

TRANSPORTE PÚBLICO EM ITAPETININGA/SP: DESAFIOS E PROPOSTAS

Élide Domingues Monteiro
Gleice Rafaela Rodrigues dos Santos
Thaís de Souza
Luciana Gonçalves Platero

RESUMO: Este artigo analisa a efetividade e as limitações do transporte público gratuito no município de Itapetininga/SP, implementado por meio do programa “Ônibus de Graça”. O estudo se justifica pela relevância da mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável e qualidade de vida, especialmente em cidades médias com crescimento econômico e populacional expressivos, tendo Itapetininga/SP como referência. O objetivo principal é avaliar se a gratuidade do transporte coletivo resulta em melhorias concretas na mobilidade, inclusão social e acesso a serviços essenciais, considerando aspectos como pontualidade, frequência, abrangência das rotas e percepção dos usuários. A metodologia adotada foi quali-quantitativa, combinando pesquisa bibliográfica, documental e aplicação de questionário digital a 200 residentes. Os resultados indicam que, apesar do avanço representado pela tarifa zero, persistem desafios estruturais, como baixa frequência dos ônibus, superlotação, falta de informações em tempo real e infraestrutura insuficiente nos pontos de parada. Observou-se que parcela significativa da população ainda prefere o transporte individual, mesmo diante da gratuidade, devido à falta de confiabilidade do serviço coletivo. Concluiu-se que a gratuidade tarifária, isoladamente, não resolve os desafios operacionais do sistema, sendo necessários investimentos complementares em frequência, pontualidade, tecnologia informacional, ampliação da frota e melhoria da comunicação com os usuários para consolidar o transporte coletivo como alternativa viável e sustentável ao individual. O trabalho contribui para o debate sobre políticas de mobilidade urbana e pode orientar a gestão pública local e outras cidades interessadas em adotar iniciativas semelhantes, promovendo impacto positivo na qualidade de vida e no desenvolvimento regional.

Palavras-chave: mobilidade urbana; transporte coletivo; políticas públicas; tecnologias; qualidade de vida.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem sido um problema debatido há muito tempo. Em 2012 foi aprovada a Lei 12.587/12 (Brasil, 2012), que se tornou um instrumento fundamental para o desenvolvimento sustentável das cidades do país. O objetivo maior dessa Lei é melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas nos municípios, incluindo a integração dos diferentes modais de transportes (Brasil, 2012).

Entende-se que a mobilidade urbana é a maneira como se dá a movimentação das pessoas, das cargas e dos veículos nas cidades, considerando que o crescimento da população, aliado ao crescente número de veículos, tornaram-se grandes desafios para qualquer gestão pública e têm causado no país mal-estar coletivo, fruto, principalmente, dos engarrafamentos e acidentes, incluindo-se aqueles que envolvem transporte público.

O transporte público é uma ferramenta de extrema importância para se alcançar a melhoria na mobilidade urbana e no desenvolvimento das cidades e, portanto, é um componente diretamente ligado ao bem-estar da população. Segundo Gomide (2003), o transporte coletivo adequado promove atividades importantes que garantem a dignidade da pessoa, a sua integração na sociedade, a participação dela no mercado de trabalho, além de facilitar o consumo, movimentando a economia.

O transporte público coletivo é um serviço essencial para o desenvolvimento urbano e social de uma cidade que influencia diretamente na qualidade de vida da população, impactando na mobilidade. Segundo Guitarrara (s.d), a mobilidade pode proporcionar maior fluidez do espaço urbano, pois, se o município tiver as vias adequadas, os fluxos de pessoas e de bens acontecem de maneira eficiente, podendo impactar de maneira positiva na economia e no meio ambiente.

Em 30 de dezembro de 2023, o município de Itapetininga/SP implementou o transporte público gratuito, uma iniciativa inovadora (Itapetininga, 2023). Segundo a Prefeitura, o valor de uma passagem para uma viagem urbana seria de R\$3,00. Sendo assim, baseando-se nesse valor, se uma pessoa trabalha de segunda a sábado, ela realizará 12 viagens de ônibus por semana, totalizando 48 viagens mensais e o gasto com transporte chega a R\$144,00 por mês. Assim, ao longo do ano, o trabalhador pode economizar até R\$1728,00. Esse valor pode ser reinvestido no comércio local, colaborando para o fortalecimento do sistema econômico regional. Essa medida, além de gerar impactos sociais e econômicos significativos, pode servir como modelo para outras cidades brasileiras.

Este estudo tem como objetivo entender a efetividade e as limitações do transporte público no município de Itapetininga/SP para propor sugestões de melhoria na oferta desse serviço, considerando fatores como pontualidade, frequência e abrangência das rotas, analisar a percepção da população sobre a qualidade do transporte público e sua relação com o dia a dia dos usuários. Além disso, busca entender como o transporte público impacta o acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e emprego e identificar possíveis correlações entre o uso do transporte público e indicadores de qualidade de vida, como mobilidade social, redução de congestionamentos e diminuição da poluição.

