM FORTALEZA	3.818.380	1,88%
9º	RM CURITIBA	3.414.115	1,68%
10º	RM CAMPINAS	3.043.217	1,50%
11º	RM MANAUS	2.478.088	1,22%
12º	RM GOIÂNIA	2.296.678	1,13%
13º	RM BELÉM	2.129.515	1,05%
14º	RM GRANDE VITÓRIA	1.884.096	0,93%
15º	RM BAIXADA SANTISTA	1.781.620	0,88%
16º	RM NATAL	1.462.045	0,72%
17º	RM GRANDE SÃO LUÍS	1.403.111	0,69%
18º	RM MACEIÓ	1.246.421	0,61%
19º	RM JOÃO PESSOA	1.195.904	0,59%
20º	RM NO/NE CATARINENSE	1.191.558	0,59%
21º	RIDE TERESINA	1.180.930	0,58%
22º	RM FLORIANÓPOLIS	1.111.702	0,55%
23º	RM ARACAJU	912.647	0,45%
24º	RM VALE DO RIO CUIABÁ	871.729	0,43%
25º	RM LONDRINA	818.300	0,40%
TOTAL 25 MAIORES RM		87.002.695	42,91%
TOTAL BRASIL		202.768.562	100,00%

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas - DPE, Coordenação de População e Indicadores Sociais - COPIS.

Onde: RM = Região Metropolitana e RIDE = Região Integrada de Desenvolvimento

Figura 2- População das regiões metropolitanas

A região metropolitana de Salvador é composta por treze municípios: Itaparica; Camaçari; Madre de Deus; Pojuca; Mata de São João; Vera Cruz; Salvador; Candeias; Lauro de Freitas; Simões Filho; São Francisco do Conde; São Sebastião do Passé; e Dias d'Ávila. Dentre as cidades que compõem a Região Metropolitana de Salvador, São Francisco do Conde é a única na lista das cidades que apresentaram as maiores taxas de crescimento populacional entre 2013 e 2014, ocupando a 9ª posição com uma taxa de 5,9%. (Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Censo 2010).

DADOS POPULACIONAIS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO (IBGE 2010)	POPULAÇÃO (IBGE – ESTIMATIVA 2013)	POPULAÇÃO (IBGE – ESTIMATIVA 2014)
SALVADOR	2.675.656	2.883.682	2.902.927
CAMAÇARI	242.970	275.575	281.413
LAURO DE FREITAS	163.449	184.383	188.013
SIMÕES FILHO	118.047	129.964	131.630
CANDEIAS	83.158	89.419	88.308
DIAS D'ÁVILA	66.440	75.103	76.624
SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ	42.153	45.090	45.292
MATA DE SÃO JOÃO	40.183	44.538	45.194
VERA CRUZ	37.567	41.524	42.103
SÃO FRANCISCO DO CONDE	33.183	36.677	38.838
POJUCA	33.066	36.551	37.091
ITAPARICA	20.725	22.329	22.476
MADRE DE DEUS	17.376	19.600	19.985
TOTAL	3.556.597	3.884.435	3.919.864

Tabela 2 – Dados populacionais da Região Metropolitana de Salvador

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Censo 2010.

Evolução da População em São Francisco do Conde	
ANO	POPULAÇÃO
1991	20.238
1996	23.920
2000	26.282
2007	29.829
2010	33.183
2014	38.838

Tabela 3 – Evolução da população de São Francisco do Conde

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2015)

De acordo com a tabela 3, percebe-se o quanto o Município de São Francisco do Conde tem evoluído no quantitativo de sua população, pois em números absolutos de 33.183 mil habitantes em 2010, aumentaram para 38.838 mil habitantes em 2014, uma diferença de 5.655 mil habitantes, o que equivale a 14,5%. Nota-se um rápido crescimento populacional, esse aumento

não se deve apenas a taxa de natalidade, mas também ao processo de imigração que vem ocorrendo na cidade em alguns casos por causa das oportunidades políticas que o município oferece e que muitas pessoas acabam por residir em São Francisco do Conde, ou por causa dos benefícios sociais municipais oferecidos como o PAS (Programa de Acolhimento Social) que atende famílias que estão em vulnerabilidade social, o Educa Chico e o Prounifas (que são programas de incentivo financeiro educacional). Esses benefícios sociais municipal são estabelecidos por lei municipal específica para cada programa e um dos critérios impostos em todas as leis é a obrigatoriedade de residir no município entre cinco a dez anos para aqueles que não são naturais da cidade de São Francisco do Conde.

A instalação de polo da UNILAB, também possibilitou a vinda de estudantes oriundos de outras localidades próximas e também mais distantes do município e favoreceu o processo de imigração uma vez que os estudantes que possuem aula à noite não contam com horários de ônibus circulando para se deslocarem para suas respectivas residências sendo obrigados a residir no município. Mas será que com crescimento populacional do município, os habitantes também não estão enfrentando transtornos devido à crise da mobilidade urbana? Será que os transportes públicos atendem de forma satisfatória a população?

Segundo informações contidas na cartilha desenvolvida pelo Ministério das Cidades e o Instituto Pólis (ALMEIDA et al., 2005, p.26), que aborda o tema: Mobilidade Urbana é desenvolvimento Urbano, “os municípios têm um papel central na mobilidade urbana e que é dever da União, ou seja, o país, a nação ou o governo federal, definir e acompanhar a política nacional de mobilidade urbana, de forma a apoiar os Municípios”.

5 A CIDADE DE SÃO FRANCISCO DO CONDE

Em São Francisco do Conde a acessibilidade e mobilidade da população que se desloca no centro da cidade, ocorre por meio de veículos particulares como carros, motos, mototáxi e táxi. Segundo o Departamento de Trânsito e Transportes de São Francisco do Conde, no centro da cidade

existem vinte e cinco pontos de mototáxi e dois pontos de táxi que ajudam no deslocamento dos munícipes. Mas, o grande problema segundo a diretora do departamento de Trânsito e Transporte é que a grande maioria dos mototaxistas e taxistas trabalham na irregularidade, pois não possuem carteira nacional de habilitação (CNH). A cidade também não dispõe de acessibilidade para deficientes na maioria de suas ruas e calçadas.

5.1 Caracterização do Município e o Problema da Mobilidade Urbana de São Francisco do Conde-BA

O município de São Francisco do Conde fica a 66 km de Salvador, às margens da Baía de Todos os Santos, tendo como limites os municípios de Santo Amaro da Purificação, São Sebastião do Passé, Candeias e Madre de Deus (ver figura 3).

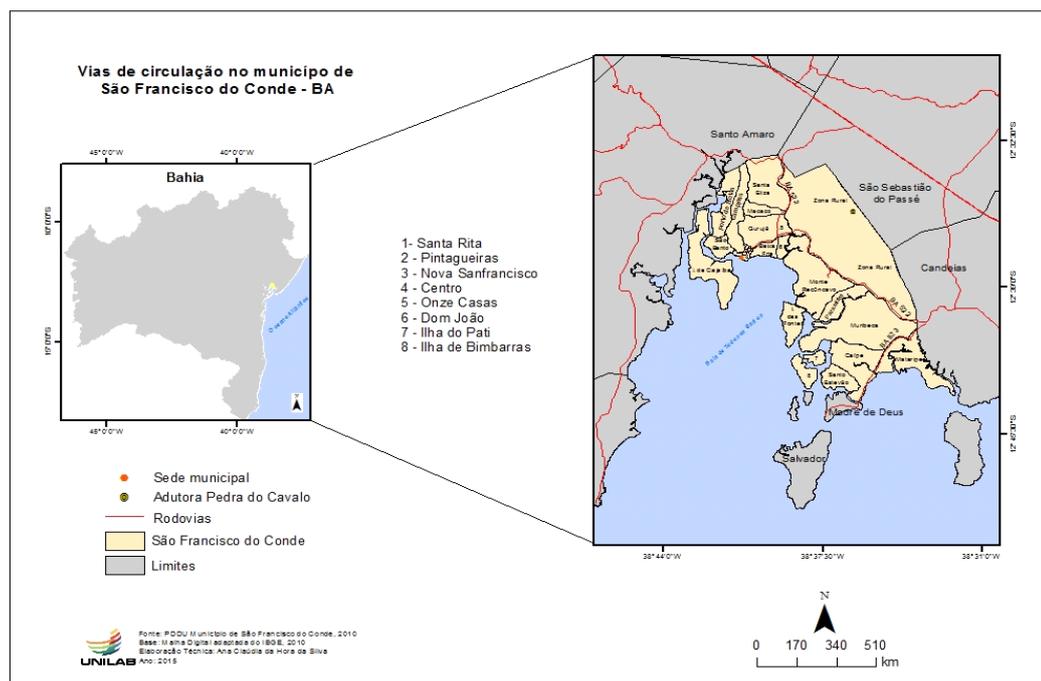


Figura 3 – Vias de circulação do município de São Francisco do Conde

Fonte: PDDU do município de São Francisco do Conde (2010), Elaborado Por SILVA, Ana Cláudia da Hora da, 2015.

