

MOBILIDADE URBANA EM CAMAÇARI-BA: A CRISE NO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO E A ATUAÇÃO DOS “LIGEIRINHOS”

URBAN MOBILITY IN CAMAÇARI-BA: THE CRISIS IN THE URBAN TRANSPORTATION SYSTEM AND THE ROLE OF THE “LIGEIRINHOS”

MOVILIDAD URBANA EN CAMAÇARI-BA: LA CRISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO Y LAS DINÁMICAS DE ACTUACIÓN DE LOS “LIGEIRINHOS”

Anderson Silva Santos*

João Soares Pena**

Kaic Fernando Ferreira Lopes***

Rosali Braga Fernandes****

RESUMO

Este artigo discute mecanismos que favoreceram o surgimento e a intensificação do transporte alternativo não regulamentado, conhecido popularmente como “ligeirinho” na cidade de Camaçari/BA, com destaque para a deficiência do transporte urbano local associada ao desemprego. Neste cenário, a dinâmica de atuação do modo de locomoção em questão e a luta dos diferentes atores sociais em prol da sua regulamentação é exposta junto à declaração de calamidade do sistema de transporte da cidade, buscando evidenciar a crise na mobilidade urbana local e a popularidade do serviço alternativo. Também é discutida a legislação que rege a mobilidade e a possibilidade de regulamentação da categoria de transporte alternativo. Em seguida, será feita uma análise sobre os principais impasses que têm inviabilizado a elaboração de lei específica que regulamente o “ligeirinho”, além de demonstrar como o poder público local se posiciona em relação à busca de uma solução para o problema.

Palavras-chave: Mobilidade. Transporte. Informalidade. Regulamentação. Camaçari/BA.

ABSTRACT

This article discusses mechanisms that favored the emergence and intensification of unregulated alternative transportation, popularly known as “ligeirinho”, in the city of Camaçari/BA. It emphasizes the deficiencies in the local urban transport system associated with unemployment. In this scenario, the dynamics of the operation of the mode of transportation in question and the struggle of the different social actors in favor of its regulation are exposed alongside the calamity declaration of the city's transportation system, seeking to highlight the crisis in local urban mobility and the popularity of the alternative service. We also discuss the legislation that governs mobility and the possibility of regulating

* Bacharel em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia (UNEB). Técnico administrativo na Secretaria de Saúde do Estado da Bahia (SESAB). E-mail: andersilva.ssa@gmail.com.

** Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Professor da Universidade do Estado da Bahia (UNEB). E-mail: joaopena.88@gmail.com.

*** Doutorando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). E-mail: kaic.lopes@ftc.edu.br.

**** Doutora em Geografia Humana pela Universidad de Barcelona. Professora da Universidade do Estado da Bahia (UNEB). E-mail: rosaliabragafernandes@gmail.com.

the alternative transportation service. Then, an analysis will be made of the main impasses that have prevented the development of a specific law to regulate the "ligeirinho", in addition to demonstrating how the local government positions itself regarding the search for a solution to the problem.

Keywords: Mobility. Transportation. Informality. Regulation. Camaçari/BA.

RESUMEN

Este artículo discute los mecanismos que favorecieron el surgimiento y la intensificación del transporte alternativo no regulado, conocido popularmente como "ligeirinho" en la ciudad de Camaçari/BA, con énfasis en la deficiencia del transporte urbano local asociado al desempleo. En este escenario, se exponen las dinámicas de actuación del modo de transporte en cuestión y la lucha de los diferentes actores sociales a favor de su regulación junto con la declaratoria de calamidad del sistema de transporte de la ciudad, buscando evidenciar la crisis de movilidad urbana local y la popularidad del servicio alternativo. Se discute la legislación que rige la movilidad y la posibilidad de regular la categoría de transporte alternativo. Se hará un análisis de los principales impasses que han impedido la elaboración de una ley específica que regule el "ligeirinho", además de demostrar cómo se posiciona el poder público local en relación a la búsqueda de una solución al problema.

Palabras clave: Movilidad. Transporte. Informalidad. Regulación. Camaçari/BA.

INTRODUÇÃO

A existência de modos de transporte alternativos, sem regulamentação específica, é uma característica comum em áreas urbanas, principalmente as de grande extensão territorial. Na cidade de Camaçari, localizada dentro da Região Metropolitana de Salvador (RMS), no estado da Bahia (Figura 1), o desemprego proveniente principalmente do fechamento de empresas do Polo Industrial e Petroquímico e a crise no sistema de transporte urbano – que demonstra-se ineficiente – são fatores relevantes para o surgimento e intensificação do transporte alternativo não regulamentado.



Fonte: Elaborado pelos autores com base em SEI (2017) e Camaçari (2017).

O serviço prestado por esse transporte não convencional é denominado de “táxi-lotação”, que se refere a automóveis de pequeno e médio porte (carros, vans, topiques etc.) que realizam a condução de pessoas através de viagens compartilhadas, com destino e tarifa predeterminados. No caso de Camaçari, o táxi-lotação é popularmente conhecido como “ligeirinho”, constituído majoritariamente por veículos de passeio (carros individuais), que realizam viagens para várias localidades, como visto na Figura 2 (Camaçari, 2017). Em todo o município é possível encontrar tal modo de transporte, contudo, este texto tem como foco a cidade (sede do município) em razão da existência de uma dinâmica específica dos “ligeirinhos”.

Figura 2 - Veículo “ligeirinho”



Fonte: Acervo dos Autores (2022).

De acordo com autores e especialistas na área de transporte urbano, não existe uma data específica de quando o transporte alternativo não regulamentado surgiu. No entanto, segundo pesquisas, a expansão dessa modalidade se dá a partir da década de 1990, por motivos diversos e variadas conjunturas socioeconômicas. Ademais, pesquisadores nacionais e internacionais somente passam a investigar sobre o tema a partir do ano 2000 (Santiago, 2018).

Dessa maneira, o texto pretende apresentar possíveis fatores que favoreceram o surgimento e a intensificação do “ligeirinho” na cidade de Camaçari. Nesse cenário, a dinâmica de atuação do modo de transporte em questão, o estado de calamidade pública no transporte urbano reconhecido pelo próprio governo local e a luta dos diferentes atores sociais em prol da regulamentação do alternativo são expostas, a fim de entender todo esse contexto e evidenciar a popularidade do serviço diante aos usuários.

Na sequência, é discutido o que a legislação que rege sobre a mobilidade urbana menciona sobre a possibilidade de regulamentação dessa categoria de transporte, além de apresentar uma análise sobre os principais impasses que têm dificultado a elaboração de lei específica que o regule, com o intuito de demonstrar como o poder público local se posiciona em relação à busca de alternativas favoráveis para ambas as partes, na tentativa de resolução do problema. Por fim, apontamos algumas alternativas no sentido da regulamentação do “ligeirinho” e resolução dos conflitos existentes entre os diversos atores sociais.

FATORES QUE INTENSIFICAM O TRANSPORTE ALTERNATIVO EM ÁREAS URBANAS

O transporte urbano convencional é um elemento essencial na locomoção de pessoas nas cidades – principalmente as de grande e médio porte – e se diferencia do “transporte” em geral (aquaviário, ferroviário, rodoviário) por ter uma finalidade específica no ambiente urbano. Via de regra, este componente citadino pode ser classificado como transporte motorizado (automóvel, ônibus, táxi,

metrô etc.) e transporte não motorizado (bicicleta), com o uso ainda pouco incentivado em relação ao anterior (Nunes, 2021).

Já os modos de transporte alternativos, sejam eles regulamentados ou não – a exemplo dos mototáxis, táxis-lotação, vans, kombis, dentre outros – estão presentes no cotidiano de diversas pessoas, principalmente as que precisam se locomover para áreas centrais ou localidades não atendidas pelo transporte coletivo convencional dentro do perímetro urbano.

São inúmeros os fatores e agentes responsáveis por intensificar os modos de transporte alternativos. Entre os principais causadores desse fenômeno, primeiramente podemos destacar o papel da expansão urbana nesse cenário. De acordo com Vasconcellos (2013 apud Santiago, 2018) o crescimento territorial das cidades tornou os trajetos de deslocamento mais distantes, principalmente para os mais pobres, residentes em periferias afastadas das centralidades urbanas. Assim, a intensificação dos modos alternativos ao transporte convencional tem sido uma forma de suprir a demanda de quem sofre com a má oferta do transporte coletivo e necessita de locomoção diária em função dos seus empregos e atividades essenciais.

