



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA – UESB
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo

JOSCIMARA NUNES LEMOS

**MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E
RURAIS: DINÂMICA DA RELAÇÃO CIDADE/CAMPO EM
BARRA DO CHOÇA/BA**

Vitória da Conquista - BA
2018

JOSCIMARA NUNES LEMOS

**MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E
RURAIS: DINÂMICA DA RELAÇÃO CIDADE/CAMPO EM
BARRA DO CHOÇA/BA**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia PPGeo-UESB da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia para a obtenção do título de Mestre em Geografia
Área de concentração: Produção do espaço geográfico

Linha de Pesquisa: Produção dos Espaços Urbanos e Rurais

Orientador (a): Prof^a. Dra. Fernanda Viana de Alcântara

Vitória da Conquista - BA
2018



Esta dissertação de mestrado está sobre os termos CC BY do Creative Commons



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA (UESB)
Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PPG)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGeo/Uesb)
Mestrado em Geografia



FOLHA DE APROVAÇÃO

MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E RURAIS: DINÂMICA DA RELAÇÃO CIDADE/CAMPO EM BARRA DO CHOÇA/BA

JOSCIMARA NUNES LEMOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UESB (PPGeo-Uesb), como requisito para obtenção do título de MESTRE.

Aprovada em: 11 de Setembro de 2018

Banca Examinadora

Profa. Dra. Fernanda Viana de Alcântara
(Orientadora) (UESB)

Prof. Dr. Flamarion Dutra Alves
(Examinador Externo) (UNIFAL)

Prof. Dr. Jânio Laurentino de Jesus Santos
(Examinador Interno) (UEFS/UESB)

Vitória da Conquista- BA

AGRADECIMENTOS

Dizem que a produção da dissertação é um caminho solitário. De fato! Porém, não se pode negar que para o desenvolvimento da pesquisa não se trilha o caminho sozinho. Agradecer aqueles que contribuíram direta ou indiretamente para a concretização da dissertação, é reconhecer o papel notório que tiveram durante o percurso acadêmico e de vida.

Agradeço, sobretudo, a Deus pelas possibilidades e vitórias alcançadas e a minha família pelo apoio. Aos amigos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, principalmente Gabriel Couto e Verônica Pereira, por terem permitido e incentivado que eu assumisse a vaga de Agente de Pesquisas e Mapeamento, mesmo ainda cumprindo créditos obrigatórios no Mestrado. Sem a remuneração do IBGE não seria possível a continuidade na pós-graduação.

Considero que foi um grande desafio conciliar estudos e trabalho. Espero que ambos tenham sido contemplados de forma efetiva, sem grandes lacunas no que tange as minhas responsabilidades laborais e acadêmicas que caminharam lado a lado.

Agradeço também a Rôse Léia e a Pablo Dario pela amizade e incentivo. A Alexandre, também do IBGE, pelo fornecimento de informações secundárias e do shapefile que contribuíram para a minha pesquisa. A Édco, do IBGE, pelas informações referentes à cafeicultura de Barra do Choça, dados coletados no transcorrer do Censo Agropecuário 2017.

Agradeço aos colegas da primeira turma do Mestrado, pela amizade, carinho e pelo compartilhamento de conhecimento nas discussões empreendidas em sala de aula. A Sil, Manis, Marília, Wos, Flávia, Débora, Joelma, Edilélio, Vera e Patrícia, agradeço por nossa amizade e pelas contribuições e ajudas no decorrer do Mestrado. Espero que nossa amizade seja eterna.

Agradeço a Flávia e a Débora pela contribuição na produção dos mapas que compõem essa dissertação. A Dy, pelo apoio e por ter me levado algumas vezes em campo para que eu pudesse aplicar meus instrumentos de pesquisa, e ao meu irmão, Isaque, por ter me ajudado nessa tarefa. Quanto a isso, agradeço também a Andressa, Lucas e Vagner do Núcleo de Extensão em Desenvolvimento Territorial – NEDET.

Agradeço a Fernanda, minha orientadora, pela paciência e contribuição. Ao professor Janio Santos pelas contribuições que foram decisivas e proeminentes.

Agradeço também aos informantes que, com sua disponibilidade, permitiram o alcance dos objetivos de pesquisa pretendidos.

Sem nenhum de vocês, a concretização da pesquisa que resultou nesta dissertação não teria sido possível. A todos, muito obrigada!

Os sistemas e as redes de transportes, enquanto um tipo específico de rede geográfica, ainda que tenham conhecido extraordinário desenvolvimento técnico, ainda hoje não oferecem possibilidades vantajosas de fluidez de forma homogênea entre as diferentes atividades, lugares e gentes, porque em sua maioria são voltadas às ações mais eficientes de uma economia hegemônica que se pretende onipresente e mais tecnicamente eficaz. Pereira (2009)

RESUMO

Em função das transformações geradas pelo capital, desinentes, sobretudo, do processo de reestruturação produtiva, que delineou uma nova divisão social e territorial do trabalho, foram produzidas modificações nos espaços urbanos e rurais, que mantêm entre si relações estreitas. Essas transformações se manifestam tanto na materialidade quanto na imaterialidade que asseguram a (re)produção do espaço sob os ditames do capital, bem como a reconfiguração da mobilidade que se realiza no espaço das cidades, marcada pela desigualdade no acesso e no consumo dos serviços públicos de transporte coletivo. Entretanto, percebe-se que tais desigualdades não são exclusivas dos espaços citadinos, mas estão presentes também na mobilidade cotidiana que ocorre entre os espaços urbanos e rurais dos municípios, sobretudo nas pequenas cidades, cuja relação cidade/campo é marcada pela complementariedade. Nesse sentido, a pesquisa teve como objetivo analisar a dinâmica da mobilidade na relação cidade/campo e a existência ou não, bem como a efetivação, das políticas de mobilidade que contemplem os espaços rurais, tendo como recorte espacial o município de Barra do Choça/BA e, mais especificamente, os povoados Cafezal e Boa Vista. Para tanto, foram realizadas entrevistas com o representante do poder público municipal e com os administradores dos povoados, aplicação de questionários junto aos moradores desses espaços rurais e aos motoristas de transportes coletivos, além de registros fotográficos, análise documental, observações *in loco*, elaboração de mapas, coleta de imagens de satélite dos recortes espaciais estudados e coleta de informações em meio de comunicação do município, além de pesquisas teóricas que possibilitaram apreender essa dinâmica. Constatou-se contradições concernentes a ausência e/ou insuficiência de transportes coletivos ou, e em alguns momentos até mesmo, de boas condições das estradas para a sua realização de forma efetiva. Entende-se que isso se reflete na reprodução da vida dos sujeitos das áreas rurais, pois a negação de acesso às condições de realização dessa dinâmica significa a negação de outros direitos sociais, cujo acesso está também condicionado ao direito à cidade e ao território aos sujeitos residentes no campo. Dessa forma, a realização da mobilidade cotidiana entre cidade e campo depende também de políticas municipais para concretizá-la conforme as demandas dos sujeitos do campo. Os dados revelam que não há políticas municipais efetivas em Barra do Choça que contemplem essa dinâmica, há ações pontuais do poder público municipal nessa direção, mas elas mostraram-se insuficientes para contemplá-la de forma mais efetiva.

Palavras-chave: (Re) produção do espaço. Cidade e campo. Mobilidade cotidiana. Políticas municipais.

ABSTRACT

As a result of the transformations generated by capital, and above all the disincentives to the process of productive generation, which delineate a new social and territorial division of labor, they are produced by a change in urban and rural spaces, which maintain close relations among themselves. These transformations are manifested both in the materiality and in the immateriality that assure the (re) production of space under the dictates of capital, as well as the reconfiguration of the mobility that takes place in the city space, that marked by inequality without access and without the use of transportation. However, the same deviations are not identical to urban spaces, but they are also present in the daily mobility that occurs between urban and rural municipalities, especially in small cities, whose city / country relationship is marked by complementarity. In this sense, the research had the duration of a dynamics in the update of the city / countryside relationship and was not, as well as the effectiveness, the changes in the mobility strategy that contemplate the rural spaces, the spatial cut in the municipality of Barra do Choça / BA and, more specifically, the villages of Cafezal and Boa Vista. For this purpose, interviews with the replicas of municipal public authorities and collective vehicle managers were carried out, besides the application of questionnaires, documentary analysis, on-site observations, mapping, satellite image collection of the studied space clippings and collection of information in the communication medium of the municipality, in addition to research that enabled the apprehension of this dynamic. It was found contradictions having unused and / or insufficient means of intercostal in their moments, in the times of the opportunity of the potential of the potentials in the moment. The denial of universal access to class stocks means the denial of other social rights, access to it is subject to the right to the city and to the territory. chains resident in the field. In this way, the realization of the daily mobility between the city and the countryside also depends on the municipal policies to materialize according to the demands of the subjects of the field. The data reveal that there are no effective municipal policies in Barra do Choça that contemplate the dynamics, there are punctual actions of municipal public power in this direction, but they have proved insufficient to contemplate the most effective way.

Keywords: (Re) production of space. City and countryside. Everyday mobility. Municipal Policies.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

IMAGENS

Imagem de satélite 1: Localização do Povoado Cafezal e do Boa Vista em relação à cidade de Barra do Choça/BA e aos municípios circunvizinhos, 2018.....	76
Imagem de satélite 2: Perímetro residencial do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	78
Imagem de satélite 3: Perímetro residencial do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	81

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização do município de Barra do Choça/BA no Território de Identidade Sudoeste Baiano, 2018	18
Mapa 2: Classificação das áreas urbanas e rurais do município de Barra do Choça/BA segundo o IBGE, 2018	74

LISTA DE FOTOS

Fotografia 1: Vista da entrada para o Povoado Cafezal na BA 265, Barra do Choça/BA, 2017	77
Fotografia 2: Vista da fazenda de eucaliptos no entorno do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	79
Fotografia 3: Vista da escola de ensino fundamental à esquerda da igreja católica no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	82
Fotografia 4: Vista da unidade de saúde do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	83
Fotografia 5: Barracas montadas aos domingos no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	84
Fotografia 6: Estabelecimentos comerciais da cidade de Barra do Choça/BA, 2018	86
Fotografia 7: Comércio na cidade de Barra do Choça/BA, 2018.....	87
Fotografia 9: Secretaria de infraestrutura e de serviços públicos de Barra do Choça/BA, 2018	88
Fotografia 8: Prédio da Prefeitura Municipal de Barra do Choça/BA, 2018.....	88
Fotografia 10: Banco do Brasil na cidade de Barra do Choça/BA, 2018	89

Fotografia 11: Banco Bradesco na cidade de Barra do Choça/BA, 2018	89
Fotografia 12: Caixa Econômica Federal na cidade de Barra do Choça/BA, 2018 ...	90
Fotografia 13: Colégio Estadual de Ensino Médio na cidade de Barra do Choça/BA, 2018	91
Fotografia 14: Agência dos Correios na cidade de Barra do Choça/BA, 2018	91
Fotografia 15: Tabela de notas na cidade de Barra do Choça/BA, 2018.....	92
Fotografia 17: Feira livre no CEABA, na cidade de Barra do Choça/BA, 2018	93
Fotografia 16: CEABA de Barra do Choça/BA, 2018	93
Fotografia 18: Ponto de vans e chegada de van à feira na cidade de Barra do Choça/BA com moradores e mercadorias do Povoado Boa Vista, 2018	94
Fotografia 19: Chegada de ambulância no Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	101
Fotografia 20: Colégio de ensino fundamental no Povoado Cafezal, Barra do Choça/Ba, 2018.....	102
Fotografia 21: Quadro de horários do ônibus Barra do Choça/Planalto/ via Povoado Boa Vista, exposto na rodoviária de Barra do Choça/BA, 2018.	118
Fotografia 22: Vista da estrada de acesso ao Povoado Cafezal: sujeitos que voltavam a pé pela estrada, 2017	120
Fotografia 23: Retorno dos sujeitos residentes no povoado Cafezal e que trabalham na cidade de Vitória da Conquista após a van ter quebrado, Barra do Choça/BA, 2018	122
Fotografia 24: Ponto de estacionamento das vans do Povoado Boa Vista no centro da cidade de Barra do Choça/BA, 2018	123
Fotografia 25: Ponto de estacionamento das vans do Povoado Cafezal no centro da cidade de Barra do Choça/BA, 2018	124
Fotografia 26: Ruas do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018.....	137
Fotografia 27: BA 641 que entrecruza o Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	137
Fotografia 28: Ruas do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018.....	138
Fotografia 29: Cascalhamento, patrolamento e abertura de estradas na localidade rural do Sossego, Barra do Choça/BA, em 27 de abril de 2015.....	141
Fotografia 30: Restauração das estradas da localidade rural do Sossego, Barra do Choça/BA, em 27 de abril de 2015.....	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Lugares onde os moradores do Povoado Boa Vista buscam os serviços de saúde, Barra do Choça/BA, 2018	95
Gráfico 2: Modais de transportes utilizados pelos moradores do Povoado Boa Vista para terem acesso à saúde em outros espaços, Barra do Choça/BA, 2018	96
Gráfico 3: Frequência de idas à cidade de Barra do Choça/BA - sujeitos do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	96
Gráfico 4: Profissão dos moradores do sexo masculino do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	97
Gráfico 5: Profissão dos moradores do sexo feminino do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	98
Gráfico 6: Faixa etária dos moradores pesquisados no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	99
Gráfico 7: Escolaridade dos moradores pesquisados no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018	100
Gráfico 8: Lugares onde os moradores do Povoado Cafezal buscam os serviços de saúde, Barra do Choça/BA, 2018.....	100
Gráfico 9:Frequência de idas à cidade dos sujeitos do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	103
Gráfico 10: Modais de transportes utilizados pelos moradores do Povoado Cafezal para terem acesso à saúde em outros espaços, Barra do Choça/BA, 2018	104
Gráfico 11: Profissão dos moradores do sexo masculino do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	105
Gráfico 12: Profissão dos moradores do sexo masculino do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	106
Gráfico 13: Faixa etária dos moradores pesquisados no Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	106
Gráfico 14: Escolaridade dos moradores pesquisados no Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018	107

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População do município de Barra do Choça/BA entre 1970 e 2010	55
Tabela 2: Distribuição da população no município de Barra do Choça/Ba segundo o Censo 2010	75
Tabela 3: Principais reivindicações em reuniões e em sessões da Câmara de Vereadores de Barra do Choça/Ba entre 2011 e 2018	142

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
CEABA	Central de Abastecimento de Barra do Choça
GTA	Grupo de Trabalho e Acompanhamento
IBC	Instituto Brasileiro do Café
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
UESB	Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
MPL	Movimento Passe Livre
NEDET	Núcleo de Extensão em Desenvolvimento Territorial
LabCart	Laboratório de Cartografia da UESB
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PSD	Partido Social Democrático
PDU	Plano Diretor Urbano
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 RELAÇÃO CAMPO E CIDADE NO ÂMAGO DA (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO SOB OS DITAMES DO CAPITAL	28
2.1 (Re) produçõesocioespacial e a ressignificação do campo e da cidade sob a égide do capital	28
2.2 Contradições, transformações e permanências na relação cidade/campo	40
2.3 Relação cidade/campo nos municípios pequenos no Brasil	47
2.4 Relação cidade/campo em Barra do Choça-BA: entre contradições, transformações e permanências	50
3 MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E RURAIS: CARACTERÍSTICAS E CONTRADIÇÕES	59
3.1 Dinâmica de mobilidade cotidiana entre os espaços rurais e urbanos e atributos gerais	59
3.2 Mobilidade cotidiana e reprodução da relação cidade/campo nos municípios pequenos.....	67
3.3 Caracterização dos povoados Cafezal e Boa Vista em Barra do Choça/BA	72
3.4 Configuração material da cidade de Barra do Choça/BA e dinâmica de mobilidade cotidiana entre os povoados Cafezal e Boa Vista e o espaço citadino ...	84
3.5 Dinâmica de mobilidade e negação do direito ao território: contradições na mobilidade cotidiana em Barra do Choça/BA e rebatimentos na reprodução vida dos sujeitos dos espaços rurais	108
4 POLÍTICAS DE MOBILIDADE E DINÂMICA DE MOBILIDADE URBANA	127
4.1 Política de mobilidade no Brasil: características e contradições	127
4.2 Política municipal de mobilidade cotidiana em Barra do Choça/BA	132
5 CONCLUSÕES	145
REFERÊNCIAS.....	150
APÊNDICES	156
ANEXOS	170

1 INTRODUÇÃO

Parabolicamará (Gilberto Gil)

Antes mundo era pequeno
 Porque Terra era grande
 Hoje mundo é muito grande
 Porque Terra é pequena
 Do tamanho da antena parabolicamará
 Ê, volta do mundo, camará
 Ê, ê, mundo dá volta, camará

Antes longe era distante
 Perto, só quando dava
 Quando muito, ali defronte
 E o horizonte acabava
 Hoje lá trás dos montes, den de casa, camará
 Ê, volta do mundo, camará
 Ê, ê, mundo dá volta, camará
 [...]

A letra da música *Parabolicamará* desvela as mudanças acarretadas pelo aprimoramento das técnicas de transporte e de comunicação, no que se refere à diminuição das distâncias relativas no espaço, que tornaram o mundo grande, quanto às escalas de ação e de interação dos agentes, porém a Terra pequena, quanto à compressão espaço-tempo¹.

Todavia, é notório que isso não ocorreu e não ocorre de forma igualitária em todos os espaços e para todos os sujeitos sociais, devido às contradições inerentes à reprodução do capitalismo que, em sua atual fase monopolista, ocorre de forma ampliada, mediante a cooptação das especificidades locais que se coadunam com as verticalidades impingidas nos lugares².

Sob a racionalidade produtiva, os espaços urbanos e rurais não são duais, mas mantêm entre si relações estreitas por meio, também, de fluxos contínuos de sujeitos entre o campo e a cidade, na conformação de uma mobilidade cotidiana, justificada não só por motivos laborais, mas também pela necessidade de acesso aos serviços e equipamentos concentrados no espaço citadino. Essa interação é

¹ Para Santos (2001), a compressão do espaço pelo tempo é um mito, pois não ocorre de forma igualitária para todos os agentes sociais.

² Verticalidades e horizontalidades são ideais defendidas por Santos (2001).

mediatizada pelas técnicas de comunicação e de circulação que viabilizam uma interdependência socioespacial, porém essa dinâmica é marcada por desigualdades.

O crescente processo de expansão dos meios de transporte e de comunicação, face às necessidades erigidas no e para o modo de produção capitalista, ocasionou uma maior aproximação dos lugares, ainda que as distâncias físicas sejam as mesmas. Pode-se verificar que, nesse contexto, ocorreram transformações substanciais nas dinâmicas da cidade e do campo em virtude de uma maior movimentação expressa nos fluxos contínuos de bens materiais e imateriais entre esses espaços, assim como na movimentação de sujeitos entre as áreas urbanas e rurais.

Esse fato remete à reflexão de que a mobilidade urbana está em evidência, em especial no Brasil, decorrente dos processos de amadurecimento acelerado das relações capitalistas que se deu de forma desigual, principalmente nos idos da reestruturação produtiva nos anos de 1970, e que aprofundou e criou contradições inerentes à reprodução ampliada do capital.

Tão conclamada, a questão da mobilidade no território brasileiro, mais especificamente a urbana, passou a integrar a agenda das ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)³, ainda que tida como política de obras e não política urbana⁴, principalmente em sua segunda fase iniciada em 2011. Além de ter sido lema basilar das manifestações sociais nos logradouros de algumas cidades brasileiras em junho de 2013, as Jornadas de Junho. Essas foram desencadeadas pelo Movimento Passe Livre em São Paulo (MPL) e antecedidas por manifestações em outros espaços citadinos do Brasil⁵.

Contudo, fala-se com mais frequência em mobilidade para aqueles que residem na cidade, cuja reprodução de vida apresenta um liame direto com esse espaço, e secundarizam, ou até mesmo obliteram o fato de que a mobilidade é uma necessidade também dos sujeitos que vivem no campo, principalmente daqueles municípios que apresentam cidades médias e pequenas, cuja relação campo e cidade é mais estreita.

A configuração socioespacial, engendrada sob os ditames das relações capitalistas de produção, impõe essa demanda. A concentração de equipamentos e

³Programa de Aceleração do Crescimento criado em 2007 com a finalidade de planejar e executar obras infraestruturais nas cidades brasileiras.

⁴ Fonte: Rolnik (2012)

⁵ Fonte: Movimento Passe Livre (2016).

serviços na cidade, em detrimento de outros espaços sociais, mediante a divisão técnica, social e territorial do trabalho, conforma a vida dos sujeitos à necessidade constante de realização da mobilidade como uma das condições para concretizarem direitos sociais imprescindíveis na reprodução da vida, como à saúde, à cidade, etc. No entanto, percebe-se que ela não ocorre de maneira fluida, sem limitações, o que se reflete na reprodução da vida dos sujeitos, sobretudo, dos espaços rurais.

Parte-se da premissa de que os lugares não são produzidos de forma isolada. A materialidade e a imaterialidade que os configuram são e foram engendradas numa dinâmica de relações endógenas e exógenas, que se entrelaçam e/ou se divergem e asseguram a reprodução do espaço geográfico, ao mesmo tempo em que os lugares são reproduzidos por ele, no âmago das relações contraditórias do modo de produção capitalista.

Há uma relação imbricada entre o espaço urbano e o rural, garantida também por sistemas técnicos que permitem a fluidez socioespacial de objetos materiais, imateriais e de pessoas entre a vila, povoados e a cidade pequena, numa relação multilateral que garante a reprodução da vida e do capitalismo de forma ampliada.

A cidade atrai fluxos de pessoas provenientes da vila e dos povoados e das demais áreas rurais impulsionadas pela demanda dos sujeitos de acesso a diversos bens e serviços. Da mesma maneira, os sujeitos que residem na cidade também necessitam da realização da mobilidade para concretizarem atividades que estão presentes nesses lugares, como o exercício de atividades públicas por profissionais da educação e da saúde no campo, além da dinâmica de mobilidade do trabalho dos que residem na cidade e trabalham nos espaços rurais.

Contudo, sabe-se que esses sujeitos, principalmente dos povoados, apresentam dificuldades nessa dinâmica, no que tange ao quantitativo de transportes coletivos e dos horários de operação desses aparatos técnicos, o que os restringe, uma vez que seus compromissos e necessidades, realizáveis na cidade, se subjugam a essas limitações.

Diante disso, foram formuladas as seguintes indagações: de que maneira a dinâmica da mobilidade afeta a reprodução da vida? Quais as interferências da mobilidade nas práticas socioespaciais dos sujeitos residentes dos espaços rurais que compõem o município de Barra do Choça? Como a dinâmica da mobilidade se relaciona com a apropriação ou negação da cidade aos sujeitos dos espaços rurais?

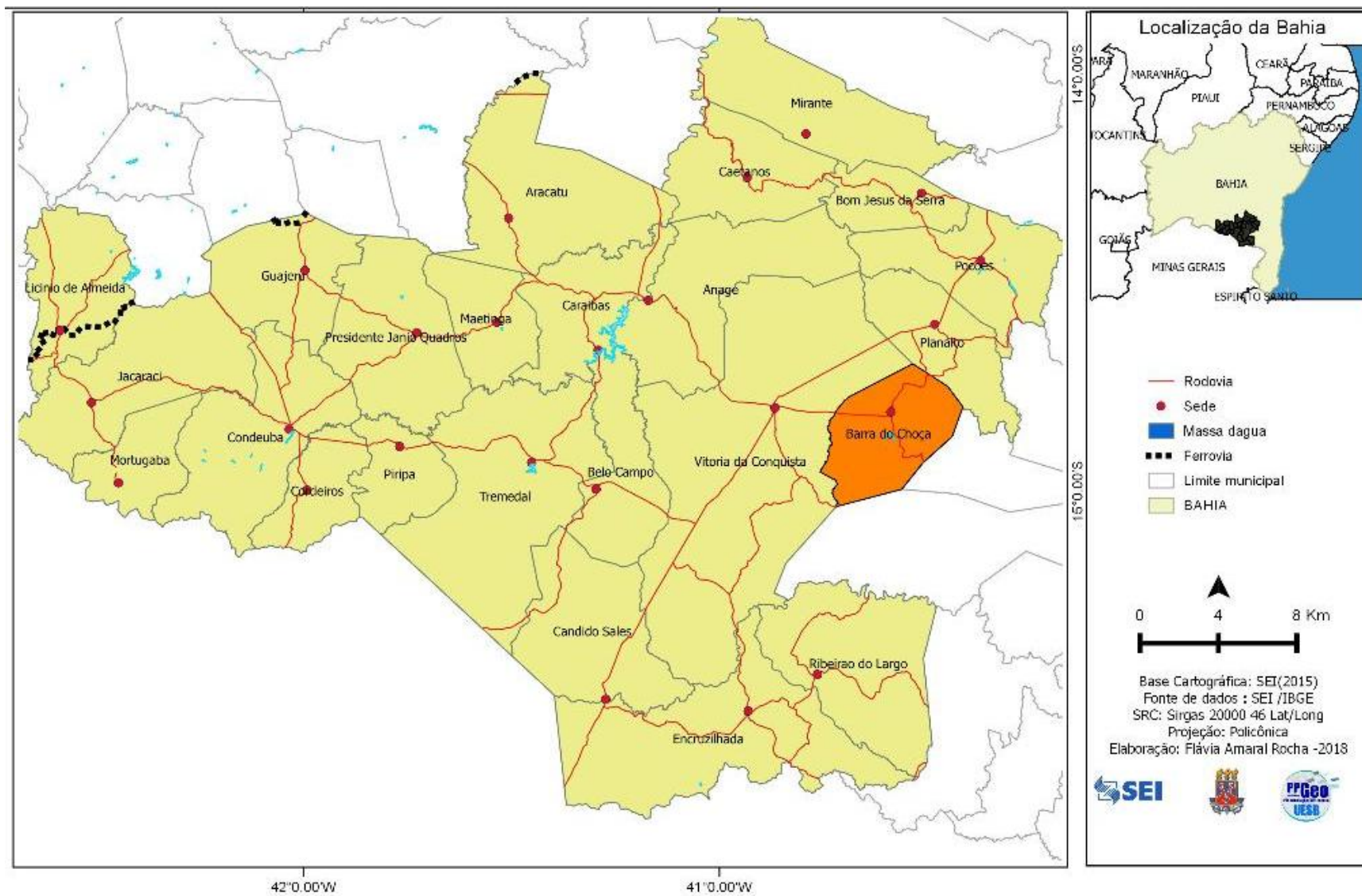
Há políticas de mobilidade no município de Barra do Choça que contemplem a mobilidade cotidiana entre as áreas urbanas e rurais?

As limitações na mobilidade dos sujeitos entre a cidade e o campo, no que se refere à relação dialética cidade-campo, representam a negação de direitos sociais, por meio da dinâmica de mobilidade imposta. Essa não só distancia ou aproxima os sujeitos, em termos de distâncias absolutas entre os lugares, mas também mediante distâncias relativas, intimamente atreladas à estrutura de classes sociais, que incidem também nas formas de sociabilidade e de apropriação do território pelos sujeitos, tidos enquanto agentes produtores dos espaços sociais e, por conseguinte, investidos de direitos sobre a apropriação do/no lugar.

Entende-se que essas dificuldades atingem os interstícios da reprodução da vida, pois elas representam a negação de direitos sociais que se concretizam também pelo acesso, consumo e apropriação da/na cidade e do/no campo. Dessa maneira, foram analisadas as condições de realização da mobilidade cotidiana realizada pelos sujeitos dos povoados Cafezal e Boa Vista em relação ao espaço citadino em Barra do Choça/BA.

O município de Barra do Choça, que se encontra na microrregião de Vitória da Conquista, localizado no Território de Identidade Sudoeste Baiano, que é composto por 24 municípios (ver mapa 1), apresenta uma fragmentação de funções socioespaciais entre os espaços que o compõem mediante a divisão técnica, social e territorial do trabalho, mas que operam de modo complementar.

Mapa 1: Localização do município de Barra do Choça/BA no Território de Identidade Sudoeste Baiano, 2018



Os sujeitos, mormente das áreas rurais precisam realizar a mobilidade cotidiana em virtude do fato de que o campo não consegue satisfazer todas as necessidades prementes que apresentam um liame estreito com a reprodução da vida, como o acesso aos serviços de saúde mais complexos, de educação, bancários e comerciais. Entretanto, eles são restritos territorialmente nessa mobilidade, em decorrência da ausência de condições objetivas satisfatórias que possibilitem concretizá-la⁶.

Campo e cidade não são opostos, mas imbricados no modo de produção capitalista, pois formam uma unidade espacial⁷. Esses espaços apresentam contradições inerentes ao contexto histórico marcado pela reprodução espacial assentada sob uma racionalidade produtiva que coaduna fragmentação e articulação, sob a égide do desenvolvimento desigual e combinado que atribui a cada espaço do território finalidades específicas no bojo produtivo.

Tais finalidades cooptam as particularidades locais ou as destroem conforme interesses da ordem distante que se projeta na escala local, como a imposição de necessidades forjadas no âmago das formas de sociabilidade capitalista aos espaços rurais, expressa também na necessidade de mobilidade cotidiana para a concretização de direitos concentrados no espaço urbano, como o acesso à saúde, à educação etc.

Contudo, apesar dessa imposição, as condições objetivas de satisfazê-las são tolhidas aos sujeitos, mormente aos residentes dos espaços rurais do município, limitando-se à capacidade individual de cada um em concretizá-las. Dessa maneira, a capacidade de satisfação das necessidades objetivas é restrita à renda individual que condiciona ou não o acesso aos direitos sociais, o que não significa a sua realização plena.

A mobilidade cotidiana é dependente também das condições materiais no que concerne aos transportes coletivos e condições das vias de circulação, assim como de ações do poder público municipal.

No que se refere ao campo, sobretudo em Barra do Choça, é preciso descortinar a naturalidade das desigualdades impingidas na forma de limitações na mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade e vice-versa, como se o isolamento

⁶ O movimento contrário também é observado, porém não é o foco da pesquisa que resultou nesta dissertação.

⁷ Fonte: Sposito (2013).

relativo fosse natural aos espaços rurais, haja vista que há uma imposição de necessidades que, muitas vezes, só podem ser satisfeitas na cidade, em virtude da configuração territorial caracterizada pela divisão territorial e social do trabalho que reestruturou o campo e a cidade, assim como o rural e o urbano. Nesse ínterim, o urbano tornou-se *locus*, por excelência, da reprodução do capital.

A possibilidade de transformações das condições materiais para a concretização da mobilidade cotidiana, de modo que satisfaça as necessidades reais dos sujeitos dos espaços rurais do município, pressupõe políticas de mobilidade que não contemplem somente a cidade, mas também o campo, o que exige a participação efetiva dos sujeitos em ações para o alcance de objetivos coletivos, não enquanto paliativos, mas enquanto formas de resiliência ao exercício da hegemonia da classe dominante realizada através do espaço sob a aquiescência do Estado.

Alguns estudiosos realizaram pesquisas a respeito de mobilidade cotidiana entre espaços urbanos e rurais em municípios com cidades pequenas, como Coutinho (2014) e Gomes (2015), que analisaram tal relação sob a vertente da urbanização do campo mediante a fluidez imaterial que ocorre entre esses espaços. No entanto, as pesquisas sobre a temática e sobre os recortes espaciais rurais ainda são incipientes.

A vertente adotada nesta pesquisa, porém, não é aquela que advoga o fim do rural em decorrência da generalização do urbano no território. Defende-se a ideia postulada por teóricos como Martins (2002), Rua (2005), Alentejano (2003) e Veiga (2004) de que sob os ditames da generalização do urbano no território, que tem como um dos seus vetores as técnicas, são produzidas novas ruralidades, entrelaçadas aos modos de vida dos sujeitos, sejam eles residentes no campo ou na cidade. Elas são reconfiguradas por novas simbologias, materialidades e formas de sociabilidade que agregam o velho e o novo.