Por fim, o estudo pretende avaliar a eficácia dessa política pública, verificando se a gratuidade do transporte público está alcançando os objetivos propostos, e se o sistema de transporte público ainda apresenta falhas e deficiências que podem ser corrigidas para garantir um serviço de qualidade.

Os resultados da pesquisa podem permitir ao governo local a chance de desenhar políticas de mobilidade urbana que melhor considerem as necessidades e desejos da população, bem como gerar conhecimento para outras cidades, uma vez que o caso de Itapetininga-SP pode servir como referência para cidades que buscam implementar políticas semelhantes.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana foi transformada em Lei pelo Congresso Nacional, tornando-se fundamental para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. A Lei 12.587/12 visa melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas nos municípios, integrando diferentes modos de transporte (Brasil, 2012).

De acordo com Rodrigues (2016), desde o início dos anos 2000, o tempo gasto em deslocamentos diários nas dez principais regiões metropolitanas brasileiras aumentou gradualmente. Entre 2001 e 2010, o tempo médio que as pessoas levavam para se locomover de casa para o trabalho ou da escola para casa, por exemplo, aumentou de 38,1 para 43,3 minutos, um grande aumento, sobretudo quando se pensa que tal dado se trata de uma média. Em São Paulo e no Rio de Janeiro, duas das maiores cidades do país, o tempo médio era de 47,2 e 50,7 minutos, um respectivamente, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (*apud* Rodrigues, 2016).

Esse autor também relaciona os custos de deslocamento ao direito a um padrão de vida capaz de garantir ao cidadão e à sua família saúde e bem-estar. No Brasil, os gastos familiares com transporte aumentaram de 11,2% na década de 1970, segundo o Estudo Nacional da Despesa Familiar (IBGE, 1974-1975) para 18,4% no início dos anos 2000, chegando a 19,6% no final da década, quase igualando os 19,8% gastos com alimentação no mesmo período, conforme a Pesquisa de Orçamentos Familiares (IBGE, 2002-2003).

A última Pesquisa de Orçamentos Familiares (IBGE, 2017-2018) revela que, pela primeira vez no país, os brasileiros gastaram mais dinheiro do orçamento familiar com transporte do que com alimentação, sendo 18,1% das despesas para transporte e 17,5% para alimentação.

Conforme Pianegonda (2017), a Política Nacional de Mobilidade Urbana estipula que os municípios com mais de 20 mil habitantes devem, entre outras ações, elaborar e aprovar um plano de mobilidade urbana, com o objetivo de planejar o crescimento das cidades de forma

ordenada. A Lei 12.587/12 (Brasil, 2012) prevê que estes planos priorizem o transporte motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

Fernandes Junior (2017) aponta o tempo de deslocamento como um problema crucial da mobilidade urbana, agravado por congestionamentos, crescimento populacional e aumento de veículos. Soluções incluem incentivo ao transporte público e uso de ciclovias. No Brasil, há preferência por veículos individuais devido à superlotação e à baixa qualidade do transporte coletivo, o que, segundo Pena (s.d.), congestionava o trânsito, especialmente em áreas com maior concentração de serviços e empregos, dificultando a mobilidade urbana.

Maciel (2008) aponta que incentivar o uso de bicicletas pode reduzir a poluição do ar e proporcionar melhoria da qualidade de vida em áreas urbanas. Assim, a implementação de ciclofaixas e ciclovias surge como uma solução viável e inteligente.

Sautchuk (2013) argumenta que o transporte público precário e caro afeta a maioria da população. Pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência enfrentam infraestruturas inadequadas, com calçadas e faixas mal cuidadas. Rampas são escassas e ciclovias são vistas como lazer, não transporte. A preferência é dada ao veículo particular, o meio menos democrático.

2.2 Desenvolvimento do transporte urbano

A Pesquisa de Informações Básicas Municipais, veiculada pelo Jornal Nacional (IBGE divulga pesquisa [...], 2013), mostra que 96% das cidades brasileiras não têm um plano de transporte. Dos municípios com mais de 500 mil habitantes, quase 45% não têm um planejamento para o setor. O tipo de transporte também foi verificado. Menos de 1% das cidades têm metrô; 2,5% possuem trem; 38%, ônibus municipal; e em 67,7%, circulam vans.

Segundo Pero e Stefanelli (2015) percebe-se que um dos meios mais populares para a mobilidade urbana nos últimos tempos são os carros particulares, pois permitem que o cidadão se locomova mais rapidamente e com mais conforto. Segundo Bispo (2015), a mobilidade urbana no Brasil é uma questão crítica. O grande fluxo diário de pessoas nos centros urbanos, somado à baixa qualidade do transporte público, resulta em serviços ineficientes, condições degradantes para a população e custos elevados.