O município foi formado por aglomerados populacionais que foram unificados inicialmente com a denominação de Barra do Sergi do Conde. Em

1938 a Vila foi elevada a categoria de cidade pelo Decreto de nº 10. 724, passando a denominar a partir de 1943 por São Francisco do Conde.

Historicamente o município de São Francisco do Conde esteve ligado predominantemente à economia canavieira e açucareira, suas terras eram ocupadas por diversos engenhos de açúcar, que foram construídos nas freguesias pertencentes ao município.

A produção do açúcar permitiu à Vila de São Francisco do Conde desenvolver uma agroindústria especializada em produzir não apenas açúcar mais também cachaça. A prosperidade era tão visível e o prestígio político tão acentuado que em 1859 D. Pedro II criou a primeira escola agrícola da América Latina.

Segundo Santo (1998):

A criação da escola agrícola tinha por objetivo criar uma melhor vantagem para a lavoura em eminência e com isso promover uma multiplicidade entre a produção dos engenhos e o aprimoramento das técnicas em sentido de proporcionar um maior desenvolvimento para a área (SANTO, 1998, p.19).

A cultura do açúcar foi a primeira e a principal atividade econômica implantada no município de São Francisco do Conde.

No Brasil Imperial, São Francisco do Conde foi um dos maiores polos produtores de cana-de-açúcar. O sistema econômico, escravocrata e monocultor, permitiu o enriquecimento dos poucos senhores de engenho, tendo em Mem de Sá seu maior expoente. Se a riqueza concentrada não contribuiu para o desenvolvimento da população em contrapartida conferiu aos senhores de engenho uma notável força política (NOVA; NUNES, 2002 apud SANTOS, 2011, p.10).

Com a decadência da economia canavieira, São Francisco do Conde também regrediu economicamente.

As transformações na economia do município de São Francisco do Conde ocorreram a partir de 1947, com a construção de uma pequena refinaria de petróleo denominada Refinaria Nacional do Petróleo (RNP), com a capacidade inicial de refino de apenas 2.500 barris por dia, mas que foi sendo ampliada com o tempo; em 1954 teve uma ampliação importante e foi renomeada para RLAM (Refinaria Landulpho Alves- Mataripe), situada no

distrito de Mataripe, localizado neste município, sendo a primeira refinaria pública instalada no Brasil.

A exploração petrolífera começou com grande impacto sobre o ambiente, usos e costumes locais.

Já nos anos de 1950 uma nova atividade econômica passou a compor as receitas municipais a partir da descoberta do petróleo em terras franciscanas fato que criou expectativas para uma nova possibilidade de desenvolvimento econômico e social, porém as melhorias econômicas e sociais ocorridas no município ficaram restritas a uma pequena parcela da população, ou seja, a elite política local.

A indústria petrolífera em São Francisco do Conde surgiu com as instalações de poços, plataformas e demais equipamentos nas principais áreas de pesca da comunidade, o que acabou implicando proibições de uso dessas áreas e seus arredores. Essas instalações afugentavam o pescado, pois geravam derramamentos de óleo. Além disso, havia a poluição sonora provocada pelas explosões das prospecções, bombas e pelos motores das embarcações (BRAGA, 2007, p.42).

Com a implantação da RLAM, vários impactos econômicos, sociais, políticos, ambientais e culturais ocorreram no município: houve um acelerado crescimento demográfico; aumento nas receitas municipais; transformações no processo de urbanização e reorganização do espaço urbano. A economia até então voltada para o setor agrário e para pesca em escala menor, foi direcionada para uma nova atividade: a extração e refinação de petróleo, sem uma preocupação em equacionar as demais atividades econômicas. ARGOLO e CARVALHO (2012), afirmam que não se buscou diversificar a atividade econômica de forma a criar oportunidades para integrar o cidadão ao desenvolvimento econômico provocado pela forte atuação da atividade petróleo.

Segundo Santana (SANTANA, 2010), no período de instalação da RLAM o município de São Francisco do Conde não possuía vias de acesso terrestre que o interligasse às outras localidades a exemplo de Salvador e Candeias.

São Francisco do Conde só se comunicava com Salvador pela via marítima. A Petrobrás se fez importante na rede de comunicação local,

construindo estradas que ligavam São Francisco do Conde a Candeias e a Salvador e posteriormente a Santo Amaro da Purificação, além de outras menores, distritais que para dar acesso aos campos de prospecção e exploração melhorando inúmeras vias e seu traçado, asfaltando ou recuperando, segundo programa estabelecido pela própria empresa. As estradas foram criadas para a circulação de carros de boi, com o desenvolvimento trazido pela Petrobrás, as redes de relações entre o território e outras localidades como Candeias e Santo Amaro da Purificação foram ampliadas.

5.2 A Mobilidade Urbana e Transporte Público no município de São Francisco do Conde: Passado versus Atualidade

As estradas do Município de São Francisco do Conde foram construídas dentro do princípio da racionalidade econômica, pois começam e terminam ligando polos produtores a consumidores tendo seu traçado reto entre estes polos. Ao se construir a via Bahia-Feira conhecida por importante via (BR 324), São Francisco do Conde ficou a quilômetros de distâncias desta importante via, logo os comerciantes locais necessitavam utilizar para terem acesso às cidades de Feira de Santana e Salvador e assim adquirir serviços e produtos.

Ao fazermos um retrospecto da mobilidade existente do município de São Francisco do Conde, percebe-se que houve uma forte deficiência ao longo de sua história na locomoção tanto dos munícipes quanto de pessoas que necessitam por algum motivo se deslocar internamente ou ir para outras cidades.

Atualmente o município possui um sistema de transporte rodoviário que limita a mobilidade urbana, visto que o meio de transporte utilizado é o coletivo e este dispõe de poucas linhas, restringindo o acesso da sua população a outras localidades. A tabela a seguir, elaborada com base nas informações disponibilizadas no site da AGERBA (Agencia Estadual de Regulação de Serviços Públicos de energia, transporte e comunicações do estado da Bahia) mostra as empresas, os horários e as linhas que atendem o município de São Francisco do Conde.

5.3 Horários das empresas de Ônibus que atendem o Município de São Francisco do Conde

LINHA DE TRANSPORTE	EMPRESA	DIAS	HORÁRIO DE PARTIDA OUTRAS LOCALIDADES	HORÁRIO DE PARTIDA SFC
SFC – Candeias BA- 522	Via Sol de Abrantes (VSA) LTDA	Segunda, terça, quarta, quinta, sexta, Sábado Domingo	Candeias: 05:50, 06:10, 06:40, 07:10, 07:30, 07:55, 08:25, 08:55,08:55, 09:15,09:40;10:10,10:40, 11:00,11:30,12:00,12:25, 12:45,13:15, 13:45,14:05 14:30,15:00,15:30,16:00, 16:20,16:45, 17:10,17:40 18:00; 18:30 06:10,07:00,07:50,08:40, 09:30,10:20,11:10,12:00, 13:10,14:00,14:50,15:50, 16:30, 17:30,18:10,19:10	SFC: 05:50,06:20,06:40,07:05 07:35,08:05,08:25,08:50 09:20,09:50,10:10,10:35, 11:05,11:35,11:55,12:25, 12:55,13:15, 13:40,14:10 14:40,15:00;15:25,15:55, 16:20,16:50,17:15,17:40, 18:10,18:35,19:00 07:00, 07:50,08:40,09:30 10:20, 11:10,12:00,12:50 14:00,15:00,15:40,16:40 17:20,18:20;19:00;20:00
Camaçari – SFC via BA 093	Via Sol de Abrantes (VSA) LTDA	Segunda- Terça- Quarta Quinta- Sexta- Sábado Domingo	Camaçari: 07:15,10:45,12:45,15:00 18:40	SFC 05:30, 09:00,11:00,13:15 16:45,18:20
Dias D' Ávila – SFC via Camaçari/ Ba 093	Via Sol de Abrantes (VSA) LTDA	Segunda- Feira Terça- Feira Quarta-Feira Quinta- Feira Sexta- Feira Sábado Domingo	Dias D'Ávila 05:30, 09:10, 16:30	SFC 07:20, 14:20
Camaçari – Santo Amaro via SFC 552	Via Sol de Abrantes (VSA) LTDA	Segunda- Feira Terça- Feira Quarta-Feira Quinta- Feira Sexta- Feira Sábado Domingo	Camaçari 16:30	SFC 05:40
Salvador – Mataripe via BR – 324 E 523	LIS LTDA	Segunda- Feira Terça- Feira Quarta-Feira Quinta- Feira Sexta- Feira Sábado Domingo	Salvador 07:00, 11:30, 15:00,19:00	SFC 09:00, 13:00, 17:00,20:30
Salvador – SFC via BR – 324 E 522	LIS LTDA	Segunda- Feira Terça- Feira Quarta-Feira Quinta- Feira Sexta- Feira Sábado Domingo	Salvador 06:30,08:00,10:00,12:00, 13:30,16:00,17:30,20:00	SFC 05:15,08:00,10:00,11:45, 14:00, 15:30,17:45,19:00
Candeias – Santo	LIS LTDA	Segunda- Feira	Candeias	SFC