A originalidade desta pesquisa consiste em compreender os limites da mobilidade cidade/campo e campo/cidade realizada, sobretudo, por sujeitos residentes nos espaços rurais. Para tanto, ela teve como objetivo geral analisar a dinâmica da mobilidade na relação cidade/campo e a existência ou não, bem como a efetivação, das políticas municipais de mobilidade no município de Barra do Choça/BA. Isso contribui para a compreensão da tessitura das dinâmicas das cidades médias e pequenas, principalmente do Brasil, cujas relações cidade/campo apresentam-se de forma mais estreitas.

Desvela-se mais uma das faces das contradições inerentes ao modo de produção que se reproduz assentado sob uma racionalidade produtiva, orquestrada por ideologias mercadológicas, que envolvem fragmentação/articulação e uma divisão socioespacial do trabalho concretizada pela distribuição desigual de aparatos técnicos que, para alguns representam mobilidade; para outros, restrição territorial imposta que acarreta rebatimentos na reprodução da vida dos sujeitos das áreas urbanas e rurais, como trabalhadores, estudantes, idosos aposentados dentre outros.

Segundo Gruner (2006), nossas leituras são culpadas. A afirmação do autor, mais do que uma confissão, desvela o quão nossas escolhas acadêmicas estão eivadas de condições subjetivas, interesses e paixões que se atrelam nas pesquisas científicas que produzimos.

Postula-se que não há neutralidade científica, pois a temática, bem como a linha de pesquisa, estão entrelaçadas a escolhas particulares, embasadas na trajetória do sujeito – pesquisador.

A escolha do tema, mobilidade cotidiana na relação cidade e campo, tendo como recorte espacial de pesquisa o município de Barra do Choça, está relacionada com os laços criados por meio do estabelecimento residência em Barra do Choça no dia 25 de janeiro de 2005, além de ter sido recorte espacial de inquietações acadêmicas, sobretudo durante o período de participação no Grupo Urbanização e Produção de Cidades na Bahia entre 2011 e 2013. Nele, foram realizadas leituras, discussões e pesquisas acerca de municípios do Território de Identidade Sudoeste Baiano, que culminaram em artigos, apresentações de trabalhos e monografias relacionadas com os objetivos do grupo. Particularmente, a centralidade das produções estava voltada para Barra do Choça/BA.

Ressalta-se que a pesquisa desenvolvida para conclusão da Licenciatura em Geografia na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia/UESB, intitulada “Cidade pequena, vila e povoados: a (re)produção socioespacial em Barra do Choça/BA”, teve como objetivo a análise das relações socioespaciais entre a cidade de Barra do Choça, a vila e os povoados, sob a articulação da divisão territorial, técnica e social do trabalho. Para tanto, foram empreendidas pesquisas de campo nos povoados de Barra do Choça – Santo Antônio I e II, Cafezal e Boa Vista, além da sede distrital, Barra Nova. Durante o transcurso, verificou-se a dinâmica mantida entre esses espaços em função da necessidade de os sujeitos das localidades rurais terem

acesso a serviços e equipamentos concentrados na cidade. Constatou-se também as dificuldades de acesso às localidades rurais devido às condições técnicas incipientes.

Somadas a esses fatos, registrou-se em 2013 a ocorrência de manifestações nos logradouros das metrópoles brasileiras, após aumentos nas tarifas do transporte coletivo, sob o slogan “Não é só pelos R\$ 0,20”. Esse fato desvelou que as carências da mobilidade no espaço urbano não se limitam a questões individuais, de renda, mas abrangem os conflitos de classe relacionados ao uso do solo, à segregação socioespacial e a incipiência e/ou ausência de políticas voltadas para a concretização da mobilidade de forma efetiva.

Diante desse cenário, apresentou-se a inquietação quanto à mobilidade realizada entre os espaços urbanos e rurais, sobretudo nos municípios pequenos, cujo papel da cidade pequena na rede urbana centra-se, justamente, nessa estreita relação entre o campo e a cidade. Essa dinâmica se expressa também em fluxos materiais e imateriais constantes, assim como de sujeitos, numa mobilidade, caracterizada pela circularidade, que ocorre diária, semanal e/ou mensalmente, e é motivada por necessidades que perpassam a reprodução da vida: acesso à saúde, educação, serviços, comércio etc.

Parte-se do pressuposto de que as questões que gravitam em torno da mobilidade urbana, ainda que legítimas, não se encerram nos espaços citadinos, mas apresentam uma vivacidade também para aqueles que residem nos espaços rurais e que têm a reprodução da vida subjugada à negação do direito, não só à cidade, mas também ao território e, por conseguinte, a negação de direitos sociais que apresentam um liame com a possibilidade de realização do direito de ir e vir no município.

No que concerne à escolha dos aglomerados rurais Boa Vista e Cafezal, consagrados popularmente como povoados, ela é justificada pelo fato de que ambos se situam entre a cidade de Barra do Choça e a cidade de municípios circunvizinhos, respectivamente Planalto e Vitória da Conquista. Houve uma tentativa, durante o transcurso da pesquisa, de identificar se os sujeitos dessas localidades se deslocam para outras cidades a fim de terem acesso, sobretudo, aos serviços de saúde e de educação.

Com base no pressuposto de que o alcance de objetivos delineados para a realização de uma pesquisa prescinde de metodologias adequadas, fez-se o uso da

triangulação, ou seja, de diferentes instrumentos de coleta de dados, norteados pelos objetivos, que, juntamente com o método interpretativo, embasaram as análises e discussões empreendidas a respeito da dinâmica de mobilidade cotidiana entre espaços urbanos e rurais em município pequeno.

Segundo Moraes e Costa (1993), a metodologia corresponde às técnicas de pesquisa e ao método interpretativo, sendo este a visão do pesquisador e a corrente filosófica empregada na análise e leitura do objeto de pesquisa. Com base em Mészáros (2004) e em Harvey (1980), entende-se que o método interpretativo - a filosofia - e os métodos de pesquisa, as metodologias, são interdependentes, haja vista que a produção material da sociedade pressupõe, conforme Cosgrove (1983), uma produção simbólica que delinea as práticas humanas e interfere nas percepções e interpretações dos sujeitos acerca da realidade. Sobre isso, Goldenberg (1997) afirma que:

O interacionismo simbólico destaca a importância do indivíduo como intérprete do mundo que o cerca e, conseqüentemente, desenvolve métodos de pesquisa que priorizam os pontos de vista dos indivíduos. O propósito desses métodos é compreender as significações que os próprios indivíduos põem em prática para construir seu mundo social.
(p.27)

Entende-se que tais significações não se limitam às percepções do indivíduo, mas estão arraigadas nas estruturas de classe da sociedade capitalista, cujas interpretações têm um papel significativo na reprodução sociometabólica do capital.

Conforme Golberberg (1997), a escolha da metodologia denota uma subjetividade do pesquisador. Isso corrobora a afirmação de Mészáros (2004) de que a suposta neutralidade científica é um mito, pois os sistemas filosóficos apresentam uma relação estreita com o contexto sócio-histórico e suas condições objetivas e subjetivas específicas.

Segundo Mészáros (2004), a filosofia está imbuída de ideologias que delinham a sua validade relativa decorrente da reprodução do seu significado representativo, definidor da vitalidade filosófica, o que reforça a afirmação de Deleuze e Guatarri (1993) de que a filosofia é, na verdade, uma geo-filosofia. O pensamento, de acordo com esses autores, apresenta uma dimensão

especializada/espacializante. Sobre a neutralidade científica, Mészáros (2004) afirma que:

[...] encontramos com frequência a afirmação de que a adoção deste ou daquele quadro metodológico nos isentaria automaticamente de qualquer controvérsia sobre os valores, visto que eles são sistematicamente excluídos (ou adequadamente “postos entre parênteses”) pelo próprio método cientificamente adequado, poupando-nos assim das complicações desnecessárias e garantindo a objetividade desejada e o resultado incontestável. (p. 30)

A pretensa neutralidade apresenta um liame com os métodos de pesquisa quantitativos que supostamente conduziriam a uma objetividade desvencilhada das “paixões”, dos interesses e necessidades específicos, forjados no âmago das estruturas da sociedade, assim como das ideologias que permeiam as relações sociais. Contudo, de acordo com Goldenberg (1997):

A escolha de um objeto de pesquisa já significa um julgamento de valor na medida em que ele é privilegiado como mais significativo entre tantos outros sujeitos à pesquisa. O contexto da pesquisa, a orientação teórica, o momento sócio-histórico, a personalidade do pesquisador, o ethos do pesquisado, influenciam o resultado da pesquisa (p.45)

Ainda segundo a autora supracitada, no que tange às pesquisas das Ciências Sociais, o método quantitativo é insuficiente para abarcar determinados aspectos que só podem ser apreendidos mediante métodos de pesquisa qualitativa. Além disso, a consciência do pesquisador, quanto às subjetividades que permeiam a pesquisa, permite um melhor controle da BIAS⁸.

Dessa maneira, ela frisa a necessidade de utilização de métodos de pesquisa quantitativos complementares com os métodos de pesquisa qualitativos, até porque o conhecimento do pesquisador é limitado, e esse procedimento possibilita que se apreenda de forma mais eficaz o objeto de pesquisa. Isso pressupõe, ainda de acordo com a autora, o uso de metodologias diversas para o objeto de pesquisa, ou seja, a triangulação.

As técnicas de pesquisa utilizadas para a discussão referente à mobilidade cotidiana, na relação dialética cidade e campo, enquanto pressuposto e condição

⁸Para Goldenberg (1977), a BIAS corresponde às paixões e aos interesses particulares do pesquisador que podem afetar os resultados e as análises de um determinado objeto de pesquisa.

essencial para a concretização dos direitos sociais, associado à apropriação do espaço e à reprodução da vida, abarcaram pesquisas empíricas. Foram aplicados diferentes tipos de instrumentos de coleta de dados e realizadas pesquisas teóricas que possibilitaram, com base na coleta e análise de dados qualitativos e quantitativos, alcançar os objetivos pretendidos.

Com o intuito de analisar a produção imbricada do espaço urbano e rural em Barra do Choça/BA, sob os ditames do modo de produção capitalista, foram realizadas pesquisas teóricas sobre produção do espaço, sobre a relação cidade e campo/ espaço urbano e rural os ditames capitalistas, bem como pesquisas no que concerne aos conceitos de mobilidade e mobilidade cotidiana. Além de observações assistemáticas *in loco*, procedeu-se com a elaboração de produtos cartográficos e com a coleta de imagens de satélite dos recortes espaciais estudados.

A fim de identificar as condições físicas e legais dos aparatos técnicos e dos fixos que possibilitam a fluidez socioespacial entre os povoados e a cidade, bem como o papel do Estado, principalmente da esfera municipal, na regulamentação da mobilidade dos sujeitos realizada entre os espaços urbanos e rurais, foi aplicado um questionário junto ao motorista de transporte alternativo que realiza a mobilidade entre o Povoado Cafezal e a cidade de Barra do Choça e quatro questionários junto aos motoristas que trabalham na linha do Boa Vista/cidade de Barra do Choça. Foram também realizadas coletas de informações em meios de comunicação do município.

Realizou-se ainda observações e registros fotográficos, análise do Plano Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor Urbano de Barra do Choça. Foram aplicados 25 questionários junto aos moradores do Povoado Boa Vista e de 50 questionários no Povoado Cafezal de forma aleatória, em visitas residenciais nessas localidades. Além disso, foi realizada a entrevista com o representante do poder público municipal.

Foram realizadas observações assistemáticas, registros fotográficos e de relatos de experiências de sujeitos que realizam a mobilidade cotidiana ente o campo e a cidade para entender os rebatimentos da mobilidade atrofiada na reprodução da vida dos sujeitos que realizam essa dinâmica. Analisou-se também reportagens divulgadas em um dos meios de comunicação utilizados no município, um blog, que também informa fatos relativos à temática.

Com o objetivo de analisar a necessidade de políticas municipais de mobilidade que contemplem os povoados, bem como a existência ou não dessas ações, foi realizada entrevista com os administradores dos povoados Cafezal e Boa Vista em Barra do Choça/BA, além de análise da entrevista concedida pelo representante do poder público municipal.

A presente dissertação está organizada da seguinte forma: a seção dois abarca discussões acerca da (re)produção do espaço geográfico no bojo capitalista, a relação cidade/campo nesse processo sob a perspectiva de que esses espaços formam um *continuum* territorial, e a relação cidade e campo em Barra do Choça/BA.

A seção três, por sua vez, abrange discussões em torno da mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais, por meio da discussão de seus atributos e contradições desinentes das relações capitalistas de produção. Essa seção trata ainda da mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais em municípios pequenos, mais especificamente entre povoados e a cidade em Barra do Choça/BA.

A seção quatro apresenta análises de documentos norteadores das ações do poder público na reconfiguração da mobilidade, não só urbana, como também cotidiana, como artigos da Constituição Federal de 1988 que preconizam sobre o direito de ir e vir no território, a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), e o Plano Diretor Urbano do recorte espacial pesquisado.

Constatou-se por meio das análises empreendidas que a mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais de Barra do Choça é imbuída de desigualdades, no que concerne não só as condições limitadas de oferta e de acesso aos modais de transportes pelos sujeitos que vivem no campo, mas também quanto às condições desfavoráveis das vias das zonas rurais, não atendidas de forma eficaz por políticas municipais que contemplem essa dinâmica.

As ações do poder público revelaram-se insuficientes, pois são paliativas e não representam mudanças significativas nas condições de infraestrutura para que os sujeitos do campo possam realizar a mobilidade cotidiana de forma efetiva. Os sujeitos dos espaços rurais têm suas condições de realização da mobilidade entre o campo e a cidade limitada à renda individual para pagarem pelo transporte ou mesmo atrelada à posse individual de automóvel particular individual.

Isso afeta a reprodução da vida dos sujeitos das localidades rurais, pois os subjugam a uma condição de desigualdade de acesso aos bens e serviços concentrados no espaço citadino, o que representa a negação do direito à cidade.

2 RELAÇÃO CAMPO E CIDADE NO ÂMAGO DA (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO SOB OS DITAMES DO CAPITAL

O espaço é produto e reflexo da sociedade que o engendra. Sob os ditames do capital, a (re)produção do espaço perpassa por relações contraditórias entre os lugares, ditadas pela divisão social e territorial do trabalho que assegura relações interdependentes entre os espaços urbanos e rurais. Parte-se do pressuposto que, em função das transformações ocorridas no modo de produção, com rebatimentos na configuração espacial, os espaços urbanos e rurais formam um *continuum* territorial, porém sem a dissolução de um em detrimento do outro (VEIGA, 2004).

Esta seção apresenta análises sobre a (re)produção do espaço sob os ditames do capitalismo, bem como a relação campo e cidade, com a abrangência de suas características e contradições, mormente nos municípios pequenos e em Barra do Choça/BA, recorte espacial da pesquisa desta dissertação.

2.1 (Re) produçõesocioespacial e a resignificação do campo e da cidade sob a égide do capital

Pensar o espaço não pode ocorrer de forma dissociada da sociedade que o produz e o reproduz conforme interesses e necessidades inscritos num determinado contexto histórico. O espaço, como salienta Rúa (2005), é devir, pois está em constante processo de transformação.

Isso significa mudanças constantes não só na materialidade, mas também na imaterialidade que embasa as representações e os símbolos incrustados na reprodução do modo de produção capitalista e da vida dos sujeitos, sejam eles do campo ou da cidade, e que são responsáveis, além de produtos, pela configuração de uma relação interdependente entre esses espaços.

Tal relação tornou campo e cidade um *continuum* territorial, imbuído de diferenças e desigualdades complementares presentes tanto no espaço urbano quanto no espaço rural, que asseguram a (re)produção do espaço geográfico. Sob os ditames de relações capitalistas, ocorreu e ocorre a resignificação desses espaços por meio de transformações e permanências que asseguram a perpetuação das desigualdades e das diferenças no território, que é apropriado conforme interesses específicos de determinados agentes espaciais.

Nesse sentido, é necessário apreender a (re)produção do espaço no âmago das relações capitalistas para que se compreenda a relação cidade/campo nessa dinâmica, que é marcada por contradições estrategicamente reproduzidas para assegurar uma complementariedade entre eles, sem, no entanto, significar a dissolução definitiva das especificidades locais e de relações não capitalistas de produção, mas sim a reconfiguração do urbano e do rural.

Segundo Lefebvre (2006), o espaço é produto da sociedade, produzido e reproduzido conforme as necessidades e interesses societários que o engendram. Sociedade e espaço não são pares opostos, mas contraditórios. Ambos são correlacionados, o que evidencia a necessidade da superação da dualidade entre sociedade e espaço, cisão que foi erigida mediante a ascensão das relações econômicas baseadas na troca de mercadorias, em contraposição às sociedades primitivas em que lugar e sociedade estavam fundidos (SMITH, 2012).

Assim, “Diferentes sociedades usam e organizam o espaço de modos diferentes e os padrões geográficos daí resultantes ostentam o sinal evidente da sociedade que usa e organiza o espaço.” (SMITH, 1988, p. 122). Isso evidencia a unidade dialética entre sociedade e espaço que só pode ser compreendida ao se considerar a indissociabilidade entre condições objetivas e subjetivas que se coadunam na (re)produção espacial. Sobre a relação entre sociedade e espaço, Harvey (2012) afirma que:

[...] uma sociedade só se torna concreta através do seu espaço, do espaço que ela produz e, por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade. Não há, assim, por que falar em sociedade e espaço como se fossem coisas separadas. (p.29)

As condições objetivas e as subjetivas não podem ser vistas de forma desvincilhada. Ambas se inter-relacionam de modo complementar e (re)produzem as bases materiais e imateriais fulcrais para a reprodução de sociabilidades que condicionam o substrato material do espaço e a reprodução da vida dos sujeitos que é norteadada, também, pela divisão social do trabalho. Dessa maneira, Souza (2015) salienta que:

[...] o substrato condiciona as relações sociais em si mesmo por bloquear, facilitar e dificultar etc. através de sua materialidade (infraestrutura boa ou ruim, que atrai ou afasta investimentos; espaços bem- cuidados ou não, que atraem ou repelem visitantes; espaços que favorecem ou desfavorecem o encontro casual, a

assembleia, o debate entre cidadão...). Mas também condiciona por ser o “portador” de símbolos e mensagens, inscritos formal ou informalmente no mobiliário urbano e, mais amplamente nos objetos geográficos da paisagem que colaboram para o bem e para o mal, para a socialização e a (de)formação de hábitos, costumes e mentalidades. (p. 74)

As condições impingidas nos lugares, por meio da configuração material impõem uma determinada configuração imaterial que condiciona as formas de sociabilidade. Materialidade e imaterialidade não são elementos separados, mas mantêm entre si uma relação interdependente que fundamenta as práticas sociais.

Com base em Lefebvre (2006), o espaço social é detentor de um discurso, de símbolos e de um imaginário oculto ou escancarado nas formas materializadas no território que vicejam das relações societárias e asseguram a reprodução de uma configuração espaço-temporal e da vida de forma imbricada. Isso ocorre sob a égide das relações capitalistas que subjagam os lugares e os sujeitos a uma racionalidade produtiva orquestrada por interesses que ultrapassam a escala local e que modificam as relações sociais e o modo de reprodução da vida.

Entende-se que os sujeitos são também produtos de uma realidade social objetiva que os torna objetos, instrumentos utilizados ao bel-prazer de interesses de outros sujeitos sociais.

Contudo, condições objetivas e subjetivas da sociedade não são autônomas, mas são produtos de uma relação interdependente entre formas e processos. Esses, de acordo com Harvey (1980), se interpenetram e estão intimamente atrelados a um contexto socioespacial específico que permite desvendá-los, pois o espaço não é imutável, mas dinâmico. Ele muda, de acordo com Lefebvre (2006), com as mudanças na sociedade.

O espaço não é somente o reflexo da sociedade (Harvey, 2012). De acordo com Lefebvre (2006), sob o modo de produção capitalista, o espaço, enquanto produto social, não é um produto qualquer, haja vista que ele é também meio e condição de reprodução das relações produtivas que asseguram a reprodução do modo de produção vigente.

Mais do que uma mera distribuição de objetos e equipamentos no espaço absoluto, esse entendido por Harvey (2012) como o espaço fixo, a produção do espaço pressupõe um processo que engloba todos os âmbitos da sociedade, tornando-os partes integrantes de uma dinâmica ampla de reprodução das relações

produtivas. Essa subordina a reprodução da vida à reprodução das forças produtivas, conforme Smith (1980), o que se contrapõe à ideia de organização espacial, pois esse remete à mera distribuição dos objetos, enquanto produção do espaço é um conceito mais amplo.

O espaço, de acordo com Harvey (2012), é absoluto como também é relativo e relacional. Ele é *locus* de reprodução da sociedade e do capitalismo que ocorre de forma correlacionada e assegura a reprodução espacial conforme interesses e necessidades das classes hegemônicas que exercem sua hegemonia através do espaço (LEFEBVRE, 2006).

Segundo Smith (1988), o espaço geográfico é notadamente caracterizado pelo desenvolvimento desigual e combinado, em que são reproduzidas desigualdades e diferenças fulcrais para a reprodução das relações capitalistas.

Dessa maneira, “[...] o capital não somente produz o espaço em geral, mas também produz as reais escalas espaciais que dão ao desenvolvimento desigual a sua coerência.” (SMITH, 1988, p.19), mediante a divisão social e territorial do trabalho que delinea as alocações produtivas, bem como as distribuições das técnicas, dos equipamentos urbanos e das forças produtivas no território de forma desigual. Porém com atuações complementares, que se expressam também na relação entre campo e cidade.

Esses espaços, segundo Souza (2010), tornaram-se pares dialéticos no bojo capitalista, cuja relação é marcada por transformações, mas sem a dissolução completa de condições objetivas e subjetivas de períodos precedentes ao do amadurecimento das relações capitalistas no território, sobretudo as ocorridas no decorrer século XX.

Para entender tal processo é fundamental a compreensão da justaposição entre formas e processos, constitutivos de uma mesma engrenagem que move e é movida pelas formas de sociabilidade capitalistas, arraigadas em determinadas materialidades espaciais que são subjugadas às condições do modo de produção vigente, constantemente passíveis de mutações. Porém, essas não significam necessariamente rupturas definitivas, mas, muitas vezes, reformulações na dinâmica produtiva que moldam e é modeladora das práticas socioespaciais.

A consideração, segundo Harvey (1980), de formas e processos de forma interdependente nos permite apreender os fenômenos sociais. Mudanças nas

formas ou nos processos acarretam transformações substanciais em ambos de forma correlata.

Entretanto, as ideologias e ilusões subjacentes nessa relação não podem ser desconsideradas. Elas, segundo Lefebvre (2006), permeiam o modo de produção e o seu espaço, além, é claro, de legitimarem as ações dos agentes hegemônicos e/ou escamotearem as relações conflituosas que emergem das estruturas de classe.

As análises de Harvey (2005) permitem afirmar que as alterações advindas do processo de amadurecimento do capitalismo, sobretudo as gestadas no âmago das crises, consubstanciaram transformações não só na imaterialidade dos lugares, mas também na materialidade, no padrão espacial, estrategicamente modificado nas formas e/ou funções consentâneas com a necessidade de autovalorização da acumulação do capital.

No decorrer do século XX foram processadas transformações espaciais e sociais decorrentes da necessidade de superação da crise do capital, mediante a configuração de ajustes espaciais, notadamente marcados pela reestruturação produtiva e espacial de forma correlata, que significaram mudanças nas formas de realização do capitalismo, por meio da reprodução ampliada desse modo de produção.

Nessa seara, houve mudanças tanto no campo quanto na cidade desencadeadas, também, pela urbanização da sociedade. Entender tais processos pressupõe abarcar a reestruturação produtiva do capital nos anos de 1970 enquanto uma forma de ajuste espacial para assegurar a acumulação capitalista.

Segundo Harvey (2005), Marx ignorou a dimensão espacial no tocante à acumulação capitalista, ainda que ele admitisse a produção específica de estruturas geográficas. O autor, na tentativa de relacionar a teoria da acumulação com a estrutura espacial, afirma que a expansividade é inerente ao modo de produção capitalista.

Assim, a reprodução espacial não é simples, mas se torna mais complexa conforme as mudanças nas relações. A respeito disso, Harvey (2005) salienta que:

A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível; esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária, que incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos. O estado estacionário da

reprodução simples é, para Marx, logicamente incomparável com a perpetuação do modo capitalista de produção. (p.44)

A sociedade capitalista é a sociedade da produção de mercadorias que exige uma estrutura espacial moldada conforme interesses e necessidades de reprodução das relações capitalistas. A reprodução da sociedade e do espaço envolve um processo de complexificação à medida que as transformações iminentes operam.

Na concepção de Harvey (2005), a produção é tida enquanto uma totalidade, em que consumo e produtividade não são fins um do outro, mas integrantes. As crises, inerentes ao modo de produção capitalista, podem se manifestar em qualquer parte desta totalidade, exigindo um ajuste estrutural, espacial e temporal. No que tange ao papel das crises, Harvey (2005) salienta que:

Como não há outras forças compensatórias em ação dentro da anarquia competitiva do sistema econômico capitalista, as crises possuem uma função importante: elas impõem algum tipo de ordem e racionalidade no desenvolvimento econômico capitalista. Isso não quer dizer que as crises sejam ordenadas ou lógicas; de fato, as crises criam as condições que forçam a algum tipo de racionalização arbitrária no sistema de produção capitalista. Essa racionalização apresenta um custo social e provoca trágicas consequências humanas na forma de falências, colapsos financeiros, desvalorização forçada de ativos fixos e poupanças pessoais, inflação, concentração crescente de poder econômico e político em poucas mãos, queda dos salários reais e desemprego. (p.47)

As crises são responsáveis pela (re)configuração do padrão produtivo, mediante a imposição de uma racionalidade aos lugares, com custos sociais e ambientais e mediante o aprofundamento de contradições inerentes à reprodução do capital.

Diante disso, são produzidas novas condições que fundamentam um novo padrão de acumulação por meio da expansão geográfica associada à concentração de capital, em que “Em geral, parece que o imperativo da acumulação produz concentração da produção e do capital, criando, ao mesmo tempo, uma ampliação do mercado para a sua realização. (HARVEY, 2005, p.53)

Portanto, há uma relação estreita entre acumulação capitalista e estrutura espacial, em que as formas de sociabilidades do capital, assentadas numa determinada materialidade e imaterialidade, (re)configuram o espaço, tido enquanto uma totalidade que perpassa pela reprodução da sociedade, conforme os ensejos

do modo de produção vigente de forma constante, manifesta nas formas materializadas, em que, nas palavras de Harvey (2005):

[...] podemos esperar testemunhar uma luta contínua, em que o capitalismo, em um determinado momento, constrói uma paisagem física apropriada a sua própria condição, apenas para ter que destruí-la, geralmente durante uma crise, em um momento subsequente. As crises temporais do investimento do capital fixo [...] são, portanto, normalmente expressas como reformas periódicas do ambiente geográfico para adaptá-los às necessidades da acumulação adicional. (p.54)

Diante disso, o espaço e a sua manifestação material e imaterial está em constantes e céleres transformações de acordo com o movimento do capital, mediatizadas por ajustes que dinamizam a mobilidade geográfica do capital e da força de trabalho, bem como legitimam a implantação de infraestruturas físicas e sociais que encetam a reprodução da vida e do capital de forma intercalada. Para isso, tudo o que é sólido se esvai de forma contínua e ininterrupta ou apresenta mudanças na funcionalidade sob os ditames das formas de sociabilidade capitalista, pois “Essa é a música pela qual a geografia histórica do capitalismo deve dançar sem cessar.” (HARVEY, 2005, p.150).

Para Harvey (2005), o capital é uma relação social e não uma relação de objetos, o que pressupõe formas de sociabilidade assentadas na subordinação do trabalho ao capital, com o intuito de assegurar-lhe a reprodução ampliada mediante a garantia da acumulação adicional. Isso implica numa expansão geográfica justificada pela necessidade de mitigar as crises do modo de produção.

A busca do ajuste espacial se faz por intermédio da reestruturação produtiva e do espaço de forma imbricada e não enquanto mera relação de causa e consequência entre ambas. Isso ocorre por meio de transformações na configuração material do espaço e das formas de sociabilidade, para atenderem as demandas de reprodução ampliada do capitalismo.

Conforme Mello (2004), a história do capitalismo é caracterizada pelas constantes reestruturações produtivas, em que foram transmutadas as formas do processo produtivo desde o colonialismo, passando pelo imperialismo e pelo globalismo⁹. Nas palavras de Mello (2004):

⁹ Termo utilizado por Mello (2004) para designar a fase do capitalismo marcada pela mundialização da economia.

Não é, portanto, exclusividade do século XX a configuração de um cenário em que a dinâmica social, marcada por circuitos mundializados de interação, produz transformações em cadeia no conjunto do sistema a partir de modificações mais moleculares em suas partes (ou instâncias) constitutivas e (vice-versa) provoca alterações nas várias instâncias particulares por efeito da dinâmica mais geral da estrutura socioeconômica global em movimento, pela ebulição e pela intensificação de suas leis internas de desenvolvimento. (p.7)

No tocante à reestruturação produtiva, Mello (2004) corrobora as ideias de Harvey (2005) ao afirmar que as crises são inerentes ao capitalismo, pois se constituem em mecanismos de autovalorização do capital. Portanto, a crise que eclodiu nos anos de 1970 e que teve um papel preponderante na reconfiguração produtiva regida por uma integração mundial não foge à regra. Nesse sentido, Mello (2004) reforça que:

Reestruturação produtiva e crise mundial devem, pois, antes de mais nada, ser tomadas como aspectos estruturalmente constitutivos da própria lei geral de desenvolvimento do capitalismo enquanto sistema mundial, como fenômenos decorrentes da própria tensão constante imposta pela concorrência no jogo de mercado, que impele os vários capitais a expandir-se e a transformar-se continuamente por meio da acumulação progressiva, frenética e sem tréguas, na qual o ataque (com todos os riscos de “excessos” inerentes) apresenta-se como a única defesa possível, a única tática efetiva de sobrevivência nesse incomensurável campo de guerra (entre classes e capitais). (p.10)

Em decorrência da crise no modo de produção capitalista manifesta em 1973, foram processadas transformações no padrão produtivo no âmbito mundial. Conforme Balanco *et al* (2006), essas modificações delinearam uma nova divisão social e territorial do trabalho, mediante a desconcentração industrial para os países até então periféricos do capital, viabilizada pelo aprimoramento das técnicas de comunicação e de circulação, desinentes da necessidade de busca pela ampliação da acumulação do capital, “[...] tendo em vista a finalidade de superação da crise de lucratividade deflagrada na década de 1970”. (BALANCO *et al*, 2006, p.9)

No Brasil, o processo de reestruturação produtiva ocorreu por meio do adensamento da divisão social e territorial do trabalho, bem como pela desconcentração industrial e pela modernização na agricultura, proporcionados pela

ciência e pela técnica, com base em Santos e Silveira (2016)¹⁰. Isso significou transformações substanciais, também, no processo de urbanização e no espaço urbano brasileiro, mediante a redefinição dos papéis da cidade no bojo capitalista (SANTOS, 2009), manifestas nas mudanças socioespaciais.

Harvey (2005), na obra *A produção capitalista do espaço*, declara a necessidade de discutir o papel da urbanização na mudança social empreendida pelas modificações no modo de produção capitalista decorrentes da necessidade de reprodução ampliada do capital. O autor afirma que não há dúvidas quanto à relevância da urbanização na dinâmica social, porém, muitas vezes, ela é tida de forma separada da mudança social e do desenvolvimento econômico. O autor declara a necessidade proeminente de perscrutar o papel do processo urbano nas alocações geográficas das atividades humanas.