É nesse cenário que o transporte em carros particulares por aplicativos se desenvolve. Para Rosa (2017), a tecnologia da informação é crucial para a mobilidade urbana. O uso de inovações tecnológicas, como GPS, internet das coisas, inteligência artificial, entre outros, pode dar maior fluidez ao trânsito, gerando menores aglomerações. Nogueira (2017) argumenta que

o aplicativo Uber beneficia o setor de transporte ao oferecer uma alternativa de qualidade, pois o aplicativo se alinha à Política Nacional de Mobilidade Urbana da Lei 12.587/12 (Brasil, 2012), visando melhorar a eficiência e sustentabilidade do transporte urbano. Olmos e Favera (2015) concordam que os aplicativos de celulares e *smartphones* aproximam motorista e cliente, diminuindo, assim, o tempo de espera, podendo o motorista ir até ele e, assim, ainda aumentar o número de atendimentos, pois é possível encontrar novas corridas durante o percurso.

Ferraz e Torres (2001) afirmam que o número de viagens realizadas (índice de mobilidade) varia de país para país e de cidade para cidade, onde a quantidade de viagens urbanas realizadas depende do nível de desenvolvimento socioeconômico destes lugares, além do tamanho e topografia da cidade, do clima, da facilidade de locomoção a pé e de bicicleta, do custo e qualidade de transporte público e semipúblico, como táxis, carros de aplicativos, vans, aplicativos de carona, entre outros.

Oliveira (2017) destaca o desafio diário de mobilidade nas cidades, tanto para habitantes quanto para gestores. Ele alerta que é urgente a necessidade de planos bem mais organizados, conciliados e sustentáveis para resolver a situação caótica do trânsito dos centros urbanos que estão com forte crescimento populacional e têm um sistema de transporte público sucateado. Segundo Pena (s.d.), a escassez de opções de deslocamento, especialmente para pessoas de baixa renda, persiste. Para Carvalho (2016), é muito difícil para a gestão pública resolver esse problema. O crescimento urbano mal gerenciado, somado a políticas que valorizam o transporte individual motorizado sobre o público e não motorizado, agravam a situação.

2.3 Dados do município de Itapetininga

A área territorial do município de Itapetininga é de 1.789,350 Km², sendo apenas 60,797 Km² de área urbana, ou seja, sua extensão é majoritariamente rural. É um grande município, não apenas por ser a 3ª maior cidade em extensão territorial no estado de São Paulo e a 836ª dentre os 5.570 municípios do país, segundo IBGE (2022), mas também por apresentar um grande desenvolvimento econômico.

Esse destaque se dá em virtude de apresentarmos forte desenvolvimento econômico, principalmente devido a instalações de grandes indústrias nas áreas de alimentos, têxtil, química, moveleira, autopeças e recursos energéticos, incluindo gás natural. Itapetininga também é polo comercial e de serviços, sendo referência para as demais cidades da região, com uma grande vocação agrícola e vasta extensão rural, apresentando o 12º maior PIB do agronegócio paulista (Itapetininga, s.d.).

Conforme com o Censo de 2022 (IBGE, 2022), a população de Itapetininga, São Paulo, alcançou 157.790 habitantes — um aumento de 9,29% em relação ao CENSO de 2010 — com

estimativa de 163.774 pessoas para 2024. O município apresentou PIB per capita de R\$38.058,01, ocupando a 249ª posição estadual e 1.560ª nacional. Com receitas brutas totais de R\$771.380.104,21, ficou na 62ª posição entre os 645 municípios do estado e na 206ª entre os 5.570 municípios brasileiros. A densidade demográfica era de 88,18 habitantes por quilômetro quadrado, com média de 2,83 moradores por residência, e a renda média dos trabalhadores correspondia a 2,1 salários mínimos. De acordo com a 9ª edição do ranking Connected Smart Cities, Itapetininga foi considerada a 7ª cidade mais urbanizada do estado de São Paulo (Itapetininga, 2024).

2.4 Transporte em Itapetininga

Com base nos dados do Detran-SP, o G1 fez um levantamento que apontou que Itapetininga possuiu uma frota de 101.365 veículos, entre eles 57.683 automóveis e 30.958 motos (Com mais carros [...], 2024), um número elevado, que corresponde a 8 veículos para cada pessoa adulta do município.

O número de mortes em acidentes de trânsito em Itapetininga aumentou mais de 80% em 2024, segundo dados do Detran-SP (Número de mortes [...], 2024), totalizando 44 vítimas fatais entre janeiro e outubro, sendo que 31 dessas mortes ocorreram em rodovias da região, enquanto no mesmo período do ano anterior foram registradas 24 mortes. Além disso, mais de 350 pessoas ficaram feridas em acidentes no trânsito apenas entre janeiro e setembro. Segundo especialistas e autoridades, cerca de 90% dos acidentes são provocados por falha humana.