Outros estudiosos trazem mais características relacionadas a essa intensificação. Desta forma, podemos destacar o pensamento de Mamani (2004), que aponta a taxa de desemprego e a deficiência do transporte público como fatores determinantes para o aumento dos transportes alternativos/informais.

Esses fatores influenciam diretamente no surgimento e intensificação do trabalho informal por meio dos transportes alternativos, pois, ao se deparar com a ociosidade provocada pela escassez de emprego, o cidadão é obrigado a optar pelas formas disponíveis de trabalho para garantir seu sustento e o da família e, assim, exerce a função de motorista de vans, carros ou kombis sem nenhuma regulamentação específica que o assegure proteção e direitos trabalhistas. É importante salientar que a informalidade é uma característica marcante nas cidades brasileiras, definindo não apenas as formas de ocupação do território, mas também as relações econômicas e comerciais, considerando o que Milton Santos (2004) denominou de circuito inferior da economia urbana dos, então chamados, países subdesenvolvidos.

De uma maneira geral, o transporte alternativo ou informal surge e se mantém quando não existe um sistema de transporte urbano de qualidade na cidade, então o setor informal busca suprir tal deficiência e, conseqüentemente, atrair usuários insatisfeitos.

O desemprego e a deficiência dos sistemas convencionais de transporte de maneira isolada não seriam condições capazes de expandir e popularizar um modo de transporte alternativo em uma cidade (Mamani, 2004).

Juntamente com a deficiência do transporte coletivo urbano e o desemprego, outro aspecto que favorece o transporte informal e influencia seu uso pelas pessoas é exatamente a facilidade de ingresso. As exigências quanto à qualificação do trabalhador para o exercício das atividades são inexistentes, revelando as inúmeras facetas da precarização do trabalho (Macedo; Costa; Justo, 2019).

O desemprego foi um dos fatores que impulsionaram o transporte por aplicativo no país, aliado a uma ideia de que o motorista seria um empreendedor ou, em outras palavras, seria “seu próprio patrão” (Bezerra, 2019; Filgueiras; Dutra, 2021; Passerini; Barbieri; Rezende, s.d.). A utilização de aplicativos não garante ao trabalhador quaisquer direitos. Esse fenômeno tem sido chamado de “uberização”, em alusão à empresa Uber que oferece o serviço de transporte por aplicativo e está presente Brasil

afora. Segundo Filgueiras e Dutra (2021, p. 8), “[...] o que caracteriza a uberização é a imposição, pelas empresas, por meio das TIC e da negação da condição de empregadora, de uma relação totalmente instável e imprevisível para o trabalhador.” Assim, em vez de ter um contrato de trabalho com direitos assegurados, o motorista de aplicativo passa a ser um “nanoempresário-de-si”, assumindo todos os riscos e custos do serviço prestado, o que significa uma maior precarização do trabalho.

O avanço no crescimento dos modos de transporte alternativos foi parcialmente controlado em vários centros urbanos com a introdução dos micro-ônibus – que têm um alcance maior que o ônibus convencional por conta do seu tamanho – pela revisão das redes de ônibus e pelo aumento da fiscalização (Leônidas; Teixeira, 2005). Contudo, em Camaçari, os “ligeirinhos”, mesmo não regulamentados, cumprem um papel complementar fundamental para satisfazer a necessidade de locomoção da população. No caso de aplicativos como Uber e 99, o serviço de transporte de passageiros tem sido regulamentado, como aconteceu em Salvador por meio da Lei nº 9.488/2019 (Salvador, 2019), mas essas empresas seguem oferecendo esse serviço no Brasil sem regulamentação quanto à relação da empresa com o trabalhador/motorista.

Os alternativos, na maioria das vezes, são percebidos negativamente pelo setor privado de transporte (rodoviários), visto que, mesmo sem as condições necessárias de funcionamento, aumentam a competitividade no setor, desfavorecendo o transporte coletivo convencional, geralmente operado por concessionárias (empresas privadas). Essa questão é reforçada por Mamani (2004, p. 321): “Nos termos do debate travado, aceitar estas formas de transporte conduziria, em médio prazo, à quebra e à deterioração do serviço regular, prejudicando os usuários e afetando a competitividade da metrópole.”

Um modo de transporte alternativo sem regulamentação pode representar grande risco à vida dos usuários e do próprio motorista, pois os veículos que realizam a condução dessas pessoas pela cidade não são certificados quanto a sua adequação mecânica e documental, podendo apresentar falhas durante a circulação e, conseqüentemente, causar acidentes que podem ser fatais. Diante disso, é notável a importância da atuação do poder público no sentido preventivo, levando em consideração a popularidade do modo de transporte na cidade, o papel social que ele cumpre e, por fim, a possibilidade de implantar uma regulamentação específica.

O DESEMPREGO E A DEFICIÊNCIA DO TRANSPORTE COLETIVO EM CAMAÇARI

O município de Camaçari comporta o Polo Industrial e Petroquímico, considerado o maior complexo integrado do Hemisfério Sul, além de acomodar também o primeiro complexo químico planejado do Brasil, totalizando cerca de 90 empresas, sendo as principais: Braskem S/A, Continental Produtos Automotivos, Ambev e Bridgestone. Vale destacar também a Ford Motor Company, que atuou por cerca de 20 anos no município e encerrou suas atividades em 2021.

O Polo estabeleceu as suas operações no ano de 1978, inicialmente com a implantação de empresas químicas e petroquímicas. Após sua instalação, a população de Camaçari cresceu consideravelmente de 34.281 habitantes em 1970 para 91.315 habitantes em 1980, que equivale a aproximadamente 166%, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) dos referidos anos (Fernandes; Pena; Santana, 2008). No ano de 2021 o município contava com uma população estimada de 309.208 habitantes e PIB per capita (2019) de R\$ 87.735,29 (IBGE, 2021). Vale ressaltar que, com a implantação do Polo, houve mudanças também em relação à ocupação territorial de Camaçari, que passou a concentrar um maior número de pessoas nas áreas urbanas e, conseqüentemente, acelerou

a taxa de urbanização no município, que avançou de 60,6% em 1970 para 85,4% em 1980 (Fernandes; Pena; Santana, 2008).

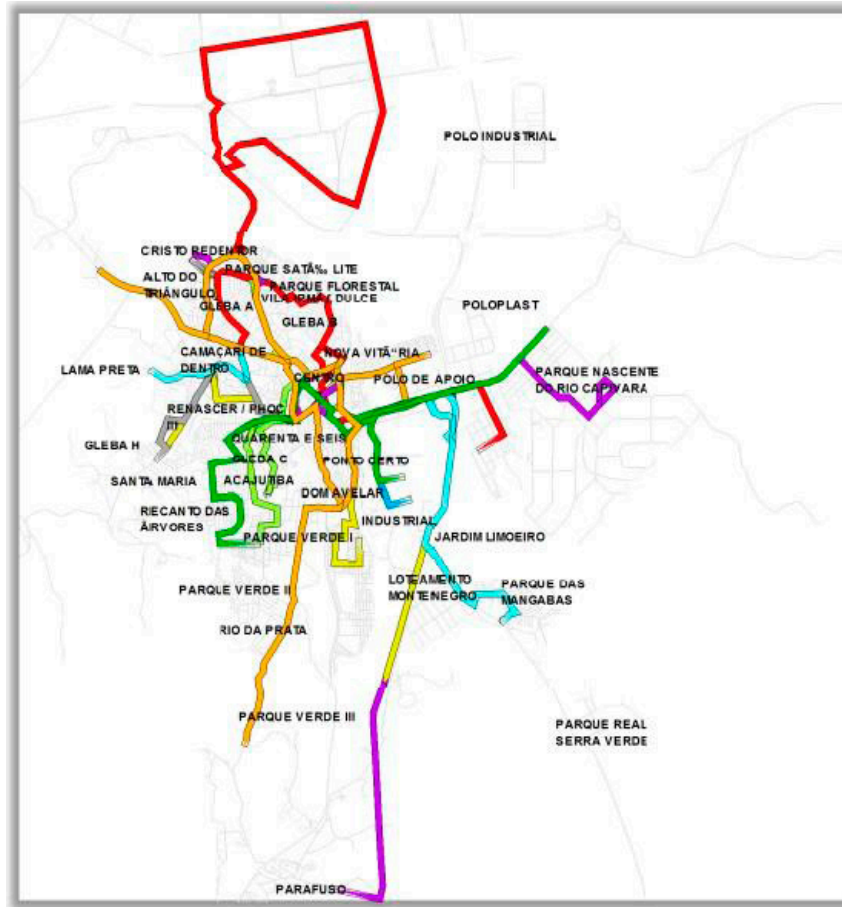
A partir da década de 1990, o Polo passou por algumas transições e, neste período, foram registradas reduções significativas no número de empregos diretos e indiretos (Silva, 2006). Vale ressaltar que a transnacional Ford Motor Company, instalou-se na Bahia em 2001 com um investimento de cerca de R\$ 400 milhões, contratando inicialmente 9.600 funcionários oriundos majoritariamente de Camaçari e Dias D'Ávila, além de ter gerado cerca de 80 mil empregos indiretos (Ford, 2015).