Salienta-se que, nesse processo, a cidade se tornou o *locus* de comando das atividades produtivas do capitalismo, ao concentrar e impingir uma organização territorial conforme as demandas do capital, expressas na distribuição desigual de atividades e na configuração de uma divisão territorial e social do trabalho ditada pela necessidade de flexibilidade das ações desse modo de produção que opera a nível mundial.

Para Harvey (2005), ocorreu uma mudança do administrativo para o empreendedorismo urbano¹¹, como o intuito de se obter o aumento da competitividade, caracterizado pela parceria público-privado com a anuência estatal, o que pode ter contribuído para a transição do modelo produtivo fordista – keynesiano para o modelo de acumulação flexível. Na concepção de Harvey (2005):

De fato, a redução das barreiras espaciais intensificou ainda mais a concorrência, entre localidades, estados e regiões urbanas, pelo capital destinado ao desenvolvimento. Assim, a governança urbana se orientou muito mais para a oferta de um “ambiente favorável aos negócios”, e para a elaboração de todos os tipos de chamarizes para atrair esse capital à cidade [...]” (p.179-180)

Na concepção do autor, o empreendedorismo urbano permitiu uma maior flexibilização produtiva em contraposição aos sistemas produtivos concentrados. No

¹⁰ Os autores não utilizaram o termo reestruturação produtiva, mas as elucidações que eles fazem quanto às transformações no território brasileiro denotam tal processo.

¹¹ O autor afirma que tal processo ocorreu nos anos de 1960 e 1970. A análise dele tem como exemplo os Estados Unidos.

entanto, entende-se que a reestruturação geográfica, comandada pela reestruturação produtiva, não se restringiu à cidade, sobretudo às metrópoles, concentradoras das condições de realização do capital em suas etapas interconectadas, mas se projetou em todos os interstícios do território.

A urbanização, tida por Sposito (2004) enquanto um processo espaço-temporal, ganhou novos contornos qualitativos e quantitativos em função do amadurecimento das relações capitalistas de produção, balizada pela nova divisão territorial do trabalho que reconfigurou a cidade e o campo, e que recrudescer o papel da cidade enquanto *locus* que rege a reprodução do capitalismo, mediante a generalização do urbano para além dos limites da cidade, “[...] ressaltando que o urbano é o modo como a reprodução do espaço se realiza na contemporaneidade, como realidade e como possibilidade”¹² (CARLOS, 2008, p.183). Ainda sobre isso, Carlos (2008) acrescenta que:

[...] a urbanização da sociedade é também uma possibilidade aberta pelo processo de urbanização que, ao se desenvolver, tende a se expandir espacial e socialmente pelo planeta, produzindo um espaço que lhe é próprio e um modo de vida marcado pelas relações que tendem a superpor-se às relações tradicionais, ora transformando-as radicalmente, ora permitindo que se mantenham como fundamento de novas interações. (p.184)

Compreende-se que a urbanização não se realiza de forma plena, em virtude das contradições que são inerentes e imprescindíveis à reprodução capitalista e do espaço geográfico, idiossincráticas, segundo Smith (1988), à dinâmica do modo de produção. Tal processo significou também a reestruturação do campo, no que tange tanto à materialidade quanto à imaterialidade que conformam e que são conformadas pelas formas de sociabilidade rural. Porém, sem a dissolução completa de formas de sociabilidade pregressas e da estrutura fundiária, rugosidades¹³ que remontam o processo de formação territorial do Brasil, em torno da qual são delineadas as relações no campo e entre esse espaço e a cidade.

A reestruturação produtiva do capital, entretanto, não se limitou às cidades, mas integrou também o campo, por meio das transformações na divisão social e territorial do trabalho comandadas pela modernização conservadora que tornou as atividades do campo subordinadas à indústria, segundo Macedo (2009).

¹²As discussões de Carlos (2007) centram-se na Metrópole.

¹³ Termo utilizado por Santos e Silveira (2016).

Dessa maneira, foram estreitadas as relações entre campo e cidade mediante a configuração de novas demandas produtivas, voltadas para a reprodução ampliada do capital. Isso significou mudanças no modo de organização da produção sem, no entanto, alterar de forma substancial as condições de desigualdades, sobremodo, àquelas embasadas na estrutura fundiária herdada de períodos precedentes, que envolvem a produção territorial do Brasil, conduzidas pela territorialização da agroindústria, conforme Macedo (2009).

A reestruturação produtiva e do espaço urbano ocorreu *pari passu* com a reestruturação produtiva e espacial do campo, o que os tornou um *continuum* territorial e significou mudanças tanto nas formas quanto no conteúdo desses lugares.

Apesar da difusão do urbano no território, orquestrada pela reestruturação produtiva do capital, não houve a supressão do rural, mas uma reconfiguração desse conteúdo e da materialidade do espaço rural, em virtude da imposição de uma racionalidade produtiva assentada na prevalência do valor de troca em detrimento do valor de uso¹⁴, na compra e venda da mercadoria etc, (BERNARDELLI, 2013), que ocorreu, conforme Endlich (2013), não só pelos meios de comunicação e de transporte, mas também pelos investimentos de capital no campo, norteados pelas necessidades urbanas.

Entende-se que as transformações advindas da reestruturação do capital, que acarretaram uma reestruturação do campo e da cidade, bem como do rural e do urbano, significaram a reprodução do território assentada em novas contradições que asseguram a reprodução da vida e do capital de forma interdependente, já que, de acordo com Lefebvre (2006), há uma relação intercalada entre reprodução da vida e das forças produtivas. Sobre a reprodução das formas precedentes do rural, Endlich (2013) corrobora ao afirmar que:

[...] rural designa uma condição de vida pretérita, que vem sendo superada material e culturalmente. Essa superação não atinge a totalidade da sociedade, pois se trata de um processo que não está isento das contradições que permeiam o capitalismo. (p.23)

Isso implica que há uma coexistência nas práticas sociais cotidianas o modo de vida tradicional e o moderno, que se entremeiam nas formas de sociabilidade dos

¹⁴ Entende-se que valor de troca e valor de uso não são excludentes. Tampouco um suprime o outro.

sujeitos, seja no campo ou na cidade, visto que o urbano e o rural constituem o conteúdo imaterial dessas relações espaço-temporais.

Sob os ditames do capital, tal relação é marcada pela complementariedade, engendrada, conforme Sobarzo (2013), na era industrial, em que ocorreu a generalização da troca e do urbano, o que permitiu a constituição de uma sociedade urbana, ainda que essa ainda não esteja pronta e acabada, pois é também o devir, segundo o autor que se baseou em Lefebvre.

Tanto no campo quanto na cidade há uma coadunação de formas e conteúdos precedentes e hodiernos que se imbricam na reprodução da vida e do capital, mediante a perpetuação e modificações de formas de sociabilidades e materialidades no território, pois, nas palavras de Bagli (2013):

[...] não basta entender a mudança em si, mas o que ela traz para aquilo que transforma ou que finge transformar. Se há uma realidade que muda, há também uma outra que, sob a lógica a mudança e no jogo de sua contradição, permanece mudando ou muda permanecendo. Este movimento só pode ser apreendido se interpretado pela relação aparência-essência. (p.81)

Formas e processos de tempos passados não desapareceram por completo, mas foram e são ressignificados, o que embasa as formas de sociabilidade atuais no campo e na cidade.

Segundo Endlich (2013), a irradiação do urbano no território ocorreu em decorrência da difusão de hábitos e valores que foram propalados da cidade para o campo e impingiram sistemas de objetos e valores que conformam a reprodução da vida e do capital, bem como por meio do adentramento do capital no campo, mediante técnicas de circulação e de comunicação que permitiram que esses espaços tecessem relações interdependentes.

O processo de generalização do urbano para além do espaço citadino não suplantou o rural, nem destruiu as formas de sociabilidades não capitalistas, mas os tornaram interdependentes. Isso ocorreu mediante transformações e permanências no campo e na cidade, delineadas sob os ditames da reprodução ampliada do capital, em que “O processo de expansão incorpora os espaços rurais, sem, contudo, torná-los urbanos. Apropria-se de suas peculiaridades, ajustando-as aos seus fins.” (BAGLI, 2013, p.97), e configura um novo rural.

Sobarzo (2013) salienta que as relações cidade/campo não devem ser tidas enquanto relação de subordinação, sequer de dependência unilateral, pois “Não é somente a cidade que irradia o conhecimento, a racionalidade ou os comportamentos para o campo, mas é o campo que em função de suas demandas determina alguns processos na cidade.” (SOBARZO, 2013, p.56)

Para Sposito (2013), cidade e campo devem ser tidos enquanto uma unidade espacial, em que “[...] no decorrer do longo processo de urbanização, cedeu lugar ao binômio urbano/rural, resultado, também, da incapacidade, no período atual de distinguir onde acaba a cidade e começa o campo.” (SPOSITO, 2013, p.122).

A dificuldade de distinção decorre, ainda de acordo com a autora, da conversão da terra rural em urbana que gera “vazios urbanos”, do papel das técnicas de transporte e de comunicação e da dimensão temporal no que concerne às mudanças. Sobre essa dificuldade, Sposito (2013) justifica que:

Em outras palavras, tem se ampliado consideravelmente, a área de transição entre o que se apreende como cidade e o que se compreende como campo, gerando um nível maior de indefinição ou de dificuldade de distinguir entre espaços urbanos e rurais. (p.121)

Campo e cidade, dessa maneira, são interdependentes e mantêm entre si relações complementares que perpassam pela reprodução de formas de sociabilidade do capital, em virtude da (re)produção de um novo rural e de um novo urbano que incorporam transformações e permanências e moldam as relações no campo e na cidade.

2.2 Contradições, transformações e permanências na relação cidade/campo

Entender a relação cidade/campo permite desvelar a configuração territorial, tanto material quanto imaterialmente, em termos de distribuição dos aparatos técnicos, bem como da dinâmica que envolve os sujeitos. Além disso, possibilita o entendimento das condições objetivas e subjetivas que perpetraram uma relação entre ambos, baseada em contradições que embasam a complementariedade essencial para a reprodução do capitalismo, que perpassa pela produção e reprodução do espaço geográfico delineado sob uma racionalidade produtiva que abarca a tríade dialética abordada por Lefebvre (2006), a homogeneização-fragmentação-hierarquização.

Tal reprodução é norteadada pelo desenvolvimento desigual, em que a reprodução de desigualdades territoriais, que se manifestam também no campo e na cidade, é estrategicamente reproduzida como modo de assegurar a integração entre esses espaços, mediante a configuração de relações imbricadas entre eles, já que “Os espaços ampliam suas inter-relações, porque as diferenças existentes entre cada um deles favorecem a busca pelo outro como tentativa de suprimir possíveis ausências.” (BAGLI, 2013, p.82)

Entretanto, de acordo com Endlich (2013), compreender campo e cidade constitui-se num desafio, em virtude dos critérios utilizados para defini-los, diante das complexidades que envolvem a relação entre ambos, fundamentadas nas transformações operadas pelo capitalismo. Tais desafios, ainda de acordo com a autora, consistem no fato de urbano e rural serem utilizados enquanto adjetivos territoriais em decorrência de critérios político-administrativos, demográficos (população absoluta ou densidade demográfica), bem como da natureza das atividades praticadas nesses espaços, sem a consideração do critério histórico.

No que concerne ao critério demográfico, Bernadelli (2013) frisa que se trata de um parâmetro insuficiente devido ao fato de que “Dada as grandes diferenças existentes entre países e regiões, a definição de cidade, tendo como critério certo tamanho demográfico é, no mínimo, controversa.” (BERNADELLI, 2013, p.35).

Em relação ao critério de atividades, no campo têm sido desenvolvidas atividades não só do setor primário, mas também do secundário e do terciário (ENDLICH, 2013).

Conforme Endlich (2013), cidade e campo são dimensões espaciais, cuja apreensão não ocorre sem se levar em consideração os processos históricos e o contexto geográfico que abrangem processos mais amplos, sob os quais perfilaram e perfilam as formas de sociabilidades que permitem explicá-los.

Segundo Bagli (2013), a aparência e a essência não podem ser tidas de forma isolada, pois a aparência pode ocultar a essência e essa, por sua vez, não permite apreender as manifestações do processo: mudanças e/ou permanências. Sobre isso, Bagli (2013) diz que:

A aparência se mostra, a essência se oculta. A aparência é perceptível, a essência foge aos olhos. Ambas não podem ser compreendidas isoladamente. São partes que se complementam

para entender o movimento dialético de construção da realidade.
(p.82)

A configuração material pode ou não desvelar transformações nos processos subjacentes que a dinamizam, por meio de transformações e/ou permanências inscritas nas formas materializadas no espaço.

Para Bernadelli (2013), cidade e campo devem ser apreendidos levando-se em consideração também a perspectiva histórica. Essa permite desvendar a natureza da relação entre ambos para que se entenda a realidade que envolve a reprodução da sociedade assentada em contradições e desigualdades que asseguram a necessidade de complementariedade entre esses espaços no bojo da produção capitalista, pois os critérios supracitados não permitem abarcar a realidade, sobretudo no Brasil, em que, para Bernadelli (2013):

[...] a complexidade é expressa pelas grandes diferenças regionais e, mesmo, inter-regionais, e a grande variedade de elementos envolvidos torna problemática encontrar formas de agregar dados que possam, posteriormente, possibilitar estudos comparados em nível nacional, e ainda mais, no caso de estatísticas internacionais.
(p.49)

A visão dicotômica entre cidade e campo compromete o entendimento da realidade, no que concerne à (re)produção do espaço, pois escamoteia as contradições territoriais que são reproduzidas sob a égide de desigualdades complementares. Assim como esses espaços não podem ser entendidos por eles mesmos, já que, enquanto formas materializadas, foram e são engendrados por processos que abarcam a produção e a reprodução societal.

Portanto, a compreensão da configuração material deve perpassar pelo entendimento das relações e dos conteúdos subjacentes. Cidade e campo devem ser apreendidos enquanto pares dialéticos, no âmago da (re) produção do espaço. Na concepção de Bernadelli (2013):

[...] os conceitos devem ser pensados sempre em função do movimento, da realidade, e que, portanto, não podem ser entendidos de modo estático, pois o real é prenhe de transformações que são operadas em diferentes escalas e dimensões. Não considerar tais aspectos pode levar a armadilhas metodológicas e dificultar a compreensão dos processos imbricados em determinados fenômenos ou processo. (p.49)

A (re) produção do espaço não é um processo pronto e acabado, mas que assumiu diferentes facetas conforme as mudanças societárias e engendrou diferentes relações entre o espaço urbano e o espaço rural.

Com base em Frabetti (2006), a apreensão da relação cidade/campo é salutar para se entender a forma pela qual se desdobra a produção e a reprodução da sociedade.

Parte-se do pressuposto de que o entendimento da relação hodierna entre campo e cidade, assim como entre espaço urbano e rural, perpassa pela compreensão de que tal relação é um produto social erigido no processo de divisão social do trabalho e transformado sob a cadência do amadurecimento do modo de produção capitalista, cuja tessitura de formas de sociabilidade apresenta como indiossincracia as contradições imanentes à reprodução da sociedade capitalista. Essa é caracterizada por desigualdades complementares, expressas tanto nas formas quanto no conteúdo dos lugares.

Campo e cidade não são espaços exclusivos do capitalismo, mas sim anteriores a ele. Entretanto, no decorrer do processo de amadurecimento das relações capitalistas, esses espaços assumiram papéis e especificidades no bojo produtivo, mediante transformações nas formas de sociabilidade imbricadas com as transformações materiais, impingidas pela necessidade premente de reprodução das condições subjetivas e objetivas do capital, que os tornaram imbricados.

A produção e a reprodução do espaço mudam embasadas nas transformações na sociedade (LEFEBVRE, 2006). Desse modo, sob os ditames das sucessivas divisões sociais do trabalho, foram produzidas diferentes relações entre cidade e campo no decurso dos processos históricos conforme as transformações nas divisões sociais do trabalho.

Entende-se que cidade e campo expressam a divisão territorial e social do trabalho. A compreensão desses espaços perpassa pela apreensão das formas de sociabilidade capitalistas que nortearam, num primeiro momento, mais especificamente no contexto do capital mercantil, uma relação de oposição entre eles, recrudescida no período do capital industrial e superada no capital monopolista¹⁵.

¹⁵ Fonte: Rotta (1997).

Nesse contexto foram configuradas relações interdependentes entre o campo e a cidade mediante a generalização da mais valia em amplitude mundial, segundo Rotta (1997). Esse processo, ainda de acordo com o autor, teve como corolário a generalização do espaço do capital para além dos limites outrora delineados no processo de surgimento e amadurecimento das relações capitalistas, expressas também nas transformações das funções do espaço do campo e da cidade no bojo produtivo, bem como nas modificações substanciais nos conteúdos que reproduzem e são reproduzidos pela materialidade do campo e da cidade.

No entanto, os conteúdos não estão encarcerados nesses espaços, mas se coadunam no território e delineiam as práticas sociais: o rural e o urbano. Esses, por sua vez, devem ser entendidos enquanto modos de vida (BERNADELLI, 2013) que permeiam o cotidiano tanto no campo quanto na cidade.

De acordo com Bernadelli (2013), a apreensão de campo e cidade é algo complexo, sobretudo no Brasil, um país marcado por disparidades regionais que se manifestam de diferentes maneiras no território. Por isso, campo e cidade não podem ser apreendidos sem se levar em consideração o contexto histórico e geográfico que permitem entender a relação mantida entre esses espaços, tampouco a dimensão territorial dessa relação.

Para Rúa (2005), o espaço é constituído por um conjunto de símbolos integrantes do exercício do poder e da hegemonia. Na sociedade hodierna, os símbolos são irradiados pela cidade e se territorializam no espaço urbano e no rural, porém o campo também irradia para a cidade valores e símbolos. O espaço, na concepção do autor, é imbuído de uma multiplicidade de interações transescalares e não hierarquizadas.

Sob tais ênfases, o autor analisa a relação cidade e campo com base nas diferenças entre esses espaços e não nas desigualdades, pois “A desigualdade mata as outras vozes, territorializadas em reivindicações específicas. A diferença resgata-as. A desigualdade vê os outros espaços/território como simples variações do nosso, situado como referência.” (RUA, 2005, p.46)

Há o predomínio de uma visão dual entre campo e cidade marcada pela ideia urbanocêntrica¹⁶, em que o campo é tido como *locus* da dispersão; e a cidade é o espaço, por excelência, da concentração, conforme Rúa (2005). Tal visão, de acordo

¹⁶Termo utilizado por Rúa (2005) para se referir à ideia de centralidade do espaço urbano no que tange à abordagem da relação entre campo e cidade.

com o autor, repercute nas ideias hodiernas marxistas fundamentadas na homogeneização do espaço e na urbanização da sociedade. Entretanto, para ele, campo e cidade apresentam suas especificidades territoriais, e o espaço rural não se limita a ser o oposto do espaço urbano.

Com base nisso, entende-se que rural e urbano foram ressignificados. Isso, porém, não significou a destituição das especificidades de das diferenças presentes no campo e na cidade. Tais especificidades não se resumem a uma materialidade, mas abarcam, de modo interdependente, valores, símbolos e formas de sociabilidade. Além disso, esses espaços não mantêm relações unilaterais, mas interdependentes.

Ainda de acordo com Rua (2005), a visão de rural enquanto sinônimo de agrícola, erigida no Pós Segunda Guerra Mundial e presente até mesmo na política oficial, contribui para o aprofundamento das dicotomias existentes entre o espaço urbano e o rural. Ele, portanto, defende que rural é diferente de agrícola e que aquele não foi subsumido pelo urbano, tornando-se fundidos, mas foram produzidos novos qualificativos sob a égide das mudanças no modo de produção. Doravante, os novos qualificativos foram responsáveis pela ressignificação do rural. Para Rua (2005):

As mudanças no modelo produtivo e organizacional no campo compõem transformações mais amplas na sociedade brasileira (por sua vez integrada a alterações sentidas em escala global) que marcam as últimas duas décadas. Define-se uma lógica capitalista em que novas representações do espaço emergem e vão ser difundidas como “um novo rural”. Na verdade são novas imagens, novos sentidos para o espaço rural que mantêm a visão produtivista, até agora dominante, mas que se traduzem em novos qualificativos para outras relações entre o espaço urbano e o rural e entre a cidade e o campo. Estas novas relações remetem para uma outra conceituação de urbano e rural, mas também de agrícola. Ao mesmo tempo, distingue-se cidade e urbano explicitando a crescente complexidade que marca tais relações. Rural e urbano integram-se mas sem se tornarem a mesma coisa, já que preservam suas especificidades. (p.48)

Rua (2005) afirma que, sob a cadência das transformações operadas no modo produtivo, houve a produção de novas ruralidades. Essas se expressam não só nos signos, símbolos e representações do espaço, como também por meio do “[...] consumo pela sociedade urbano-industrial, de bens simbólicos e

materiais.”(RUA, 2005, p.51), representados, também, pela revalorização do campo e pelo o que o autor denomina de urbanidades no rural.

Segundo o autor, as urbanidades no rural significam as representações que recriam o rural, eivadas do virtual e do real, que conformam as identidades territoriais. Entretanto, Rua (2005) salienta que:

[...] a ressignificação do rural não é fruto apenas de criações urbanas, mas também de leituras particulares por parte dos habitantes das áreas rurais, conformando um caráter híbrido ao território e às identidades criadas com “componentes rurais” e “urbanos”, usados, estrategicamente, como discursos e reivindicações predominantes, de acordo com a situação [...]” (p.54)

Ele defende que a difusão do urbano no rural, por meio das urbanidades, se integram às novas ruralidades, advindas das ressignificações do espaço rural que produzem novas representações, e o tornam um espaço híbrido. Rua (2005) enfatiza que esse espaço deve ser tido interligado com a urbanização, integrado ao urbano, porém não dissolvido no que concerne as suas particularidades.

Concorda-se com as análises empreendidas por Rua (2005) no que diz respeito à apreensão das interações locais que não são necessariamente hierarquizadas, ou seja, a abordagem das diferenças. No entanto, há um entendimento basilar de que a desigualdade não é um fator de recrudescimento da dicotomia entre cidade e campo, espaço urbano e rural, mas sim parte integrante da reprodução das especificidades e das diferenças locais, sob a cadência de uma racionalidade que não se limita ao âmbito endógeno do campo e da cidade e que não dissolve por completo as particularidades espaciais, mas que recrudescem as diferenças e as desigualdades, mediante uma exclusão estrategicamente forjada para incluir sob uma nova lógica produtiva.

Cidade e campo são espaços articulados sob uma mesma racionalidade produtiva que não os destituíram por completo de suas especificidades, mas que atribuíram a eles novos papéis e funções, mediante transformações estruturais e/ou manutenções de especificidades. Tal relação de complementariedade é evidente, sobretudo, nos municípios pequenos.

2.3 Relação cidade/campo nos municípios pequenos no Brasil

Sob os ditames da reestruturação produtiva, acompanhada de uma reestruturação espacial manifesta, ainda que de forma desigual, no campo e na cidade, os lugares foram refuncionalizados em seus papéis no bojo produtivo.

Novas articulações territoriais foram delineadas em virtude, também, dos aparatos técnicos fundamentados numa cientificidade. As técnicas de comunicação e de circulação permitiram uma maior articulação entre os lugares, por meio da fluidez socioespacial de fluxos, não só de pessoas, mas também de uma materialidade e de uma imaterialidade que conformam e que são conformados pelas formas de sociabilidade capitalista.

Advieram desses processos transformações produtivas e sociais que se resvalaram para além do âmbito laboral na unidade produtiva. As mudanças nas formas de reprodução do capital atingiram todos os interstícios de reprodução da vida no campo e na cidade, de forma interdependente.

Isso ocorreu por meio da territorialização do monopólio capitalista no campo levadas a cabo pela expropriação do campesinato da terra e da migração dos sujeitos do campo em direção às cidades, destituídos de suas condições de reprodução, e por transformações nas relações de trabalho. Porém, assentadas na reprodução de relações ulteriores.

O modo de produção reproduz de forma deliberada essas relações, com o intuito de assegurar a reprodução socioespacial baseada na divisão social do trabalho que se reverbera na divisão territorial do trabalho (DAMIANI, 2006). Essa, por sua vez, assegura relações imbricadas entre os espaços e entre cidades, independentemente de seus tamanhos e especificidades. Damiani (2006) salienta que:

O período atual da globalização define possibilidades de contatos múltiplos entre cidades de todas as dimensões e define uma simultaneidade de comunicação ou uma rede intrincada de relacionamentos, rompendo as estritas hierarquias e, portanto, deve determinar a reconsideração das hierarquias como tradicionalmente propostas: há elos financeiros de agentes financeiros internacionais e toda e qualquer cidade. (p.135)

Os lugares mantêm entre si relações estreitas, viabilizadas por aparatos técnicos que asseguram trocas materiais e imateriais entre eles. Assim, eles são mantidos e reproduzidos como forma de assegurar a reprodução do espaço e da sociedade sob os ditames das formas de sociabilidade do capital.

Desse modo, “[...] os papéis das diversas cidades, nas suas diferenças, produziriam uma certa coerência; coerência, e não exatamente estabilidade [...].” (DAMIANI, 2006, p. 139), suscetíveis à volatilidade do capital e a sua necessidade premente de superação de crises cíclicas que lhes são inerentes, traduzidas em novas territorialidades produtivas.

Damiani (2006) parte do pressuposto de que as diferenças espaciais, expressas em diferenças econômicas e sociais, são imanentes ao sistema econômico, o que explicaria o papel exercido pelas cidades pequenas no bojo produtivo. Para a autora, as cidades pequenas não representam a expressão menos moderna da dinâmica econômico-social, mas é parte integrante dela, “[...] que se realiza de modo diferencial.” (DAMIANI, 2006, p.136). Nesse mesmo sentido, Moreira Jr (2011) corrobora ao afirmar que:

A globalização intensifica a divisão territorial do trabalho, marcada pela especialização funcional, fragmentação e interdependência dos espaços urbanos e rurais, determinada pela competição entre as cidades em busca de vantagens comparativas, em diversas escalas e independentemente do seu tamanho físico-territorial e populacional. (p.8)

No âmago da divisão territorial do trabalho, marcada pela relação em redes entre as cidades, as cidades pequenas, tidas assim não só em relação ao tamanho demográfico (até 50.000 habitantes), mas em função também do seu papel, têm como função basilar intermediar a relação entre as áreas rurais com as cidades médias e as metrópoles (MAIA, 2010).

Entrementes, os territórios dos municípios que apresentam cidades pequenas resguardam especificidades que asseguram a reprodução das funções desses espaços no modo de produção vigente e nas redes citadinas, como a baixa complexidade das relações espaciais, a dependência em relação às cidades de médio e grande porte, no que tange aos serviços e equipamentos, e a relação correlacionada com o campo, consoante Maia (2010).

Para Moreira Jr (2011), os espaços urbanos das cidades pequenas são estreitamente ligados ao rural e ao agrícola, constituindo-se enquanto partes integrantes de um mesmo processo de produção espacial, em que os valores e o modo de vida rural se fazem presentes em ambos os espaços.

No entanto, Alentejano (2003) alerta para o fato de que o espaço rural não é necessariamente sinônimo de agrícola, pois há um crescimento vertiginoso da implantação de atividades não agrícolas no campo, numa forma de revalorização do rural. O próprio autor, Moreira Jr (2011), ressalta que não se pode generalizar tal característica, visto que há municípios com cidades pequenas cuja atividade principal encontra-se ligada ao setor secundário da economia.

Diante disso, reformula-se a assertiva de Moreira Jr (2011) ao afirmar que os papéis das cidades pequenas estão relacionados ao mundo agrícola, sob os ditames das relações multiescalares e chega-se à seguinte afirmação: o papel desenvolvido pelas cidades pequenas está relacionado diretamente ao mundo rural, interligado às relações multiescalares, verticais e horizontais.

Essa relação estreita está diretamente associada com as transformações empreendidas pelo capital no campo dos municípios pequenos, ocorridas, em alguns lugares, no setor agrícola. Destarte, nas palavras de Moreira Jr (2011):

Ao apreender a dinâmica relação entre o urbano, o rural e o agrícola torna-se claro que os processos excludentes que permeiam [sic] as cidades pequenas tem início no campo, na expulsão do camponês e pequeno proprietário rural pelo latifúndio monocultor e pelo agronegócio, na desterritorialização do trabalhador rural e sua territorialização precária na cidade [...]. (8-9)

Ainda de acordo com ele, tais transformações foram viabilizadas pela mecanização agrícola, pelo uso de tecnologias e pesquisas e pelo agronegócio, que aprofundaram a concentração fundiária também em municípios com médias e pequenas cidades. A principal mudança apontada pelo autor diz respeito às relações de trabalho e à destruição identitária dos sujeitos desterritorializados da terra.

Conquanto, Moreira Jr (2011) afirma que nos municípios com cidades pequenas há uma convivência entre o velho e o novo, que se manifesta na presença de práticas rurais na cidade, bem como na presença de valores e simbologias de caráter urbano nos espaços rurais. Para ele, os limites entre esses espaços se diluem mediante a articulação entre ambos, sobretudo desinentes da estrutura

produtiva agrícola, pois o espaço urbano e o rural “[...] estão intrinsecamente articulados, ainda mais quando nos referimos às cidades pequenas localizadas em regiões não-metropolitanas.” (MOREIRA JR, 2011, p.15).

Essa característica que se faz presente, também, no município de Barra do Choça/BA, onde campo e cidade se complementam e asseguram a reprodução da vida e do capital de forma correlata, numa relação que coaduna novas e velhas formas materiais e imateriais presentes no campo e na cidade.

2.4 Relação cidade/campo em Barra do Choça-BA: entre contradições, transformações e permanências

Compreender a relação cidade e campo em Barra do Choça/BA exige que se apreenda características gerais do município, assim como processos históricos basilares que (re)configuraram tal relação, gestados sob a égide sociometabólica do capital.

O município de Barra do Choça, localizado no centro-sul da Bahia, tem como municípios limítrofes Planalto a Nordeste, Caatiba a Sudeste, Itambé ao Sul e Vitória da Conquista a Oeste, sendo que com este município, Capital Regional B, segundo o IBGE (2007)¹⁷, mantêm relações estreitas que se expressam em fluxos constantes de sujeitos de Barra do Choça que se deslocam para Vitória da Conquista/BA em função da necessidade de acesso aos serviços de educação, comércio e de saúde.

Barra do Choça apresentava, segundo os dados do censo 2010, uma população de 34.788 habitantes. No entanto, conforme estimativas do IBGE em 2017, essa população corresponde a 34.121 habitantes. Desse total, ainda de acordo com os dados oficiais, 63% é composta de população urbana, sendo que 55% dela se encontram na sede do município. Esse apresentava em 2015 uma população economicamente ativa correspondente a 15.374 pessoas e uma taxa de desocupação de 5,9%¹⁸.

¹⁷ Pesquisa Regiões de Influência das Cidades 2007 (REGIC), realizada pelo IBGE, que tem por objetivo estabelecer a hierarquia entre os centros urbanos no que tange aos deslocamentos para a aquisição de bens e serviços. No que se refere à classificação em Capital Regional B, trata-se de uma subdivisão da classificação Capital Regional que abrange as cidades que exercem influência regional na hierarquia urbana.

¹⁸ Dados do IBGE compilados pela SEI, 2016.

Em 2014, 46,1% do PIB do município era proveniente do setor primário e 41,1% terciário, enquanto que a indústria correspondia a apenas 12,8%¹⁹. No ano de 2017 foram produzidos aproximadamente 4.700.000 kg de café arábica em quase 12.000 hectares²⁰.

Apesar das principais atividades econômicas do município de Barra do Choça estarem ligadas ao comércio e ao serviço, somados à incipiente atividade industrial, o setor terciário, conforme Macedo (2009), apresenta um limiar com a agricultura, mais especificamente, a atividade cafeeira, pois, ainda de acordo com a autora, os períodos de colheita impulsionam o comércio no município.

Tal atividade acarretou transformações substanciais no município, tanto na materialidade quanto na imaterialidade, em função de novas demandas impingidas e forjadas, assim como da (re)configuração das formas de sociabilidade no campo e na cidade, o que exige apreendê-las em suas especificidades.