Estevão (DIST. SFC) BA- 523		Terça; Quarta Quinta; Sexta Sábado Domingo	07:00,12:00,16:00 07:00, 12:00, 18:30 07:00,09:00,10:00, 11:00,12:00,13:00, 14:00,15:00,16:00, 18:00 08:00, 17:00	07:00,12:00,18:30 05:30,07:30,09:30,10:30 11:30,12:30,13:30,14:30, 15:30,16:30,17:30, 19:00 08:30, 17:30
Candeias – Porto Ferroloho (SFC) BA- 523	LIS LTDA	Segunda, Terça Quarta, Quinta Sexta Sábado Domingo	Candeias 07:00,12:00,18:00 06:00,08:00,10:00 12:00,14:00,16:00 18:00 07:00,12:00,16:00	SFC 05:30,10:30,14:30 05:30,07:30,09:30, 11:30,13:30,15:30, 17:30,19:30 05:30, 10:30, 14:30
Santo Amaro – SFC BA- 552	Cacique Serviços Transporte e Turismo LTDA	Segunda; Terça Quarta; Quinta Sexta; Sábado Domingo	Santo Amaro 06:45 07:00	SFC 07:30 08:00
Santo Amaro – Madre de Deus via SFC BA-552, 522, 523	LC Empreendimentos LTDA	Segunda; Terça Quarta; Quinta Sexta; Sábado Domingo	Santo Amaro 05:30,14:30 05:30,14:30 06:30, 14:30	Madre de Deus 07:30,17:00 07:30, 16:00 08:30, 16:30
Santo Amaro – SFC BA-552	Cacique Transportes e Turismo LTDA	Segunda, Terça Quarta, Quinta Sexta, Sábado Domingo	Santo Amaro 06:45 07:00	SFC 07:30 08:00
Feira de Santana – SFC BA- 522 E BR-324	Locadora Aratu Transportes Rodoviários LTDA	Segunda; Terça Quarta; Quinta Sexta; Sábado Domingo	Feira de Santa 08:00, 13:00 _____	SFC 08:00, 16:00

Tabela 4 – Horários das empresas de ônibus de São Francisco do Conde.

Fonte: Elaborado por SILVA, Ana Cláudia da Hora, a partir de Agerba (2012) e revisado em 2015.

Ao analisar a tabela de horários intermunicipais observa-se que o município propicia maior disponibilidade de horários para o município de Candeias. Santo Amaro apesar de ser tão próximo de São Francisco do Conde (Candeias, distante apenas 18 km e Santo Amaro a 17 km) existem poucos horários de transporte coletivo e em menor número para outros municípios a exemplo de Camaçari, Feira de Santana, Madre de Deus, Mataripe, Simões Filho além de bairros de São Francisco do Conde como: Ferrolho, Caípe e Santo Estevão.

No que se refere aos bairros (Ferrolo, Caípe, Santo Estevão, Muribeca, Jabequara entre outros) pertencentes ao município a questão da mobilidade é mais preocupante visto que não existe uma conexão interna desses com o centro da cidade dificultando o acesso e a mobilidade da população dentro do município. A população residente nesses bairros tem acesso direto ao município de Candeias e para chegar ao centro da cidade de São Francisco do Conde utiliza o transporte público coletivo intermunicipal, garantido pela Lei 12.587 de 03 de Janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana das Leis 5.917/73, a 6.261/75.

A falta de conectividade entre os bairros da cidade de São Francisco do Conde, seu centro comercial e os equipamentos públicos municipais obrigam os moradores de alguns distritos a exemplo do Caípe, Muribeca e Ferrolo a passarem obrigatoriamente pelo município de Candeias. O que significa maior gasto de tempo e dinheiro.

Logo, a questão da conectividade interna também é um desafio para o município uma vez que não existe um sistema de transporte coletivo, nem mesmo alternativo ou complementar, que permita a população deslocar-se pelas diversas localidades ou bairros do Município.

Portanto, uma parcela significativa da população que não possui veículos automotores particulares de duas ou quatro rodas, pode contar apenas com o serviço de táxi e mototáxi, serviços que existe no município desde 1995 com o táxi e 1999 o mototáxi. O serviço de mototáxi vem se proliferando, uma vez que assim como em outras cidades brasileiras houve uma facilidade em adquirir esse tipo de veículo, por conta da facilidade de crédito, do valor e também por conferir certo status social. No entanto esse serviço gera uma situação preocupante, visto que muitos taxistas e mototaxistas trabalham de forma irregular, pois não possuem habilitação comum ou a que especifique que os mesmos utilizam os carros e motos para realizar atividade remunerada. A tabela a seguir mostra a quantidade de pontos de táxi e mototaxi existente no centro da cidade de São Francisco do Conde.

Pesquisa de Campo – Pontos de Mototáxi no Centro de SFC			
Ponto de Mototáxi	Quantidade de	CNH	Ponto de Referência

	Mototaxistas		
Mototáxi Correria	22	09	Ao Lado do Mercadinho Nova Opção
Mototáxi Deus é Fiel	20	01	Ao lado da Cesta do Povo
Mototáxi Stylo Motos	15	03	Na frente da ASTAP
Mototáxi da Praça	15	10	Próximo a Prefeitura Municipal
Mototáxi São Francisco	09	01	Em frente ao Hospital
Mototáxi do Condomínio	18	01	Dentro do Residencial São Francisco
Mototáxi Deus Proverá	09	01	Em frente à padaria de China
Mototáxi Só Alegria	12	05	Próximo a Casa Lotérica da Caixa
Mototáxi Firme e Forte	12	02	Próximo a Marineuza Variedades (Comércio)
Mototáxi Park Central	40	15	Na frente do CRESAM
Mototáxi da Feira	17	01	Ao lado da feira
Mototáxi Eu Sou dos Três	05	02	Em frente a Tavinho (Campinas)
Mototáxi do Cruzeiro	13	03	Próximo a Praça do Cruzeiro (Campinas)
Mototáxi Resistência	13	03	Em frente ao quiosque (Campinas)
Mototáxi Jesus Cristo é o Senhor	15	04	Próximo ao Pelotão da Polícia Militar
Mototáxi Santa Cruz	07	03	Em frente à Praça Santa Cruz
Mototáxi Menor Preço	16	07	Na frente da Farmácia Menor Preço
Mototáxi Oliveira	13	01	Na Entrada do Drena I (São Bento das Lajes)
Mototáxi São Bento	12	05	Na Entrada do Cais (São Bento das Lajes)
Mototáxi Pitangueira	07	01	Próximo a Casa do Vereador Dr. Mário
Mototáxi Orla Motos	08	01	Ao lado do Instituto Luiz Viana Neto
Mototáxi Brisa Motos	15	03	Na frente da Vaca Mecânica (Baixa Fria)
Mototáxi Ponto da Pop	06	00	Ao lado do Loteamento Zé Grosso
Mototáxi Som Motos	14	02	Ao Lado do Loteamento Maria

			Cleonice
Mototáxi Rodoviária	13	03	Ao lado da Colônia de Pescadores
Pontos de Táxi no Centro de SFC			
Ponto de Táxi	Quantidade de taxistas	CNH	Ponto de Referência
02	26	18	Entrada da cidade e Cesta do povo

Tabela 5 - Pontos de Mototaxis e Táxi no Centro de SFC

Fonte: Elaboração Própria.