O transporte público de Itapetininga, visto como uma solução para esse problema, era operado por meio de uma empresa concessionária até junho de 2023. Para melhorar a frequência dos ônibus, conforme descreve Martins (2023), a Prefeitura implementou soluções estratégicas ao assumir a gestão do transporte público. As principais medidas incluem a renovação da frota, com locação de 22 novos ônibus e manutenção inclusa e a contratação de motoristas via processo seletivo. A gestão municipal também buscou flexibilizar as linhas conforme a demanda, permitindo ajustes que atendam melhor às necessidades dos usuários. Apesar dos avanços significativos, o autor destaca que ainda há espaço para melhorias na frequência dos ônibus, na informação ao usuário e na integração com outros meios de transporte. A busca por um transporte público eficiente e sustentável exige a participação de todos: população, poder público e empresas de transporte.

Poucos meses após a Prefeitura de Itapetininga assumir a gestão, o transporte público foi marcado pela implementação do programa "Ônibus de Graça", que oferece transporte

coletivo gratuito para toda a população (Itapetininga anuncia [...], 2023). Essa iniciativa, iniciada em dezembro de 2023, visa fomentar a economia local, reduzir o número de carros circulando nas ruas e melhorar a mobilidade urbana. A frota municipal conta com 23 ônibus que atendem áreas urbanas e rurais, facilitando o acesso a serviços e comércio.

O G1 destaca os pontos positivos dessa inovação, que incluem uma economia significativa para os usuários, que podem economizar até R\$144 por mês, e a democratização do acesso ao transporte, beneficiando principalmente as populações de baixa renda. (Itapetininga anuncia [...], 2023). A gratuidade também pode ajudar na redução da poluição e dos acidentes de trânsito, promovendo um ambiente urbano mais saudável. Contudo, persistem incertezas sobre a eficácia dessa nova abordagem e sua capacidade de atender às necessidades da população.

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem caráter descritivo e exploratório, avaliando a qualidade e eficiência do transporte público em Itapetininga/SP. A abordagem descritiva identifica padrões e relações, enquanto a exploratória familiariza-se com o problema, gerando hipóteses iniciais (Nardi; Santos, 2003; Tumelero, 2019).

Foram utilizadas as pesquisas bibliográfica e documental, para conhecer os principais conceitos envolvidos na temática e a legislação e outras ações do poder público relacionadas. A pesquisa bibliográfica utiliza-se de fontes secundárias, como livros, artigos, etc., para uma construção teórica, e a documental, como fontes primárias como acervos documentais, imagéticos e outros (Gil, 2007; Fonseca, 2002).

O procedimento incluiu o levantamento de dados por questionário em formato digital com dezoito questões fechadas. Optou-se pela utilização do *Google Forms*, uma ferramenta gratuita e amplamente empregada em pesquisas científicas e acadêmicas, que permite a elaboração e distribuição de questionários eletrônicos de forma prática e eficiente. Além disso, o *Google Forms* automatiza o armazenamento das respostas em planilhas e gera visualizações gráficas dos resultados, facilitando a análise e o acompanhamento em tempo real.

O questionário foi aplicado aos residentes do município e, para conseguir o maior alcance possível, esse instrumento foi disseminado por meio de WhatsApp e através de cartazes em pontos de ônibus, com um QR Code para acesso, permitindo que as respostas fossem coletadas de maneira remota e assíncrona.

Adotou-se uma abordagem quali-quantitativa, combinando métodos para uma análise mais abrangente. Na pesquisa quali-quantitativa há características importantes, como integração de métodos (Creswell, 2007), flexibilidade (Gatti, 2002), complementaridade (Kirschbaum, 2017) e aplicações diversificadas (Souza, Kerbauy, 2017).

Dessa forma, foi possível compor um referencial amplo, integrando as informações advindas de estudos anteriores sobre o assunto e os dados obtidos por meio da pesquisa de campo, contribuindo para uma análise mais consistente do problema de pesquisa.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com base na pesquisa realizada com 200 habitantes de Itapetininga/SP, emergiram dados reveladores sobre a efetividade do programa "Ônibus de Graça" (Itapetininga anuncia [...], 2023) e os principais desafios enfrentados pelo sistema de transporte público municipal. Os resultados demonstram uma divisão equilibrada entre usuários do transporte público (32,5%) e do transporte individual (38% carros + 20% motos), evidenciando que, apesar da gratuidade, ainda existe significativa dependência de veículos particulares, o que confirma o levantamento de dados do Detran-SP realizado pelo G1 (Com mais carros [...], 2024). A alta dependência de veículos particulares pode estar relacionada aos problemas estruturais identificados na pesquisa, mesmo com a implementação da tarifa zero.

O fato de 45% dos entrevistados não utilizarem o transporte público, apesar da gratuidade, indica que a eliminação da barreira tarifária não foi suficiente para resolver os problemas fundamentais do sistema. Essa realidade corrobora com as observações de Pena (s.d.), que destaca a persistência da escassez de opções de deslocamento, especialmente para pessoas de baixa renda, mesmo quando há disponibilidade do serviço.