O município de Barra do Choça mantém relações estreitas com Vitória da Conquista em decorrência da concentração de serviços e equipamentos incipientes ou ausentes naquele. Vitória da Conquista, por sua vez, é polarizada por Salvador em virtude da mesma racionalidade que fundamenta a relação em redes entre cidades²¹.

Destaca-se que o processo de produção territorial do município de Barra do Choça/BA está intimamente atrelado com a produção do território conquistense. Sobre isso, Lemos (2013) afirma que:

No decorrer do processo histórico de amadurecimento das fases do capitalismo, Barra do Choça adquiriu diferentes funções para atender a lógica da reprodução do sistema econômico vigente. O processo de produção do território está intimamente atrelado aos interesses do capital, desde a fase mercantilista do meio técnico, no período Brasil Colônia, à fase atual do capitalismo financeiro, marcada pelo meio técnico-científico-informacional. (p.30)

O território barrachocense assumiu diferentes facetas e funcionalidades ditadas pelo processo de amadurecimento das relações capitalistas de produção, sob a égide da (re)configuração das sucessivas divisões sociais e territoriais do trabalho.

¹⁹ Dados do IBGE compilados pela SEI, 2016.

²⁰ Dados preliminares do Censo Agro 2017. Fonte: IBGE – Agência Vitória da Conquista, 2018.

²¹ Fonte: IBGE – Regiões de Influência das Cidades (REGIC), 2007.

Segundo Novais *et al* (2010), a origem do atual município de Barra do Choça está diretamente relacionada com o processo de ocupação do Sertão da Ressaca, mais especificamente o Planalto da Conquista, embasada na necessidade de a Coroa Portuguesa auferir renda e expandir a atividade aurífera, além de integrar o território, mais especificamente o sertão com o litoral. Sobre isso, Novais *et al* (2010) enfatizam que:

No seu conjunto, o povoamento do Sertão da Ressaca ocorreu a partir da necessidade de expansão dos domínios dos bandeirantes, do interesse em descobrir metais preciosos, bem como da necessidade dos moradores das Vilas do Rio de Contas e Minas Novas de obterem produtos necessários à sobrevivência dos habitantes daquelas povoações. (p.36)

No século XVIII iniciou-se o processo de ocupação do Sertão da Ressaca, comandado por João Guimarães da Silva e João Gonçalves da Costa. Esse bandeirante ocupou o território que hodiernamente corresponde aos municípios de Vitória da Conquista, Barra do Choça, dentre outros, por meio da prática da pecuária e da agricultura de subsistência, pois na região não foram encontrados metais preciosos. Formou-se, assim, o Arraial da Conquista, posteriormente elevado à categoria de Vila Imperial da Vitória em 1840, cujas atividades produtivas estavam interligadas às condições fisiográficas favoráveis, como apontam Novais *et al* (2010):

A Imperial Vila da Vitória, situada no Sertão da Ressaca, constituía uma região com potencialidades econômicas, amplos recursos naturais, que proporcionavam uma agricultura próspera, tendo como principais produtos além do algodão, a mandioca, o milho e feijão, contudo o destaque era a pecuária. Havia um fluxo comercial intenso, mantendo essa região, relações comerciais com a Capital, norte de Minas Gerais e outras vilas da província da Bahia. (p.48)

Essa localidade correspondia também a uma rota comercial que interligava o sertão ao litoral, além de ter sido local de repouso dos tropeiros que trafegavam pela Estrada Geral, “[...] seguindo os cursos dos rios e outras aguadas, para atender às necessidades que surgiam durante a viagem [...]” (NOVAIS *et al*, 2010, p.61).

Barra do Choça era uma fazenda, pertencente ao Capitão-mor João Gonçalves da Costa, que se constituía em ponto de parada para os tropeiros e boiadeiros pernoitarem (NOVAIS *et al*, 2010). Posteriormente, conforme divisões do espólio familiar entre os herdeiros de João Gonçalves da Costa, as propriedades

foram fracionadas a partir de 1870, além de terem sido vendidas, fato que possibilitou a vinda de outras famílias para a localidade, segundo Novais *et al* (2010). Sobre o processo de formação de Barra do Choça Novais *et al* (2010) afirmam que:

De acordo com o jornalista e escritor conquistense, Aníbal Lopes Viana, Barra do Choça foi fundada pelo bandeirante João Gonçalves da Costa, quando abriu uma estrada para combater os índios Pataxó, aldeados às margens do Rio Catolé Grande, quando já havia fundado o Arraial da Conquista. (p.79)

Em 1891, em função da transformação do Brasil em uma República ocorrida em 1889, a Vila Imperial da Vitória passou a se chamar Município de Conquista, enquanto que Barra do Choça foi elevada à categoria de Povoado de Barra do Choça. Tal denominação permaneceu até o início do século XX, período em que essa localidade foi elevada à categoria de distrito pertencente ao então município de Vitória da Conquista.

Nesse período, de acordo com Novais *et al*(2010), a vila de Barra do Choça era muito precária, no que se refere às condições de infraestrutura para a população. Nela, a principal atividade era a agricultura de subsistência praticada por uma população majoritariamente rural, que cultivava feijão, banana, milho e café, além de extraírem madeira.

Doravante, havia a prevalência de um campesinato submetido a uma condição de pauperização em decorrência da ausência de infraestrutura que garantisse a reprodução coletiva da vida. No que concerne às condições da vila de Barra do Choça, Novais *et al* (2010) salientam que:

Desprovida de uma infraestrutura adequada, sem água tratada, energia, escolas, posto de saúde, entre outros serviços básicos, a população da vila vivia em condições extremamente precárias, principalmente em relação à saúde. Como não havia médicos na vila e o acesso à Vitória da Conquista era muito difícil, os moradores recorriam às raizeiras e parteiras para o tratamento de doenças e realização de partos. (p.89)

Tal situação permaneceu até mesmo após à emancipação de Barra do Choça, ocorrida em 1962, mediante a Lei Estadual nº 1.694 de 22/06/1962, após um plebiscito, conforme Novais *et al* (2010). Em 1858, num contexto de eleição que

elegeu o candidato Gerson Sales do Partido Social Democrático - PSD, teve início a campanha de emancipação de vários distritos, dentre eles Barra do Choça, apoiada tanto pela oposição quanto pela situação, além de marcada por interesses político-partidários de Barra do Choça, em decorrência dos escassos recursos investidos na localidade (NOVAIS *et al*, 2010). Sobre isso, Novais *et al* (2010) apontam que:

Algumas vilas e distritos não tinham um melhor desenvolvimento em virtude da centralização de serviços e investimentos na Sede. Foi o caso de Barra do Choça, que permaneceu por muito tempo sem alcançar um desenvolvimento satisfatório devido à falta de investimentos. (p.109)

Entretanto, de acordo com os autores supracitados, a emancipação não acarretou de forma imediata mudanças na condição de inópia da população e na ausência de infraestruturas no município, além das transformações na incipiência no setor terciário. Esse quadro começou a ser modificado com a implantação da cafeicultura nos anos de 1970.

A atividade cafeeira foi implantada em Barra do Choça nos idos de 1972, em virtude da necessidade de reprodução ampliada do capital, face à crise estrutural de lucratividade nos anos de 1970, com subsídios financeiros e técnicos fornecidos pelo Instituto Brasileiro do Café (IBC), enquanto parte do Plano de Renovação e Revigoração dos Cafezais do Brasil²². Isso ocorreu mediante a territorialização da agroindústria cafeeira, encetada pelo processo de modernização conservadora, segundo Macedo (2009).

É válido salientar que as condições fisiográficas do município proporcionaram condições propícias à cafeicultura, como o clima, o solo, a hidrografia e o relevo. Sobre o processo de implantação da atividade cafeeira no Planalto da Conquista, Macedo (2009) salienta que:

O processo de territorialização da agroindústria do café no estado da Bahia, contou com a produção agrícola irrigada e com a forte presença da agroindústria da região Sul do país. Estas empresas se beneficiaram pelo baixo custo das terras, pela localização estratégica de escoamento de produção, pelas facilidades oferecidas na obtenção de créditos para investir na produção e pela isenção de impostos. (p.39)

²² Fonte: Macedo, 2009.

Segundo Novais *et al* (2010), a implantação da cafeicultura no município ocorreu, sobretudo, pela atuação do que os autores denominam de “forasteiros”, ou seja, agentes fundiários que não residiam no município de Barra do Choça. Esses compraram as terras dos pequenos produtores que não conseguiram investir na atividade cafeeira, metamorfoseando-os em trabalhadores rurais, mais especificamente volantes, como afirma Macedo (2009).

De acordo com Santos (1987), houve com isso o processo de recrudescimento da estrutura fundiária no município, baseada na concentração fundiária e na expropriação do campesinato de suas condições objetivas de reprodução da vida. Doravante, “[...] a cafeicultura veio reforçar a injusta distribuição de terras por meio da expansão do latifúndio cafeeiro.” (MACEDO, 2009, p.46).

Entrementes, mudanças nas formas e nos conteúdos, tanto no campo quanto na cidade, foram engendradas, o que produziu uma nova relação entre esses espaços, marcadas por transformações nas relações trabalhistas, na migração e no aumento populacional em virtude da colheita (ver tabela 1), na expansão da malha urbana, segundo Santos (1987), bem como, de acordo com Machado(2009), pela reestruturação urbana e cidadina.

Tabela 1: População do município de Barra do Choça/BA entre 1970 e 2010

Censo	População urbana	População Rural	Total
1970	1.455	7.459	8.914
1980	6.414	14.089	20.503
1991	11.644	13.200	24.844
2000	17.721	23.097	40.818
2010	21.916	12.871	34.787

Fonte: IBGE, Censos demográficos. Elaboração: Joscimara Lemos, 2018

Ainda conforme Macedo (2009), as mudanças acarretadas para o campo com a implantação da atividade cafeeira nos anos de 1970, no que tange à modernização conservadora, marcada pela subordinação da agricultura à indústria, não ocorreram de forma generalizada, pois não abarcaram de forma geral a todos os produtores. Mas ocorreu sob a égide da monopolização do campo pelo capital, intermediado por aparatos técnicos de ordem físico-mecânicos, biológicos e químicos, não acessíveis aos pequenos produtores. Sendo esses relegados a uma condição de precariedade, sob a aquiescência e a atuação direta do Estado por meio de políticas agrícolas.

No que tange à desigualdade no acesso aos créditos bancários, Macedo (2009) enfatiza que:

[...] a dificuldade de acesso aos recursos é também uma forma de influenciar a concentração de terras e contribuir para a expulsão do homem do campo. Assim, o Estado encarna como principal protagonista na produção do espaço agrário, e seus desdobramentos repercutem nas relações de trabalho e nas relações sociais de produção. (p.39)

Se por um lado ocorreram mudanças produtivas no campo barrachocense, assim como transformações na configuração da cidade, em virtude de investimentos técnicos e financeiros direta ou indiretamente na atividade cafeeira, por outro houve uma exasperação das desigualdades das condições objetivas de reprodução da vida, não só dos pequenos produtores expropriados da terra, mas também daqueles que migraram de forma permanente para a cidade para trabalharem na colheita.

Segundo Macedo (2009), os trabalhadores volantes que atuam na colheita do café durante um período do ano tiveram um aumento da precarização do trabalho desinente, sobretudo, das relações de trabalho baseadas no recebimento de salário por produtividade, o que permite aos agentes fundiários auferir a renda diferencial II. Isso se expressa nas desigualdades socioespaciais tanto nos espaços rurais quanto urbanos do município, como na segregação socioespacial entre os bairros da cidade onde residem os catadores de café e àqueles ocupados, majoritariamente, por servidores públicos. Sobre as transformações na relação de trabalho, Macedo (2009) diz que:

[...] é preciso enfatizar que a reestruturação do capital gerou uma grande oferta de mercadoria “força de trabalho”, em que parte dos trabalhadores teve de vendê-la em menor custo, e parte não teve a oportunidade de se inserir no mercado de trabalho, tendo de se submeter ao subemprego. Esta realidade foi também encontrada em Barra do Choça, quando trabalhadores responderam, em pesquisa de campo, que só estavam trabalhando na colheita do café porque não tinham oportunidade de emprego. Então, vendem sua força de trabalho por um preço baixo, além de se submeter às péssimas condições de trabalho. (p.69)

No tocante às condições de trabalho, a autora supracitada afirma que a atividade da colheita do café é realizada pelos catadores sem o uso de equipamentos de segurança adequados, e que eles trabalham oito horas diárias

sem pausas para descanso. Além disso, as condições de alojamento para aqueles que permanecem no local de trabalho são precárias, com exceção de poucas fazendas. Entretanto, Macedo (2009) assevera que 87,5% dos trabalhadores volantes pesquisados por ela, que atuam na cafeicultura em Barra do Choça, realizam cotidianamente a mobilidade entre o campo e a cidade.

Pode-se afirmar que ocorreu uma reconfiguração da relação campo e cidade em Barra do Choça, marcada por uma complementariedade, que antes da implantação da cafeicultura mostrava-se incipiente, mediante a difusão não só de aparatos técnicos, de fixos, como também por meio da difusão de novos valores e de uma simbologia incrustada tanto nas relações de trabalho quanto nas formas de sociabilidades que perpassam pela reprodução da vida.

Porém, tais transformações não solaparam as condições objetivas e subjetivas ulteriores por completo, mas recrudesceram as diferenças e as desigualdades expressas não só na materialidade do campo, como também da cidade, com rebatimentos nas formas de sociabilidade que envolvem uma miscelânea de relações capitalistas e não capitalistas de produção.

Ressalta-se que tanto no campo quanto na cidade há uma coexistência de modo de vida urbano e rural que se mesclam na conformação do cotidiano dos sujeitos. Sobre isso, Lemos (2017) ratifica que:

Tanto no espaço urbano da vila e da cidade, quanto no espaço rural dos povoados, há uma interdependência entre o urbano e o rural, entremeados na reprodução da vida dos trabalhadores, sobretudo, dos que atuam na cafeicultura. Na cidade, sobretudo nos bairros periféricos, como no Ouro Verde e o Pedro Santino, há sujeitos que reproduzem a vida mediante formas de sociabilidade rurais que se coadunam com as formas de sociabilidade urbanas, expressas nas relações de solidariedade entre vizinhos, na criação de galinhas e outros animais nos quintais, no cultivo de pequenas hortas para a alimentação familiar, no uso de fogão à lenha em algumas casas, na relação mais estreita com a rua etc. No campo, mormente, nos povoados, a reprodução da vida também ocorre por meio dessa interdependência, como os laços de solidariedade entre vizinhos, na prática de atividades camponesas em correlação com o modo de vida urbano, este manifesto na necessidade de serviços, técnicas e equipamentos, como no uso de internet e de celular, e na mobilidade constante dos sujeitos dos povoados para a cidade por causa dos serviços e equipamentos concentrados no espaço citadino, como os bancários, comerciais, serviço de correios etc. Além disso, há na cidade trabalhadores que residem neste espaço, mas que trabalham no campo; assim como sujeitos que residem nos povoados e que

trabalham no espaço urbano de Barra do Choça e de outros municípios, como na cidade de Vitória da Conquista/BA. (p. 1190)

Logo, houve a produção de novas ruralidades e urbanidades que se mesclam às formas pretéritas de sociabilidade, e marcou a tessitura de uma relação estreita entre os espaços urbanos e rurais, porém sem a dissolução por completo das particularidades locais precedentes.

Alentejano (2003) salienta que os atributos tidos como sendo particulares do campo, assim como os que são atribuídos à cidade, não são mais pertinentes, pois houve o surgimento de um novo rural e de um novo urbano.

O rural não foi tragado pelo urbano. A reestruturação produtiva no campo de Barra do Choça ocorreu *pari passu* com transformações morfológicas e sociais da cidade, sob os ditames da configuração de uma relação entre esses espaços marcada pelo *continuum* territorial urbano-rural que se manifesta não só na mobilidade do trabalho, mas também na mobilidade cotidiana de sujeitos entre esses espaços.

Doravante, há uma dinâmica entre campo e cidade encetada pela implantação da cafeicultura no município e ampliada em decorrência da necessidade de acesso aos bens e serviços concentrados no espaço citadino, erigida pela disseminação de uma racionalidade produtiva que exacerba as desigualdades, inclusive, por meio da negação do direito à cidade.

3 MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E RURAIS: CARACTERÍSTICAS E CONTRADIÇÕES

Os espaços urbanos e rurais dos municípios, em decorrência de necessidades impingidas e relacionadas à reprodução da vida, assim como da configuração material do espaço marcada pela concentração de serviços e equipamentos na cidade, mantêm entre si relações estreitas, oriundas de interações espaciais viabilizadas por sistemas técnicos de comunicação e de circulação.

No entanto, essa materialidade, que permite fluidez socioespacial de bens materiais e imateriais e de pessoas, não é implantada no território de forma igualitária. Destarte, há usos seletivos do território que norteiam a sua configuração material e imaterial mediatizada por redes.

Nesta seção são apresentadas análises sobre a dinâmica de mobilidade entre os espaços urbanos e rurais, assim como suas características e contradições, principalmente no que tange ao município de Barra do Choça/BA.

3.1 Dinâmica de mobilidade cotidiana entre os espaços rurais e urbanos e atributos gerais

A necessidade de realização da mobilidade no espaço se constitui uma condição *sine qua non* do homem e remonta os primórdios da humanidade, desde quando os povos se caracterizavam pelo nomadismo. Em decorrência da I Revolução Industrial no século XVIII, transformações foram acarretadas, tanto nas formas de sociabilidade, decorrentes das relações produtivas, quanto na materialidade e nas funcionalidades dos lugares devido ao desenvolvimento e à implantação de meios de transportes que viabilizaram uma compreensão espaço-tempo, ainda que relativa e desigual conforme a divisão territorial e social do trabalho.

Essas alterações permitiram, também de forma relativa, condicionadas aos pressupostos sociais e econômicos, uma maior possibilidade de mobilidade dos sujeitos, embasadas nas transformações empreendidas pelo modo de produção capitalista, principalmente no decorrer do século XX, consentâneas com a necessidade de reprodução ampliada do capital.

Segundo Harvey (2005), o capital pressupõe formas de subordinação do trabalho aos seus objetivos, seja mediante transformações completas nas formas de sociabilidade das relações não capitalistas de produção, seja por meio de cooptação dessas formas de sociabilidade a seu bel-prazer, com o fito de assegurar-lhe uma reprodução ampliada por meio do processo de acumulação adicional. Isso implica numa expansão geográfica a fim de mitigar as crises idiossincráticas do modo de produção (HARVEY, 2005).

Ainda de acordo com o autor, a mundialização do capital no decorrer do século XX, desinente de crises no capitalismo, acarretou a expansão geográfica para além dos limites das regiões centrais do modo de produção capitalista, [...] expandindo-se rumo à criação do que Marx denominou “o mercado mundial.” (HARVEY, 2005, p.48), sob os ditames de uma nova divisão social do trabalho.

Esse processo de expansão, mediante a mobilidade geográfica, é portador de uma íntima relação com o aperfeiçoamento das técnicas de transporte e de comunicação, haja vista que a acumulação ampliada do capital pressupõe transpor barreiras espaciais (HARVEY, 2005). A mobilidade geográfica tornou-se condição precípua para a reprodução das forças produtivas e, mormente, das formas de sociabilidade capitalista.

Isso é dependente, no entanto, de condições objetivas e subjetivas para a sua concretização, atreladas à imposição verticalizada de necessidades, valores e ideologias aos lugares, em virtude da busca de um ajuste espacial como forma de assegurar ao capitalismo a sua sobrevivência frente às crises, realizado à guisa de alianças regionais de fortalecimento endógeno que implicam em tarifas, controle migratório, dumping, conquista colonial, controle das economias dependentes e reorganização da divisão territorial do trabalho (HARVEY, 2005).

Porém, tal processo não ocorreu e não ocorre de forma harmoniosa, sem conflitos, mas sim por meio de beligerâncias, destruições e reconstruções, bem como mediante cooptações e submissão da reprodução da vida, tanto individual quanto coletivamente, aos desideratos do capital, como preconiza Harvey (2005), ao afirmar que:

[...] no século XX, a perpetuação do capitalismo foi obtida à custa da morte, da devastação e da destruição levadas a cabo de duas guerras sofisticadas. [...] Com certeza, a era burguesa testemunhou o crescimento da força destrutiva que mais do que corresponde ao

crescimento da força produtiva essencial para a sobrevivência do capitalismo. [...]. Conforme se esgotam as soluções temporais e geográficas para a dialética interna da superacumulação, a tendência de crise do capitalismo mais uma vez investe furiosamente, as rivalidades interimperialistas se agudizam e a ameaça de autarquia dentro dos impérios comerciais fechados se avulta [...].(p. 162)

No intuito de buscar a preservação das formas de reprodução do capital, houve e há reconfigurações constantes, manifestas nas paisagens num determinado instante temporal, em que são criadas e recriadas “[...] uma paisagem física e social de sua própria imagem, e requisito para suas próprias necessidades [...], apenas para solapar, despedaçar e inclusive destruir essa paisagem num instante posterior do tempo.” (HARVEY, 2005, p.150)

Os processos históricos de cada canto da Terra passaram a ser orquestrados por uma racionalidade produtiva assentada na dinâmica de reprodução ampliada do capitalismo, manifestos de forma desigual em cada território, em decorrência das formas de coadunação com as especificidades endógenas dos lugares. Esses se tornaram partes integrantes do modo de produção que opera em escala mundial e que subordina os interesses e particularidades locais aos interesses exógenos, cujo apanágio é a pulverização das contradições inerentes ao modo de produção hodierno, além de valores e símbolos que se agregam aos modos de vida.

Na cadência das transformações no modo de produção, a cidade tornou-se o ponto nodal que viabiliza as interações da ordem distante com os demais espaços do território. De acordo com Lefebvre (2001), a cidade é a mediação das mediações, responsável pela imposição dos imperativos do capital no território, forjados por interesses da ordem distante que se coadunam com a ordem próxima.

No que diz respeito ao urbano em seu processo de constituição da sociedade urbana, parte-se do pressuposto de que essa “[...] é uma virtualidade que carrega a constituição de uma sociedade planetária, uma totalidade que modifica e transforma a agricultura e a indústria, mas que não faz com que elas desapareçam.” (SOBARZO, 2013, p.58), cuja morfologia social é composta por relações em que o domínio se sobrepõe à apropriação do espaço; a fetichização do mundo da mercadoria impõe signos que se tornaram finalidade última do cotidiano; e as relações sociais são mediadas, sobretudo, pela propriedade privada (LEFEBVRE, 2001).

Conforme Dias (2000), ao longo do século XX ocorreram desdobramentos de processos complexos, no que concerne ao modo de produção, enquanto necessidades de realização do capital em sua fase monopolista, com o intuito de proporcionar a sua reprodução ampliada e flexível: integração socioespacial, integração produtiva, integração financeira e integração territorial.

Esses processos exigiram a (re)organização produtiva dos territórios em função de uma nova divisão territorial e social do trabalho que se desenhava, de forma que facilitassem a comunicação e a circulação entre os lugares, pressupostos essenciais para a realização do capital, mediante a configuração de redes viabilizadas por aparatos técnicos, como de comunicação e de transporte, cuja análise, nas palavras de Dias (2000):

[...] implica abordagem que, no lugar de tratá-la isoladamente, procure suas relações com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu nas cidades. Trata-se, assim, de um instrumento para a compreensão da dinâmica territorial brasileira. (p.149)

Tais transformações nos aparatos técnicos representaram alterações substanciais tanto na morfologia social, que abarca a humanidade, notadamente marcada pela subordinação do cotidiano dos sujeitos a uma racionalidade produtiva, bem como por vicissitudes na morfologia prático-sensível desses espaços, que são norteadas pela dinâmica de reprodução ampliada do capital. Isso significou transformações nas infraestruturas no território brasileiro, ainda que de que forma estrategicamente selecionada e desigual nas regiões brasileiras²³.

No Brasil, num contexto de reconfiguração da urbanização, encetada pelas transformações operadas na escala mundial e impingidas no território nacional, alterações foram erigidas nas cidades, mormente a partir da década de 1950, e aprofundadas sob a égide da reestruturação produtiva do capital nos anos de 1970 (VASCONCELLOS, 2016).

Com base em Vasconcellos (2016), isso significou mudanças tanto na forma quanto no conteúdo das cidades, assim como também no campo, mediante a configuração de novas necessidades forjadas no âmago das formas de sociabilidades do capital. Sendo essas manifestas nas transformações das formas

²³Fonte: Santos e Silveira (2016).

de sociabilidade dos sujeitos, assim como na configuração espacial dos lugares, em que os espaços, principalmente, os urbanos, foram planejados e/ou edificados em função dos transportes viários no século XX. Porquanto, foram delineadas exigências no que tange às formas de articulação territorial. Isso ocorreu tanto nos espaços endógenos da cidade quanto entre a cidade e o campo, graças ao estabelecimento de novas relações complementares entre eles.

Entretanto, as cidades são caracterizadas por contradições e desigualdades, proporcionadas pela implantação de sistemas viários mediante investimentos estatais, legitimada pela necessidade imanada dos investimentos na indústria automobilística (VASCONCELLOS, 2016), por meio do rompimento, ainda que relativo, de óbices à circulação, conforme a atuação desigual dos agentes hegemônicos no território.

Nesse ínterim, ocorreu uma maior integração do território brasileiro, por meio de uma maior ocupação da hinterlândia, conforme Santos e Silveira (2016), bem como por meio localizações estratégicas de atividades produtivas de forma centrífuga no território, de acordo com as vantagens locais que “[...] são fortalecidas e os lugares passam a ser cada vez mais diferenciados pelo seu conteúdo – [...] redes de transporte, energia ou telecomunicação.” (DIAS, 2000, p.157).

De acordo com Vasconcellos (2016), além disso, os transportes viabilizaram a ocupação, realizada pelos sujeitos das classes mais pobres, de áreas não centrais nos espaços urbanos, distantes dos locais de trabalho e dos serviços e equipamentos públicos, o que contribuiu para recrudescimento da segregação no espaço urbano. O autor afirma que, nesse contexto, houve uma ampliação do espaço dos transportes viários para a classe trabalhadora nas cidades brasileiras. No entanto, essa mudança ocorreu de modo a satisfazer minimamente a necessidade de circulação dos sujeitos da classe operária, no que diz respeito à mobilidade do trabalho, mais especificamente do trajeto residência-trabalho.

Portanto, os transportes que permitem a fluidez socioespacial nas cidades do Brasil são dotados de ineficiência, fator que motivou as ondas de manifestações nos logradouros de diferentes cidades no Brasil em 2013, decorrentes do aumento das tarifas do transporte coletivo. Porém as reivindicações não se limitaram à questão do valor do transporte, mas abrangeram também as condições de realização da

mobilidade, haja vista que ensejavam o direito à cidade²⁴. Segundo Rolnik (2013), há décadas dispõe-se de um sistema de transporte coletivo caro, ineficiente e de baixa qualidade.

É válido salientar que há uma relação interdependente no que diz respeito à reprodução das forças produtivas e ao acesso aos equipamentos coletivos que asseguram a reprodução da vida, que está condicionada às relações de classe social, pois, como salienta Iacacuriaga (2002):

Desde a primeira fase da era monopolista, os equipamentos e serviços coletivos – em especial aqueles diretamente vinculados à reprodução da força de trabalho, como por exemplo, as atividades de ensino e saúde, servindo à formação ampliada das forças produtivas humanas – além de representarem importantes conquistas sociais da classe trabalhadora, significaram fundamental reforço para a classe capitalista, no que concerne ao aumento do grau de acumulação de capital necessário à estabilização da queda da taxa de lucro. (p.228)

As condições objetivas de reprodução da vida são subjugadas aos propósitos de relações que visam à reprodução das forças produtivas, com o intuito de assegurar a extração da mais-valia e a reprodução ampliada do capital.

A reprodução das forças produtivas, para Iacacuriaga (2002), é dependente de condições gerais da produção social. Essas abarcam os meios de comunicação e de transporte e os equipamentos e serviços coletivos, assim como “[...] a concentração espacial dos meios de produção do capital e reprodução da força de trabalho, que abrangem meios de consumo individual e coletivos.” (IACASURIAGA, 2002, p.228).

No que tange às condições gerais de reprodução social, “[...] o conjunto de atividades que conforma os equipamentos e serviços coletivos faz parte da materialização da relação conflituosa de concessão e conquista entre classes e frações de classe.” (IACASURIAGA, 2002, p.229).

Nas concepções da autora, as conquistas e concessões de equipamentos e serviços públicos estão intimamente atreladas aos conflitos classistas, em que as lutas por tais direitos fazem parte das reivindicações históricas da classe trabalhadora, enquanto que as concessões são estratégias de arrefecimento da luta contra aqueles que ameaçam a hegemonia das classes privilegiadas do capitalismo,

²⁴ Fonte: Movimento Passe Livre (2013).

cujas relações de produção norteiam a distribuição territorial das técnicas e dos serviços de forma desigual no território.

Os equipamentos e serviços públicos, concentrados nas cidades em detrimento do campo e nos centros ou subcentros dos espaços citadinos em relação às periferias pobres, são distribuídos no espaço de forma desigual, o que fragmenta e articula o território. Isso acontece em decorrência da divisão social, territorial e técnica do trabalho, que condiciona o acesso a uma mobilidade que também abarca a mobilidade do trabalho, mas que não se encerra nela, por ser mais abrangente, no que tange aos anseios e necessidades que impulsionam uma dinâmica socioespacial tanto no espaço citadino quanto no território municipal: a mobilidade cotidiana.

Essa, de acordo com Cavalcante *et al* (2012), é um movimento interno e cíclico, caracterizado pela frequência cotidiana de idas e vindas no espaço e que é motivado por diferentes necessidades, como trabalho, educação, lazer dentre outros. Essa dinâmica é condicionada por diversos fatores de ordem econômica, política e social, mas, acima de tudo, pela renda que limita ou amplia a capacidade individual de acesso e de consumo tanto dos meios de transporte quanto dos serviços e equipamentos que se fazem necessárias à reprodução da vida.

No Brasil, a mobilidade cotidiana denominada de mobilidade urbana, no que se refere ao espaço das cidades médias e das metrópoles, é marcada por desigualdades, em virtude do acesso desigual aos serviços de transportes públicos, (GOMIDE, 2006). Sobre isso, Gomide (2006) afirma que:

Os estudos e pesquisas realizados concluíram que as populações de baixa renda das grandes metrópoles brasileiras estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, um serviço de caráter essencial, conforme a Constituição Federal de 1988. Tal privação contribui para a redução de oportunidades, pois impede essas populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem (escolas, hospitais, lazer, emprego etc. (p.242)

A mobilidade cotidiana não se encerra em si, mas se constitui numa possibilidade de concretização de outros direitos sociais, concentrados em determinados espaços em detrimento de outros, o que afeta a reprodução da vida, que apresenta um liame com a reprodução das forças produtivas (LEFEBVRE, 2006).

Pereira (2006) afirma que o espaço da reprodução engloba também o lugar onde ocorre a reprodução biológica, social e cultural, como a residência, a escola, as áreas de lazer, os locais de circulação dentre outros.

As desigualdades de concretização da mobilidade, que é relacionada aos meios de transportes coletivos, representam a negação não só de outros direitos, como à saúde, à educação, à cidade etc., mas também o recrudescimento dos conflitos de classe, em que “[...] movimentos sociais afirmam a mobilidade urbana como condição para o exercício de outros direitos.” (FIX *et al*, 2015, p. 176)

O acesso aos meios de transporte, que se reflete na reprodução da vida dos sujeitos desfavorecidos socialmente, é caracterizado pela ausência de universalidade no atendimento do transporte coletivo, pela maior parte do financiamento ser pago pelos passageiros (o custo operacional é dividido pelo nº de passageiros), pela hegemonia do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, inclusive mediante incentivos fiscais e creditícios estatais, como o que ocorreu no governo Lula, e pela consolidação da ideia de que a mobilidade é uma questão privada (FIX *et al*, 2015).