Em 11 de janeiro de 2021, a Ford finalmente anunciou o fechamento definitivo das suas fábricas brasileiras. Com isso, Camaçari sofreu negativamente com impactos econômicos e aumento no índice de desemprego. De acordo com a prefeitura, aproximadamente R\$ 20 milhões mensais, oriundos dos salários dos funcionários da fabricante, deixaram de circular na economia local por conta do abalo que o comércio sofreu. Além disso, milhares de funcionários foram demitidos, causando grandes consequências na vida das famílias camaçarienses (Vieceli; Pitombo, 2022).

Como explicado, o desemprego é um dos fatores que promove influência direta no aumento dos modos de transporte alternativos não regulamentados. Assim, esse cenário de perda de emprego no município ajuda a fortalecer a hipótese de que essas demissões podem ter sido um dos principais motivos que impulsionaram diretamente a atuação do transporte "ligeirinho" na cidade.

Associado a instabilidade no mercado de trabalho local, existe outra particularidade no sistema de transporte urbano da cidade, que é considerado deficiente e defasado. Isto afeta negativamente a mobilidade urbana de toda a população, além de se caracterizar como um dos fatores para a intensificação do transporte alternativo, como visto anteriormente.

O Sistema de transporte de Camaçari descrito no PLAMOB é composto por 19 linhas, com extensão média de 15,2 quilômetros. Esse Subsistema conta com 76 veículos, sendo que cada um deles realiza aproximadamente 11 viagens/dia. Estima-se que as linhas integrantes do Subsistema Sede transportam em média 48.000 passageiros nos dias úteis, com média de 631 passageiros por veículo ao dia e 57 passageiros em cada viagem (Camaçari, 2016). É possível verificar a rede de linhas do Subsistema Sede e seus dados operacionais na Figura 3 a seguir:

Figura 3 - Subsistema de Transporte Sede (Camaçari)

Fonte: Camaçari (2016)¹.

Observa-se que as linhas de ônibus coletivos conseguem atender às principais vias dos bairros centrais. No entanto, os bairros mais periféricos ficam restritos apenas a uma linha de transporte, sendo que os bairros Parque Real Serra Verde, PoloPlast e o Polo Industrial não são atendidos totalmente pelos ônibus do subsistema de transporte. Isto demonstra as falhas na operação do transporte coletivo, conforme explicam Araújo et al. (2011). Podemos apontar como fatores que contribuem para a exclusão das classes mais pobres do acesso ao transporte público: as altas tarifas.

O valor da tarifa de ônibus na cidade de Camaçari - com base no último reajuste em vigor feito em 2022 - é de R\$ 3,60 para quem usa o cartão de transporte pré-pago Camaçari Card e R\$ 3,90 para quem paga em espécie (Camaçari, 2022). A tarifa fica atrás apenas de Salvador (R\$ 4,90) e Lauro de Freitas (R\$ 4,30). Segundo Ermínia Maricato (2009, p. 24), “O aumento do custo das tarifas está conduzindo parte da população para a imobilidade, e a falta de regulação do setor à crescente informalidade, ou ilegalidade, na oferta do serviço.”

Em fevereiro de 2023, o então diretor da Superintendência de Trânsito e Transporte Público de Camaçari (STT), Coronel Alfredo Castro, relatou sobre as dificuldades enfrentadas no serviço de transporte urbano local, destacando o grande número de reclamações por parte dos usuários e admitindo que a situação no setor é precária (Ribeiro, 2023).

¹ Disponível em: http://arquivos.camacari.ba.gov.br/sedur/plamob/Relat%C3%B3rio_06_Rede_Proposta_Transporte_Coletivo_V3.pdf. Acesso em: 30 jun. 2021.

No mês seguinte, em 6 de março de 2023, a direção da STT é assumida por um novo superintendente, Helder Miranda que junto ao prefeito Elinaldo Araújo assinou o Decreto 7.846, diante do cenário de defasagem da frota de ônibus e qualidade negativa dos serviços prestados pelas empresas permissionárias, determinou situação de calamidade pública na prestação do serviço de transporte coletivo da cidade pelo prazo de 180 dias. O segundo documento foi o Termo de Autorização de Abertura de Processo Licitatório para regularizar a prestação do serviço. Com o objetivo de criar um Plano Emergencial para o transporte urbano (Camaçari, 2023). Vale ressaltar que em abril de 2019, o Ministério Público da Bahia (MPBA), através das 5ª e 8ª Promotorias de Justiça da Comarca de Camaçari, já havia enviado à Prefeitura do Município uma recomendação para que fosse feita a adequada prestação de serviços públicos relativos à mobilidade urbana (MPBA, 2019).

Esse contexto deixa claro a relação existente entre os fatores de intensificação do transporte informal já citados e o cenário atual do transporte coletivo urbano de Camaçari. Ademais, é possível entender também a razão pela qual o transporte alternativo atua com tanta força e tem sido tão relevante para a população local, suprindo as necessidades de locomoção negligenciadas pelo transporte convencional da cidade.