Um dado alarmante é o aumento de mais de 80% no número de mortes em acidentes de trânsito em Itapetininga em 2024 (Número de mortes [...], 2024), totalizando 44 vítimas fatais entre janeiro e outubro, além de mais de 350 feridos no mesmo período. Cerca de 90% desses acidentes são atribuídos à falha humana. O alto índice de uso de transporte individual (carros e motos somam 58% dos principais meios de deslocamento) contribui para o agravamento desse quadro, reforçando a importância de políticas que incentivem o uso do transporte coletivo, reduzam a circulação de veículos particulares e promovam campanhas educativas para segurança viária.

A ampliação e qualificação do transporte público podem, portanto, atuar como instrumento de redução de acidentes, poluição e congestionamentos, conforme previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012) e destacado no referencial teórico.

Os dados da pesquisa revelam que 68,5% dos entrevistados utilizam o transporte para fins laborais, confirmando a importância estratégica do transporte público para a economia local, conforme destacado por Gomide (2003), que aponta o transporte coletivo adequado como promotor de atividades que garantem a dignidade da pessoa e sua participação no mercado de trabalho.

A avaliação geral do transporte público apresenta resultados preocupantes: 56,6% dos usuários consideram o serviço regular, enquanto apenas 23,2% o avaliam como bom. Esta percepção limitada sobre a qualidade dialoga com as considerações de Bispo (2015), que identifica a baixa qualidade do transporte público brasileiro como resultado de serviços ineficientes e condições degradantes para a população. Os dados sugerem que, mesmo com a gestão municipal e a gratuidade implementadas conforme descrito por Martins (2023), persistem deficiências estruturais que comprometem a satisfação dos usuários.

O problema da pontualidade emerge como questão crítica, com 57,2% dos usuários avaliando-a como regular e 59% relatando que os ônibus se atrasam ou adiantam às vezes. Estes dados evidenciam falhas no planejamento operacional que podem comprometer a confiabilidade do sistema, aspecto fundamental para consolidar o transporte público como alternativa viável ao transporte individual. A questão temporal conecta-se diretamente com as observações de Fernandes Junior (2017), que aponta o tempo de deslocamento como problema crucial da mobilidade urbana, agravado por questões operacionais.

A frequência dos ônibus representa outro gargalo significativo, com 34,7% dos entrevistados considerando-a inadequada, principalmente fora dos horários de pico, e apenas 8,5% avaliando-a como adequada em todos os horários. Esta deficiência na regularidade do serviço pode explicar parcialmente a persistente preferência por veículos particulares, mesmo diante da gratuidade do transporte público.

Os principais problemas identificados pelos usuários revelam deficiências estruturais do sistema: 61,5% apontam a lotação dos veículos, 56,9% identificam a falta de informações atualizadas sobre rotas e horários, e 51,3% criticam o intervalo muito grande entre as viagens. Estes dados demonstram que os ônibus da frota municipal podem ser insuficientes para atender adequadamente à demanda, especialmente nos horários de pico, quando 59,4% dos pesquisados apontam que os veículos ficam sempre lotados.

Um sistema de transporte público eficiente depende não apenas de ônibus e infraestrutura, mas também de ferramentas informativas que ajudem os usuários a planejar suas viagens. A questão das informações sobre rotas, itinerários e horários emerge como um problema crítico, com 37,7% dos entrevistados considerando regulares as informações disponíveis no site da prefeitura, contra 26,1% que consideram ruins e apenas 11,1% como boas. A demanda por melhor sistema informacional é evidenciada pelo fato de 81% dos entrevistados considerarem extremamente útil um aplicativo que acompanhe rotas e horários em tempo real via GPS.

Para identificar oportunidades de melhoria para Itapetininga, a comparação com outro município, mais estruturado nesse quesito, se faz necessário. Essa análise compara os sistemas de busca de itinerários da Prefeitura de Itapetininga e do município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana da Cidade de São Paulo (SPTrans), destacando suas funcionalidades distintas.

O site da Prefeitura de Itapetininga (Itapetininga, 2023) traz informações básicas sobre horários e linhas de ônibus municipais. A página destinada aos itinerários apresenta um formato relativamente simples, listando as principais rotas como "Vila Mazzei ↔ Estância 4 Irmãos", "Bela Vista ↔ Taboãozinho", entre outras. As informações disponibilizadas são essencialmente estáticas, apresentando os horários das linhas sem funcionalidades interativas avançadas.

Em contraste, o sistema de busca de itinerários do município de São Paulo (SPTrans, s.d.) apresenta uma abordagem mais sofisticada e com foco no usuário. O sistema permite a personalização da busca, onde o usuário pode escolher entre opções mais rápidas ou mais econômicas, especificando o dia da semana e horário da viagem, e até mesmo indicando o quanto deseja caminhar a pé.