Visão Geral – Total		
Quantidade Pontos de Mototáxi	Quantidade de Mototaxistas	Mototaxistas que Possuem CNH
25	346	87
Ponto de Táxi	Quantidade de taxistas	CNH
02	26	18

Tabela 6 - Visão Geral

Fonte: Elaboração Própria.

O mototáxi é um serviço feito por motocicletas para transporte de passageiros, de curto trajeto e de forma mais rápida. De acordo com Tico Motoboy (nome de trabalho utilizado por um dos pioneiros no ramo de mototáxi na cidade), o serviço de mototáxi em São Francisco do Conde, iniciou no ano de 1999. Três colegas (dentre eles Tico) observaram que a população era carente em relação à falta de transporte, eles viam que as pessoas pediam carona a todo tempo. Então surgiu a ideia dos três utilizar suas motos, para o serviço de deslocamento das pessoas de suas casas para os locais desejados na cidade. Inicialmente eram três motos e o primeiro ponto de mototáxi foi o Mototáxi do Park Central que existe até hoje. Na época o valor cobrado pelo serviço era de R\$ 0,50 (cinquenta centavos). Algum tempo depois, outras pessoas começaram a comprar motos e a também formarem pontos de mototáxi, foi então que a partir do ano de 2003 o serviço se expandiu e hoje é o principal meio de transporte utilizado no centro da cidade para o deslocamento de pessoas, com o valor a partir de R\$ 3,00 (três reais), todos padronizados com camisas que representam cada ponto de mototáxi. O serviço de Mototáxi

já existe há aproximadamente 16 anos na Cidade de São Francisco do Conde, e seu sucesso se deu devido a distâncias de alguns bairros para o centro da cidade, tais como: Campinas, São Bento das Lajes, Gurujé e Baixa Fria. Os munícipes diariamente tem a necessidade de se deslocarem de suas casas para o centro da cidade onde estão concentrados os serviços de saúde, das secretarias ligadas a gestão municipal, bem como, mercados, correios, casa lotéricas da caixa, bancos e outros. Já o serviço de táxi, apesar de ter iniciado primeiro em 1995 também com o valor inicial de R\$ 0,50 (cinquenta centavos) e hoje o valor cobrado pelo serviço é a partir de R\$ 3,00 (três reais) a lotação, o mesmo não teve um sucesso de expansão, quanto o serviço de mototáxi, pois só é utilizado por pessoas que não usam o serviço de mototáxi por medo de transporte de duas rodas o que é comum, ou por pessoas que trazem volumes onde se torna impossível ser conduzidos em motos.

De acordo com a pesquisa, infelizmente a falta de legalidade que abrange 90% dos mototaxistas, acaba colocando em risco a vida dos passageiros, pois não possuem habilitação e rodam apenas com um capacete que é o do piloto, realidade que mudou um pouco, após a Polícia Militar local passar a exigir que todos os mototaxistas se padronizassem com as camisas, identificando o ponto de mototáxi, utilizassem calças e sapatos fechados, ou seja, os equipamentos básicos de segurança.

É importante lembrar que os mototaxistas e taxistas, mesmo atuando de forma irregular, prestam um grande serviço à população, pois possibilitam que as pessoas se desloquem e cheguem às localidades não atendidas pelos coletivos.

A população de São Francisco do Conde se desloca diariamente com maior frequência principalmente para os municípios de Candeias, Salvador e Santo Amaro. Candeias aparece no topo, pois oferece uma gama de serviços e comércio. A linha que liga São Francisco do Conde e Candeias tem um maior número de carros e horários. Além disso, a população também pode contar com transporte alternativo que favorece a mobilidade.

Para Santo Amaro não existem muitos horários e opções, mas a população também pode contar com o transporte alternativo. A população é atraída para Santo Amaro porque lá existem serviços que não são

disponibilizados no município de São Francisco do Conde: INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), Justiça do Trabalho etc.

Salvador, capital do estado e maior cidade, oferece uma gama de serviços inclusive os mais complexos como saúde, além de serviços que envolvam lazer e entretenimento favorece o deslocamento de uma classe com maior poder aquisitivo.

Porém, existe uma parcela da população que se desloca cotidianamente para utilizar serviço de educação (em instituições de ensino superior e nível técnico), no entanto estes contam com um serviço de transporte coletivo particular fornecido pelo poder público municipal nos turnos: matutino, vespertino e noturno.

Diante do exposto percebe-se que existe uma precariedade no sistema de transporte coletivo municipal e intermunicipal que dá acesso ao município em contrapartida não existe demanda de usuários por esses serviços. Apesar de o município economicamente por conta da RLAM fazer parte da RMS (Região Metropolitana de Salvador) que na prática deveria se traduzir em uma região de integração de transportes e serviços permitindo a população circular com facilidade pelos municípios integrantes, bem como utilizar seus serviços, estabelecidos e assegurados pela Lei Municipal 146/2010 que dispõe sobre o sistema de trânsito e transporte do Município de São Francisco do Conde, onde diz que:

Art. 1º - O Sistema de Trânsito e Transportes do Município de São Francisco do Conde compreende órgãos e entidades executivas, condições e regras de utilização do sistema viário municipal, em áreas urbanas e suburbanas, por pessoas, veículos e animais, isolados ou, em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, operação de carga ou descarga e estacionamento, que poderá ser livre ou remunerada ao Município, pelo pagamento de preço público.

Art. 3º - No planejamento e implantação do Sistema de Trânsito e Transportes, a Prefeitura levará em conta as necessidades efetivas das regiões de todo o Município, nas zonas urbana e rural, os custos operacionais do atendimento da demanda efetiva ou potencial de tráfego de veículos e pedestres e outros elementos básicos, para que essa implantação signifique a melhor resposta às necessidades dos usuários.

Outro ponto importante se refere ao fato de a maioria dos municípios da RMS possuir linhas de transporte que liguem os municípios diretamente a Estação da LAPA, mas, no entanto o município de São Francisco Conde não conta com essa linha então a população conta apenas com a linha de transporte intermunicipal que a liga a Salvador. Outra opção, caso não utilize esta linha, é utilizar a linha de transporte para candeias e depois Candeias para a LAPA ou Madre de Deus para a LAPA, dessa forma aumentando em pelo menos uma hora a duração da viagem.

O que se percebe é que a mobilidade e conectividade urbana do município para outras localidades e, principalmente, interna não atende as necessidades cotidianas da população, uma vez que não consegue acompanhar o crescimento da mesma como, por exemplo, a vinda de estudantes vindos de outras localidades para estudar na UNILAB (Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira) que não contam com um sistema de transporte coletivo intermunicipal que garanta a mobilidade universidade x suas respectivas residências.

No município de São Francisco do Conde não existe uma integração do sistema de transporte e isso dificulta a mobilidade da população que não consegue ter acesso de forma rápida e contínua a outras localidades dentro do município incluindo o centro, onde se localiza os equipamentos públicos como: bancos, lotéricas, correios, órgãos públicos municipais, cartórios. Segundo (SILVA, 2012); em uma pesquisa realiza com a população do município sobre quais serviços gostaria que fosse implementado, um dos destaques foram a ampliação do sistema de transporte intermunicipal e criação de um sistema de transporte interno que interligasse as diversas localidades do município. O sistema de transporte proporciona o surgimento de interações espaciais, entre as diferentes localidades, sendo estas criadas e desenvolvidas por diferentes agentes para atender interesses distintos. (SILVA, 2012, P.38)

Os transportes públicos oferecidos são de péssima qualidade, uma vez que as empresas não cumprem os horários estabelecidos, estas também não dão manutenção à frota, logo seus veículos quebram constantemente colocando a segurança dos passageiros em risco.