A ATUAÇÃO DO TRANSPORTE "LIGEIRINHO" NA CIDADE E A LUTA POR REGULAMENTAÇÃO

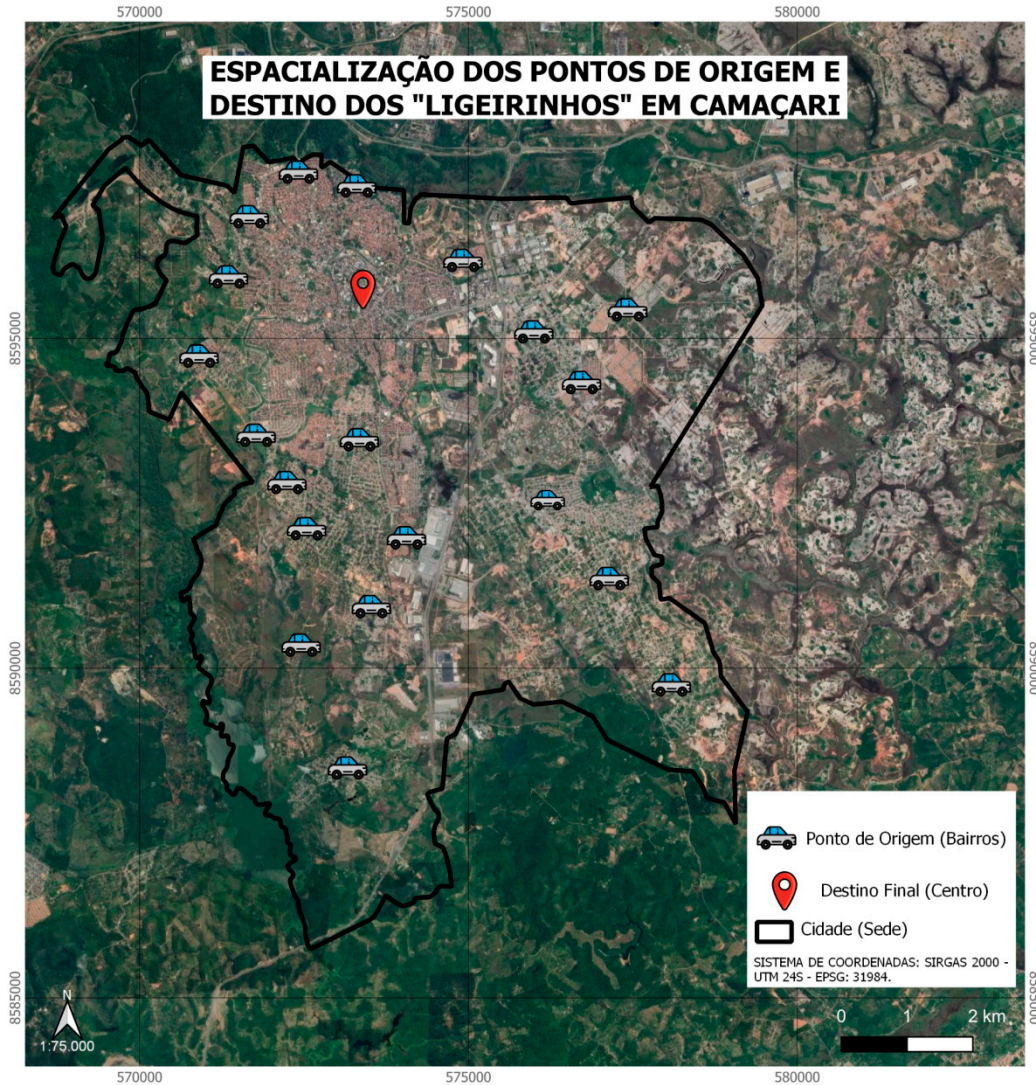
Assim como em Camaçari, o transporte alternativo não regulamentado também está presente na realidade de diversos municípios baianos, onde também é conhecido como "ligeirinho", realizando viagens dentro das cidades, entre os distritos e até mesmo deslocamentos intermunicipais. As cidades na Bahia onde a prestação desse tipo de serviço é facilmente encontrada são: Salvador, Lauro de Freitas, Candeias e Feira de Santana (Mota, 2016).

No caso de Camaçari, não existem dados precisos acerca de quando surgiu de fato essa modalidade de transporte, porém, baseado em reportagens de portais de notícias locais, é possível dizer que o "ligeirinho" existe desde o ano de 2010 aproximadamente.

Conforme aponta Santiago (2018), de modo geral, são inúmeros os fatores que resultam no surgimento do transporte informal, principalmente os socioeconômicos e infraestruturais. Em Camaçari, esses fatores podem ser representados pelo desemprego e pela crise no sistema de transporte urbano, como visto anteriormente. Associado a isto, outro fator relevante foi o impacto que a pandemia do coronavírus em 2020 causou em diversos setores (social, infraestrutural, econômico etc.), incluindo o de transportes.

Por mais que o "ligeirinho" ainda não tenha sido regulamentado, a sua atividade na cidade está organizada a partir da formação de cooperativas e associações de táxi-lotação. Os carros que prestam serviço são identificados com o adesivo da cooperativa/associação pertencente para facilitar a identificação pelo usuário e certificar que o veículo é confiável para o transporte. A dinâmica do "ligeirinho" baseia-se basicamente em preencher todas as vagas disponíveis no automóvel, partindo de cada bairro onde o serviço é oferecido em direção ao seu destino final, que é o centro da cidade (Figura 4).

Figura 4 - Espacialização dos pontos de origem e destino dos "ligeirinhos"



Fonte: Elaborado pelos autores com base em dados de campo (2021).

A dinâmica de retorno (centro – bairros) é um pouco diferente. Existe um ponto central que se configura como uma espécie de estacionamento, onde os carros ficam parados e os motoristas anunciam o nome do bairro que será destino do veículo. Assim, no momento em que todos os assentos do carro são ocupados, a viagem se inicia. Normalmente o maior fluxo desse ponto central é entre o final da tarde e início da noite, quando muitas pessoas estão retornando do trabalho ou de outros compromissos (Figura 5), a tarifa varia de R\$ 3,00 a R\$ 4,00.

Figura 5 - Passageiros à espera do "ligeirinho" no ponto central

Fonte: Página "Táxi Lotação Camaçari - Ligeirinho" no Facebook (2022)².

Um aspecto a ser destacado é a atuação da STT que, com o intuito de inibir a atuação dos "ligeirinhos" na cidade, muitas vezes age de forma truculenta, demonstrando abuso de poder para com os trabalhadores, como é relatado por diversos usuários e motoristas em portais de notícias locais (LF News, 2017). A STT aponta que inúmeras irregularidades já foram detectadas nos veículos, como veremos adiante (Barretto, 2018). Apesar de ser bem acolhido pela população usuária, devido à existência de irregularidades e sem a devida regulamentação, o "ligeirinho" ainda é visto de forma negativa pelo poder público.

No ano de 2018 e em seguida em 2019, um dos vereadores de Camaçari na época (Jackson Josué) com o apoio de outros vereadores, se sensibilizou com a situação em que os "ligeirinhos" se encontram. Na tentativa de regulamentar esse modo de transporte, foram elaborados e enviados ao poder executivo local os Ofícios de Indicação nº 737/2018 e nº 408/2019, ambos aprovados pelo plenário da Câmara de Vereadores, solicitando providências sobre a referida questão. No entanto, os ofícios permanecem protocolados, sem nenhum avanço (Camaçari, 2023) e a prefeitura não se posiciona em relação à resolução definitiva da questão. A inércia da prefeitura faz com que os "ligeirinhos" sigam atuando informalmente.

Com a popularização das plataformas digitais e uso de *apps* em dispositivos móveis, no ano de 2020 o transporte alternativo da cidade ganhou o seu primeiro aplicativo de serviço denominado de "Ligeirinho", prometendo ser mais barato que outras plataformas similares. No ano de lançamento o aplicativo contava com mais de 50 veículos cadastrados (Ney, 2020).

Em uma tentativa mais recente (fevereiro de 2021), o vereador Jamessom Silva elaborou o Projeto de Lei (PL) 02/2021, com a finalidade de criar a categoria de táxi-lotação ("ligeirinho") e incluí-la no Sistema Especial de Transporte Alternativo e Complementar de Camaçari. Contudo, em abril do

²Disponível em: <https://www.facebook.com/ligeirinhocamacari/photos/177677902617609>. Acesso em: 16 jan. 2022.

mesmo ano, a comissão colegiada responsável rejeitou o PL, justificando que o mesmo fere o que está determinado no art. 77, inciso VII, da Constituição do Estado da Bahia, que estabelece que esse tipo de iniciativa compete ao poder executivo municipal, por implicar diretamente no aumento de despesas para a administração pública (Camaçari, 2021). Isto significa que a proposta de regulamentação desse serviço deve ser feita pela prefeitura.

Além da atuação dos vereadores e representantes da categoria de transporte alternativo, a população também demonstra interesse na regulamentação. Existem petições públicas nesse sentido, onde é possível visualizar comentários de usuários que expressam a importância do “ligeirinho” para a população, principalmente pelo fato do ônibus coletivo não atender todos os bairros da cidade, pelos longos períodos de espera nos pontos, dentre outras questões (Razões, 2021).

Por fim, vale ressaltar que no município existe uma regulamentação similar para a categoria de mototaxistas (Lei Municipal 1.037/2009). Em razão desse esforço, o município de Camaçari é considerado um dos primeiros da Bahia a elaborar e implementar uma regulamentação municipal baseada na Lei Federal 12.009/2009, que dispõe sobre o exercício das atividades dos mototaxistas no transporte de pessoas, entrega de mercadorias e serviços comunitários de rua (Camaçari, 2009).

A regulamentação dos mototaxistas fortalece a possibilidade de que o “ligeirinho” possa seguir o mesmo caminho, desde que não infrinja nenhum princípio já estabelecido por leis de maior esfera.