De acordo com Gregori (2015), em entrevista concedida a Fix *et al* (2015), a questão da mobilidade é complexa, pois reúne uma série de conflitos. Assim, Gregori (2015) afirma que na questão da mobilidade urbana:

[...] estão entrelaçados aspectos relacionados às seguintes discussões: uso do solo e distribuição de atividades no território; economia política dos transportes e da logística de cargas; conflitos nas ruas e avenidas entre automóveis e transporte coletivo, com políticas públicas envolvendo investimentos, renúncias fiscais e subsídios; modelos de concessão e prestação do serviço; política tarifária (catraca) como limite ao atendimento universal; articulação entre modais de transporte e suas infraestruturas; qualidade do serviço, inclusão dos usuários e bom desenho dos equipamentos; impactos ambientais, com diferentes modelos energéticos e de emissão de gases; consequências para a economia urbana e para a saúde pública. [...]. É necessário avançarmos o pensamento crítico e propositivo em nossas universidades, de forma a influenciar e orientar políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil atual.” (p.180)

Acredita-se que o caminho seja mais do que esse apontado por Gregori (2015), pois implica em avançar em debates relacionados à mobilidade cotidiana para além da que se realiza no espaço das cidades. Significa abranger também a

mobilidade cotidiana que se realiza no âmbito territorial dos municípios brasileiros, mais especificamente a que ocorre entre os espaços urbanos e rurais, e que também é imbuída de contradições concernentes aos conflitos de classe.

Assim como a mobilidade urbana, a mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade também é reduzida a uma questão de poder aquisitivo, quando, na verdade, deveria ser uma questão de interesse coletivo, contemplada por políticas públicas que contem com a participação efetiva das classes sociais desfavorecidas, enquanto um direito e não uma mera mercadoria com acesso condicionado à renda, tampouco enquanto mera concessão para arrefecer as relações conflituosas.

Em virtude do condicionamento do acesso à renda, o direito à mobilidade é negado a uma parcela considerável da população residente nas periferias pobres de grandes cidades (GREGORI, 2015). Tal fato é observável também em relação aos municípios pequenos, que, muitas vezes não apresentam transportes públicos coletivos, mas somente privados coletivos e privados individuais²⁵ que permitem a mobilidade cotidiana no município. Entretanto, esses são incipientes para atender a demanda da população ou a questão da mobilidade é tratada somente como uma questão que se limita à capacidade individual dos sujeitos para acessá-los e utilizá-los.

A questão de acesso aos transportes e às desigualdades concernentes a concretização da mobilidade constitui-se num instrumento de aprofundamento das desigualdades expressas não só na segregação socioespacial, mas também no modo de vida dos sujeitos, sobretudo daqueles residentes nos espaços rurais dos municípios pequenos.

3.2 Mobilidade cotidiana e reprodução da relação cidade/campo nos municípios pequenos

Sob os ditames das dinâmicas espaciais, notadamente marcadas por fluxos contínuos de pessoas, mercadorias, informação e capital, são tecidas as formas de

²⁵ Lei nº 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

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

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público; VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda; VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas; (BRASIL, 2018)

sociabilidade que configuram e reconfiguram não só a materialidade inscrita no espaço geográfico, mas também os modos de vida rurais e urbanos, atributos espaciais que perpassam o campo e a cidade.

Consoante Gomes (2015), nessas interações espaciais²⁶, a reconfiguração do modo de vida é proveniente do intercâmbio mantido entre os espaços, que não transformam por completo, tampouco com a mesma intensidade os lugares, mas integram-se mediante a tessitura de relações que abrangem as velhas e as novas formas de hábitos, valores, elementos identitários, pois “[...] o *modo de vida* envolve dimensões identitárias, práticas, hábitos e valores, os quais se reconfiguram mediante processos de interação.” (GOMES, 2015, p.4)

Gomes (2015), com o objetivo de estudar a mobilidade socioespacial das pessoas que vivem no campo, por meio da análise do intercâmbio socioeconômico decorrentes dos deslocamentos entre o campo e a cidade, tendo como recorte espacial um município com cidade pequena, afirma que essa dinâmica não é mero deslocamento, visto que a mobilidade se constitui numa interação espacial que integra a existência, a reprodução e a transformação social.

Também conforme Coutinho (2014), essa mobilidade não é a referente à mudança de local de residência. Ela está vinculada ao ir e vir entre os espaços urbanos e rurais nos municípios de pequenas cidades, numa dinâmica de circularidade impulsionada por objetivos que não se limitam ao trabalho e aos estudos, mas que também abrangem necessidades de realização de compras, acesso à saúde, lazer e atividades religiosas, denominada de mobilidade cotidiana (COUTINHO, 2014).

De acordo com Gomes (2015), a mobilidade socioespacial é apenas uma das facetas das interações espaciais. Essa dinâmica entre o campo e a cidade dos municípios com cidades pequenas se manifesta não só diária, mas também semanal e mensalmente, diferentemente das que se configuram nas regiões metropolitanas (COUTINHO, 2014).

O autor salienta que no campo e na cidade houve um aumento dos deslocamentos espaciais, que apresenta um liame não só com o movimento, mas

²⁶ Segundo Catão *et al* (2010), essa concepção foi alcunhada pela primeira vez pelo norte-americano Edward Ullman nos anos 50, com o significado de interdependência entre duas ou mais áreas geográficas distintas. No Brasil, Roberto Lobato Corrêa consiste no principal pesquisador que se dedica à temática. Para ele, essas interações espaciais remetem à ideia de deslocamentos de pessoas, mercadorias e informação entre espaços.

também com as trocas de diferentes intensidades entre esses espaços, propiciadas “[...] pela facilidade dos meios de transporte e comunicação que comprimiram o espaço e o tempo, levando ao surgimento dos espaços híbridos [...]” (GOMES, 2015, p.1), sem diluir as especificidades locais por completo.

Nessa seara, a mobilidade entre o campo e a cidade garante uma maior integração entre esses espaços, não só de cunho material, mas também imaterial, no que concerne a uma dinâmica ampla que perpassa pela reprodução do espaço geográfico e que imbui a reprodução da vida dos sujeitos de conteúdos que fundamentam suas relações sociais e lhes asseguram a reprodução da vida, numa escala que ultrapassa o local onde eles residem. Dessa forma, Gomes (2015) afirma que:

[...] cada vez mais, torna-se superada uma visão que distingue e coloca em extremos o campo e a cidade, visto que hoje tais espaços se tornam progressivamente mais articulados devido à melhoria das estradas, ao acesso aos diversos meios de transporte e de comunicação, bem como pela mobilidade da população que tende a atenuar os comportamentos diferentes e dificultar a observação direta das diferenças entre os dois tipos de espaços.” (p.1)

É inegável o papel dos modais de transporte e de técnicas de circulação de informações, desinentes de investimentos científicos que embasam as inovações técnicas, na conformação de uma maior articulação espacial entre os espaços urbanos e rurais (GOMES, 2015). Entende-se que eles possibilitaram uma ampliação da escala de ação dos sujeitos que mescla diferentes escalas espaciais, assim como transformações nos hábitos e comportamentos em decorrência, sobretudo, das influências do consumo, mediatizados por técnicas de comunicação e de transportes motorizados que viabilizaram a fluidez material e imaterial entre espaços, de diferentes maneiras e intensidades Coutinho (2014) corrobora com essa concepção ao afirmar que:

O consumo modificaria as relações entre significantes e significados e criaria uma imagem dos rurais sobre a sociedade urbana, mas também, sobre eles mesmos. Até mesmo os espaços mais isolados recebem serviços comerciais e culturais por meio das escolas, imprensa, mercado de trabalho, turismo, e também por meio dos pendulares do campo que estão, cada vez mais, marcados pela interação com ambiente citadino. (p.30)

Destarte, à medida que são diminuídas as distâncias relativas entre os espaços urbanos e rurais, as relações entre eles são estreitadas por meio da imposição e incorporação de elementos identitários, símbolos, bens materiais e necessidades impingidas, difundidos por meios de comunicação e de circulação, cujo acesso, ainda que desigual, não se limita aos residentes dos espaços citadinos. Tais modificações, relacionadas com a mobilidade entre esses espaços, apresentam rebatimentos na reprodução da vida dos sujeitos, inclusive no núcleo familiar, pois, nas palavras de Coutinho (2014):

Argumenta-se [...] que as mudanças vivenciadas no núcleo familiar a partir da mobilidade campo-cidade estão relacionadas à diversificação da economia, ao desenvolvimento da pluriatividade e das e das atividades não agrícolas por parte dos rurais, à monetarização das atividades relacionadas à vida cotidiana, aos hábitos de consumo e lazer incrementados pelo desenvolvimento das TICs (Tecnologias da Informação e Comunicação), bem como pela melhoria dos meios de transporte e da malha viária. (p.15)

Entretanto, o acesso e o consumo mediatizados pelos meios de comunicação e circulação ocorrem de forma desigual, em virtude das desigualdades sociais desinentes das relações conflituosas de classe, imanentes da divisão social do trabalho. Além disso, conforme Coutinho (2014), a incorporação de novos conteúdos que se mesclam ao modo de vida dos sujeitos das localidades rurais varia de acordo com a faixa etária e o gênero.

Para a autora, há uma variação relacionada também ao fator renda, pois os moradores dos espaços rurais que apresentam maior renda se deslocam com mais frequência entre o campo e a cidade.

Apesar da ocorrência de melhorias nas condições que possibilitam a mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade pequena, as condições de infraestrutura ainda incipientes constituem-se em elementos limitadores da realização plena dessa dinâmica, tornando o campo um espaço segregado (COUTINHO, 2014). Sobre isso, Coutinho (2014) afirma:

Ainda que o Brasil tenha vivenciado uma expansão na frota e veículos nas últimas décadas, esta não oferece garantias de mobilidade plena, pois os gastos com combustíveis e a qualidade das estradas ainda são um empecilho. (p.69)

Associadas a isso, estão as condições individuais dos sujeitos de realizá-la, que muitas vezes não são favoráveis, bem como a incipiência e/ou ausência de transportes coletivos adequados disponíveis aos residentes das localidades rurais e de estradas conservadas, para atendimento não só de suas necessidades rotineiras, como também de situações emergenciais.

Conforme Catão *et al* (2010), os deslocamentos, seja de pessoas, mercadorias, capital e informação, configuram as interações espaciais, dotadas de especificidades e complexidades. Elas não se encerram em si, pois permitem desvelar processos e suas concretizações, já que fazem parte da transformação social.

As interações espaciais são constituídas de especificidades e desigualdades. No que tange às especificidades, elas estão diretamente associadas com o contexto histórico e regional; as desigualdades estão relacionadas às ações seletivas de determinados agentes, bem como ao acesso desigual às técnicas de transporte e de comunicação (CATÃO *et al* 2010). Tais atributos interferem nos padrões de intensidade dessas interações, que ocorrem sob uma diversidade de motivações, “[...] configurando, em cada caso, interações que abrangem pequenas ou longas distâncias, velocidades rápidas ou morosas, que ocorrem com maiores ou menores intensidades.” (CATÃO *et al*, 2010, p. 237)

Essas desigualdades incidem diretamente nos padrões e na intensidade dos fluxos de sujeitos que realizam a mobilidade cotidiana campo/cidade, o que determina não só a intensidade, como também a regularidade em que ela ocorre. Além disso, interferem diretamente nas formas de acesso e de consumo de bens, equipamentos e serviços presentes no espaço citadino.

Os interstícios do cotidiano dos sujeitos dos espaços rurais encontram-se sob o jugo da racionalidade produtiva que afeta, provoca incisões e deforma a cidadania, associada por Santos (2007) aos direitos sociais inalienáveis, ao se subordinar a reprodução da vida a uma mobilidade estrategicamente atrofiada, haja vista que, segundo Bauman (1999), a mobilidade produz a liberdade para uns e a prisão para outros.

Doravante, a dinâmica de mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais, dadas as contradições imanentes ao modo de produção, é dotada de desigualdades forjadas no âmago das relações capitalistas que definem as seletividades territoriais.

3.3 Caracterização dos povoados Cafezal e Boa Vista em Barra do Choça/BA

Segundo Girardi (2008), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE adota enquanto critério a área para classificar a população em urbana ou rural. Sendo assim, a população que a ocupa é denominada de urbana ou rural conforme a classificação do recorte territorial (GIRARDI, 2008).

O Decreto-Lei 311 de 02 de março de 1938 dispõe sobre a divisão territorial do Brasil e considera como urbana a sede do município (cidade) e a do distrito (vila). Os demais espaços, que não se encontram no perímetro urbano, são considerados rurais. Entretanto, a divisão territorial do IBGE para fins de pesquisa abarca também diferentes classificações dos espaços urbanos e dos espaços rurais.

Para fins estatísticos e censitários, o IBGE realiza a delimitação territorial do Brasil em setores censitários de áreas classificadas pelo órgão enquanto urbanas e rurais, de acordo com critérios de dispersão e de aglomeração de edificações, mediante a identificação de cidades, vilas, de aglomerados rurais, dentre outros procedimentos adotados (BRASIL, 2018).

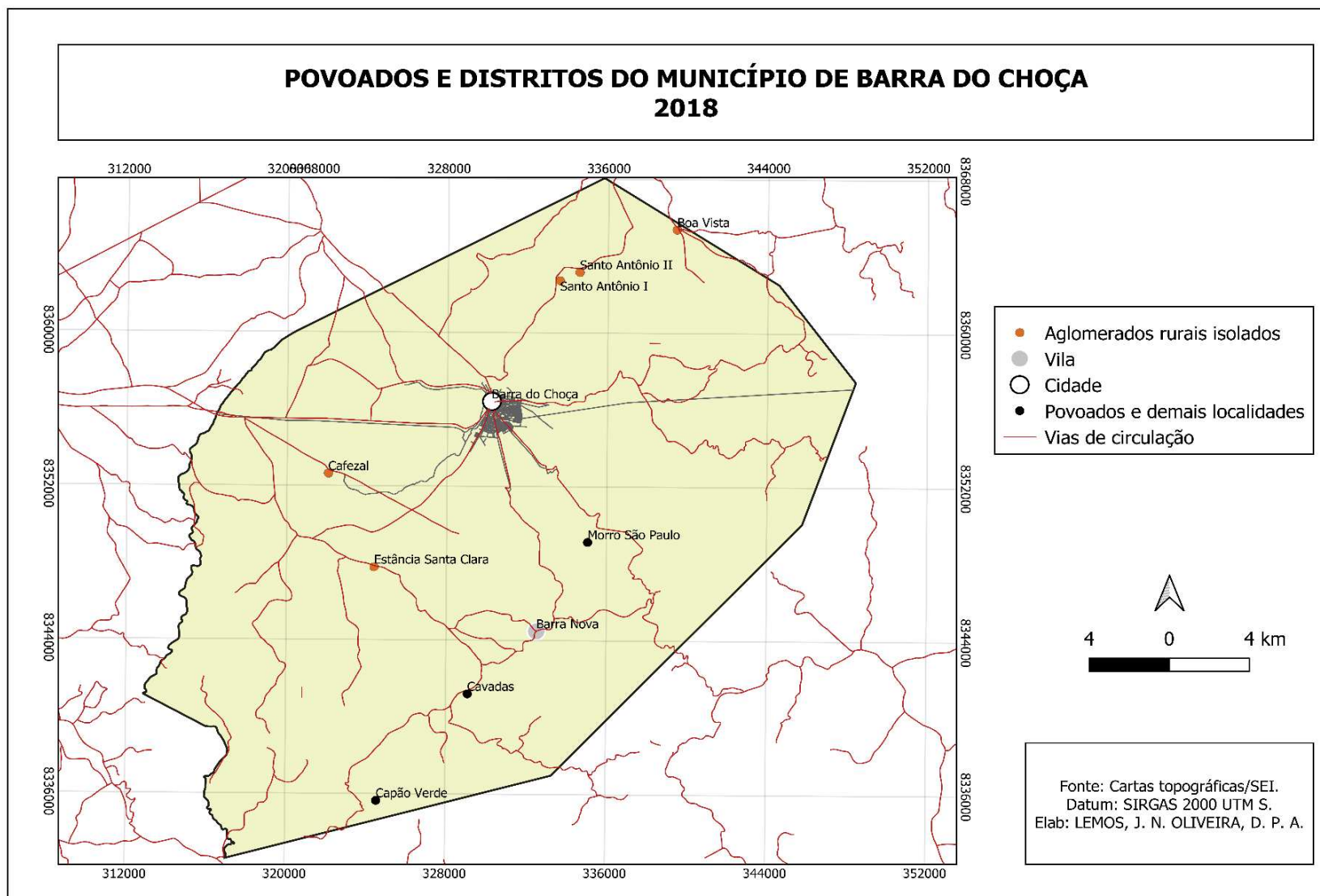
O IBGE classifica os espaços urbanos em: área urbana de alta densidade e de baixa densidade de edificações; em núcleo urbano – áreas isoladas e aglomerados rurais de extensão urbana (BRASIL, 2018).

As áreas rurais são, por sua vez, classificadas em: povoado – aglomerado rural sem caráter privado ou comercial e que apresenta comércio e serviços; núcleo rural – aglomerado vinculado a um único proprietário do solo; lugarejo – aglomerado rural que não apresenta equipamentos e serviços urbanos que definem os povoados; área rural exclusiva aglomerado – caracteriza-se pela dispersão de domicílios e pela presença usual de estabelecimentos agropecuários (BRASIL, 2018).

Conforme o IBGE, o município de Barra do Choça/BA apresenta duas áreas urbanas: a sede do município e a sede do distrito, denominadas respectivamente de Barra do Choça e Barra Nova. Além disso, ele tem como povoados Morro de São Paulo, Cavadas e Capão Verde, e apresenta enquanto aglomerados rurais isolados a Estância Santa Clara, o Santo Antônio I e II, o Cafezal e o Boa Vista, como pode ser visto no mapa 2. Os recortes territoriais rurais escolhidos para a análise da mobilidade cotidiana da presente pesquisa foram, por sua vez, o Cafezal e o Boa Vista, em decorrência das proximidades dessas localidades com municípios

circunvizinhos à cidade de Barra do Choça. O Cafezal encontra-se entre a cidade de Barra do Choça e a de Vitória da Conquista. Enquanto que o Boa Vista situa-se entre a cidade de Barra do Choça e o município de Planalto.

Mapa 2: Classificação das áreas urbanas e rurais do município de Barra do Choça/BA segundo o IBGE, 2018



Apesar do Cafezal e do Boa Vista (denominado antigamente de Pé de Galinha) serem considerados oficialmente aglomerados rurais isolados, convencionalmente essas áreas rurais são denominadas de povoados pela população de Barra do Choça²⁷.

A maior parte da população de Barra do Choça está concentrada nas áreas urbanas do município, cerca de 22.347 habitantes dos 34.788 munícipes contabilizados pelo Censo 2010. Os demais se encontram nas localidades rurais, sendo que uma parte expressiva habita o Povoado Cafezal, cerca de 3,7%, enquanto que no Povoado Boa Vista a população corresponde a 1,5% do total de habitantes do município, como pode ser observado na tabela 2 a seguir.

Tabela 2: Distribuição da população no município de Barra do Choça/Ba segundo o Censo 2010

Localidades	Habitantes
Cidade de Barra do Choça	19333
Vila Barra Nova	3014
Povoado Santo Antônio I	356
Povoado Santo Antônio II	530
Aglomerado rural isolado Boa Vista	509
Aglomerado rural isolado Cafezal	1289
Povoado Cavadas	569
Povoado Capão Verde	69
Aglomerado rural s/ denominação*	333

Fonte: IBGE, Censo, 2010. Elaboração: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Nota*: Denominação não identificada na base de dados.

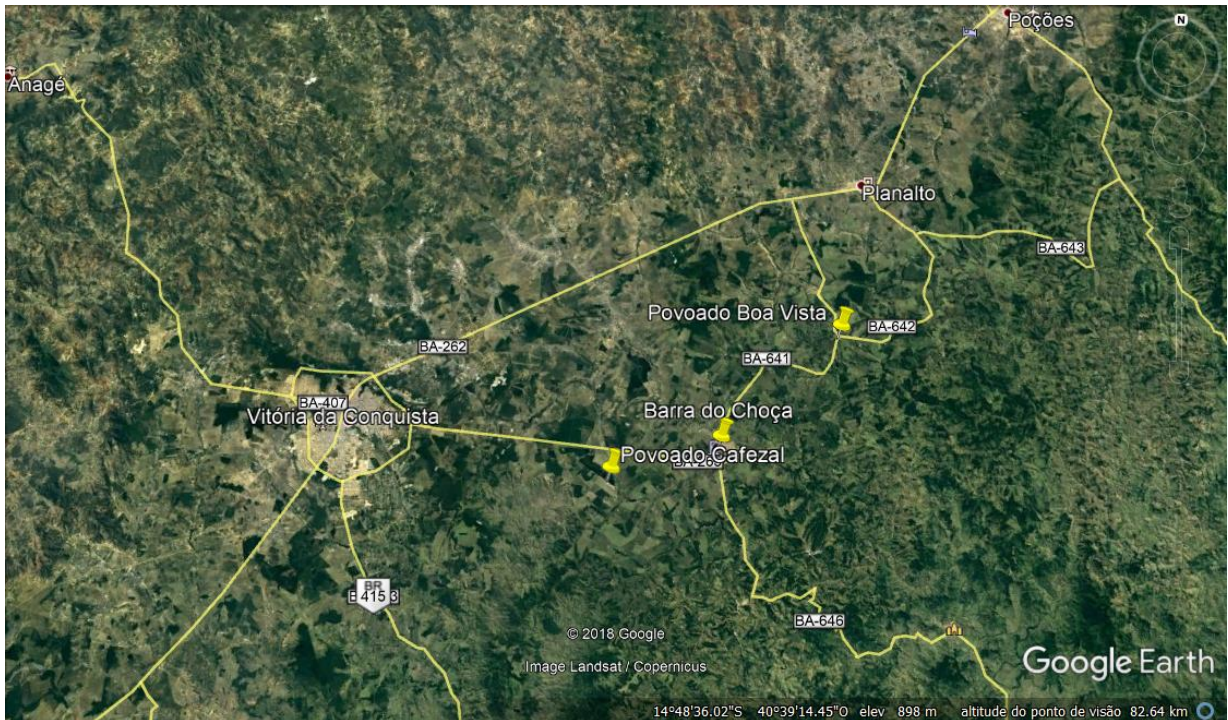
As áreas rurais do município de Barra do Choça, segundo Lemos (2013), são delimitadas por fazendas cujas atividades são voltadas ao setor primário da economia. Sobre isso, Lemos (2013) reforça que:

Os povoados de Barra do Choça são circundados por terras rurais destinadas tanto ao cultivo de café, quanto à criação de gado e, no caso do povoado Cafezal, à eucaliptocultura [...]. Essas terras separam a cidade dos povoados, o que possibilita que esses espaços tenham relações mais tênues com o campo, no bojo da reprodução das relações societárias tecidas no município de Barra do Choça. (p.53)

²⁷ Assim, será utilizada durante o transcurso desta dissertação a denominação consagrada entre os populares do município em referência a essas localidades rurais: povoados

No que se refere aos povoados Cafezal, ele está situado entre a cidade de Barra do Choça e a de Vitória da Conquista; o Povoado Boa Vista situa-se entre a cidade de Barra do Choça e de Planalto, como poder ser observado na imagem de satélite 1.

Imagem de satélite 1: Localização do Povoado Cafezal e do Boa Vista em relação à cidade de Barra do Choça/BA e aos municípios circunvizinhos, 2018



Fonte: Google Earth. Coleta realizada em 23 de junho de 2018.

O povoado Cafezal está situado a três quilômetros da BA 265 que o interliga aos municípios de Barra do Choça e de Vitória da Conquista, cuja entrada de acesso a essa localidade rural não é asfaltada (ver fotografia 1).

Fotografia 1: Vista da entrada para o Povoado Cafezal na BA 265, Barra do Choça/BA, 2017



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2017.

O Cafezal dista-se a aproximadamente 18 Km de Vitória da Conquista e a 10 km da cidade de Barra do Choça²⁸. Essa localidade apresenta uma população de 1289 habitantes que está distribuída em três vias principais e em seis ruas transversais (ver imagem de satélite 2), delimitada por terras voltadas, principalmente, para o cultivo da monocultura do eucalipto²⁹, como pode ser visto na fotografia 2. No entanto, o processo de produção dessa localidade está intimamente atrelado com a implantação da atividade cafeeira no município nos anos de 1970.

²⁸ Fonte: Google Maps, 2018.

²⁹ Observações *in loco*.

Imagem de satélite 2: Perímetro residencial do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Google Earth. Coleta realizada em 23 de junho de 2018.

Predominam no entorno do Povoado Cafezal, além de fazendas voltadas à pecuária, terras onde são cultivados eucaliptos e café. Constatou-se que a maioria dos moradores da localidade trabalha nessa atividade, na colheita do café, em fazendas predominantemente próximas ao local de moradia desses sujeitos ³⁰.

³⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

Fotografia 2: Vista da fazenda de eucaliptos no entorno do Povoado Cafezal, Barra do Choca/BA. 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2013.

Segundo Lemos (2013), o povoado Cafezal foi produzido pelos agentes fundiários, Leonídio Oliveira e Gildásio Cairo, inicialmente enquanto alojamentos para abrigar os trabalhadores da colheita do café. As terras eram doadas e vendidas pelos fazendeiros para aqueles que quisessem estabelecer moradia. Os sujeitos que passaram a morar no povoado, além de trabalharem na colheita, praticavam a agricultura de subsistência, como o cultivo de mandioca (LEMOS, 2013).

Segundo relatos de dois moradores antigos³¹, a localidade não dispunha de serviços básicos, tampouco de postos de saúde para atender a população. Uma moradora da localidade relatou que:

Aqui não tinha...isso aí era uma mata, ó. Já foi roça aquilo lá que cê tá vendo lá, daquela cerca de fora a fora, de café. Já acabou. E não tinha posto de saúde, não tinha escola, não tinha nada. Nós tinha uns mininomas pequenos...tinha uma muié que morava ali que a casona ainda tá de pé até hoje, os minino que era maiorzinho...nós vinha fazendo a casinha nossa, era miudinha...nós fazia de noite. Eu mais ele. Eu dando a massa e ele botando o adobão na parede, né. E os minino maiorzinho e dois mais pequeno, era caçula, nós botava num carrim, nós morava lá embaixo na capoeira, numa casa de farinha, nós trazia eles pra qui [...]. Até dava dez horas, a muié

³¹ Fonte: Pesquisa de campo, 2017.

ensinava até dez horas, ensinando o maiorzinho pelo menos o ABC [risos]. Daí, quando dava dez horas, minha fia, nos descia pra lá. Não era? Nós descia pra lá com esses minino, todo dia nessa vida, a semana toda. Trabiava o dia e a noite nós vinha trabiatar pra fazer essa casinha, sem ter ajuda de nada [...]. Eu já sofri, já passei até fome aqui [...] foi o lugar mais sofrido pra mim. Mas eu bebia uma água...cinco filhos que eu tive aqui não escapou um [...]. Quando adoecia...que eu adoecia, eu ficava doida atrás de carro, nem carro não tinha [...].

O povoado não apresentava energia elétrica e água encanada, serviços que só foram implantados na localidade, respectivamente, nos anos 1980 e 1960 (LEMOS, 2013). No que tange à mobilidade dos sujeitos realizada nesse período, Lemos (2013) diz que:

Os deslocamentos para a cidade eram realizados por meio de animais, carros de boi. A estrada que ligava o povoado à cidade, “estrada boiadeira”, foi aberta mediante a necessidade de o fazendeiro Leonídio Oliveira escoar a madeira extraída na localidade. Além disso, havia também um caminhão que realizava o transporte dos sujeitos. (p.58)

Atualmente, essa localidade apresenta, enquanto equipamentos de serviços públicos: uma escola de ensino fundamental, creche, posto de saúde e um comércio incipiente composto por lojas roupa, armazém, mercadinho e bares. Essa localidade não apresenta correspondentes bancários, nem loteria e serviços de saúde mais sofisticados, como consultórios odontológicos, clínicas para a realização de exames, serviços hospitalares e colégio de ensino médio.

Em relação a esse serviço, constatou-se que há moradores, estudantes do ensino médio, que cursam essa etapa na localidade rural do Cangussu, e outros na cidade³². Isso denota relações estreitas não só entre os espaços rurais/urbanos, mas também entre os espaços rurais/rurais.

Os sujeitos do povoado dispõem de vans e de ônibus intermunicipal (Barra do Choça/Vitória da Conquista) para a realização da mobilidade dos sujeitos da localidade tanto para Barra do Choça como também para Vitória da Conquista, ainda que dotadas de especificidades que não permitem que a mobilidade se realize de forma plena³³.

³² Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

³³Fonte: Observações *in loco*.

O Povoado Boa Vista, por sua vez, está localizado entre os municípios de Barra do Choça e Planalto. Dista-se a aproximadamente 4 km deste município e a 16 km da cidade Barra do Choça³⁴, e é circundado, sobretudo, por fazendas voltadas à atividade cafeeira e à pecuária³⁵. Essa localidade apresenta uma população de 509 habitantes, conforme o Censo (2010), distribuídas em 10 ruas (ver imagem de satélite 3).

Imagem de satélite 3: Perímetro residencial do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Google Earth. Coleta realizada em 23 de junho de 2018.

Segundo Lemos (2013), essa localidade rural, conhecida como Pé de Galinha³⁶, foi produzida nos anos de 1940, sendo que os primeiros habitantes, estabelecidos na Fazenda Baixinha, mantinham relações mais estreitas com Planalto, em decorrência do escoamento dos excedentes da produção de subsistência, que tinham como principais produtos o chuchu, o inhame, a banana, o repolho etc.

Nesse período, ela não dispunha de condições de infraestrutura e de serviços que pudessem atender as demandas da população, como escolas, estradas asfaltadas, energia elétrica e água encanada (LEMOS, 2013). Fato

³⁴ Fonte: Google Maps, 2018.

³⁵ Fonte: Observações *in loco*.

³⁶ Segundo o professor Jorge Amorim, o Boa Vista apresentava essa denominação porque apresentava caminhos em formato dos pés da ave. Fonte: Blog do Jorge Amorim, 2013.

modificado em decorrência da atividade cafeeira, pois, nas palavras de Lemos (2013):

[...] a cafeicultura acarretou mudanças infraestruturais para o lugar, já que, conforme Jorge Amorim, nas décadas de 1980, foram implantados os serviços de água e energia elétrica; em 1999 foi construída a Escola Benjamim Franklin de ensino fundamental I; em 2005 a instituição escolar passou a atender o ensino fundamental II; em 2000 a estrada que liga o povoado à cidade foi asfaltada; e em 2006 foi inaugurada a creche Delça Silva Cruz. (p.65)

O Povoado Boa Vista apresenta, atualmente, no que se aos prédios destinados à prestação de serviços públicos, creche, escola de ensino fundamental (ver fotografia 3) e uma unidade de saúde, como mostra a fotografia 4.

Fotografia 3: Vista da escola de ensino fundamental à esquerda da igreja católica no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 4: Vista da unidade de saúde do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Além disso, nessa localidade há mercadinho, bares, loja de confecções e de material de construção e uma feira que funciona aos domingos com poucas barracas que comercializam, principalmente, carne e verduras³⁷ (ver fotografia 5). O povoado é interligado à cidade de Barra do Choça por meio do ônibus intermunicipal, que faz a linha Barra do Choça/Planalto, além de vans particulares que permitem a mobilidade cidade/campo dos sujeitos residentes no Povoado Boa Vista no trajeto pela BA 641 que interliga esses dois municípios³⁸.

³⁷ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Observações assistemáticas *in loco*.

³⁸ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Observações assistemáticas *in loco*.