O site disponibiliza três opções principais de consulta que enriquecem a experiência do usuário:

- Pesquisa por origem e destino: Permite ao usuário informar os pontos de partida e chegada, recebendo sugestões de rotas otimizadas conforme filtros selecionados.
- Busca por linha: Possibilita digitar o número ou nome da linha para acessar programação completa, itinerário detalhado, mapa visual e horários precisos.
- Busca por localidade: Permite consultar quais linhas passam próximas a um endereço específico, facilitando a mobilidade em áreas desconhecidas.

Em relação ao sistema de busca de itinerários e a comparação realizada com o Município de São Paulo, o site da Prefeitura de Itapetininga, embora forneça dados básicos sobre as linhas de ônibus, pode evoluir seguindo o modelo da SPTrans. As melhorias sugeridas visam tornar o

sistema de transporte público mais acessível e eficiente. Considerando os importantes investimentos já realizados por Itapetininga na modernização de sua frota, a evolução do sistema digital de informações seria um passo natural para complementar essas melhorias estruturais. Um sistema de busca mais sofisticado beneficiaria não só os usuários atuais, mas também incentivaria mais cidadãos a optarem pelo transporte coletivo, alinhando-se ao objetivo da prefeitura de reduzir o trânsito e contribuir com o meio ambiente ao diminuir a circulação de veículos particulares.

A infraestrutura dos pontos de parada também apresenta deficiências, com apenas 29,6% dos entrevistados indicando que a maioria possui abrigo, bancos e sinalização adequada. Esta carência na infraestrutura de apoio pode desencorajar o uso do transporte público, especialmente em condições climáticas adversas. A questão da acessibilidade para pessoas com deficiência permanece incerta, com 48,5% dos entrevistados não sabendo opinar sobre sua adequação. O fato de apenas 24% dos entrevistados considerarem adequada a acessibilidade para pessoas com deficiência revela uma lacuna importante no cumprimento dos princípios de universalidade do transporte público. Esta deficiência contradiz os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei 12.587/12 (Brasil, 2012), que visa melhorar a acessibilidade de todas as pessoas.

A segurança no transporte público apresenta percepções divididas, com 43,2% dos usuários sentindo-se seguros, enquanto 29,1% não se sentem seguros. Embora a maioria se sinta segura, o percentual significativo de usuários inseguros indica necessidade de atenção a este aspecto, que pode influenciar na escolha do meio de transporte. Esta preocupação alinha-se com as observações de Sautchuk (2013), que destaca como a infraestrutura inadequada pode afetar a percepção de segurança dos usuários.

As prioridades de melhoria identificadas pelos entrevistados apontam direções claras para otimização do sistema: 69,2% priorizam o aumento da frequência dos ônibus, 60,1% buscam melhores informações sobre rotas e horários, e 55,6% desejam ampliação das rotas e cobertura. Estas demandas corroboram com os problemas operacionais identificados e sugerem que o foco deve estar na expansão e otimização do serviço, não apenas na manutenção da gratuidade.

A análise dos resultados da pesquisa revela que, embora o programa "Ônibus de Graça" (Itapetininga anuncia [...], 2023) represente um avanço significativo na democratização do acesso ao transporte público em Itapetininga, persistem desafios operacionais e estruturais que limitam sua efetividade. Os principais desafios incluem garantir a sustentabilidade financeira do programa e gerenciar o potencial aumento na demanda, que pode sobrecarregar o sistema

sem planejamento adequado. Embora a tarifa zero beneficie a economia local e o acesso ao transporte, sua sustentabilidade financeira a longo prazo requer atenção. A gestão pública precisa manter a qualidade do serviço e investir na capacitação dos motoristas para assegurar um transporte eficiente e seguro.

Os dados demonstram que a eliminação da barreira tarifária, por si só, não é suficiente para consolidar o transporte público como alternativa preferencial ao transporte individual. A necessidade de melhorias na frequência, pontualidade, informação aos usuários e infraestrutura dos pontos de parada emerge como prioridade para maximizar os benefícios sociais e econômicos da política implementada. O sucesso sustentável do programa dependerá da capacidade da gestão municipal de resolver estas deficiências operacionais, garantindo que a gratuidade seja complementada por qualidade e eficiência do serviço oferecido à população.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como objetivo analisar a efetividade e as limitações do transporte público gratuito em Itapetininga/SP, oferecido pela Prefeitura Municipal por meio do programa “Ônibus de Graça”. Com base nas respostas de 200 moradores ao questionário aplicado, observou-se que, embora a gratuidade da tarifa represente um avanço importante em termos de inclusão social e alívio financeiro, ela ainda não é suficiente para destacar o transporte coletivo como alternativa preferencial ao transporte individual. Os resultados sugerem que a gratuidade, por si só, não resolve os principais desafios enfrentados pelos usuários. Problemas como baixa frequência dos ônibus, falta de pontualidade, superlotação nos horários de pico e ausência de informações em tempo real sobre itinerários continuam a impactar negativamente a percepção e o uso do serviço. Isso evidencia a falta de confiabilidade no sistema, o que leva muitos moradores a continuarem dependentes de seus veículos particulares.