CALAMIDADE PÚBLICA E ALTERNATIVA EMERGENCIAL PARA O TRANSPORTE URBANO

Diante da conjuntura defasada do transporte coletivo convencional de Camaçari, em que o próprio município reconhece a gravidade da situação e, em contrapartida, declara situação de calamidade pública no setor, a mudança de gestão da STT surge com uma nova tentativa de resolver o problema, através do anúncio de um novo sistema de transporte urbano proposto pela prefeitura. Apesar de importante para proporcionar uma locomoção básica e essencial aos cidadãos, tal providência emergencial não traz proposições concretas para o caso dos “ligeirinhos”, além de fomentar um aumento exorbitante ao novo valor da tarifa do ônibus coletivo.

Para dar início ao novo sistema de transporte em questão, no dia 22 de março de 2023, foi publicado no Diário Oficial do Município (DOM) o edital de chamamento de número 0001/2023, a fim de selecionar as propostas mais adequadas de prestação do serviço (Camaçari, 2023). Dentre os concorrentes, as duas empresas selecionadas e credenciadas para realizar o serviço de transporte na sede do município foram a Radial e a DZSET (Lima, 2023a).

Ademais, o Decreto 7852/2023 apresenta os novos valores tarifários do transporte coletivo por ônibus para a sede (cidade) e demais localidades do município. De acordo com o documento, o valor para as linhas que circularão na sede, passará a custar R\$ 5,00, o que representa um aumento de quase 30% se comparado ao valor anterior (R\$ 3,90) (Camaçari, 2022; 2023). Desta maneira, Camaçari passará a ser a cidade da RMS com a tarifa mais cara. A justificativa para a elevação do preço é de que o valor da tarifa anterior está desatualizado em comparação com os demais municípios da RMS - vale ressaltar que houve reajuste no ano anterior (2022) - ademais, a atualização também serve para garantir a remuneração justa dos rodoviários (Lima, 2023b).

Assim, é possível perceber que o novo tarifário de transporte urbano camaçariense ignora as condições financeiras da população de baixa renda - parcela que mais necessita e utiliza o transporte coletivo urbano - e afasta ainda mais o Estado de cumprir a função social do transporte na mobilidade

urbana das pessoas. Além disso, tal situação servirá para fortalecer o uso dos modos de transporte alternativos por conta da maior praticidade e dos preços vantajosos, popularizando ainda mais os “ligeirinhos” e afins.

Ainda cabem alguns questionamentos a todo esse cenário: os novos ônibus fornecerão um serviço adequado e com veículos adaptados para acesso universal da população? A alteração nos itinerários e o número de veículos serão suficientes para atender aos usuários, principalmente os que residem nas localidades mais afastadas da cidade? Visto que o elevado preço da tarifa não pode ser justificado apenas na preocupação com a remuneração dos rodoviários ou na suposta defasagem dos valores. O papel da gestão pública é pensar soluções que sejam harmoniosas para os diferentes atores envolvidos, pensando nas consequências positivas e negativas de cada decisão.

Por fim, acerca dos “ligeirinhos”, o governo local declarou que haverá a possibilidade de captar alguns dos motoristas que possuem os requisitos essenciais para trabalharem nas empresas que prestarão o serviço de transporte coletivo (Lima, 2023a). No entanto, não houve proposta concreta em relação aos trabalhadores que não possuem tais requisitos, visto que a categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de quem dirige o transporte alternativo em questão diverge da categoria de um motorista de ônibus. Além disso, mesmo que hipoteticamente uma parcela dos motoristas de “ligeirinho” preenchessem tais exigências, ainda assim, as empresas não teriam capacidade de absorver todos estes.

Vale ressaltar que uma das exigências estabelecidas pelos rodoviários do novo sistema de transporte, foi justamente a garantia de que os alternativos sejam controlados na cidade e a prefeitura confirmou que haverá fiscalização quanto aos “ligeirinhos” assim que os novos ônibus entrarem em circulação (Lima, 2023b). Tais circunstâncias evidenciam ainda mais a necessidade de uma proposta com planejamento e solidez capaz de solucionar a situação do transporte informal na cidade.

O QUE DIZ A LEGISLAÇÃO QUANTO À REGULAMENTAÇÃO DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS?

No que se refere à mobilidade urbana e à gestão de transportes, a PNMU (Lei nº 12.587/2012) determina as atribuições municipais nesse sentido. Tal lei, em seu Art. 4º, I, define o transporte urbano como: “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”. Como visto anteriormente, Camaçari dispõe de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana baseado na referida lei.

Quanto às atribuições, a PNMU, em seu Art. 18º, prevê que os municípios devem:

- 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.

Não só cabe ao município regulamentar o transporte urbano, como não há, de acordo com a PNMU, impedimento para a regulamentação de modos de transporte alternativos. Na verdade, a lei se mostra favorável a alternativas desenvolvidas pelas cidades a fim de melhorar o sistema de transporte convencional, desde que não contrarie os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos pela referida política.

A PNMU apresenta uma definição que melhor se enquadra ao tipo de serviço prestado pelos “ligeirinhos”, sobretudo com a criação do *app* para solicitar o serviço:

Art. 4º [...]

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Além disso, a PNMU também especifica alguns detalhes acerca do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros:

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

O papel do município nessa questão também é definido pela Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), que, em seu Art. 135, estabelece que os veículos destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, tanto de linhas regulares quanto para qualquer tipo de serviço remunerado, deverão ter o serviço previamente autorizado pelo poder público concedente, para devido registro, licenciamento e emplacamento comercial característico, fortalecendo ainda mais as definições da PNMU.

Portanto, a regulamentação específica desta categoria de transporte – onde melhor se adequam os “ligeirinhos” – seria de responsabilidade integral da Prefeitura Municipal e órgãos competentes locais. Além disso, a capacitação do corpo técnico do poder executivo é essencial para o cumprimento da política de mobilidade urbana.

Vale destacar que diversas cidades brasileiras – como Teresina, Imperatriz, Belo Horizonte, Caxias do Sul, Porto Alegre e Goiânia – já optaram pela regulamentação do serviço de transporte por táxi-lotação a fim de complementar o sistema de transporte regular local (Belo Horizonte, 2017; Caxias do Sul, 2019; Serena, 2021; Menezes, 2019; Túlio, 2020). Isto evidencia a viabilidade da regulamentação do “ligeirinho” em Camaçari, considerando, obviamente, as peculiaridades locais.

IMPASSES PARA A REGULAMENTAÇÃO DO “LIGEIRINHO” EM CAMAÇARI

Como visto anteriormente, existe uma luta incansável em prol da regulamentação do “ligeirinho” em Camaçari, envolvendo diversos atores e distintos interesses. Muitos alegam que o modo de transporte alternativo cumpre um papel essencial na mobilidade urbana da cidade, mesmo que ainda não seja regulamentado, sendo uma categoria complementar ao sistema de transporte convencional, que não é capaz de atender de maneira igualitária e satisfatória a toda a população. Ademais, o transporte alternativo cumpre também um importante papel social: a geração de renda para diversos trabalhadores.

Durante toda essa trajetória, ocorreram algumas reuniões e audiências públicas entre a categoria de transporte e a Prefeitura a fim de discutirem sobre a situação do não reconhecimento legal do serviço de transporte alternativo, na tentativa de encontrar uma alternativa favorável para ambas as partes (Barretto, 2018). As irregularidades na operação do serviço de transporte alternativo são apontadas como um dos motivos do atraso para a resolução dessa questão, pois o poder público local já havia demonstrado anteriormente interesse em levar o processo de regulamentação adiante.

Até o ano de 2021, a última audiência pública para discutir modificações no sistema de transporte da cidade ocorreu em abril de 2019, na Câmara Municipal, quando a questão do transporte alternativo foi um dos principais assuntos em debate. Na ocasião, o diretor do sindicato de rodoviários relatou que o transporte rodoviário é responsável por um grande número de postos de trabalho em Camaçari e relacionou a atual crise do transporte convencional da cidade à atuação do "ligeirinho", por ser um concorrente direto das empresas de transporte público (Camaçari, 2019).