Fotografia 5: Barracas montadas aos domingos no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

3.4 Configuração material da cidade de Barra do Choça/BA e dinâmica de mobilidade cotidiana entre os povoados Cafezal e Boa Vista e o espaço citadino

As condições materiais e imateriais de um lugar são interdependentes entre si na (re)produção espacial. Assim, as formas de sociabilidade, os modos de vida e as dinâmicas que perpassam os lugares estão diretamente associados às condições objetivas e subjetivas presentes e ausentes num determinado território.

Desse modo, as relações entre os espaços rurais e urbanos se fundamentam numa dinâmica que pressupõe complementariedades e fluxos contínuos de bens materiais e imateriais, assim como de sujeitos entre esses lugares, mediatizados por técnicas de comunicação e de circulação que asseguram a reprodução da vida e do capital de maneira intercalada, em função da presença e da ausência de equipamentos e serviços ao longo dos espaços do município, sendo uma das expressões dessa dinâmica a mobilidade cotidiana.

Há uma dinâmica de mobilidade cotidiana no município de Barra do Choça/BA, expressa em fluxos contínuos de sujeitos residentes no campo e que vão para a cidade, configurada e reproduzida pela necessidade de acesso aos serviços e equipamentos públicos e privados concentrados no espaço citadino, como serviços médicos, bancários, educacionais, comércio, dentre outros, em virtude da distribuição desigual dos aparatos técnicos no município (LEMOS, 2013).

Sob os ditames da racionalidade produtiva do capital, cujo apanágio basilar é a produção e a reprodução de contradições que lhes assegurem a reprodução ampliada, os aparatos técnicos são concentrados nos espaços urbanos, pois, no modo de produção capitalista, a cidade resguarda a função de ser “[...] o ponto de controle da reprodução da sociedade capitalista em termos de força de trabalho, da troca e dos padrões de consumo.” (SOJA, 1993, p. 118).

Em função da dinâmica da fragmentação articulada, os serviços e equipamentos imprescindíveis à reprodução da vida se concentram na cidade em detrimento dos espaços dos distritos e dos povoados, o que mutila a cidadania (SANTOS, 2007), em decorrência da negação de direitos que estão intimamente atrelados ao consumo e à apropriação da/cidade. Entende-se que essa negação garante a reprodução das forças produtivas. Sobre o papel da cidade, Iasi (2013) afirma:

A cidade não é apenas a organização funcional do espaço, [...], em um deserto de prédios, que aboliu os horizontes e apagou as estrelas. A cidade é a expressão das relações sociais de produção capitalista, sua materialização política e espacial que está na base da produção e reprodução do capital. (p.73)

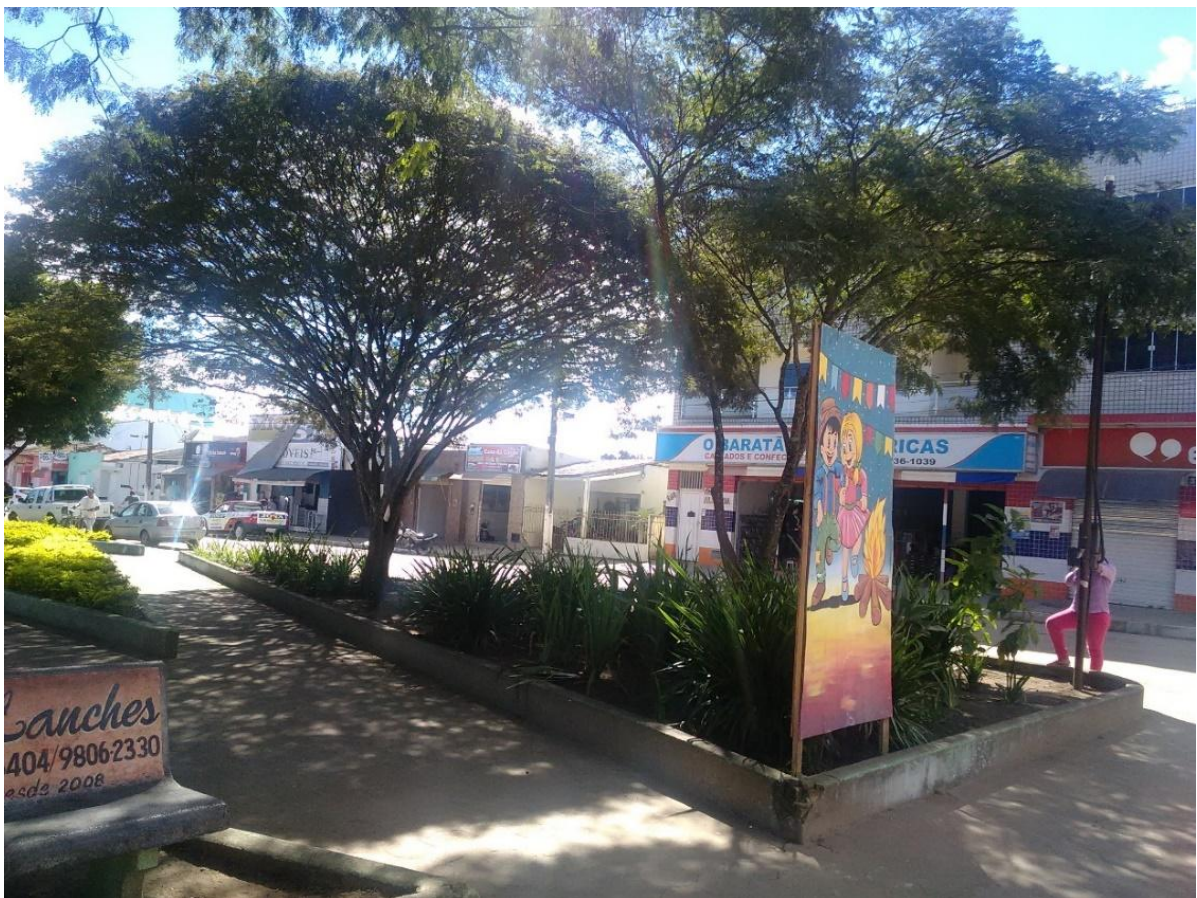
A materialidade e a imaterialidade, expressas na distribuição e no acesso desigual aos equipamentos urbanos e aparatos técnicos, garantem a reprodução ampliada do capitalismo assentadas em contradições imprescindíveis à extração da mais-valia. O capitalismo absorveu a seu bel-prazer, enquanto condições necessárias para sua reprodução, todos os âmbitos da sociedade, inclusive os interstícios da reprodução da vida.

A configuração material da cidade pequena de Barra do Choça dispõe de equipamentos privados e da administração pública, que exercem atração de sujeitos das localidades rurais e da sede distrital do município. Assim, esse espaço citadino apresenta um comércio concentrado, sobretudo, ao longo da praça da Avenida

Getúlio Vargas e em ruas do seu entorno. Nesse espaço há desde serviços de cartório e tabelionato de notas, a serviços de internet e comercialização de roupas e sapatos. O comércio do espaço citadino apresenta ainda supermercados atacadistas e varejistas, frequentados, também por sujeitos das localidades rurais que se dirigem à cidade fazer compras, conforme observações assistemáticas *in loco*.

Além disso, no espaço da cidade encontram-se equipamentos cujo acesso constitui-se em justificativas para a realização da mobilidade cotidiana dos sujeitos rurais: três agências bancárias, duas loterias, um correspondente da Caixa, hospital municipal, ambulatório médico, um colégio estadual, clínicas particulares para exames laboratoriais, consultórios odontológicos particulares, quatro postos de combustíveis, distribuidoras de gás e secretarias da administração pública municipal (ver fotografias 6 e 7).

Fotografia 6: Estabelecimentos comerciais da cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 7: Comércio na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Além de buscarem o acesso ao comércio na cidade, os sujeitos das localidades rurais, assim como do distrito, realizam a mobilidade cotidiana também para terem acesso aos serviços prestados pela administração pública municipal em prédios públicos concentrados na cidade, como a prefeitura, a Secretaria de Assistência Social e até mesmo para realizarem cobranças e/ou solicitações de serviços à Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos³⁹ (ver fotografias 8 e 9).

³⁹ Fonte: Pesquisa de campo, 2017 e 2018.

Fotografia 8: Prédio da Prefeitura Municipal de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 9: Secretaria de infraestrutura e de serviços públicos de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Há uma necessidade também de acesso aos serviços bancários (ver fotografias 10 a 12), não disponíveis na vila e nos povoados de Barra do Choça/BA, para o pagamento de contas, recebimento de benefícios assistenciais e de aposentadoria, dentre outros.

Fotografia 10: Banco do Brasil na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 11: Banco Bradesco na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 12: Caixa Econômica Federal na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Além desses serviços, os sujeitos dos espaços rurais se dirigem à cidade em decorrência também da necessidade de acesso aos serviços de educação não disponíveis no campo, assim como pela necessidade de acesso à agência dos Correios e para obterem documentos referentes aos serviços de cartório e tabelionato, que não são prestados nos espaços rurais do município⁴⁰ (ver fotografias 13 a 15).

⁴⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2017 e 2018.

Fotografia 13: Colégio Estadual de Ensino Médio na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 14: Agência dos Correios na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 15: Tabelionato de notas na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Esses equipamentos, dispostos em sua maioria no centro da cidade, são responsáveis pela atração de fluxos contínuos de sujeitos da vila e dos espaços rurais do município, que vão para a cidade a fim de terem acesso a bens materiais e imateriais.

Há também no espaço citadino o equipamento onde é realizada a feira livre aos sábados, a Central de Abastecimento de Barra do Choça - CEABA, cuja atividade também atrai os sujeitos dos espaços rurais do município, que se deslocam para a cidade a fim de realizarem compras e também venderem seus produtos⁴¹ (ver fotografias 16 e 17).

⁴¹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Observações assistemáticas e conversa com um morador do povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA.

Fotografia 16: CEABA de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 17: Feira livre no CEABA, na cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Constatou-se a presença de vans e micro-ônibus de diversos espaços rurais, responsáveis pelo transporte de sujeitos que saem da sua localidade em direção ao espaço citadino com intuito de realizarem compras na feira livre. Inclusive, há um

espaço específico, próximo ao CEABA, que funciona como ponto das vans do povoado Boa Vista, conduzidas pelos mesmos motoristas que realizam o transporte de sujeitos dessa localidade durante a semana⁴² (ver fotografia 18).

Fotografia 18: Ponto de vans e chegada de van à feira na cidade de Barra do Choça/BA com moradores e mercadorias do Povoado Boa Vista, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Tanto no Povoado Boa Vista quanto no Cafezal, um dos motivos principais que impulsiona a mobilidade dos sujeitos dos espaços rurais para a cidade se refere aos serviços bancários, além das compras, seguido dos serviços médicos e educacionais, segundo Lemos (2013).

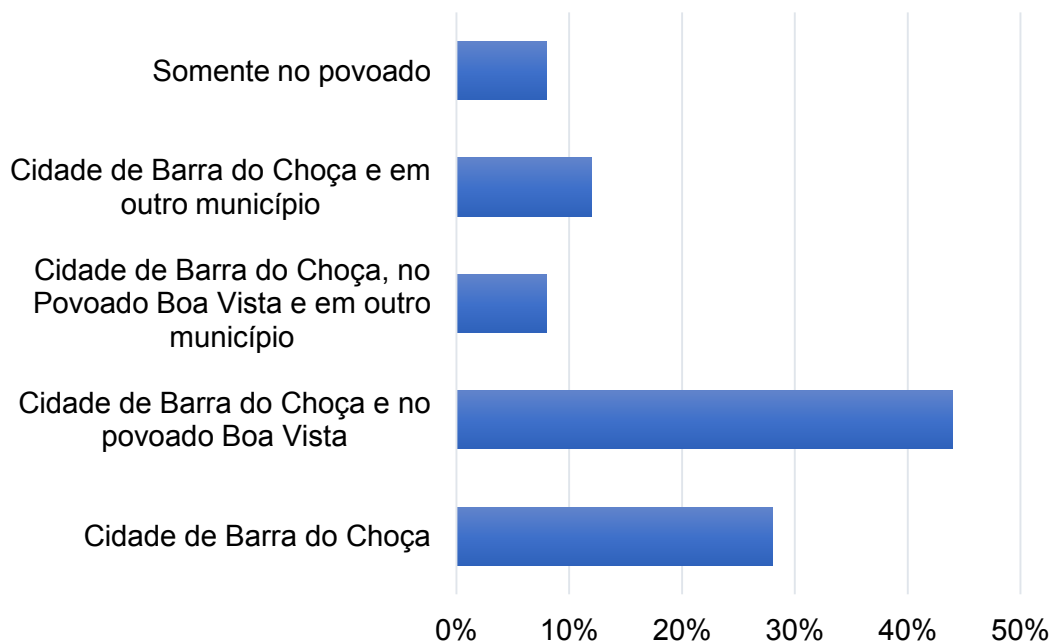
No que tange aos serviços educacionais, 100% dos moradores pesquisados do Povoado Boa Vista afirmaram que o acesso ocorre no Povoado Vista e na cidade de Barra do Choça. No espaço citadino há a oferta do ensino médio, etapa da Educação Básica não disponibilizada na maioria nos espaços rurais de Barra do Choça. Para o acesso a esse serviço, os estudantes fazem o uso de ônibus e vans escolares, conforme constatado em campo⁴³.

⁴² Fonte: Pesquisa de Campo, 2018. Observações assistemáticas *in loco*.

⁴³ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

Para o acesso aos serviços de saúde, 44% dos informantes disseram que o procuram na cidade de Barra do Choça e no próprio povoado, 28% afirmaram que buscam esse serviço no espaço citadino barrachocense, enquanto que apenas 8% afirmaram que o procuram somente no povoado (ver gráfico 1).

Gráfico 1: Lugares onde os moradores do Povoado Boa Vista buscam os serviços de saúde, Barra do Choça/BA, 2018

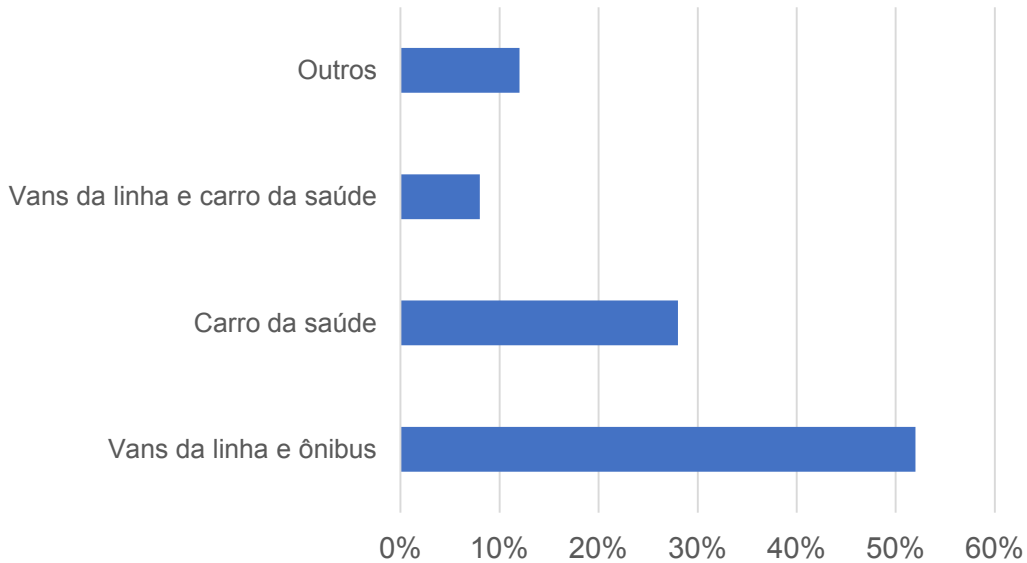


Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Os moradores do Povoado Boa Vista se deslocam, em sua maioria, de uma três vezes por semana para terem acesso a serviços educacionais e de saúde, como também a serviços bancários e aos comércios presentes na cidade⁴⁴. Para isso, os moradores, predominantemente, utilizam vans e ônibus da linha, o que corresponde a 52% dos sujeitos pesquisados (ver gráfico 2).

⁴⁴ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

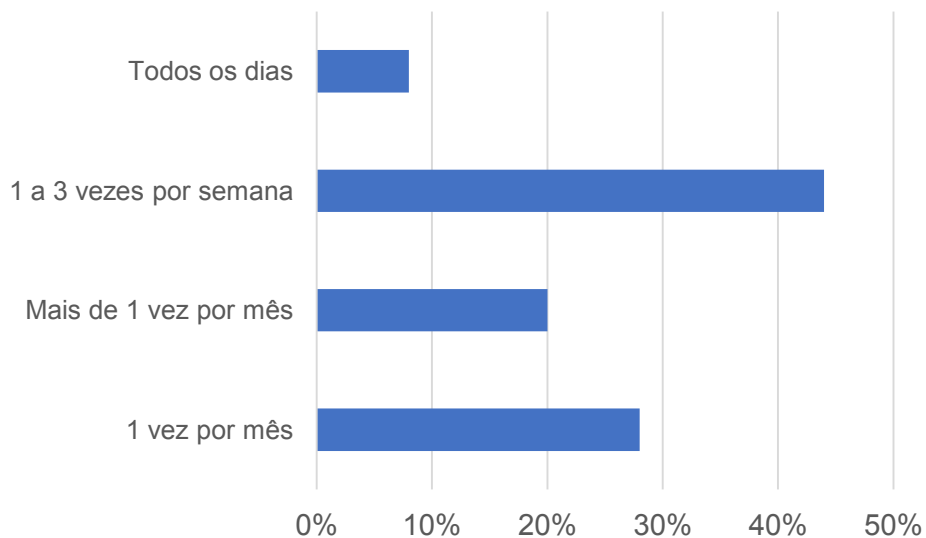
Gráfico 2: Modais de transportes utilizados pelos moradores do Povoado Boa Vista para terem acesso à saúde em outros espaços, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Dos moradores pesquisados no Povoado Boa Vista, 44% disseram que vão para a cidade uma a três vezes por semana, enquanto que 28% afirmaram que os deslocamentos para a cidade de Barra do Choça ocorrem uma vez ao mês, 20% disseram que vão para a cidade mais de uma vez ao mês, e 8%, todos os dias, como mostra o gráfico 3.

Gráfico 3: Frequência de idas à cidade de Barra do Choça/BA - sujeitos do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



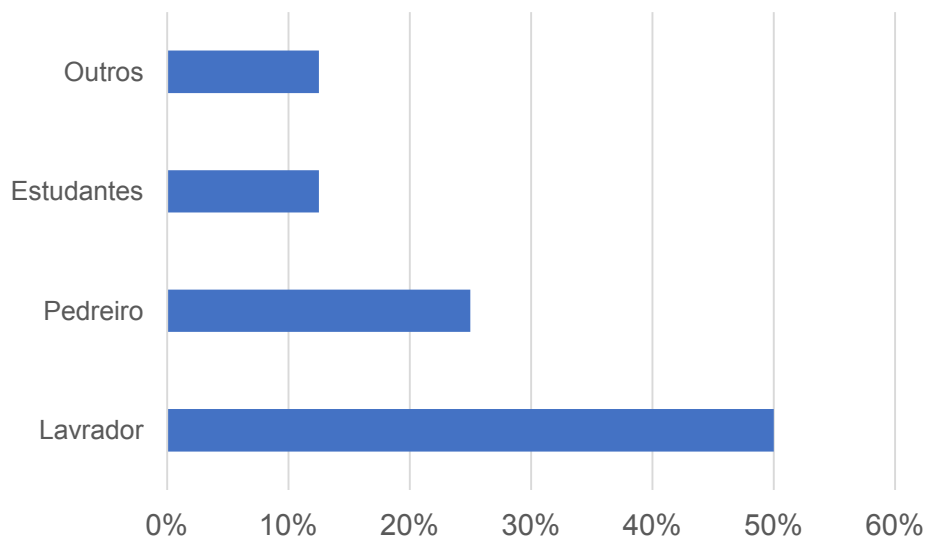
Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Aqueles que realizam a mobilidade cotidiana todos os dias entre o povoado e a cidade buscam no espaço citadino os serviços educacionais. Os moradores que vão à cidade uma a três vezes por semana são impulsionados pela necessidade de realização de compras, principalmente na feira livre, além de acesso a tratamentos de saúde e pagamento de contas. Enquanto que os moradores que frequentam o espaço citadino uma vez ao mês são motivados, mormente, pela necessidade de acesso a serviços bancários⁴⁵.

Em relação ao perfil dos moradores pesquisados, verificou-se que os sujeitos que residem no Povoado Boa Vista e no Cafezal, exercem, principalmente, atividades relacionadas ao setor primário e terciário da economia.

Cerca de 50% dos oito moradores do sexo masculino pesquisados no povoado Boa Vista são lavradores que atuam na colheita do café no município, enquanto que 12,5% são estudantes, 12,5% exercem outras atividades laborais e 25% trabalham como pedreiros (ver gráfico4). Verificou-se também que alguns desses sujeitos exercem mais de uma atividade laboral⁴⁶.

Gráfico 4: Profissão dos moradores do sexo masculino do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



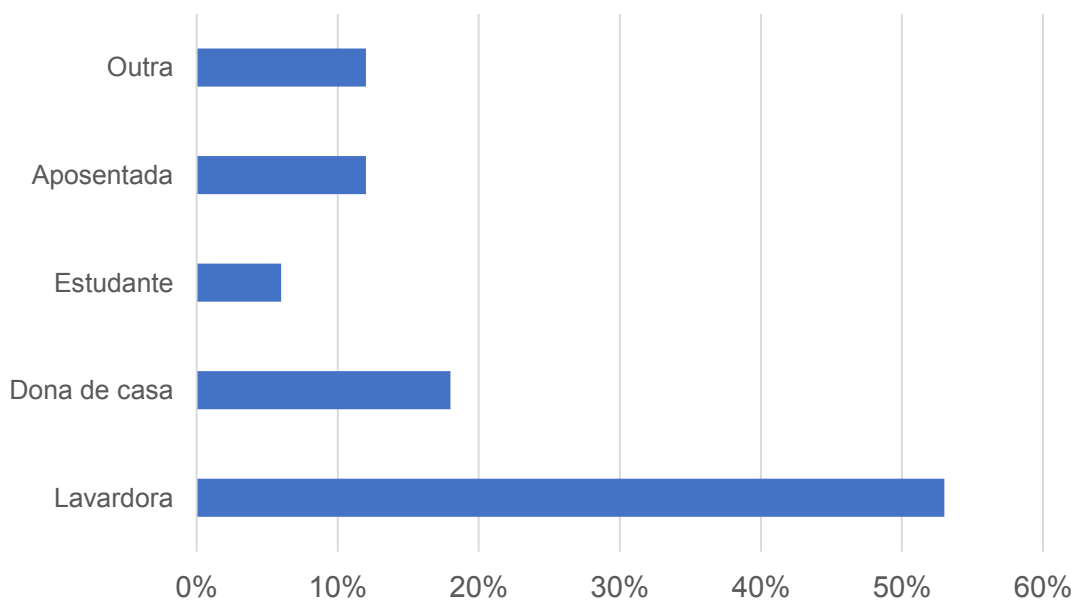
Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

⁴⁵ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

⁴⁶ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

Quanto aos moradores do sexo feminino do Povoado Boa Vista, 53% dos informantes pesquisadas trabalham como lavradoras, aproximadamente 18% são donas de casa, quase 12% delas são aposentadas, enquanto que aproximadamente 12% delas exercem outras atividades laborais e 6% são estudantes (ver gráfico 5)⁴⁷.

Gráfico 5: Profissão dos moradores do sexo feminino do Povoado Boa Vista, Barra do Choca/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Aproximadamente 64% dos moradores pesquisados afirmaram que exercem atualmente atividades agrícolas, e que trabalham, sobretudo, na colheita de café, em sua maioria, em fazendas próximas à localidade onde eles residem. Entretanto, das 18 pessoas disseram que trabalham na roça, apenas 6% afirmaram que exercem atividade em unidade de produção familiar⁴⁸.

Os sujeitos que praticam atividade agrícola na unidade familiar disseram que a produção é voltada para o próprio consumo, ou seja, não escoam o excedente para a cidade e/ou para outras localidades⁴⁹.

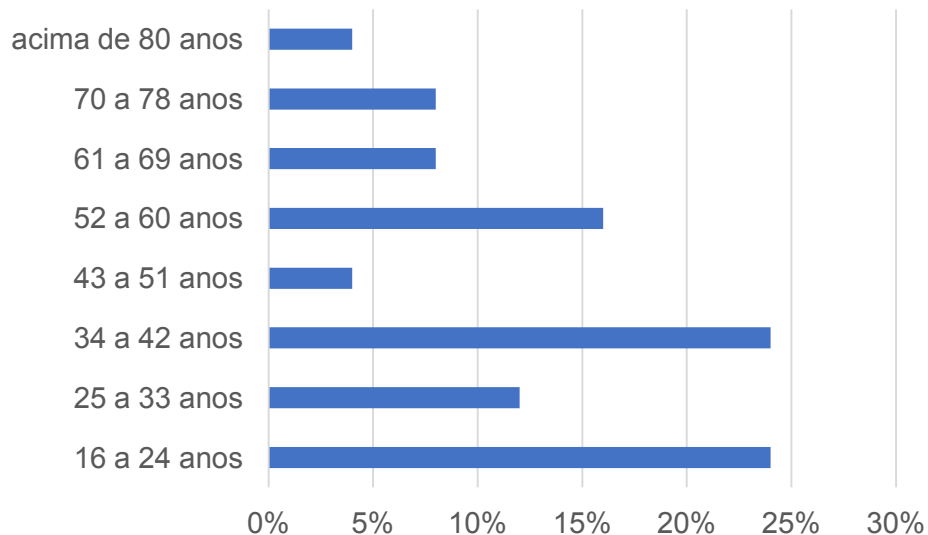
⁴⁷ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

⁴⁸ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

⁴⁹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

Dos moradores pesquisados, a maioria encontra-se na faixa etária entre 16 a 60 anos, como pode ser observado no gráfico 6. Provavelmente, esse fator influi nas demandas cuja satisfação está ligada ao acesso à cidade.

Gráfico 6: Faixa etária dos moradores pesquisados no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



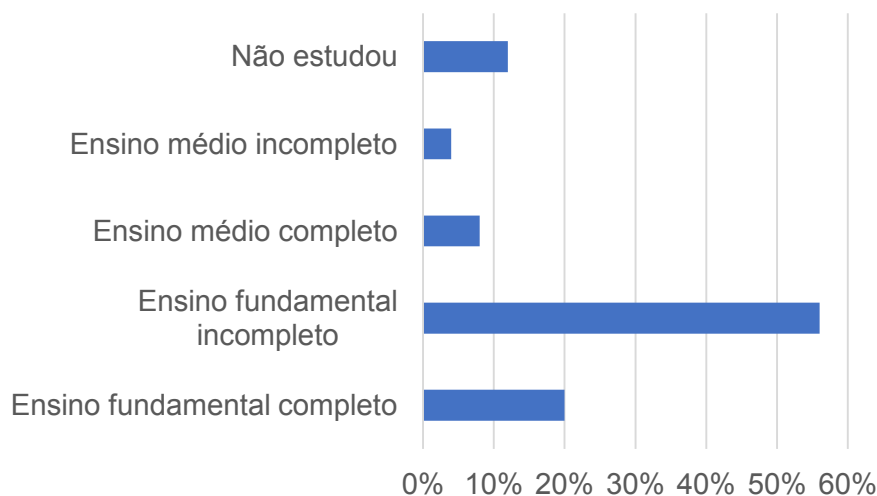
Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Constatou-se também que os sujeitos, em sua maioria, possuem baixa escolaridade, pois 56% dos pesquisados disseram que têm somente o ensino fundamental incompleto, enquanto que 12% afirmaram que não estudaram. Essas são pessoas idosas que nunca frequentaram uma escola⁵⁰ (ver gráfico 7). Nenhum morador afirmou ter Ensino Superior completo ou incompleto⁵¹. Acredita-se que o baixo nível de escolaridade está diretamente associado às ocupações laborais dos sujeitos pesquisados.

⁵⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

⁵¹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado junto aos sujeitos da localidade rural.

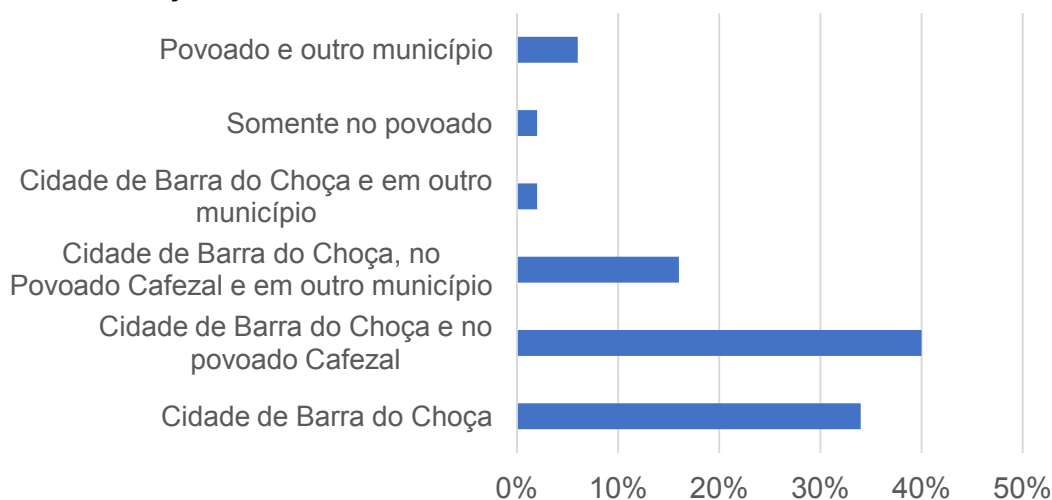
Gráfico 7: Escolaridade dos moradores pesquisados no Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Em relação aos moradores do Povoado Cafezal, constatou-se que a maioria busca o acesso à saúde no posto da localidade e na cidade de Barra do Choça, cerca de 40%. Apenas 2% procuram tais serviços somente no posto de saúde da localidade onde moram, como mostra o gráfico 8. Os serviços de saúde procurados na cidade correspondem àqueles não disponíveis na unidade de saúde da localidade, como atendimento hospitalar e exames⁵².

Gráfico 8: Lugares onde os moradores do Povoado Cafezal buscam os serviços de saúde, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

⁵² Fonte: Pesquisa de campo. Questionários aplicados junto aos moradores, 2018.

Os sujeitos que afirmaram que os buscam na cidade de Barra do Choça e em outros municípios, mais especificamente em Vitória da Conquista/BA, utilizam em sua maioria vans ou acionam a ambulância da cidade, como pode ser verificado na fotografia 19. Entretanto, alguns afirmaram que o carro da saúde e/ou ambulância regularmente encontra-se quebrado, por isso alguns disseram que costumam fretar o transporte ou irem à cidade com transporte individual particular⁵³.

Fotografia 19: Chegada de ambulância no Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Quanto ao acesso à educação, a maioria afirmou que ocorre no povoado, que dispõe de escola de ensino fundamental (ver fotografia 20). Ao passo que 28% afirmaram que o acesso ao serviço educacional ocorre na localidade e na cidade de Barra do Choça.

⁵³Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Porém, 32% disseram que o acesso ocorre somente no povoado, 8% afirmaram que o acesso é na cidade, no povoado e no Cangussu, 2% afirmou que isso ocorre no Cangussu e no povoado e 6% somente no Cangussu, enquanto que 24% informaram que o acesso ocorre na cidade. Verificou-se que o povoado não oferece ensino médio, fato que motiva os educandos a estudarem na sede do município e/ou no Cangussu, localidade rural próxima ao Cafezal. Para isso, são utilizados os transportes escolares⁵⁴.