O transporte público coletivo intermunicipal beneficia apenas algumas localidades do município (Monte Recôncavo e as localidades de Paramirim,

Vencimento, Dão João, Baixa Fria, Centro, Santa Elisa, Macaco, Caípe, Ferrolho, Muribeca), pois estes se constituem em trechos de passagem como mostra a Figura 4:

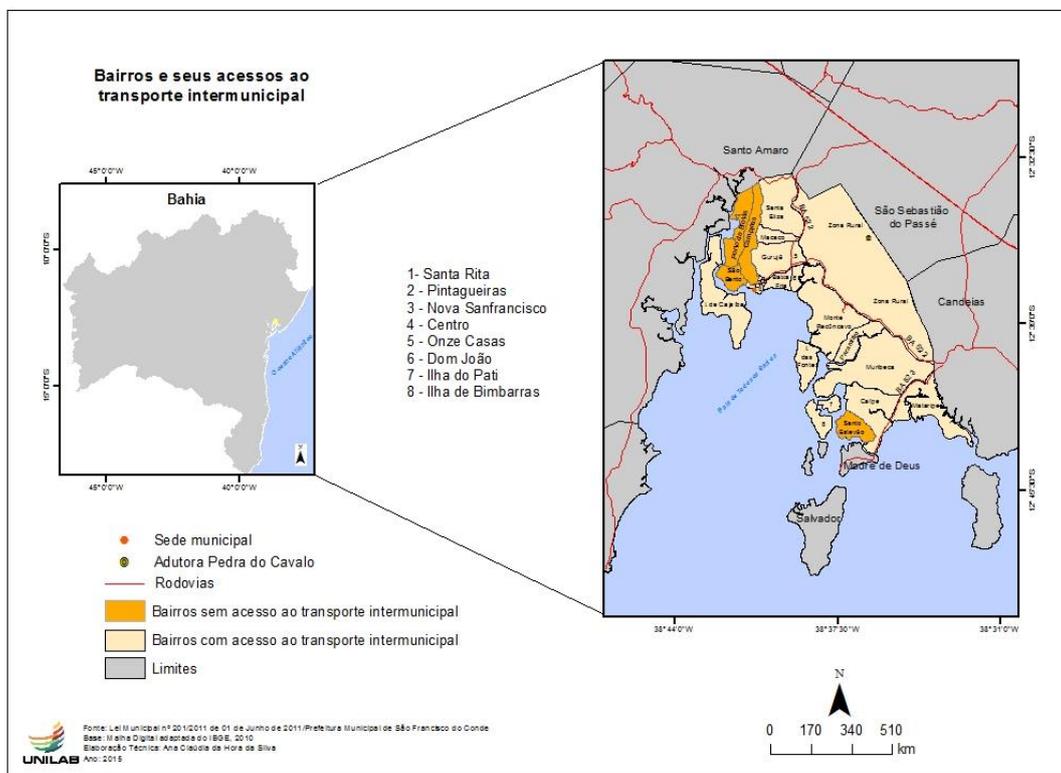


Figura 4 – Bairros e seus acessos ao transporte municipal

Fonte: PDDU do município de São Francisco do Conde (2010). Elaborado por SILVA, Ana Cláudia da Hora da, 2015.

No entanto as demais localidades (Nova São Francisco, Pitangueiras, Gurujé, Campinas, Porto de Brotas, São Bento das Lages, Caípe) não tem acesso direto aos transportes coletivos intermunicipais.

Dentre as comunidades (que se tornaram bairros de acordo com a lei municipal 201/2011; em anexo) que se localizam próximo a BA: 522 que dá acesso ao centro de São Francisco do Conde apenas o Monte Recôncavo tem acesso a uma linha de ônibus intermunicipal oficial que adentra o bairro (em horários específicos), as demais localidades que estão nas proximidades da via, a população se desloca até os pontos localizados na mesma e utiliza o transporte coletivo oficial ou o coletivo alternativo.

As localidades de Ferrolho, Muribeca e Caípe possuem linha de acesso para Candeias utilizando duas Vias: BA 522 e 523, o que torna o deslocamento e a mobilidade para o centro de São Francisco do Conde mais complicada, longa e desgastante uma vez que os moradores necessitam ir a Candeias, depois ir para o centro de São Francisco e isso se torna mais desgastante no que se refere às ilhas das Fontes e do Paty que não existe linhas marítimas que as liguem ao centro.

No entanto existe um elemento comum às comunidades do município de São Francisco do Conde, nenhum delas tem acesso a uma linha de transporte municipal que ligue essas localidades ou essas localidades ao centro da cidade, permitindo que a população circule pelos diversos bairros do município. A população de São Francisco do Conde tem disponível apenas o serviço de táxi, ou veículos particulares quem possui, mais principalmente o serviço de mototáxi.

Para resolver o problema da mobilidade e conectividade no município de São Francisco do Conde é preciso pensar no território de forma integrada e não compartimentada, criar linhas internas públicas ou alternativas complementares que possibilite o deslocamento dos cidadãos dando aos mesmos a possibilidade de transitar por várias localidades do município sem que isto lhe cause transtornos como gastos e aumento do percurso para chegar ao destino desejado e também melhorias na oferta das linhas de transporte coletivo intermunicipal no que diz respeito à qualidade da frota das empresas, na frequência e na disponibilidade dos horários.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana tem sido um dos assuntos mais abordados nos últimos tempos. A dificuldade das pessoas em se deslocarem de suas casas para os destinos desejados tem trazido consequências desagradáveis, tais como: demissões, stress, acidentes no trânsito, multas e outros. Isso porque são milhares de carros, ônibus, motos nas rodovias das grandes cidades.

Mas, quando voltamos nossa atenção para as cidades pequenas e municípios, percebe-se que a dificuldades para as pessoas se deslocarem é muito grande. Os transportes públicos não oferecem um bom serviço, os horários não satisfaz a necessidade dos usuários, os preços cobrados pelo serviço não condiz com a qualidade, nem com o estado de conservação dos transportes, ou seja, precariedade absoluta. Neste contexto, buscamos desenvolver nosso trabalho, fazendo um estudo de caso no município de São Francisco do Conde, onde além dos entraves descritos acima, os munícipes desta região, ainda sofrem com a falta de conectividade das linhas de transporte que atende o município com os distritos que ficam localizados entre as cidades de Madre de Deus e Candeias.

A mobilidade urbana interna do município de São Francisco do Conde é predominada pelo mototáxi, mas de forma irregular. Após uma pesquisa de campo, foi detectado que 90% dos mototaxistas não possuem carteira nacional de habilitação, mas também foi observado que o poder público não desenvolveu nenhuma política pública para essa categoria (mototaxistas) que há 16 anos contribui para a mobilidade urbana da cidade. Tendo como sugestão que a Prefeitura do Município de São Francisco do Conde, por meio do Departamento de Trânsito da cidade, desenvolvessem políticas públicas de conscientização para a importância da legalidade dos pontos de mototáxi da cidade, iniciando com um cadastramento dos pontos e um projeto onde viabilizasse condições aos mototaxistas que não possuem CNH, a se legalizar. Um convênio entre a Prefeitura e uma autoescola de trânsito ajudaria a diminuir os custos para que os mototaxistas tirassem sua CNH.

Os horários dos ônibus que fazem linha para o município de São Francisco do Conde não ultrapassa das 20:00 horas, ou seja, impossibilita com que os munícipes que não possuem veículos próprios, saiam da cidade após o

este horário, o que dificulta a mobilidade das pessoas. Desta forma, sugeriríamos que os horários de encerramento das empresas de ônibus para as cidades circunvizinhas se estendessem até as 22:00 h.

A cidade de São Francisco do Conde não dispõe de linha marítima ativa, uma vez que poderia ser reativada, já que o município antes da instalação da refinaria só se comunicava com a cidade de Salvador pela via marítima e o município tem extensão marítima suficiente e recursos para tal serviço. Essa ação contribuiria para viagens de curta duração de São Francisco do Conde para Madre de Deus, as ilhas pertencentes ao município, sendo elas: Ilha do Patí e Ilha das Fontes, bem como para a cidade de Salvador, trajetos que até a presente data são feitos de ônibus.

Para os distritos distantes do centro da cidade tais como: Caípe, Santo Estevão, Muribeca, Jabequara e outros, que sofrem com a falta de conectividade das linhas, a sugestão é que o poder público disponibilize condução pública complementar no diurno e noturno para a população ter facilidade para chegar ao centro da cidade, permitindo a população acessibilidade e economia nos gastos que tais municípios arcam pela distensão geográfica do município de São Francisco do Conde.