Enquanto os rodoviários são contrários à regulamentação dos "ligeirinhos", alguns representantes de cooperativas de transporte, cooperativas de táxi, a sociedade civil e a maioria dos vereadores da Câmara declararam estar a favor dessa medida, pois isto evitaria a concorrência injusta com os taxistas e ônibus coletivos, além de assegurar os direitos e deveres dos motoristas do transporte alternativo. Além disso, na maioria dos pronunciamentos relatados na ata, a precariedade do sistema de transporte convencional e o alto valor da tarifa também foram questões mencionadas, demonstrando, assim, a necessidade e urgência de intervenção por parte do poder público (Camaçari, 2019).

Quanto ao pronunciamento da Prefeitura e da STT na audiência, no que se refere ao transporte "ligeirinho", houve apenas uma manifestação superficial, evitando-se falar diretamente sobre propostas de intervenção ou regulamentação do modo de locomoção alternativo, apenas apresentando melhorias pontuais, recentes ao referido ano, no sistema de transporte convencional (Camaçari, 2019).

Por fim, depois de diversos posicionamentos favoráveis à regulamentação, ficou acordado que a STT deveria apresentar ao governo local até o final do primeiro semestre do mesmo ano (2019) um estudo técnico apontando caminhos para que a sociedade possa utilizar os serviços prestados pelos "ligeirinhos" de maneira legal. Porém, não houve progresso no referido estudo, tampouco foi apresentada uma justificativa pela Prefeitura ou pela STT para o atraso (10 anos..., 2021).

Esses impasses têm dificultado a regulamentação dos "ligeirinhos" e, conseqüentemente, a oferta de um serviço mais seguro e com mais qualidade para os usuários. A Prefeitura, mesmo depois de reuniões e audiências públicas, não avançou na tentativa de resolver o problema. Como afirmam Gonçalves, Bautès e Maneiro (2018, p. 17): "O grau de tolerância e falta de controle por parte dos poderes públicos se explica muitas vezes por um cálculo político complexo e pode variar de acordo com o contexto histórico." Então, a inércia da Prefeitura pode ser explicada, entre outros fatores, pela importância do setor de transporte público convencional e sua oposição à regulamentação do "ligeirinho".

A partir da análise dos dados obtidos, é possível observar que a oposição da categoria dos rodoviários quanto à atuação e regulamentação do modo alternativo, além da irregularidade nos aspectos técnicos e legais dos veículos e condutores, têm contribuído para a lentidão na resolução desse conflito. Nesse sentido, é possível inferir que, provavelmente, a prefeitura enfrenta pressão negativa por parte dos rodoviários, optando por protelar uma resolução definitiva. Contudo, sendo o Estado um dos agentes sociais de produção do espaço urbano (Corrêa, 2002), ao não implementar medidas efetivas para regulamentar o serviço e resolver os conflitos, a Prefeitura "permite" que a população continue utilizando um serviço em condições aquém das desejadas.

Enquanto o impasse persiste, os "ligeirinhos" continuam a atuar sem regulamentação específica, sofrendo constantes repressões da STT e sem nenhum sinal de avanço na solução do problema. Ademais, o sistema de transporte convencional também segue sem nenhuma melhoria significativa, mesmo depois de inúmeras reclamações da população e pronunciamento oficial do MPBA.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, foi possível identificar o desemprego, a precariedade do sistema de transporte convencional, a expansão urbana e, indiretamente, o desenvolvimento tecnológico – responsável pela automação da força de trabalho – como fatores determinantes para o surgimento e a intensificação dos transportes alternativos não regulamentados nas áreas urbanas. Ademais, foi possível verificar tais aspectos no caso de Camaçari, pois nas últimas décadas houve um grande número de desligamentos e demissões voluntárias nas indústrias localizadas no município – que afetou diretamente a cidade – e perceber também que o transporte coletivo local é deficiente e necessita de atenção e melhorias.

Apesar dos “ligeirinhos” atuarem na cidade sem legislação específica que os regule, nota-se que o referido transporte alternativo cumpre uma função importante na locomoção de pessoas, principalmente as residentes em áreas onde o transporte coletivo não atende ou realiza um serviço precário, além de ser fonte de renda para diversos motoristas que se encontram formalmente desempregados ou precisam complementar seu rendimento. A grande popularidade desse serviço faz com que a população, políticos e outros atores empreendam esforços na tentativa de conquistar a tão desejada regulamentação, apesar de enfrentarem a resistência de alguns setores e a inércia do poder executivo em relação ao problema.

Ademais, após anos de dificuldades no setor de transporte urbano camaçariense e destaque na atuação dos “ligeirinhos”, a prefeitura reconhece oficialmente o estado de calamidade pública existente e propõe algumas mudanças emergenciais no sentido de melhorar tal cenário. No entanto, mais uma vez os alternativos não recebem a devida atenção, resumindo-se apenas a uma proposição genérica e claramente insuficiente por parte do governo local.

Como foi mostrado, a legislação brasileira que rege a mobilidade urbana, a PNMU, não impede a regulamentação de modos alternativos complementares aos sistemas de transporte de uma cidade. Ao contrário, estabelece que a responsabilidade pela regulamentação específica, regulação, fiscalização e controle cabem ao município.

Muitos dos carros que prestam o serviço de táxi-lotação em Camaçari apresentam irregularidades tanto em relação às condições dos veículos quanto às documentações necessárias. Além disso, a categoria de rodoviários também se posiciona contrariamente à regulamentação e atuação dos “ligeirinhos”.

A regulamentação do serviço pode de fato trazer benefícios para a cidade, pois, entre outras vantagens, poderá estabelecer um limite do número de veículos alternativos em atividade e, desse modo, evitar a competitividade excessiva com os modos de transporte tradicionais. No caso de Camaçari, uma vez regulamentado o “ligeirinho”, a Prefeitura poderia oferecer um suporte para a regularização tanto dos veículos quanto da situação dos condutores. Na impossibilidade de arcar com os custos da regularização, o governo local pode buscar financiamento junto ao Governo Federal ou mesmo a bancos e agências de fomento. A modelagem do financiamento poderia estabelecer o pagamento do subsídio pelos motoristas e/ou cooperativas ao longo de determinado prazo, devidamente pactuado entre as partes, considerando a média de arrecadação mensal de cada condutor e/ou cooperativa.

Para facilitar na elaboração de regulamentação específica para o serviço alternativo complementar de táxi-lotação, o poder executivo municipal poderia avaliar a regulamentação dos mototáxis que vigora em Camaçari (Lei Municipal 1037/2009) e regulamentações de serviços similares

em outras cidades brasileiras, porém atentando para os princípios, diretrizes e objetivos aplicáveis aos "ligeirinhos" no contexto da cidade. Assim, o governo local melhoraria a mobilidade urbana da cidade, garantindo a acessibilidade ao serviço de transporte, evitaria o desemprego dos condutores de "ligeirinho", controlaria a competitividade entre os modos formais e informais de transporte, além de, possivelmente, conquistar a admiração e respeito de diversos públicos.

REFERÊNCIAS

10 ANOS atuando de forma irregular; motoristas querem que ligeirinho seja regulamentado em Camaçari. Bahia: **Bahia Ligada**, 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=jc5ho58wdha>. Acesso em: 13 ago. 2021.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de; OLIVEIRA, Jonathan Melo de; JESUS, Maísa Santos de; SÁ, Nelma Rezende de; SANTOS, Párbata Araújo Côrtes dos; LIMA, Thiago Cavalcante. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-71822011000300015>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BAHIA. Secretaria de infraestrutura. **Pesquisa de mobilidade na Região Metropolitana de Salvador – 2012**: síntese dos resultados das pesquisas domiciliar. Bahia, 2012. Disponível em: <http://www.infraestrutura.ba.gov.br/arquivos/File/publicacoes/sinteseODSalvadorRMS.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BARRETO, Sheila. Ligeirinho: transporte clandestino toma conta da cidade e população aprova. **Camaçari Notícias**, Camaçari, 1 nov. 2018. Disponível em: <https://www.cn1.com.br/noticias/18/55728,ligeirinhotransporte-clandestino-toma-conta-da-cidade-e-populacao-aprova.html>. Acesso em: 4 jun. 2021.

BEZERRA, Lina Elisabeth Rodrigues. O trabalho do motorista de Uber: uma alternativa ao desemprego?. **Revista Visão: Gestão Organizacional**, Caçador, SC, Brasil, p.01-17, jul. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.33362/visao.v8i2.1909>. Acesso em: 11 maio 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro, Brasília, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 22 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. 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. Brasília, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 22 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, Brasília, 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 22 out. 2021.