Fotografia 20: Colégio de ensino fundamental no Povoado Cafezal, Barra do Choça/Ba, 2018



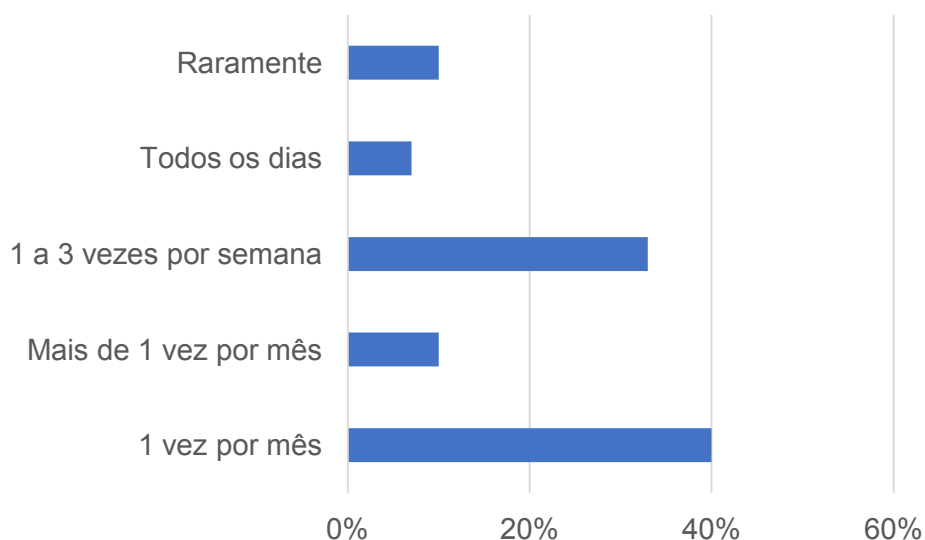
Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Quanto à frequência de idas à cidade, 40% informaram que se dirigem ao espaço citadino uma vez por mês, seguidos de 33% que afirmaram que realizam a mobilidade entre o espaço urbano e a cidade de uma a três vezes por semana (ver gráfico 9). Os sujeitos vão para a cidade, sobretudo, a fim realizarem compras, terem acesso à saúde, serviços educacionais, realização de pagamentos e acesso aos

⁵⁴ Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

serviços bancários. No que se refere às compras de supermercado, houve relatos de que um dos estabelecimentos da cidade de Barra do Choça realiza entrega de compras no povoado⁵⁵.

Gráfico 9: Frequência de idas à cidade dos sujeitos do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018

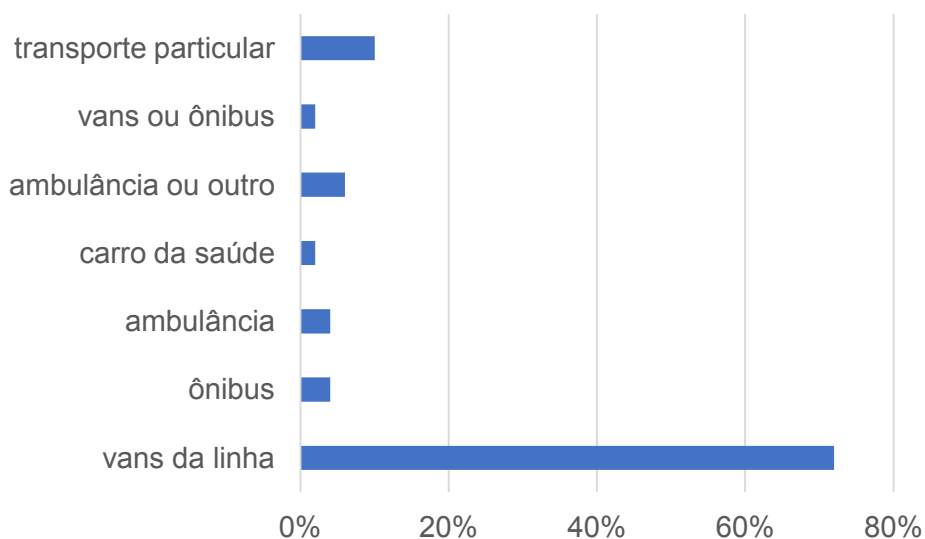


Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

A maioria dos moradores da pesquisa afirmou que utilizam vans para terem acesso à saúde em outros espaços fora da localidade onde eles residem, como à cidade e em outro município, o que corresponde a 72% dos pesquisados. Enquanto que 4% utilizam ambulância, 6% de ambulância ou outro modal, que inclui o fretamento de transporte quando a ambulância está quebrada, e 10% disseram que usam transporte particular individual, como mostra o gráfico 10.

⁵⁵Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Gráfico 10: Modais de transportes utilizados pelos moradores do Povoado Cafezal para terem acesso à saúde em outros espaços, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

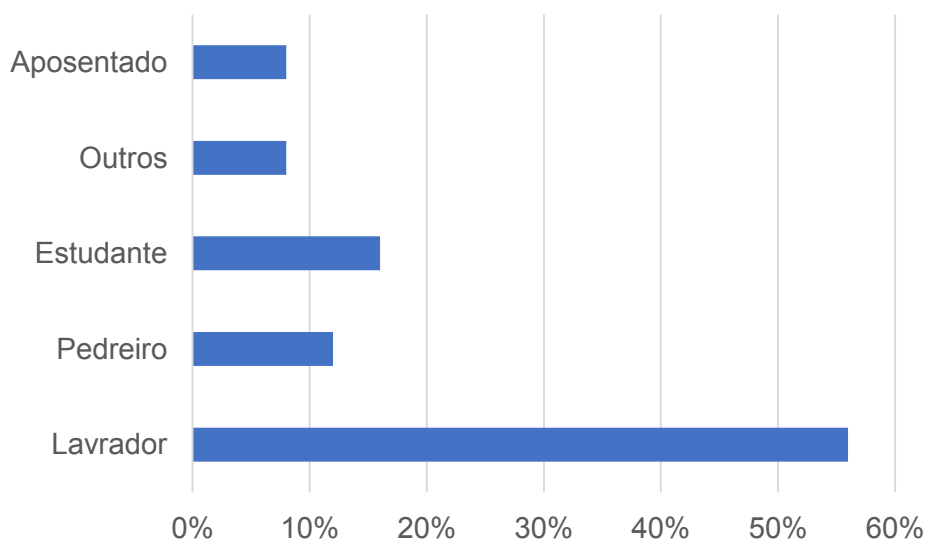
Os dados revelam que há entre os sujeitos pesquisados uma predominância de trabalhadores rurais, atuantes em atividades ligadas à cafeicultura, como a colheita do café, e que trabalham, em sua maioria, em fazendas próximas ao Povoado Cafezal⁵⁶.

Dos 25 moradores do sexo masculino pesquisados, 56% afirmaram que são lavradores, cerca de 16% são estudantes, 12% são pedreiros, 8% disseram que são aposentados e 8% afirmaram que exercem outras atividades (ver gráfico 11). Alguns dos que afirmaram serem pedreiros disseram que trabalham na cidade de Vitória da Conquista⁵⁷.

⁵⁶Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

⁵⁷Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Gráfico 11: Profissão dos moradores do sexo masculino do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018

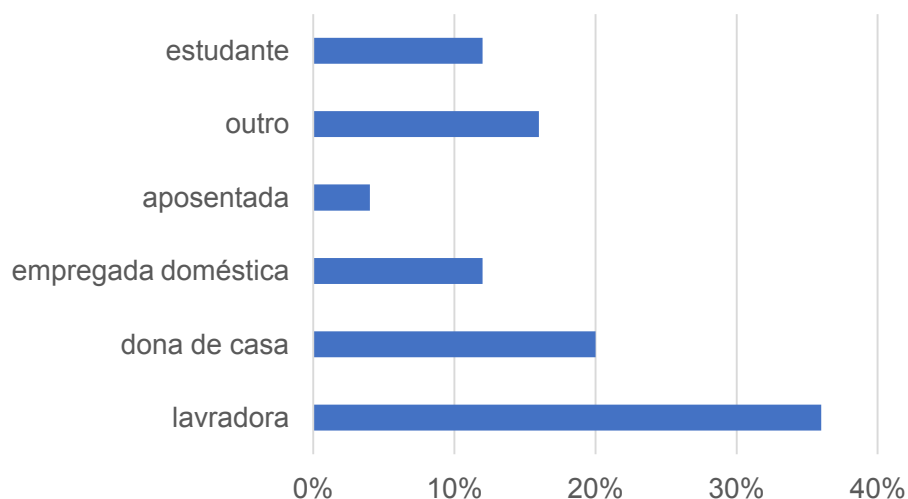


Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Quanto às mulheres, das 25 pesquisadas, 36% atuam na cafeicultura, 20% afirmaram serem donas de casa, 12% disseram que são estudantes, 12% atuam como empregadas domésticas, 4% correspondem a aposentadas e 16% exercem outras atividades, como cozinheira, autônoma e auxiliar de serviços gerais (ver gráfico 12). As que são cozinheiras e empregadas domésticas exercem tais atividades na cidade de Vitória da Conquista, o que denota a existência da mobilidade do trabalho entre o espaço rural de Barra do Choça e a cidade de média circunvizinha, realizada por meio de vans não regularizadas junto à AGERBA e custeadas somente pelos passageiros⁵⁸.

⁵⁸Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

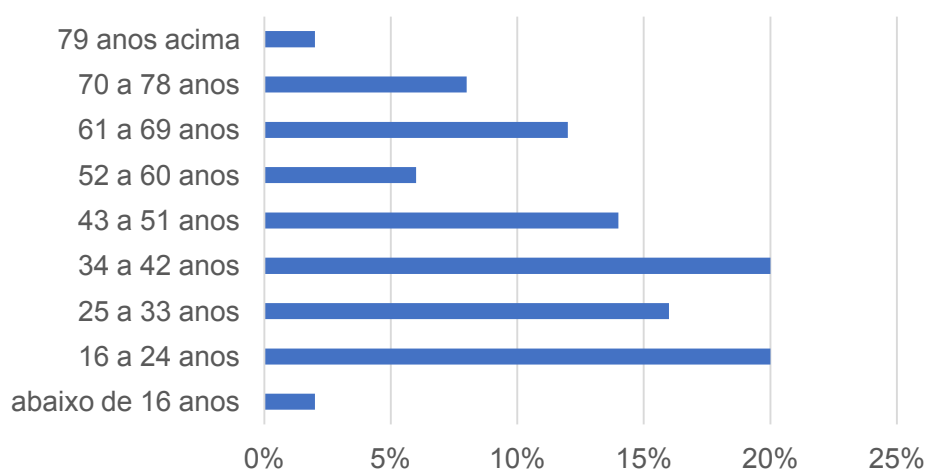
Gráfico 12: Profissão dos moradores do sexo masculino do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Foram pesquisados moradores com diferentes idades a fim de se apreender não só a opinião deles quanto às condições de realização da mobilidade cotidiana, como também sobre as possíveis diferentes demandas que impulsionam essa dinâmica realizada entre o espaço rural e o urbano em Barra do Choça/BA. Assim, dos sujeitos pesquisados no Povoado Cafezal, a maior parte deles encontram-se na faixa etária de 34 a 42 anos, como pode ser observado no gráfico 13.

Gráfico 13: Faixa etária dos moradores pesquisados no Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018

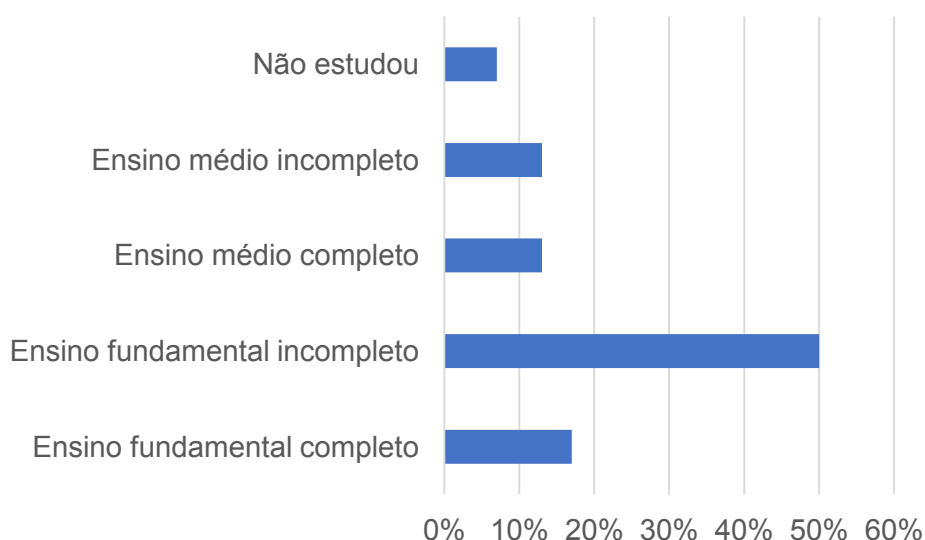


Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Os moradores pesquisados no Povoado Cafezal apresentam, majoritariamente, baixa escolaridade, visto que apenas 13% deles têm o ensino médio completo, enquanto que 50% possuem ensino fundamental incompleto e 7% afirmaram que nunca estudaram (ver gráfico 14). Nenhum sujeito pesquisado afirmou possuir Ensino Superior completo ou incompleto.

Esses dados refletem nas ocupações desses sujeitos, visto que a maioria atua em atividades relacionadas à cafeicultura em eles se constituem em força de trabalho explorada, pois são pagos por produtividade e não há condições de segurança para o exercício dessas atividades laborais⁵⁹.

Gráfico 14: Escolaridade dos moradores pesquisados no Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Pesquisa de campo: aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Dos sujeitos que atuam na agricultura, apenas 18% trabalham em unidade familiar. Desses, 50% afirmaram que escoam a produção⁶⁰. Dos que escoam a produção, 50% afirmaram que têm dificuldades no escoamento referentes aos transportes e às condições das estradas. Entretanto, essa realidade não é limitadora para as ações dos agentes hegemônicos do capital, pois foi verificado que na via de acesso ao povoado foi realizada restauração em agosto de 2018. A ação na estrada,

⁵⁹ Fonte: Macedo (2009).

⁶⁰ Os sujeitos vendem os produtos diretamente aos consumidores.

segundo os moradores, foi empreendida pelo proprietário da fazenda de eucalipto, a fim de escoar a produção⁶¹.

A análise dos dados coletados junto aos moradores dos povoados Cafezal e Boa Vista revela que há demandas por parte desses sujeitos quanto às necessidades de acesso aos serviços e equipamentos concentrados no espaço citadino barrachocense, como também na cidade de Vitória da Conquista. Entretanto, o acesso à cidade desvela-se desigual quando comparados esses espaços rurais, em decorrência das desigualdades e diferenças no atendimento dessas localidades por modais de transportes coletivos e das condições desiguais vias de acesso.

Esse fato tem reflexos nas formas de reprodução da vida dos sujeitos do campo e denota uma heterogeneidade quanto à dinâmica de mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais no município de Barra do Choça/BA.

Os espaços urbanos e rurais do município de Barra do Choça são interdependentes, o que se reflete nas interações socioespaciais mantidas também através de fluxos constantes de sujeitos dessas localidades, motivados não só por atividades laborais, mas também pela necessidade de acesso a direitos sociais atrelados aos equipamentos e serviços concentrados na cidade.

3.5 Dinâmica de mobilidade e negação do direito ao território: contradições na mobilidade cotidiana em Barra do Choça/BA e rebatimentos na reprodução vida dos sujeitos dos espaços rurais

A ampliação da reprodução do capitalismo não deve ser analisada sem a consideração de condições essenciais para a concretização da flexibilização concedida ao modo de produção vigente: os aparatos técnicos de informação e de transporte, cujas transformações desinentes da necessidade de encurtar as distâncias, mediante a compressão do espaço pelo tempo⁶², possibilitaram modificações substanciais na configuração do espaço e na conformação dos territórios, assim como o amadurecimento do capitalismo em sua fase monopolista e a configuração do período hodierno denominado por Santos (2006) de meio técnico-científico-informacional.

⁶¹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Observações assistemáticas *in loco* e aplicação de questionários junto aos moradores.

⁶² Ideia defendida por Harvey (2005).

Entretanto, tais transformações não representaram a eliminação das desigualdades e das contradições, mas sim o seu recrudescimento e até mesmo a produção de novas contradições. Sob os ditames da racionalidade produtiva, as técnicas, assim como o território, não são apropriadas de forma igualitária, tampouco são implantadas nele para atender as demandas da sociedade em sua totalidade, sobretudo, dos sujeitos socialmente desfavorecidos, o que desvela contradições iminentes da dinâmica de mobilidade.

Entender a relevância da mobilidade e as contradições imbuídas nessa dinâmica, no que se refere aos fluxos materiais e imateriais, assim como de pessoas entre espaços, exige a compreensão da racionalidade que perpassa e define os usos do território.

Conforme Dias (2000), o território é o espaço definido e delimitado por meio de relações de poder, sendo de fundamental importância saber quem o domina e o influencia. Quanto ao poder, a autora afirma que se trata de uma das formas de domínio, dependente de legitimidade que lhe assegura vitalidade.

Ainda de acordo com a autora, o território corresponde a uma teia de relações sociais que não precisa, necessariamente, de um enraizamento às condições concretas. Territórios não prescindem de condições materiais, pois o substrato material que configura o espaço é independente do território, porém o exercício do poder e, por conseguinte, a configuração do território, se realiza sobre um determinado substrato espacial. A respeito disso, Dias (2000) pondera que:

Territórios, que são no fundo antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos (os quais são apenas os substratos materiais das territorialidades [...] podem [...] formar-se, dissolver-se, constituir-se e dissipar-se de modo relativamente rápido [...], ser antes instáveis que estáveis ou, mesmo, ter existência regular mas apenas periódica, ou seja, de alguns momentos – e isto apesar de que o substrato espacial material permanece ou pode permanecer o mesmo. (p.87)

Apesar de dependente das condições materiais para se realizar, o território não se confunde com elas, tampouco necessita hoje de uma contiguidade espacial para a sua existência. Intermediados por sistemas de objetos, os lugares mantêm entre si sistemas de ações⁶³ que conformam o território-rede⁶⁴.

⁶³ Alusão à concepção de espaço de Milton Santos, que o concebe enquanto sistema de objetos e de ações.

O território apresenta uma flexibilidade e uma dinâmica decorrente das redes que o perpassam e o tornam dinâmico, portadoras de interesses e necessidades da ordem distante. Essas redes são estabelecidas e mantidas por intermédio de técnicas de comunicação e de circulação que pressupõem fixos inscritos no território. Assim, há uma relação estreita entre território e rede. Esses não se confundem, mas mantêm entre si relações interdependentes. No que tange às redes, Dias (2000) enfatiza que:

[...] o que há é, em termos abstratos e para efeito de representação gráfica, um conjunto de pontos – nós – conectados entre si por segmentos – arcos – que correspondem aos fluxos que interligam, “costuram” os nós – os fluxos de bens, pessoas ou informações -, sendo que os arcos podem ainda indicar elementos infra-estruturais presentes no substrato material – p. ex., estradas – que viabilizam fisicamente os deslocamentos dos fluxos. (p.93)

Em decorrência das redes, viabilizadas por aparatos técnicos que possibilitam a imposição da ordem distante (verticalidades), que se coadunam com a ordem próxima, com as relações que são tecidas no âmbito local (horizontalidades)⁶⁵, foram configuradas uma materialidade e uma imaterialidade que asseguram a reprodução ampliada do capitalismo conforme os interesses e necessidades de agentes hegemônicos que, muitas vezes, prescindem de estarem presentes no território no qual impõem suas ações e demandas.

Com base em Bauman (1999), a mobilidade, viabilizada por técnicas de circulação e de comunicação, é também fator de estratificação social, pois ela produziu a liberdade de atuação para uns e o confinamento territorial para outros. Para o autor, a mobilidade tornou os agentes hegemônicos sujeitos extraterritoriais, mediante o desvencilhamento das amarras locais e de responsabilidades concernentes às consequências de suas ações e decisões impingidas nos territórios de forma verticalizada.

As técnicas de transporte e de informação são instrumentos e condições precípuas para a reprodução do capital, sobretudo em sua hodierna forma marcada pela flexibilidade de ações e de produção. Essas técnicas asseguram as interações espaciais e as ações onipresentes dos agentes hegemônicos que ditam as regras e normatizam os usos seletivos do território segundo seus interesses e desideratos.

⁶⁴ Fonte: Dias (2000).

⁶⁵ Fonte: Santos (2009).

Segundo Santos e Silveira (2016), é salutar entender os usos do território e não o território em si, pois permitem desvelar as contradições imanentes do período hodierno. Para os autores, há um uso seletivo do território, sendo esse um suporte para as redes, definido pela distribuição de sistemas técnicos que permitem a (re)configuração da divisão social e territorial do trabalho. Portanto, para eles, o território também apresenta uma dimensão política. Quanto ao papel dos sistemas técnicos, Santos e Silveira (2016) salientam que eles:

[...] autorizam, a cada momento histórico, uma forma e uma distribuição do trabalho. Por isso, a divisão territorial do trabalho envolve, de um lado, a repartição do trabalho vivo nos lugares, e de outro, uma distribuição do trabalho morto e dos recursos naturais. (p.20)

Entende-se que a materialidade, que é formada por infraestruturas e equipamentos, é estruturada no território, principalmente, para assegurar a reprodução de agentes hegemônicos, mediante a submissão de uma parcela considerável de sujeitos às condições limitadoras do modo de produção concernentes, também, aos usos do território.

De acordo com Silveira (2011), no período hodierno, marcado pela globalização, houve um aprofundamento das especializações produtivas dos lugares, norteadas por agentes externos que têm a capacidade de reconhecer recursos e de transformá-los em ativos. Com o aprofundamento das especializações produtivas, adveio a necessidade de uma maior cooperação nacional. No entanto, o território mescla áreas de densidade e rarefação (SILVEIRA, 2011).

Para Silveira (2011), o território corresponde a um conjunto sincrônico de divisões do trabalho, em que as alocações produtivas das atividades e das infraestruturas, ou seja, os usos do território são delineados pela combinação de condições técnicas e políticas. As alocações produtivas de atividades acarretam a criação de uma economia de aglomeração, cujas atividades produtivas são interdependentes, além da demanda por serviços e equipamentos que complementam as necessidades produtivas locais (SILVEIRA, 2011).

Em conformidade com a divisão social e territorial do trabalho, configurada por interesses de agentes específicos, as técnicas não são implantadas de forma homogênea no território (SANTOS e SILVEIRA, 2016), mas sim de acordo com a racionalidade produtiva ditada pelas demandas capitalistas, que conforma e

estrutura o território em redes dotadas de técnicas e fluxos contínuos. Assim, “A circulação aparece como uma necessidade extrema, substrato para a manutenção do modo de produção da forma como ele se estrutura e funciona na atualidade.” (PEREIRA, 2009, p.124).

As redes de transporte, que operam de modo complementar com as redes de informação, são essenciais para a apreensão da dinâmica territorial e de suas contradições assentadas em conflitos oriundos das relações de classe. Elas, além de viabilizarem a reprodução do capital em suas diferentes e complementares fases de realização, possibilitam a fluidez de sujeitos entre os espaços, sendo a eficácia e a eficiência dos sistemas de transporte condições de competitividade no modo produtivo que opera a nível mundial (PEREIRA, 2009). Sobre isso, Pereira (2009) aponta que:

Com a ampliação e o aprofundamento da divisão territorial do trabalho no período de globalização (com a respectiva especialização produtiva dos lugares) os países onde os sistemas de transporte são mais articulados, e com disponibilidade de modais capazes de oferecer menores custos de transporte, podem inserir a produtividade de modo mais competitivo no mercado internacional. É assim que, junto às atualizações empreendidas pelo sistema produtivo capitalista ao longo do século XX, as redes e os sistemas de transporte conhecem, concomitantemente, significativa transformação na qualidade dos fluxos, em parte devido a um uso feito em conjunto com as redes de informação. (p.124)

No entanto, os sistemas de transporte e de comunicação apresentam também contradições imanentes das formas de sociabilidade do capital, enquanto produtos e condições de realização do capitalismo. As redes viabilizadas pelos sistemas de transporte apresentam enquanto apanágio o caráter de possibilitarem, ao mesmo tempo, a articulação e a fragmentação, em virtude da hegemonia dos agentes sociais, consoante Pereira (2009).

Os sistemas de transporte, um dos vetores da modernização conservadora do campo e da reestruturação das cidades brasileiras, possibilitaram uma maior articulação territorial no Brasil, porém caracterizada por contradições entrelaçadas às desigualdades no que concerne aos seus usos e acessos restritos.

Para Pereira (2009), há um uso diferenciado e fragmentado das redes, dos sistemas de transporte e do próprio território, balizado pelo atendimento de demandas de agentes hegemônicos, inclusive nos espaços urbanos, em que os sistemas de transporte são caracterizados pelas péssimas condições e pela

ausência de redes de serviços para o atendimento das necessidades da população em geral. Desse modo, Pereira (2009) afirma que:

Para além dos movimentos que se orientam a partir das racionalidades do sistema produtivo hegemônico, que só têm vistas para a acumulação e o lucro (com o intuito de expandir-se em todas as direções que lhe parecem vantajosas), sobram, no entanto, nas muitas “lacunas deixadas para trás”, toda uma imensa gama de atividades e lugares menosprezada pela ação seletiva do capital. (p.126)

Ainda de acordo com a autora, as melhorias e dotações de infraestrutura no território de modo seletivo são realizadas à guisa da parceria público-privado para atender demandas produtivas, em detrimento dos interesses da sociedade em sua totalidade. Ela acrescenta que, como alternativa para atender as necessidades das populações relegadas a uma condição de exclusão social, tornou-se comum a proliferação de transportes não oficializados junto ao poder público, como vans e serviços de moto-táxi “[...] que aparecem no Brasil como o resultado mais direto da falta de assistência do poder público às demandas por transporte e fluidez requeridas especialmente pela população mais pobre e pelas atividades pouco intensas em capital.” (PEREIRA, 2009, p. 127).

Para ela, essas ações devem ser tidas enquanto uma contra-razionalidade referente aos usos seletivos do território, cujas redes não são atendidas por políticas públicas satisfatórias.

Conforme Wanderley (2002), os municípios com cidades pequenas apresentam uma trama caracterizada pelo peso exercido das populações rurais no território municipal, em virtude, também, da circulação rural e urbana, marcada por uma expressiva presença do rural. Entende-se que isso é relativo, pois em municípios pequenos com o forte destaque de atividades agrícolas, há um peso exercido também pelas populações urbanas que residem na cidade e exercem atividades laborais no campo.

Para a autora, as potencialidades dos espaços rurais devem ser levadas em consideração, a fim de se pensar e produzir políticas públicas que as valorizem, como também que tenham ênfase no papel de intermediação na rede das cidades, para superação da precariedade interligada ao isolamento, ou seja, as políticas públicas precisam considerar as demandas locais desses espaços.

Os espaços urbanos e rurais dos municípios pequenos articulam-se sob os ditames de técnicas de comunicação e de circulação que viabilizam o fluxo constante de materialidade e de imaterialidade, assim como de pessoas entre esses espaços.

Esses espaços, que se constituem em um *continuum* territorial sem precisar, necessariamente, que haja uma contiguidade espacial entre eles, têm uma fluidez socioespacial assegurada, sobretudo, por meio de modais de transporte não regularizados e fiscalizados pelo poder público, custeados pela população que deles fazem uso, com o fito de assegurar as condições mínimas de acesso à cidade, aos seus serviços e equipamentos. Além disso, alguns sujeitos dessas localidades fazem uso também dos transportes particulares individuais, mais especificamente, de moto e/ou carro.

No que se refere ao município de Barra do Choça/BA, a maior parte da mobilidade entre os espaços urbanos e rurais é viabilizada por vans e micro-ônibus, modais que não são oficializados pelo poder público municipal nem fiscalizados por essa esfera do poder público⁶⁶. Verificou-se nos povoados a presença do transporte alternativo, realizado por vans e micro-ônibus que atuam como transporte coletivo em linha/trecho entre esses povoados e a cidade de Barra do Choça.

No que se refere aos povoados pesquisados, no Povoado Boa Vista o principal meio de transporte coletivo corresponde a vans, cujos motoristas se referem aos passageiros enquanto “clientes”⁶⁷.

Segundo as informações prestadas pelos condutores de transportes coletivos, eles são habilitados na categoria D e realizam a mobilidade no trajeto cidade de Barra do Choça/Povoado Boa Vista. A atividade que eles desenvolvem é a única responsável pelo sustento de suas famílias. Esses motoristas reiteraram também que a renda mensal gira em torno de R\$ 1.000,00 a R\$ 1.200,00⁶⁸. Porém, eles não a consideram suficiente, devido aos gastos com a manutenção dos veículos.

Os condutores das vans também afirmaram que não recebem nenhuma ajuda por parte do poder público municipal no custeio do transporte alternativo, cuja manutenção é dependente integralmente do capital obtido por meios da cobrança do

⁶⁶ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

⁶⁷ Fonte: Pesquisa de campo, 2017 e 2018.

⁶⁸ Fonte: Pesquisa de campo. Questionário aplicado aos motoristas de vans do Povoado Boa Vista, 2018.

transporte dos passageiros. Esse fato desvela a ideia de que a questão da mobilidade não é tida enquanto uma questão coletiva.

No entanto, os motoristas pesquisados afirmaram que o poder público municipal realiza a fiscalização dos transportes no período de renovação dos alvarás, fato que não foi confirmado pelo representante do poder público da administração municipal⁶⁹.

Em relação ao Povoado Cafezal, o motorista pesquisado afirmou possuir habilitação na categoria D. Contudo, alguns moradores relataram que há motoristas que atuam na linha sem a habilitação específica para o tipo de transporte que conduzem⁷⁰.

Obteve-se também a informação de que eles auferem uma renda mensal baixa, em torno de R\$ 400,00, devido ao fato de que transportam poucos passageiros, cerca de 10 por dia. Além disso, nem sempre aqueles que se dirigem à cidade retornam ao povoado no mesmo modal. É comum pegarem carona para o retorno⁷¹.

O motorista pesquisado afirmou que o ele ganha nessa atividade não é suficiente para o sustento da sua família, mas a sua esposa também trabalha e divide com ele as despesas da casa. Ele afirmou ainda que o transporte do Cafezal não é regularizado pela prefeitura⁷².

Esse fato foi confirmado pelo secretário de Infraestrutura e Serviços Públicos, o senhor Enilson Gomes, ao afirmar que não há nenhuma forma de regularização desse tipo de transporte pela prefeitura. Somente os modais de transporte escolar estão regularizados. Linhas de comunidades rurais, em que o transporte é realizado há bastante tempo por moradores que dispõem de ônibus ou vans, não são normatizadas, tampouco fiscalizadas pelo poder público municipal⁷³.

Como não há nenhuma forma de concessão das linhas aos motoristas ou mesmo de controle até o momento, eles atuam naquelas em que trabalham há muito

⁶⁹ Fonte: Pesquisa de campo. Questionário aplicado aos motoristas de vans do Povoado Boa Vista, 2018.

⁷⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionários aplicados junto aos moradores.

⁷¹ Fonte: Pesquisa de campo. Questionário aplicado aos motoristas de vans do Povoado Cafezal, 2018.

⁷² Fonte: Pesquisa de campo. Questionário aplicado aos motoristas de vans do Povoado Cafezal, 2018.

⁷³ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

tempo, como uma espécie de tradição, nas palavras do representante do poder público municipal entrevistado.

O representante do poder público afirmou que estão sendo avaliadas formas de regularização desses modais: pagamento de alvarás e licenciamento dos carros que não dispõem desse documento, porém sem previsão de quando tais mudanças serão postas em prática⁷⁴. Ainda de acordo com o secretário, algumas pessoas procuram a prefeitura a fim de regularizarem os automóveis destinados à mobilidade entre a cidade e as zonas rurais do município⁷⁵.