Logo tais ações devem ser desenvolvidas pelo poder público, mas pressionada pela população. Enquanto não houver reivindicações pacíficas, poucas soluções serão apresentadas. E uma das principais ferramentas que poderá ser utilizada para mudar esse cenário inicialmente está no desenvolvimento de políticas públicas, onde serão desenvolvidas ações, atividades e decisões com a participação da população franciscana que venha a assegurar seus direitos constitucionais, desenvolvendo e colocando em prática projetos de mobilidade urbana a fim de propiciar a todos, qualidade de vida, desenvolvimento e visando sempre a melhoria do serviço prestado a população.

7 REFERÊNCIAS

ABREU, A. M. M.; LIMA, J. M. B.; ALVES, T. A. O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: Uma questão de saúde pública. *Revista de Enfermagem*, 10(1):87- 94. 2006.

AGERBA. Agencia Estadual de Regulação de Serviços Públicos de energia, transporte e comunicações do estado da Bahia. Disponível em: <www.agerba.ba.gov.br/>. Acesso em: 10 de jun. 2015.

ARAÚJO, M.R.M., Oliveira, J.M., Jesus, M.S., Sá, N.R., Santos, P.A.C., & Lima, T.C.(2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23 (2), 574-582. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010271822011000300015&lang=pt>. Acesso em: 10 de jun. de 2015.

BRAGA, Roberta Landulfo Alves Ribeiro, Gestão municipal dos recursos públicos no município de São Francisco do Conde, mestrado (Dissertação), 2007, UNIFACs. Disponível em: <MDESÃOFOFDOCONDE - tede.unifacs.br>. Acesso em 20 de jun. de 2015.

BRASIL. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA – CRF. Brasília, Departamento de Imprensa Nacional, 1988.

BRASIL. Lei 12.587/2012, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Brasília, v. 6, p. 13, [s.n.], 2004.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 03 de Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Seção I, p.2.

BRASIL. Lei nº146.2010, de 01 de Julho de 2010. Dispõe sobre o Sistema de Trânsito e Transporte do Município de São Francisco do Conde. Seção I, p. 1.

CARVALHO, Karina Santos de Almeida, ARGOLO, Titaian Ximenes. Disponível em: <http://www.uesb.br/eventos/simposio_cidades/anais/artigos/eixo5/5e.pdf>. Acesso em: 21 de jun de 2015.

Estados mais populosos do País. Disponível em: <<http://www.zedudu.com.br/?cat=87>>. Acesso em: 15 de Maio de 2015.

Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012-01-03;12587>>. Acesso em 22 de mai. de 2015.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em 25 de mai. de 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília, maio de 2011. Disponível em <http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/Comunicadolpea94.pdf>. Acesso em: 9 de jun. de 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE censo demográfico- IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem populacional de 1996, Censo Demográfico de 2000, contagem populacional 2007 e Censo Demográfico 2010. Disponível em: <www.cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jun. de 2015

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE censo demográfico: Bahia-2010. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/as-200-cidades-mais-populosas-do-brasil>. Acesso em: 23 de jun. de 2015.

LYNCH, K. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MACÁRIO. M, R, M, R. Quality Manangement in Urban Mobility Systems: an Integrated Approach. Tese (Doutorado) – Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2005.

Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em 03 de maio de 2015.

NOBRE, Moacyr Roberto Cucê. Qualidade de Vida. 4ª edição. São Paulo, Editorial. 1995.

NOVA, Luciano Costa, NUNES Ricardo Arias, Responsabilidade fiscal- Os impactos no município de São Francisco do Conde e os reflexos na administração municipal, 2002, Mestrado (dissertação). Disponível em: LC NOVA, RA NUNES - Arquivo, 2002 - adm.ufba.br. Acesso 30 de maio de 2015.

PROPOLIS (2004)- Final report. Disponível em:

<www.ltcon.fi/propolis/PROPOLIS_Abstract_Summary.pdf> Acesso em: 18 de jun. de 2015.

Rocha, F.; Guiberti, a. C. Composição do gasto público e crescimento econômico: um estudo em painel para os estados brasileiros. economia aplicada, ribeirão Preto, v. 11, nº 4, 2007. in: Souza, a. determinantes do investimento público no Brasil: uma abordagem em painel dinâmico para os estados brasileiros. dissertação (Mestrado em economia) – UFC, Ceará, 2011.

SANTO, José Jorge do Espírito; Regaste de uma Riqueza Cultural: São Francisco do Conde, 1998.

Salvador terceira cidade mais populosa do Brasil. Disponível em: <<http://www.rms.ba.gov.br/regiao-metropolitana-de-salvador-e-a-6a-mais-populosa-do-pais-diz-ibge/>>. Publicado em: 28 de Agosto de 2014.

Acesso em: 23 de jun. de 2015.

SILVA, Ana Cláudia da Hora da, Análise do Setor Comercial na cidade de São Francisco do Conde. Universidade Federal da Bahia, Trabalho Monográfico, 2012.

VARGAS, H. C. (2008). Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades. Texto completo, encaminhado para publicação na revista URBS, publicado com cortes, sob o título Mobilidade Urbana. URBS, São Paulo, nº. 47, ano XII, p 7-11, 2008. Disponível em:

<http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2008_vargas_imobilidade.pdf>. Acesso em: 21 de abril de 2015.

ANEXOS

ANEXO A - QUESTIONÁRIO

Questionário aplicado aos Taxistas e Mototaxistas em São Francisco do Conde.

- 1- Qual o nome do ponto?
- 2 - Quantos mototaxistas ou taxistas trabalham no ponto?
- 3 - Quantos possuem CNH(Carteira Nacional de Habilitação)?

ANEXO B – LEI MUNICIPAL Nº 201/2011



ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO FRANCISCO DO CONDE
GABINETE DA PREFEITA

Ficha Técnica

PREFEITA

RILZA VALENTIM ALMEIDA PENA

SECRETARIO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

PAULO SÉRGIO DE SOUZA

COORDENAÇÃO GERAL

RENIVALDO GONÇALVES DA SILVA
Secretário de Planejamento e Orçamento de Jan.2009 a dez.2010

RICARDO GUIMARÃES DE ÁVILA
Diretor de Planejamento Estratégico

EQUIPE TÉCNICA DA PREFEITURA

David Fadul Alves Dias (SEPLAN)
Edson Santos Ramos (SEPLAN)
Eduardo Macedo Fernandes de Souza (SEPLAN)
Iânia Rejane Pereira dos Santos (SEPLAN)
José Carlos Reis (SEPLAN)
Karinna Santos de Almeida Carvalho (SEPLAN)
Titalan Argolo Ximenes (SEINF)
Yuri Wladimir Ferreira Vieira (SEPLAN)

EQUIPE TÉCNICA EXTERNA

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS
Empresa consultora

CESAR CUNHA CAMPOS
Diretor do projeto

RICARDO SIMONSEN
Supervisor

ANTONIO LUIZ BOGADO FERNANDES
Coordenador



ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO FRANCISCO DO CONDE
GABINETE DA PREFEITA

SUMÁRIO

CAPÍTULO I		
	DISPOSIÇÕES GERAIS	03
CAPÍTULO II		
	DO ABAIRRAMENTO	05
CAPÍTULO III		
	DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	08
ANEXO ÚNICO		
	Mapa do Abairramento de São Francisco do Conde	12



Lei Municipal nº 201/2011

De 01 de Junho de 2011

Dispõe sobre a oficialização dos Bairros do Município de São Francisco do Conde e dá outras providências.