CAMAÇARI. **Decreto nº 7.846/2023, de 6 de março de 2023**. Decreta situação de calamidade pública na prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do município de Camaçari e dá outras providências. Camaçari: Prefeitura Municipal, [2023]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ba/c/camacari/decreto/2023/785/7846/decreto-n-7846-2023?r=p>. Acesso em: 3 mai. 2023.

CAMAÇARI. **Decreto nº 7852/2023, de 20 de março de 2023.** Fixa novos valores para as tarifas do Transporte Coletivo por Ônibus e do Transporte Especial Complementar no âmbito do Município de Camaçari e dá outras providências. Camaçari: Prefeitura Municipal, [2023]. Disponível em: <https://www.camacari.ba.gov.br/wp-content/uploads/2023/03/diario-2113-certificado.pdf>. Acesso em 4 mai. 2023.

CAMAÇARI. **Lei nº 1.037, de 11 de dezembro de 2009.** Institui o Serviço de Transporte Alternativo por Moto, no Município de Camaçari e o seu Regulamento, e dá outras providências, Camaçari, p. 1-6, 2009. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ba/c/camacari/lei-ordinaria/2009/104/1037/lei-ordinaria-n-1037-2009-institui-o-servico-de-transporte-alternativo-por-moto-no-municipio-de-camacari-e-o-seu-regulamento-e-da-outras-providencias?q=moto+taxi>. Acesso em: 22 out. 2021.

CAMAÇARI: o cerco vai apertar para cima dos "ligeirinhos". **LF News**, Bahia, 2017. Disponível em: <https://lfnews.com.br/camacari-o-cerco-vai-apertar-para-cima-dos-ligeirinhos/>. Acesso em: 22 jul. 2021.

CAMAÇARI. **PLAMOB Camaçari.** Relatório 6 - A rede de transporte coletivo por ônibus. Camaçari, 2016. Disponível em: http://arquivos.camacari.ba.gov.br/sedur/plamob/Relat%C3%B3rio_06_Rede_Proposta_Transporte_Coletivo_V3.pdf. Acesso em: 30 jun. 2021.

CAMAÇARI. **Prefeito recebe representantes do ligeirinho**, Camaçari, 28 jul. 2017. Disponível em: <https://www.camacari.ba.gov.br/prefeito-recebe-representantes-do-ligeirinho-2/>. Acesso em: 13 set. 2021.

CAMAÇARI. **Prefeitura decreta estado de calamidade na prestação de transporte coletivo**, Camaçari, 7 mar. 2023. Disponível em: <https://www.camacari.ba.gov.br/prefeitura-decreta-estado-calamidade-na-prestacao-de-transporte-coletivo/>. Acesso em: 20 abr. 2023.

CAMAÇARI. **Prefeitura divulga edital de chamamento público para oferta de serviço público de transporte coletivo**, Camaçari, 22, mar. 2023. Disponível em: <https://www.camacari.ba.gov.br/prefeitura-publica-edital-de-chamamento-publico-para-oferta-de-servico-publico-de-transporte-coletivo/>. Acesso em: 29 abr. 2023.

CAMAÇARI. **Prefeitura reajusta tarifa e cooperativas se comprometem em melhorar o serviço**, Camaçari, 4 mar. 2022. Disponível em: <https://www.camacari.ba.gov.br/prefeitura-reajusta-tarifa-e-cooperativas-se-comprometem-em-melhorar-o-servico/>. Acesso em: 20 abr. 2023.

CAMAÇARI. Superintendência de Trânsito e Transporte Público. Comissão Permanente de Licitação. **Errata ao edital de chamamento público nº 001/2023.** Camaçari: Superintendência de Trânsito e Transporte Público, 18 abr. 2023. Disponível em: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http%3A%2F%2Farquivos.camacari.ba.gov.br%2Fcompras%2F1904230904524388346.docx&wdOrigin=BROWSELINK>. Acesso em: 3 mai. 2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE CAMAÇARI. Coordenação das Comissões. **Ata de Audiência Pública para Debater o Transporte Público de Camaçari**, Camaçari: Coordenação de Comissões, p. 1-10, 16 abr. 2019. Disponível em: http://transparencia.cmcamacari.ba.gov.br/_PDF/atas/Ata_de_Aud_Publica_para_debater_sobre_o_transporte_publico__16_04_19.pdf. Acesso em: 22 out. 2021.

CÂMARA MUNICIPAL DE CAMAÇARI. Ofício OFDL nº 233/2019/CMC. **INDICAÇÃO Nº 408/2019.** Indica ao prefeito do Município de Camaçari que regularize o transporte alternativo "ligeirinho", no Município de Camaçari, Camaçari, p. 1-2, 4 fev. 2019. Disponível em: http://transparencia.cmcamacari.ba.gov.br/_PDF/proposicoes/2019_23_04_08_O_1P_IND_408_VJK_20052019.pdf. Acesso em: 29 abr. 2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE CAMAÇARI. Ofício OFDL nº 641/2018/CMC. **INDICAÇÃO Nº 737/2018**. Indica ao prefeito do Município de Camaçari que regularize o transporte alternativo "ligeirinho" no Município de Camaçari, Camaçari, p. 1-2, 24 set. 2018. Disponível em: http://transparencia.cmcamacari.ba.gov.br/_PDF/proposicoes/2018_23_10_10_O_2P_IND_737_VJK.pdf. Acesso em: 29 abr. 2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE CAMAÇARI. **Projeto de Lei N. 02/2021**. Cria a categoria de táxi-lotação ("ligeirinho") no Sistema Especial de Transporte Alternativo e Complementar do Município de Camaçari e dá outras providências, Camaçari, p. 1-3, 8 fev. 2021. Disponível em: http://transparencia.cmcamacari.ba.gov.br/_PDF/proposicoes/2020_02_23_01_O_1P_PLL_002_VJM.pdf. Acesso em: 29 out. 2021.

CAXIAS DO SUL. **Lei nº 8.434, de 2 de outubro de 2019**. Regula, no Município de Caxias do Sul, o serviço público de transporte seletivo por micro-ônibus ou ônibus do tipo miniônibus em linhas regulares - Táxi Lotação e dá outras providências, Caxias do Sul, p. 1-15, 2 out. 2019. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/caxias-do-sul/lei-ordinaria/2019/844/8434/lei-ordinaria-n-8434-2019-regula-no-municipio-de-caxias-do-sul-o-servico-publico-de-transporte-seletivo-por-micro-onibus-ou-onibus-do-tipo-minionibus-em-linhas-regulares-taxi-lotacao-e-da-outras-providencias?q=Lei+N%C2%BA+8.434>. Acesso em: 17 jan. 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2002.

EMPRESAS do Polo demitem mais de 4 mil funcionários. **Bahia no Ar**, Bahia, 2011. Disponível em: <https://bahianoar.com/empresas-do-polo-demitem-mais-de-4-mil-funcionarios/>. Acesso em: 15 jun. 2021.

FERNANDES, Rosali Braga; PENA, João Soares; SANTANA, Andréa Vieira de. Camaçari-BA e sua trajetória urbana. In: IV Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, 2008, Santa Cruz do Sul. **Anais** [...]. Santa Cruz do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC, 2008. Eixo temático: Industrialização, transformações socioespaciais e gestão do território, p. 1-25. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/334248543_Camacari-BA_e_sua_trajetoria_urbana/link/5d1eb5c992851cf44066139c/download. Acesso em: 15 jan. 2021.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; DUTRA, Renata. Distinções e aproximações entre terceirização e uberização: os conceitos como palco de disputas. **Caderno CRH**, Salvador, v. 34, p. 1-14, e021033, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ccrh/a/T8x9Jj3ZkGRHjccQQcc57qc/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 10 maio 2023.

FORD anuncia programa de demissão voluntária na fábrica de Camaçari, BA. **PORTAL G1**, Bahia, 14 dez. 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/12/ford-anuncia-programa-de-demissao-voluntaria-na-fabrica-de-camacari-ba.html>. Acesso em: 25 set. 2021.