Diante disso, recomenda-se que a gestão pública invista em tecnologias, como aplicativos com monitoramento em tempo real, além da ampliação da frota para reduzir a superlotação e melhorar a pontualidade dos ônibus. Conclui-se, portanto, que, para a tarifa zero alcançar seu sucesso, é necessário que seja acompanhada de investimentos contínuos e amplos, voltado à qualidade, eficiência e inovação. Apenas com esses avanços será possível reduzir a dependência do transporte individual e promover uma mobilidade urbana mais funcional e acessível para todos. Este estudo pode ser útil à administração pública municipal, pois aponta para as áreas mais sensíveis do programa, podendo nortear os próximos passos para a manutenção bem sucedida dessa iniciativa. Além disso, pode contribuir para a discussão de

como serviços semelhantes podem ser implantados em outras localidades, impactando positivamente a mobilidade urbana e promovendo mais qualidade de vida à população.

REFERÊNCIAS

BISPO, Sergio Branquinho. **O Uber e a mobilidade urbana**. Migalhas, 03 jun. 2015. Disponível em: <http://m.migalhas.com.br/depeso/221416/uber-e-a-mobilidade-urbana>>. Acesso em 01 out. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em 25 set. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. IPEA, Brasília, maio 2016. Publicações. Disponível em:<https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=27709%3Atd-2198-desafios-da-mobilidade-urbanano%20brasil&catid=390%3A2016&directory=1&Itemid=1>. Acesso em: 08 out. 2024.

COM MAIS CARROS do que motos, Itapetininga tem 8 veículos para cada 10 adultos: 'Espaços públicos mais hostis', alerta pesquisador. G1, 03 fev. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/2024/02/03/com-mais-carros-do-que-motos-itapetininga-tem-8-veiculos-para-cada-10-adultos.ghtml>. Acesso em: 15 mai. 25.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. Tradução: Luciana de Oliveira da Rocha. 2ª Edição. Porto Alegre: Artmed, 2007.

FERNANDES JUNIOR, Oswaldo. **Mobilidade urbana, conscientização e convivência no trânsito**. 30 jun. 2017. Disponível em: <<https://pt.linkedin.com/pulse/mobilidade-urbanaconscientizacao-e-convivencia-fernandes-junior>>. Acesso em: 12 out. 2024.

FERRAZ, Antonio Clovis Pinto Coca; TORRES, Issac Guilherme Espinosa. **Transporte Público Urbano**. São Carlos: RiMa, 2001.

FONSECA, João José Saraiva da. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UECE. 2002

GATTI, Bernardete. **Metodologia de pesquisa: fundamentos e práticas**. São Paulo: Editora Futura, 2002.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: Elementos para políticas públicas**. IPEA, Brasília, jul. 2003. Texto Para Discussão No 960. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2893/1/TD_960.pdf. Acesso em: 06 out. 2024.

GUITARRARA, Paloma. **Mobilidade urbana**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>. Acesso em 12 out. 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística. **Estudo Nacional da Despesa Familiar (ENDEF)**. Rio de Janeiro: IBGE, 1974-1975.

IBGE – Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística. **Panorama**. Itapetininga, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/itapetininga/panorama>. Acesso em 12 nov. 2024.

IBGE DIVULGA PESQUISA que retrata deficiências do transporte público. Jornal Nacional, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/07/ibge-divulga-pesquisa-que-retrata-deficiencias-do-transporte-publico.html>. Acesso em 12 de out. 2024.

IBGE– Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística. **Pesquisa de Orçamentos Familiares, 2002-2003**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/justica-e-seguranca/19877-2002-2003.html?=&t=resultados>. Acesso em: 04 de abr. 2025.

IBGE– Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística. **Pesquisa de Orçamentos Familiares, 2017-2018**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/justica-e-seguranca/24786-pesquisa-deorcamentos-familiares-2.html?edicao=31309&t=resultados>. Acesso em: 04 de abr. 2025.

ITAPETININGA ANUNCIA tarifa zero nos ônibus circulares. G1, 28 dez. 2023. Itapetininga e Região. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/2023/12/28/itapetininga-anuncia-tarifa-zero-nos-onibus-circulares.ghtml>. Acesso em: 06 nov. 2024.

ITAPETININGA. **Cidade**. Itapetininga, [s.d.]. Disponível em: <https://www.itapetininga.sp.gov.br/cidade>. Acesso em: 30 maio 2025.

ITAPETININGA. **Itapetininga é a 7ª cidade mais urbanizada do estado de São Paulo e a 13ª do Brasil, aponta ranking Connected Smart Cities 2023**. 19 já. 2024. Disponível em: <https://www.itapetininga.sp.gov.br/noticia/7207/itapetininga-e-a-7-cidade-mais-urbanizada-do-estado-de-sao-paulo-e-a-13-do-brasil-aponta-ranking-connected-smart-cities-2023/>. Acesso em: 01 out. 2024.