A PREFEITA DO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO CONDE, Estado da Bahia, no uso de suas atribuições e com base na Lei Orgânica do Município,

Faço saber que a Câmara de Vereadores decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Esta Lei estabelece o Abairramento do Território do Município de São Francisco do Conde, servindo como referência essencial para as normas e diretrizes do Plano Diretor Municipal e as demais leis que dispõem sobre uso e ocupação do solo municipal, de acordo com os seguintes princípios e diretrizes:

- a) Esta lei consagra os bairros existentes no município em seu caráter popular, mas ao mesmo tempo torna-os uma fonte de informação espacial de caráter técnico, designada como Unidade Espacial de Planejamento (UEP).
- b) Além de dar identidade ao local e aos habitantes que lá estão inseridos, a delimitação e a oficialização dos bairros de São Francisco do Conde através da presente Lei de Abairramento permitirão a Administração Pública tratar de forma mais precisa as demandas locais.
- c) A definição do Abairramento de São Francisco do Conde constituirá importante ferramenta para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estabelecer os setores censitários (áreas do município definidas por este órgão com o intuito de organizar censos e pesquisas sobre o território municipal), disponibilizando assim, de forma sistematizada, dados sobre cada bairro (UEP) ou conjunto de bairros do município. Isto, por sua vez, melhorará a percepção das principais questões municipais, proporcionando respostas mais ágeis do poder público e informações mais precisas sobre sua população e sua infraestrutura.



d) A designação oficial dos bairros não provoca nenhuma incompatibilidade com o Zoneamento Municipal definido pelo Plano Diretor do município, pois o Zoneamento Municipal consiste na divisão do território do município tendo como referência as características do ambiente natural e construído, com o objetivo de ordenar a ocupação do solo, adequando-a a topografia e a infraestrutura existente. O Abairramento, por seu turno consiste na designação de áreas específicas do perímetro urbano municipal, tendo cada uma delas as seguintes características:

I - possui uma identidade física e territorial reconhecida pela população, constituída por um centro e pelos seus limites geográficos físicos e/ou instituídos;

II - apresenta uma relativa autonomia estrutural e social, compreendendo uma população moradora em constante processo de articulação com outros bairros e com a cidade como um todo;

III - está provida de equipamentos sociais, institucionais e de consumo de bens e serviços, suficientes ao atendimento das necessidades básicas da população nele contida;

IV - consolida, ao longo do tempo, uma rede de valores, interesses e ligações de proximidade física, cultural e social suficientes para assegurar a sua população uma fisionomia coletiva ou comunitária coerente e uma consciência participativa com objetivos comuns.

Art. 2º - O abairramento de São Francisco do Conde, atendidas as características expostas neste artigo, deve atender aos seguintes objetivos:

- a) Racionalizar a distribuição dos equipamentos sociais e institucionais de uso local.
- b) Adequar o atendimento dos serviços públicos de saúde, educação, promoção e assistência social, às dimensões da demanda.
- c) Estimular a integração sócio-econômica e cultural da população na escala do bairro.
- d) Permitir a livre organização de movimentos reivindicatórios e a mobilização comunitária.
- e) Facilitar a solução coletiva dos problemas individuais e comuns da população.

Art. 3º - Para os propósitos desta Lei do Abairramento de São Francisco do Conde, os Bairros ou UEP's serão classificados conforme segue:



- a) *Bairros Ambientais* são áreas onde existe um vazio demográfico, com forte presença de vegetação nativa, ora degradada, ora preservada ou ainda primária ou secundária.
- b) *Bairros Transitórios* não são bairros consolidados nem urbanizados e sim núcleos habitacionais irregulares que aguardam definição do poder público quanto à sua regularização, seguida de urbanização ou remoção para outro local. No momento em que houver a intervenção do Poder Público nestes bairros transitórios, eles serão classificados como bairros ambientais, caso o assentamento tenha sido removido, ou serão considerados bairros urbanos consolidados, caso ocorram a regularização e a urbanização necessárias.
- c) *Bairros Industriais* são aqueles onde está consolidado e consagrado o uso do espaço pelos meios de produção industriais e áreas com perfil para expansão. Todavia, até mesmo a expansão no interior da UEP deve ser objeto de leis ambientais específicas. A UEP não dá o direito ao uso, apenas reconhece que tal região tem forte influência industrial. A UEP servirá apenas para planejar intervenções do poder municipal no local.
- d) *Bairros Consolidados* são aqueles em que o poder público se faz presente através de prédios e edificações como unidades de saúde, educação e ou institucionais de administração, bem como áreas com infra-estrutura urbana, consolidada (saneamento, abastecimento, energia elétrica, pavimentação, entre outros).

CAPÍTULO II DO ABAIRRAMENTO

Art. 4º - Fica estabelecido o abairramento ou divisão em Bairros da Zona Urbana de São Francisco do Conde, conforme relação a seguir e conforme representado no mapa constante do Anexo Único desta Lei:

- a) **Bairros consolidados**
- 01- São Bento das Lages
 - 02- Centro
 - 03- Nova São Francisco
 - 04- Baixa Fria



- a) *Bairros Ambientais* são áreas onde existe um vazio demográfico, com forte presença de vegetação nativa, ora degradada, ora preservada ou ainda primária ou secundária.
- b) *Bairros Transitórios* não são bairros consolidados nem urbanizados e sim núcleos habitacionais irregulares que aguardam definição do poder público quanto à sua regularização, seguida de urbanização ou remoção para outro local. No momento em que houver a intervenção do Poder Público nestes bairros transitórios, eles serão classificados como bairros ambientais, caso o assentamento tenha sido removido, ou serão considerados bairros urbanos consolidados, caso ocorram a regularização e a urbanização necessárias.
- c) *Bairros Industriais* são aqueles onde está consolidado e consagrado o uso do espaço pelos meios de produção industriais e áreas com perfil para expansão. Todavia, até mesmo a expansão no interior da UEP deve ser objeto de leis ambientais específicas. A UEP não dá o direito ao uso, apenas reconhece que tal região tem forte influência Industrial. A UEP servirá apenas para planejar intervenções do poder municipal no local.
- d) *Bairros Consolidados* são aqueles em que o poder público se faz presente através de prédios e edificações como unidades de saúde, educação e ou institucionais de administração, bem como áreas com infra-estrutura urbana, consolidada (saneamento, abastecimento, energia elétrica, pavimentação, entre outros).

CAPÍTULO II **DO ABAIRRAMENTO**

Art. 4º - Fica estabelecido o abairramento ou divisão em Bairros da Zona Urbana de São Francisco do Conde, conforme relação a seguir e conforme representado no mapa constante do Anexo Único desta Lei:

a) **Bairros consolidados**

- 01- São Bento das Lages
- 02- Centro
- 03- Nova São Francisco
- 04- Balxa Fria



3. **Nova São Francisco:** Área delimitada pelo eixo Cemitério da Paz Celestial, Rua Frei Miguel, Rua Nova São Francisco, Rua Policarpo de Oliveira e Rua Batista Marques.
4. **Baixa Fria:** Área delimitada pela Rua Juvenal de Queiroz, nas áreas do riacho Vanique, Belju e Marapé, desde a interseção da BA 522 sentido Candelas / Santo Amaro com a entrada da Praça do Cavallinho.
5. **Monte Recôncavo:** Área composta pela área urbanizada e ocupada do Monte Recôncavo e delimitada pela Ladeira da Brasília, Rua da Brasília, Travessa da Brasília, Rua da Igreja, Rua do Prédio, Rua da Boa Vista, Rua do Cemitério, Rua da Rodagem e Estrada de acesso à Vila.
6. **Paramirim:** Área composta pelas comunidades de Paramirim, Coroadó, Vencimento e Madruga.
7. **Pitangueiras:** Área composta pelos condomínios das Enfermeiras, Maria Cleonice dos Anjos, Rua João de Freitas, Rua Manoel do Amaral e Travessa Castro Alves com a Rua Ministro Bulcão.
8. **Calpe:** Área composta pelas comunidades do Calpe, Calpe de Cima, Calmonte, e Curupeba.

b) BAIRROS TRANSITÓRIOS

1. **Santa Rita:** Área delimitada pela Avenida Santa Rita no limite do estádio Otávio Junqueira, até a comunidade Babilônia, Santa Rita (Rua do Corre ou Morre, Doma) e abrangendo a área correspondente ao Mercado Cultural e Rodoviária.
2. **Macaco:** Área composta pelas comunidades instaladas à beira da Ba-522 no acesso a Santo Amaro.

c) BAIRROS AMBIENTAIS

- a. **Porto de Brotas (Roseira):** Área composta pelas comunidades de Roseiras, na margem da via municipal para Santo Amaro (estrada para São Lourenço) até a Rua do Cais.
- b. **Gurujé:** Área composta pela Estrada de Gurujé até a sede da ABAS.



- c. **Campinas:** Área composta pelo acesso da Estrada de Campinas, abrangendo a Rua do Campo, Rua da Mangueira Rua da Cajá, Travessa da Mangueira, Rua do Cruzeiro, Rua da Caixa D'água, até BA 420 (Estrada do porto de Brotas (São Lourenço)).
- d. **Muribeca:** Área composta pelas comunidades da Muribeca, Jazida do Arenoso, Ferrolho, Socorro e Engenho de Baixo.
- e. **Santo Estevão:** Área composta pelas comunidades de Santo Estevão, Ilhote e Coqueiros.
- f. **Zona Rural:** Área composta do município à margem direita da BA 522 até o limite municipal com São Sebastião do Passé e Candelas e Fazenda Santa Elsa BA 420.
- g. **Dom João:** Área composta pelas comunidades alocadas às margens do Rio Dom João, incluindo os poços de petróleo da Petrobras (Acesso municipal ao Marapé).
- h. **Santa Elsa:** Área delimitada pelo Entroncamento da BA 420 e Fazenda Gurgalhinha até o limite da Comunidade do Macaco.
- i. **Onze Casas:** Área composta pela Comunidade das Onze Casas.

d) BAIROS INDUSTRIAIS

- a. **Mataripe:** Área composta pela Refinaria Landulfo Alves, tendo como limites a BA 522, o Rio São Paulo e o bairro do Calpe.

CAPÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 5º - O Abalramento de São Francisco do Conde instituído nesta Lei permanecerá em vigor por 12 (doze) meses, a partir da sua data de publicação e só poderá ser alterado após este prazo.

Art. 6º - No estabelecimento do atual abalramento e nas alterações, desmembramentos ou reordenações que porventura venham a ocorrer futuramente, serão observados, necessariamente, os seguintes critérios:

- I - compatibilidade com os limites físicos naturais existentes;



II - adequação, na medida do possível, aos limites e setorizações Institucionais adotados pelos diversos órgãos públicos que atuam na cidade;

III - limitação do bairro de modo que a sua população esteja entre o mínimo de 0,5% (meio por cento) e o máximo de 6% (seis por cento) da população total da cidade;

IV - adaptação às áreas de abrangência territorial, consagradas pelos movimentos e entidades representativas da população moradora e da sociedade civil;

V - distribuição territorial dada e projetada dos equipamentos comunitários e de comércio e serviços, voltados ao atendimento das necessidades e demandas locais.

Art. 7º - Face ao Abairramento de São Francisco do Conde, obriga-se o Poder Executivo a organizar e colocar em prática a planificação de Bairros, com o objetivo de levantar, estudar e solucionar os problemas locais, visando um Sistema de Planejamento Participativo e uma ação racional da Administração Pública.

Parágrafo único - A Planificação de Bairros de que trata o caput deste artigo será promovida pelo Poder Executivo e consubstanciada por Assembleias Comunitárias, levando à adoção de medidas administrativas, regulamentações e operacionalizações, destacando-se:

I - produção de informações e dados agregados por bairro;

II - mapeamento e identificação dos equipamentos públicos municipais vinculados a cada bairro;

III - programas de ações setoriais, identificando os bairros atendidos;

IV - discussão do Orçamento Municipal referenciada por bairros;

V - construção de equipamentos sociais e Institucionais necessários ao bem estar da comunidade do bairro identificado;

VI - infraestrutura urbana necessária ao desenvolvimento sócio-econômico e cultural de cada um dos bairros da cidade;

VII - co-gestão dos programas e ações setoriais.

Art. 8º - O sistema de Participação Comunitária deve expressar as formas de organização comunitárias, tanto autônomas como Institucionais, otimizando as práticas já consagradas de ação por bairro por parte da Administração Pública, da iniciativa privada e da população.

Art. 9º - Os casos omissos serão analisados pela Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento.



ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO FRANCISCO DO CONDE
GABINETE DA PREFEITA

10

Art. 10 - A presente Lei Complementar entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São Francisco do Conde, em 01 de Junho de 2011.

RILZA VALENTIM DE ALMEIDA PENA
PREFEITA

Silmar Carmo da Paixão
Secretária Municipal de Governo

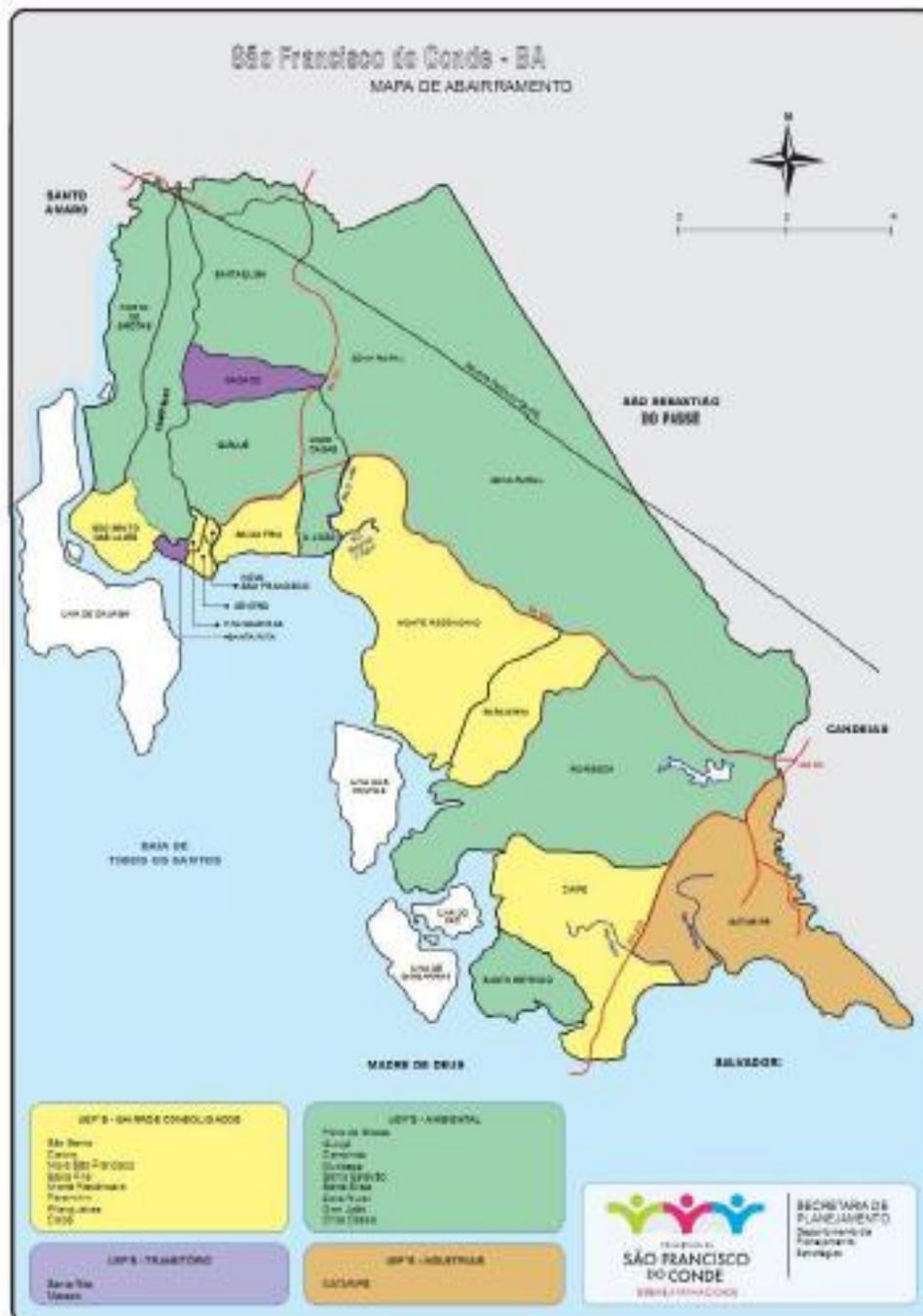
Paulo Sérgio de Souza
Secretário Municipal de Planejamento e Orçamento



ANEXO ÚNICO



Mapa do Abairramento de São Francisco do Conde



ANEXO C – LEI Nº 12.587



Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

[Mensagem de veto](#)

[Vigência](#)

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o [inciso XX do art. 21](#) e o [art. 182 da Constituição Federal](#), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no [inciso VII do art. 2º](#) e no [§ 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 \(Estatuto da Cidade\)](#).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização 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.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada 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.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013](#))

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. ([Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013](#))

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. ([Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013](#))

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos [arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002](#) (Código Civil). ([Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013](#))

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. ([Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013](#))

Art. 12-B. ([Vide Lei nº 13.146, de 2015](#)) ([Vigência](#))

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas [Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990](#), e [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#):

I - receber o serviço adequado, nos termos do [art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#);

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as [Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000](#), e [10.098, de 19 de dezembro de 2000](#).

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e

internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o [§ 1º do art. 25 da Constituição Federal](#);

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o [§ 3º do art. 25 da Constituição Federal](#).

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da [Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000](#).

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

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.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão

utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191^º da Independência e 124^º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012