FORD paga até R\$ 93 mil para quem aderir a PDV. **ISTOÉ DINHEIRO**, Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/ford-paga-ate-r-93-mil-para-quem-aderir-a-pdv/>. Acesso em: 16 jun. 2021.

GONÇALVES, Rafael Soares; BAUTÈS, Nicolas; MANEIRO, Maria. A informalidade urbana em questão. **O Social em Questão**, ano 21, n. 42, 2018. Disponível em: http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/OSQ_42_Apresenta%C3%A7%C3%A3o1.pdf. Acesso em: 13 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Panorama Camaçari**. IBGE Cidades. Brasil, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/camacari/panorama>. Acesso em: 15 jan. 2022.

LEÔNIDAS, Mauro; TEIXEIRA, Regina Cleide Figueiredo. Visão Geral do Emprego e Desemprego do Setor de Transporte no Brasil. In: II Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia – II SEGeT, 2005, Resende. **Anais** [...]. Resende: AEDB, 2005, p. 693-710, 2005. Disponível em: https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos05/313_SETOR%20DE%20TRANSPORTES%20NO%20BRASIL.pdf. Acesso em: 2 set. 2021.

LIMA, Mirelle. Novo valor da passagem de ônibus em Camaçari irá variar entre R\$ 5 e R\$ 7. **Destaque1**, Bahia, 22 mar. 2023b. Disponível em: <https://destaque1.com/novo-valor-da-passagem-de-onibus-em-camacari-ira-variatar-entre-r-5-e-r-7/#:~:text=Nas%20linhas%20de%20C3%B4nibus%20da,tarifa%20ser%C3%A1%20de%20R%24%205>. Acesso em: 29 abr. 2023.

LIMA, Mirelle. Saiba quais empresas irão operar o novo sistema de transporte em Camaçari. **Destaque1**, Bahia, 28 abr. 2023a. Disponível em: <https://destaque1.com/saiba-quais-empresas-operarao-transporte-publico-em-camacari/>. Acesso em: 29 abr. 2023.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (org.). **El Rostro Urbano de América Latina**. Buenos Aires: Clacso, v. 1, p. 321-346, 2004. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100930022043/15p6art2.pdf>. Acesso em: 18 set. 2021.

MARICATO, Ermínia. Informalidade urbana no Brasil: a lógica da cidade fraturada. In: WANDERLEY, Luiz Eduardo; RAICHELIS, Raquel (orgs.). **A cidade de São Paulo: relações internacionais e gestão pública**. São Paulo: EDUC, 2009.

MENEZES, Stephanie. Táxi-lotação é aprovado em Imperatriz. **Correio MA**, Imperatriz, 29 ago. 2019. Disponível em: <https://www.correio.ma.com.br/noticia/8310/taxi-lotacao-e-aprovado-em-imperatriz>. Acesso em: 17 jan. 2022.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA (MPBA). 5ª e 8ª Promotorias de Justiça da Comarca de Camaçari. **RECOMENDAÇÃO nº 003/2019**. Recomenda à Prefeitura do Município de Camaçari e secretarias competentes, a adequada prestação de serviços públicos relativos à mobilidade urbana, bem como a adoção de meios de transportes alternativos que estimulem o desenvolvimento sustentável da cidade, Camaçari, p. 1-4, 2019. Disponível em: http://www.ceama.mp.ba.gov.br/biblioteca-virtual-ceama/doc_view/4044-recomendacao-mobilidade-urbana-camacari.html. Acesso em: 2 jun. 2021.

MOTA, Alexandre. Oferta de transporte clandestino acontece abertamente em Salvador. **Correio**, Salvador, 31 mai. 2016. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/oferta-de-transporte-clandestino-acontece-abertamente-em-salvador/>. Acesso em: 8 set. 2021.

NEY, Noedson. Já está funcionando em Camaçari o "Ligeirinho", serviço de transporte por aplicativo bem mais barato. **Observador Independente**, Bahia, 22 dez. 2020. Disponível em: <http://www.observadorindependente.com.br/2020/12/ja-esta-funcionando-em-camacari-o.html>. Acesso em: 17 set. 2021.

NUNES, José Horta. Transporte Urbano. **Endici**, Brasil, 2021. Disponível em: <https://www.labeurb.unicamp.br/endici/index.php?r=verbete/view&id=126>. Acesso em: 15 jan. 2021.

PASSERINI, Bianca; BARBIERI, Roberta; REZENDE, Victor. Na crise, Uber vira opção ao desemprego. **Focas Estadão**, s.d.. Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/mobilidade-1.php>. Acesso em: 11 maio 2023.

PITA, Lenielson. Cooastac irá substituir linhas de ônibus da Viação Cidade Industrial. **Destaque1**, Bahia, 19 mai. 2020. Disponível em: <https://destaque1.com/cooastac-ira-substituir-linhas-de-onibus-da-viacao-cidade-industrial/>. Acesso em: 25 ago. 2021.

POLO Industrial. **Guia Geográfico da Bahia**, Bahia, [s.d.]. Disponível em: <http://www.bahia-turismo.com/camacari/polo.htm>. Acesso em: 26 ago. 2021.

RAZÕES para assinar: o que dizem outros assinantes. **Petição Pública**, Brasil, 2021. Disponível em: <https://peticaopublica.com.br/viewsignatures.aspx?pi=BR100652>. Acesso em: 16 set. 2021.

RIBEIRO, Vinícius. Com base em número de reclamações, Castro admite problemas no transporte público de Camaçari. **Bahia no Ar**, Camaçari, 8 fev. 2023. Disponível em: <https://bahianoar.com/com-base-em-reclamacoes-coronel-castro-admite-problemas-no-transporte-publico-de-camacari/>. Acesso em: 20 abr. 2023.

SALVADOR. **Lei nº 9.488/2019**. Dispõe sobre o Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros - STIP, não aberto ao público, e remunerado, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas, exclusivamente, por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, no município de Salvador, e dá outras providências. Salvador, 2019. Disponível em: <https://encr.pw/fAx6R>. Acesso em: 11 maio 2023.

SANTIAGO, Julia da Silva. Transporte Informal: uma revisão bibliográfica. In: XXIV Semana do Planejamento Urbano e Regional – XXIV Semana PUR, 2018, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, 2018. p. 1-12. Disponível em: https://ippur.ufrj.br/wp-content/uploads/2021/07/Transporte_Informal_-_Uma_Revisao_Bibliografica_-_Julia_Santiago_da_Silva.pdf. Acesso em: 2 set. 2021.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SERENA, Ilanna. Câmara aprova projeto de lei que cria táxi-lotação em Teresina. **G1 PI**, Piauí, 02 jun. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2021/06/02/camara-aprova-projeto-de-lei-que-cria-taxi-lotacao-em-teresina.ghtml>. Acesso em: 18 jan. 2022.

SILVA, Danniela. Fechamento de fábrica provoca protesto. **A Tarde**, Salvador, 2006. Disponível em: <https://atarde.com.br/economia/fechamento-de-fabrica-provoca-protesto-342289>. Acesso em: 18 maio 2021.

TÚLIO, Sílvio. Câmara aprova em 2ª e última votação projeto de lei que autoriza serviço de táxi-lotação em Goiânia. **G1 GO**, Goiás, 04 jun. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2020/06/04/camara-aprova-em-2a-e-ultima-votacao-projeto-de-lei-que-autoriza-servico-de-taxi-lotacao-em-goiania.ghtml>. Acesso em: 19 jan. 2022.

USUÁRIOS do transporte público de Camaçari denunciam COOASTAC por má conduta dos motoristas. **Nossa Metrópole**. Bahia, 24 set. 2020. Disponível em: <https://nossametropole.com.br/2020/09/24/usuarios-do-transporte-publico-de-camacari-denunciam-cooastac-por-ma-conduta-dos-motoristas/>. Acesso em: 15 set. 2021.

VIECELI, Leonardo; PITOMBO, João Pedro. Saída da Ford deixa rastro de desemprego e devasta economia de Camaçari (BA). **Folha de S. Paulo**, Rio de Janeiro, 11 jan. 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/01/saida-da-ford-deixa-rastro-de-desemprego-e-devasta-economia-de-camacari-ba.shtml>. Acesso em: 24 abr. 2023.