ITAPETININGA. **Itapetininga implanta Programa Ônibus de Graça a partir do dia 30 e é a maior cidade do interior paulista a adotar novo sistema de transporte**. 28 dez. 2023. Disponível em: <https://www.itapetininga.sp.gov.br/noticia/7153/itapetininga-implanta-programa-onibus-degraca-a-partir-do-dia-30-e-e-a-maior-cidade-do-interior-paulista-a-adotar-novo-sistema-detransporte/>. Acesso em: 01 out. 2024.

ITAPETININGA. **Itinerários**. Serviços. Itapetininga, 2023. Disponível em: <https://www.itapetininga.sp.gov.br/pagina/66/servicos/sub-pagina/57/>. Acesso em: 24 abr. 2025.

KIRSCHBAUM, Charles. **Decisões entre pesquisas quali e quanti sob a perspectiva de mecanismos causais**. Educação e Filosofia, v. 31, n. 61, p. 21-44, jan./abr. 2017.

MACIEL, Vladimir Fernandes. **Congestionamentos urbanos**. GV-executivo, v. 7 n. 5: setembro-outubro, p 15-20, set. 2008. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/gvexecutivo/issue/view/1874/708>. Acesso em 10 out. 2024.

MARTINS, Ana Claudia. **Prefeitura de Itapetininga assume a gestão do transporte coletivo em junho**. Jornal Cruzeiro do Sul, 01 maio 2023. Sorocaba/Notícias. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2023/05/714115-prefeitura-deitapetininga-assume-a-gestao-do-transporte-coletivo-em-junho.html>. Acesso em: 06 nov. 2024.

NARDI, Elton Luiz; SANTOS, Robson dos. **Pesquisa: teoria e prática**. Porto Alegre: EST Edições, 2003.

NOGUEIRA, Natalia. **A regulamentação municipal do Uber**. JusBrasil, 2017. Disponível em: Acesso em 08 out. 2024.

NÚMERO DE MORTES no trânsito cresce mais de 80% em Itapetininga. G1, 28 nov. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/2024/11/28/numero-de-mortes-no-transito-cresce-mais-de-80percent-em-itapetininga.ghtml>. Acesso em: 14 jun. 25.

OLIVEIRA, Neves. **Mobilidade urbana: um desafio para as cidades brasileiras**. EBC - Empresa Brasil de Comunicação. 17 ago. 2017. Disponível em: Acesso em 11 out. 2024.

OLMOS, Olívia Martins de Quadros; FAVERA, Rafaela Bolson Dalla. **A Polêmica Em Torno Do Aplicativo Uber No Brasil: Argumentos De Direito Contra E A Favor Da Sua Manutenção**. Seminário Nacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea, v. 1, n. 1, p. 1-18, 2015. Disponível: <https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14260>. Acesso em 08 out. 2024.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Problemas no transporte público**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/problemas-no-transporte-publico.htm>. Acesso em 08 out. 2024.

PERO, Valéria A. STEFANELLI, Victor B. **A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras**. Revista Economia Contemporânea, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, setdez/2015.

PIANEGONDA, Natalia. **Lei que trata da política nacional de mobilidade urbana: Mobilidade urbana**. Agencia cnt noticias, [S.l.], 02 fev. 2017. p. 1. Disponível em: Acesso em 14 out. 2024.

RODRIGUES, Juciano Martins. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo (Orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. p. 14-15.

ROSA, Renata Sguissardi. **Aplicativos e inovações tecnológicas facilitam deslocamento nas cidades**. Gazeta do Povo, 22 ago. 2017. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/especial-patrocinado/metrocard/aplicativos-e-inovacoes-tecnologicas-facilitam-deslocamento-nas-cidades-5e9f3i3c7k71w8ieeoffgq897>>. Acesso em 12 out. 2024.

SAUTCHUCK, Jaime. **Causas e soluções para falta de mobilidade urbana**. Jornal GGN, 8 maio 2013. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/causas-e-solucoes-para-afalta-de-mobilidade-urbana>. Acesso em 16 out. 2024.

SOUZA, Kellcia Rezende.; KERBAUY, Maria Teresa Miceli. **Abordagem quanti-qualitativa: superação da dicotomia quantitativa-qualitativa na pesquisa em educação**. Educação e Filosofia, Uberlândia, v. 31, n. 61, p. 21-44, jan./abr. 2017

SPTRANS. **Busca de itinerários**. SPTrans. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/busca-de-itinerarios/>. Acesso em: 24 abr. 2025.

TUMELERO, Naína. **Pesquisa exploratória: conceito, características e aplicação em 4 passos**. Mettzer, 03 abr. 2019. Disponível em <https://blog.mettzer.com/pesquisa-exploratoria/>. Acesso em 15 set. 2024.