Quando indagado sobre a avaliação das condições das estradas e dos transportes que realizam a mobilidade de sujeitos entre os espaços urbanos e rurais no município de Barra do Choça, o secretário ponderou que as estradas principais são as que mais recebem manutenção por parte da prefeitura, enquanto que as denominadas por ele de ramais, que dão acesso às propriedades dos produtores rurais são as mais críticas, em decorrência do tempo chuvoso e da declividade do relevo onde elas se encontram⁷⁶. Essas condições interferem na vida dos sujeitos que residem nessas localidades, pois, na opinião do secretário:

Interfere porque se tiver ruim a estrada demora mais de chegar na cidade, né. Mas mesmo assim, eles têm vindo, o pessoal tem...tem entendido a situação...é...reclama com razão, né. Não é à toa que as pessoas reclamam. Reclama porque sente na pele...uma pessoa que quer sair de dentro de casa, sair do seu sítio, da sua morada e...e o carro não consegue sair. Realmente as pessoas reclamam. Mas isso só mais nos dias de chuva. Choveu é normal escorregar carro, é normal não subir nas ladeiras, mas tendo estado estiado sai normal.

Constatou-se que há modais, denominados de “carros da saúde”, disponibilizados pela prefeitura, que realizam o transporte de pacientes para o acesso aos serviços de saúde na cidade de Barra do Choça e de Vitória da Conquista⁷⁷. No entanto, quando esses transportes não estão disponíveis, segundo o senhor Jove, representante do povoado Cafezal, é comum que vizinhos que

⁷⁴ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

⁷⁵ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

⁷⁶ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

⁷⁷ Conforme os administradores, os carros da saúde são utilizados somente para o acesso aos serviços de saúde.

dispõem de transportes individuais transportem aqueles que necessitam de atendimento em situações de emergência⁷⁸.

Para o acesso aos serviços de saúde presentes na cidade, os moradores do Povoado Boa Vista disseram que há o carro, mas que nem sempre o motorista está disponível para levá-los ao hospital⁷⁹.

Quanto ao Povoado Cafezal, os moradores afirmaram que, nos casos não atendidos no posto da localidade, o transporte é realizado pela prefeitura. Entretanto, é válido salientar que o veículo encontrava-se quebrado no momento de realização do trabalho de campo⁸⁰.

Em relação ao Povoado Boa Vista, o senhor Manoel Messias, administrador do povoado, afirmou que o carro da saúde transporta pacientes para o hospital de Barra de Choça nos casos em que não há necessidade de ambulância. Nos casos mais graves, essa é acionada. O representante do povoado afirmou que o carro da saúde transporta também pacientes que fazem tratamento em Vitória da Conquista, como quimioterapia, até a cidade de Barra do Choça, e que desse espaço citadino até a cidade de Vitória da Conquista eles são transportados por outro veículo⁸¹.

O povoado Boa Vista apresenta também uma linha de ônibus intermunicipal regularizada, que realiza o trajeto Planalto/Barra do Choça/ Vitória da Conquista e Vitória da Conquista/Barra do Choça/Planalto. Porém, os horários de operação desse modal são bastante limitados, pois operam de segunda a sábado nos horários de 09h40 e 17h15 min, no sentido Barra do Choça/Planalto, conforme pode ser observado na fotografia 21. Além desses horários, esses modais atuam às 6 h e 11h no sentido Planalto/Barra do Choça, exceto aos domingos.

⁷⁸ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do Povoado Cafezal, 2018.

⁷⁹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionários aplicados junto aos moradores.

⁸⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionários aplicados junto aos moradores.

⁸¹ Fonte: Pesquisa de campo. Entrevista junto ao representante do Povoado Boa Vista.

Fotografia 21: Quadro de horários do ônibus Barra do Choça/Planalto/ via Povoado Boa Vista, exposto na rodoviária de Barra do Choça/BA, 2018.

B. CHOÇA x V. CONQUISTA	
05:45h (Rodoviária)	11:45h (Rodoviária)
06:00h (Rodoviária)	12:00h (Rodoviária)
06:45h (Rodoviária)	13:00h (Rodoviária)
07:00h (Rodoviária)	14:00h (Rodoviária)
07:45h (Rodoviária)	15:00h (Rodoviária)
08:00h (Rodoviária)	15:45h (Rodoviária)
08:45h (Rodoviária)	16:00h (Rodoviária)
09:00h (Rodoviária)	17:00h (Rodoviária)
09:45h (Rodoviária)	17:45h (Garagem)
10:00h (Rodoviária)	18:00h (Rodoviária)
10:45h (Rodoviária)	19:00h (Garagem)
11:00h (Rodoviária)	21:00h (Rodoviária)
Obs.: Domingos e feriados, somente horas exatas, exceto 21:00h.	

B. CHOÇA x CAATIBA-ITAPETINGA	
05:40h	
11:40h	
14:40h	(Até Itapetinga, exceto feriados.)
15:40h	(Até Itapetinga somente aos feriados.)

B. CHOÇA x PLANALTO	
09:40h	
17:15h	
Obs.: Exceto, Domingos e Feriados.	

Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018

Como o Povoado Boa Vista fica às margens da BA 641, que interliga o município de Barra do Choça ao de Planalto, é comum o uso desse transporte pelos sujeitos residentes nessa localidade rural barrachocense. Porém, alguns moradores utilizam também os transportes individuais, como motos e carros, e há predominância no uso de vans para a realização da mobilidade entre os espaços urbanos e rurais de Barra do Choça, conforme Lemos (2013).

As vans que realizam o transporte para o povoado Boa Vista se dividem quanto aos dias de trabalho. Elas são organizadas em dois grupos alternados: em um dia, quatro vans operam na linha sede do município de Barra do Choça/Boa Vista; e em outro, cinco vans⁸². Entretanto, conforme relatos de passageiros, esse transporte só parte do ponto na cidade em direção ao povoado quando são preenchidas todas as vagas no modal⁸³. Isso significa a sujeição da vida dos sujeitos que necessitam realizar a mobilidade cotidiana entre as áreas rurais e a cidade à

⁸² Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

⁸³ Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

racionalidade mercadológica notadamente marcada por contradições e desigualdades.

Quando as vans estão indisponíveis no povoado para atender a demanda dos sujeitos, esses ligam para algum motorista a fim de solicitar o serviço, de acordo com os relatos de passageiros e motoristas⁸⁴.

No que concerne ao transporte coletivo de passageiros do povoado Cafezal, há duas vans e um micro-ônibus que transportam os sujeitos dessa localidade do povoado para a cidade e vice-versa, segundo um motorista pesquisado. Eles não trabalham em dias alternados. Segundo o relato do condutor, esses modais operam quando há passageiros, pois, no Cafezal há muitas pessoas que têm transporte individual, utilizado também para irem à cidade de Barra do Choça⁸⁵.

Os moradores desprovidos de algum meio de transporte particular e que precisam realizar a mobilidade em horários que as vans não operam, precisam caminhar cerca de 3 km da BA 265 até o povoado⁸⁶ (ver fotografia 22).

Uma alternativa também bastante utilizada pelos sujeitos dessa localidade é serem buscados no ponto por familiares que dispõem de moto ou de carro. Inclusive, uma moradora afirmou que o cunhado dela faleceu após colidir com outra moto ao ir buscar o filho no ponto, fato divulgado pelo blog do Jorge Amorim⁸⁷. Outra informante disse que não marca compromissos para às tardes na cidade, pois ela passou por situação de risco a sua integridade física ao ser perseguida durante o trajeto na estrada⁸⁸.

⁸⁴ Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

⁸⁵ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Aplicação de questionário junto a motorista de transporte do Cafezal.

⁸⁶ Fonte: Pesquisa de campo. Observações assistemáticas *in loco*.

⁸⁷ Fonte pesquisa de campo, 2018. Pesquisa em meios de comunicação do município de Barra do Choça, 2018. Site: <http://blogdojorgeamorim.com.br/>

⁸⁸ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Aplicação de questionários junto aos moradores, 2018.

Fotografia 22: Vista da estrada de acesso ao Povoado Cafezal: sujeitos que voltavam a pé pela estrada, 2017



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

No que tange ao acesso à educação escolar, mais precisamente ao colégio de ensino médio presente no espaço citadino, existem ônibus escolares para atender as demandas durante o período letivo. Porém, um morador pesquisado do povoado Cafezal afirmou que esse transporte não ficou disponível para a realização das provas finais do ano de 2017. Ele teve que ir de moto para a escola a fim de concluir o ano letivo⁸⁹.

Pode-se constatar que a dificuldade de mobilidade cotidiana para os estudantes, residentes nos povoados está relacionada também com a necessidade de fazer as atividades extraescolares, pois, quando precisam ficar na cidade, estudantes do povoado Cafezal permanecem durante todo o período diurno na casa dos colegas para retornarem à noite no ônibus que transporta alunos e professores para a localidade rural, devido à ausência de transporte coletivo no turno vespertino e noturno⁹⁰.

Em relação ao transporte escolar dos estudantes do Povoado Boa Vista, o administrador dessa localidade afirmou que ele é realizado por ônibus e vans. Esses

⁸⁹Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Questionário aplicado aos moradores do Povoado Cafezal.

⁹⁰ Fonte: pesquisa de campo, 2017.

modais transportam os estudantes de localidades rurais e de fazendas próximas para o povoado e dessa localidade os educandos são levados à escola na cidade pelo ônibus escolar⁹¹.

No que se refere às condições de segurança das estradas, o administrador do Cafezal, o senhor Juvenal afirmou que a estrada é perigosa, pois são comuns não só assaltos como também tentativas de estupro⁹². As condições de segurança em relação à integridade física dos transeuntes foram confirmadas também no relato de um dos motoristas de vans da localidade, que afirmou que a sobrinha dele foi assaltada na estrada e, por pouco, não foi agredida. O motorista afirmou que transitar pela estrada é perigoso, sobretudo para mulheres que caminham sozinhas⁹³. Apesar disso, verificou-se em campo a realização de rondas no lugar pela guarda civil municipal⁹⁴.

Em relação à estrada que liga o povoado Boa Vista à cidade de Barra do Choça, nenhum morador pesquisado disse ter passado por alguma situação de perigo à integridade física. Esse fato foi confirmado pelo senhor Manoel Messias, ao afirmar que a insegurança na estrada que interliga o Povoado Boa Vista à cidade consiste apenas na ausência de sinalização em alguns trechos, que demora de ser repostada pela empresa responsável pela manutenção da via, a Viabahia⁹⁵.

Quanto ao Cafezal, além de transportes alternativos que realizam o trajeto cidade de Barra do Choça/Povoado Cafezal, os sujeitos desses espaços utilizam vans que os transportam entre a localidade Cafezal e a cidade de Vitória da Conquista, para onde se dirigem a fim de exercerem atividades laborais, custeados pelos próprios passageiros, conforme relato do motorista pesquisado⁹⁶.

Como não há outros transportes coletivos que interligam as diretamente as cidades de Barra do Choça e de Vitória da Conquista ao povoado, os sujeitos ficam subjugados às condições incipientes de operação das vans e ao fato de que o ônibus intermunicipal não adentra nessa localidade.

No dia 07 de março de 2018, registrou-se uma situação em que os passageiros de uma van, que realiza o transporte entre Vitória da Conquista e o

⁹¹Fonte: Pesquisa de campo. Entrevista junto ao representante do Povoado Boa Vista.

⁹² Fonte: Pesquisa de campo. Entrevista junto ao representante do Povoado Cafezal.

⁹³ Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionário junto a motoristas de vans e registro de relato.

⁹⁴ Fonte: Observações assistemáticas *in loco*.

⁹⁵Fonte: Pesquisa de campo. Entrevista concedida pelo administrador do Povoado Boa Vista, 2018 .

⁹⁶ Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Cafezal, entraram no ônibus intermunicipal (linha Vitória da Conquista/Barra do Choça). Eles afirmaram que a van que os transportava havia quebrado. Ao chegarem na entrada que dá acesso ao Povoado Cafezal, verificou-se que alguns tiveram que pegar carona e outros retornaram para casa a pé (como pode ser observado na fotografia 23), em decorrência da ausência de outros transportes coletivos para tal finalidade⁹⁷.

Fotografia 23: Retorno dos sujeitos residentes no povoado Cafezal e que trabalham na cidade de Vitória da Conquista após a van ter quebrado, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

No que se refere às vans da linha que transportam os moradores do Povoado Boa Vista, conforme relato do representante dessa comunidade, num período anterior a 2017, esses transportes não tinham horários fixos de operação e só levavam os moradores da cidade para o povoado quando havia um número significativo de passageiros. Quando o número de usuários desses modais era muito reduzido, os condutores os deixavam em povoados próximos, o Santo Antônio I e II. Desde 2017, houve um acordo com os condutores desses modais para que eles

⁹⁷ Fonte: Observações assistemáticas *in loco* e conversa informal com passageiros.

ampliassem os horários de operação e levassem todos os usuários para a local, independentemente do quantitativo diário de passageiros. Porém, o administrador não mencionou a participação da prefeitura na resolução dessa demanda⁹⁸.

As vans do Povoado Boa Vista ficam paradas num ponto específico no centro da cidade, com banco e cobertura, porém sem banheiro, enquanto que os modais do Povoado Cafezal ficam estacionadas em frente a um estabelecimento comercial, também no centro do espaço citadino, sem cobertura e sem banheiro disponível aos usuários dos transportes coletivos que aguardam para serem transportados de volta para a localidade rural onde residem (ver fotografias 24 e 25).

Fotografia 24: Ponto de estacionamento das vans do Povoado Boa Vista no centro da cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

⁹⁸Fonte: Pesquisa de campo. Entrevista junto ao representante do Povoado Boa Vista.

Fotografia 25: Ponto de estacionamento das vans do Povoado Cafezal no centro da cidade de Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Mesmo com a constatação das dificuldades em campo, sobretudo no povoado Cafezal, os moradores não demonstraram insatisfação com as condições de mobilidade entre os povoados e a cidade⁹⁹. Talvez haja uma naturalização da ideia de que o isolamento relativo e as dificuldades de acesso aos espaços rurais sejam atributos particulares desses lugares. No entanto, é salutar a compreensão de que essa dinâmica, caracterizada por desigualdades concernentes às relações complementares entre o campo e a cidade, constitui-se numa (re)produção gestada, sobretudo, pela atuação do capital e de seus agentes hegemônicos em Barra do Choça, principalmente com a introdução da atividade cafeeira no município nos anos de 1970.

A atividade cafeeira ditou as formas de uso, assim como de ocupação do território barrachocense, de forma direta e indireta, por meio da imposição de demandas e necessidades de aparatos técnicos e da configuração de uma rede

⁹⁹ Fonte: Pesquisa de campo. Aplicação de questionários juntos aos moradores, 2018.

entre os espaços do município. Com a implantação da cafeicultura, provieram transformações técnicas e espaciais que redefiniram as condições materiais e imateriais do município, como também a divisão social e territorial do trabalho.

A cafeicultura e suas demandas por força de trabalho, infraestruturas e serviços acarretaram mudanças no campo e na cidade, alterações no modo de vida urbano e rural e no padrão demográfico do município. Porém, foram recrudescidas contradições e produzidas novas desigualdades expressas tanto na materialidade quanto na apropriação e nos usos do território.

Destarte, a mobilidade cotidiana atrofiada entre os espaços urbanos e rurais, evidada de contradições que provocam cisões na cidadania, e que contribui para o cerceamento do acesso não só à cidade, mas, de forma indireta, aos bens e serviços atrelados aos direitos sociais preconizados na Constituição Federal de 1988, consiste na negação do direito à cidade como também às condições concretas que constituem o espaço social.

Tais condições fundamentam as formas de sociabilidade, os modos de vida, assim como as condições que asseguram a reprodução da vida de forma individual e coletiva.

A mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais é uma condição precípua, apesar de não ser a única, para o acesso aos serviços e equipamentos essenciais à reprodução da vida e que estão concentrados no espaço citadino. O acesso e a disponibilidade desigual de fixos e de redes que possibilitam a fluidez no território, de forma rápida e/ou morosa, constituem-se em fatores segregacionistas e de recrudescimento das desigualdades inerentes às relações de classe no âmago das formas de sociabilidade contraditórias, essenciais à reprodução do capital.

Essas contradições não devem ser apreendidas enquanto efeitos colaterais das ações norteadas pela dinâmica capitalista, mas enquanto partes integrantes de uma mesma dinâmica que conforma e que comanda os usos desiguais do território, os modos de vida dos sujeitos residentes no campo e na cidade e, por conseguinte, subjugam as condições objetivas e subjetivas de reprodução da vida a uma racionalidade produtiva orquestrada com o intuito de assegurar a reprodução dos agentes hegemônicos e a reprodução ampliada do capital.

Estrategicamente, para a maioria dos sujeitos, os direitos sociais que deveriam ser inalienáveis não deixam de ser apenas direitos escritos, que não se concretizam, isso porque a cidadania “Trata-se, [...], de escopo outorgado,

estabelecido pelos que mandam, mas jamais de escopo finalístico a atingir.” (SANTOS, 2007, p.24).

A reprodução do capitalismo perpassa pela reprodução da vida, que está intimamente atrelada, segundo Lefebvre (2006), à reprodução das forças produtivas e da divisão social do trabalho. Ambas se inter-relacionam no processo produtivo, o que se reflete na materialidade e imaterialidade socioespacial, em que as formas e os conteúdos resguardam as contradições das relações conflituosas, marcadas pela hegemonia de uma classe social que, de acordo com Lefebvre (2006), corresponde ao domínio sobre toda a sociedade.

O espaço, enquanto produto e condição da produção e reprodução das relações societárias e da organização espacial, resguarda a hegemonia da classe dominante, uma vez que ela “[...] se exerce por meio do espaço, constituindo, por uma lógica subjacente, pelo emprego do saber e das técnicas, um ‘sistema’.” (LEFEBVRE, 2006, p.17). Isso pressupõe a negação de uma parcela considerável da população urbana e, sobretudo, rural, conforme Santos (2007).

Os sujeitos dos espaços rurais produzem alternativas para assegurar a reprodução da vida, tanto de forma coletiva quanto individual. Em função das condições territoriais de restrição, produzidas e impostas sob a racionalidade produtiva do capital, os sujeitos dos espaços rurais adaptam o seu cotidiano à realidade que lhes é apresentada.

No que se refere à mobilidade cotidiana, isso ocorre seja mediante o uso de transportes coletivos não regularizados e/ou fiscalizados pelos órgãos responsáveis, seja por meio do uso de transportes particulares individuais, como motos, bicicleta e carro, para terem acesso à cidade e satisfazerem as necessidades socialmente impingidas pela configuração hodierna societal, ou mesmo por intermédio de só irem ao espaço citadino no período em que os transportes coletivos estão disponíveis, o que representa o cerceamento de direitos atrelados à cidade.

Isso desvela a insuficiência das ações do poder público municipal para atender de forma efetiva as demandas dos sujeitos dos espaços rurais, ainda que haja documentos legais que versem sobre a mobilidade. Percebe-se que a centralidade das leis específicas sobre essa temática gravita em torno da mobilidade urbana e suprime a mobilidade que é tecida diária, semanal ou mensalmente entre os espaços urbanos e rurais dos municípios.

4 POLÍTICAS DE MOBILIDADE E DINÂMICA DE MOBILIDADE URBANA

Os usos do território desvelam ações não só de cunho político, mas também normativo que delineiam também a distribuição de aparatos técnicos no espaço, privilegiando, mormente, os agentes hegemônicos do capital.

Desse modo, esta seção apresenta análises de documentos oficiais, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor de Barra do Choça, que disciplinam o uso do território no que concerne à mobilidade urbana. Entende-se que tais documentos não abrangem a mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais, assim como as ações concernentes a essa dinâmica não são suficientes para atender as demandas cotidianas dos sujeitos dos espaços rurais.

4.1 Política de mobilidade no Brasil: características e contradições

Com o crescente processo de expansão dos meios de transporte e de comunicação, face às necessidades erigidas no e para o modo de produção capitalista, foi acarretada uma maior aproximação dos lugares, ainda que as distâncias físicas sejam as mesmas. Tais aproximações foram possibilitadas, sobremaneira, pelo uso de modais motorizados para o transporte de pessoas e de cargas no território.

De acordo com Rubim e Leitão (2013), a preferência pelo uso do automóvel no Brasil passou a ser mais notável com a promulgação da Constituição de 1934, que privilegiou a construção de rodovias. Além disso, a prevalência desse modal foi consolidada com a introdução da indústria automobilística nos anos de 1950, seguida nas décadas posteriores de políticas públicas de incentivo ao uso de veículos automotores individuais. “Possuir um carro, no entanto, é apenas a ponta do problema da mobilidade nas grandes cidades, agravado pela utilização cotidiana e excessiva do veículo.” (RUBIM e LEITÃO, 2013, p.56)

Tais fatos colocaram em pauta os problemas urbanos de cunho ambiental e social gerados pelo uso dos automóveis nas cidades brasileiras, principalmente nas de grande porte.

Nesse contexto, ocorreram transformações substanciais nas dinâmicas das cidades, bem como entre as cidades e o campo, em virtude de uma maior

movimentação expressa nos fluxos contínuos de bens materiais e imateriais entre esses espaços, assim como na movimentação de sujeitos entre as áreas urbanas/urbanas e urbanas/rurais.

Isso remete à reflexão de que a mobilidade urbana está em evidência, em especial no Brasil, decorrente dos processos de amadurecimento acelerado das relações capitalistas que se deu de forma desigual, principalmente nos idos da reestruturação produtiva nos anos de 1970, e que aprofundou e criou contradições inerentes à reprodução ampliada do capital.

Tão conclamada, a questão da mobilidade no território brasileiro passou a integrar a agenda das ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹⁰⁰, ainda que tida como política de obras e não política urbana¹⁰¹, principalmente em sua segunda fase iniciada em 2011. Além de ter sido o lema basilar das manifestações sociais nos logradouros de algumas cidades brasileiras em junho de 2013, as Jornadas de Junho, desencadeadas pelo Movimento Passe Livre (MPL – SP), e antecedidas por manifestações em outros espaços citadinos do Brasil¹⁰².

No entanto, a questão da mobilidade é uma preocupação recorrente não só nos movimentos sociais, mas é abrangida também na Constituição Federal de 1988 e em leis que visam à melhoria nas condições de sua realização, bem como a equidade no acesso aos bens e serviços da cidade, como a Lei n.12.587/2012.

A Constituição de 1988, artigo 5º, inciso XV, disciplina que “É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou sair com seus bens” (BRASIL, 1988). O direito de ir e vir constitui-se num direito fundamental assegurado na Carta Magna.

Contudo, na prática, a possibilidade da concretização da mobilidade, seja ela urbana ou no âmbito territorial, é tratada enquanto mercadoria condicionada à rentabilidade individual, e se constitui em um fator excludente e segregacionista, visto que o acesso às condições para realizá-la não é universal, acessíveis a todos de forma igualitária.

Além disso, a possibilidade de concretização plena desse direito se esbarra em óbices desinentes da incipiência de uma maior articulação entre os entes

¹⁰⁰ Programa de Aceleração do Crescimento criado em 2007 com a finalidade de planejar e executar obras de infraestruturas nas cidades brasileiras.

¹⁰¹ Maricato (2012) Fonte: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/04/25/politica-urbana-nao-e-uma-soma-de-obras/>

¹⁰² Fonte: Movimento Passe Livre (2016).

federativos na implementação de políticas de mobilidade urbana de forma efetiva, baseados em planos de longo prazo que não se limitem a determinadas gestões municipais e conjunturas, e que levem em consideração os usos e as formas de ocupação do solo (ROLNIK, 2013), como a que é preconizada pela Lei de Mobilidade Urbana.

No dia 3 de janeiro de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587 pela então Presidente Dilma Roussef (BRASIL, 2018), após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e abrange os objetivos, os princípios e as diretrizes para a implementação do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana nos territórios municipais com população acima de 20.000 habitantes. Ela tem como objetivos¹⁰³ a promoção do acesso universal à cidade, a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social, a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, a consolidação da gestão democrática etc.

Para Rubim e Leitão (2013), a Política Nacional de Mobilidade Urbana objetiva o estímulo ao uso dos modais de transporte não motorizados e os motorizados coletivos em detrimento dos veículos motorizados individuais, mediante a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) pelos gestores municipais, cujo prazo, que seria até abril de 2015, foi prorrogado para 2019 por meio da Medida Provisória 748¹⁰⁴, pois, nas palavras de Janary Jr (2016), numa reportagem divulgada na Rádio Câmara:

[...] A norma deu prazo de três anos para a elaboração do plano. Esse prazo acabou em 2015 e, segundo o governo, apenas 5% dos municípios conseguiram implantar os planos. Sem a extensão do prazo, o governo alega que haverá prejuízo para a população, pois a lei proíbe os municípios sem plano de mobilidade de receberem recursos federais para obras de infraestrutura urbana. O Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC, é o principal financiador das obras de mobilidade.

¹⁰³ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2018)

¹⁰⁴Rádio Câmara, 2016.

Consoante Rubim e Leitão (2013), ocorreu um aumento significativo nos valores dos recursos destinados à mobilidade urbana, financiados, em sua maior parte, pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Entretanto, os autores salientam fragilidades no que concerne à implementação dos planos de mobilidade, como a falta de previsão jurídica para que os planos sejam elaborados e postos em prática e a ausência de formas de avaliação desses instrumentos.

Esses óbices se associam à restrição da elaboração sem a articulação entre ministérios, cujas “[...] ações, na maioria das vezes, contribuem para agravar o problema.” (RUBIM e LEITÃO, 2013, p. 63), e à ausência de políticas de desoneração tributária. Em relação a isso, Rubim e Leitão (2013) concluem:

Não existem soluções mágicas para problemas complexos. Mas hoje, diferente do vivido há cem anos com o problema decorrente do uso do carro como meio de transporte, não dependemos mais de uma inovação tecnológica para sair dos congestionamentos. As soluções são conhecidas e variadas, algumas mais conhecidas e variadas, algumas mais simples que outras, e envolvem a realização de um planejamento que englobe e considere todos os atores da mobilidade e priorize os transportes não motorizados e coletivos, feito de forma participativa e capaz de transformar efetivamente a forma como as pessoas se deslocam para a cidade. (p.63)

Enquanto que nas cidades, sobretudo nas metrópoles, o problema da mobilidade centra-se no uso excessivo do carro, aliado à questão do planejamento incipiente ou não executado, ou mesmo na ausência dele, no que se refere ao uso do solo para a realização de forma plena e eficiente da mobilidade urbana, nos municípios pequenos a questão envolve a inconsistência e/ou ausência de condições de infraestrutura adequadas e/ou modais de transporte que permitam a mobilidade cotidiana entre os espaços rurais e urbanos nesses municípios, cujas relações entre esses espaços são estreitas.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, no artigo 18, prevê que na elaboração de um plano de mobilidade urbana de âmbito nacional os municípios têm como competências, consoante Brasil (2012):

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;

Entretanto, apesar de o Plano Nacional de Mobilidade Urbana disciplinar a mobilidade no âmbito do município, ele se restringe à mobilidade urbana, sem considerar a mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais, que se constitui em possibilidade de acesso a outros direitos sociais individuais e coletivos.

As diretrizes restringem-se ao âmbito urbano e escamoteiam as dificuldades de realização da mobilidade cotidiana pelas populações rurais, subsumindo as contradições territoriais imanentes dessa dinâmica de (i)mobilidade que perpassa pela reprodução da vida dos sujeitos de áreas não metropolitanas, pois a referida Lei preconiza que:

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

e XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Observa-se que não está prevista, no corpo da lei, a produção de condições materiais, infraestruturas e modais de transporte, que contemplem as áreas rurais dos municípios. Entende-se que essa condição de (i)mobilidade, produzida e mantida sob a anuência estatal, sob respaldo legal, representa a negação dos sujeitos sociais rurais, bem como a negação da possibilidade de acesso aos bens e serviços que assegurariam direitos concentrados nos espaços citadinos.

4.2 Política municipal de mobilidade cotidiana em Barra do Choça/BA

Parte-se da premissa de que a análise documental de aparatos legais, que se referem à (re)estruturação espacial, permitem desvelar não só o contexto sob os quais esses instrumentos são produzidos, mas também os interesses e conflitos de ordem econômica, política e social que lhes são subjacentes e que orientam as ações do poder público, como o Plano Diretor Urbano.

Este instrumento, no que concerne a sua formulação, salvaguarda normas legais, diretrizes, propostas de ações e metas a serem alcançadas mediante políticas municipais que contemplem ações que visem à melhoria das condições, não só dos espaços urbanos, mas também do município como um todo. Essas ações devem ser realizadas pelo poder público municipal em consonância com os interesses e necessidades elencadas pela sociedade civil, preconizadas pelo Estatuto da Cidade.

Marco regulatório dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que versam sobre a política de desenvolvimento urbano, balizada pela função social da propriedade¹⁰⁵, o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.527 de 10 de junho de 2001, tem por finalidade a promoção de uma reforma urbana que seja capaz de assegurar a inclusão social, melhorias para o bem estar dos munícipes e o desenvolvimento econômico local, sendo um dos seus instrumentos mais relevantes o Plano Diretor Urbano, previsto nos artigos 39, 40, 41 e 42 do Estatuto da Cidade (DECARLI e FERRAREZE FILHO, 2008).

Consoante Decarli e Ferrareze Filho (2008), o plano diretor, previsto para municípios com população acima de 20.000 habitantes, mais do que um mero documento administrativo, é um instrumento de efetivação da política de desenvolvimento urbano que abarca as demandas do território municipal em sua totalidade, englobando cidade/campo, mediante uma gestão participativa. Desse modo, Decarli e Ferrareze Filho (2008) asseveram que:

[...] o Plano Diretor no Estatuto da Cidade é um instrumento criado para permitir a participação social no âmbito da gestão dos

¹⁰⁵ Segundo Decarli e FerrarezeFilho (2008), o direito de propriedade é limitado por interesses públicos e coletivos, por deveres socialmente impingidos pela lei. A função social da propriedade é um conceito vago no ordenamento jurídico, pois não apresenta definições com base em caso concreto, ficando a cargo de cada Plano Diretor defini-lo, com o fito de conciliar interesses individuais e coletivos.

interesses públicos, uma vez que para sua efetivação é fundamental que exista, na sua formulação, a participação popular. (p.35)

Tal participação não se limita à formulação do PDU, mas também abrange a propositura de planos e ações, bem a como a cobrança da execução daquilo que foi proposto.

Ainda de acordo com os autores, o Estatuto da Cidade fornece os parâmetros para a fundamentação do ordenamento das funções sociais da cidade, que abrangem a garantia de direitos expressos no artigo 6º da Constituição Federal, como o direito à educação, à saúde, ao lazer, dentre outros. No que se refere ao Estatuto da Cidade, Decarli e Ferrareze Filho (2008) salientam:

Essa legislação federal que [...] veio para regulamentar os arts 182 e 183 da Carta Magna, remeteu ao Plano Diretor a competência de englobar o território do município como um todo, tendo em vista a competência do município para legislar sobre assuntos de interesse local (art. 30 da Constituição Federal). (p.39)

Desse modo, fica subentendida a compreensão da importância de se levar em consideração o território municipal em sua dinâmica não dual, no que concerne, sobretudo, a relação cidade e campo, na formulação de políticas municipais que contemplem as especificidades e as demandas locais, haja vista que “[...] o Plano Diretor é um planejamento da cidade que se fará em nível municipal [...]” (DECARLI e FERRAREZE FILHO, 2008, p. 39)

O instrumento político-jurídico em questão contém os interesses e necessidades dos sujeitos, que perpassam pela garantia de direitos fundamentais, cuja realização está direta ou indiretamente associada ao espaço cidadão. O Plano Diretor, portanto, além de elencar os interesses e necessidades coletivos da sociedade civil, abarca o perfil do município, sob o qual são construídas propostas com base na gestão democrática.

No que tange ao Plano Diretor Urbano de Barra do Choça/BA, sua elaboração ocorreu no ano de 2006, na gestão do então prefeito Gesiel Ribeiro¹⁰⁶, dentro do prazo de cinco anos, como foi estipulado pela Lei nº 10.257/2001.

A elaboração dessa normativa legal ocorreu em quatro etapas, concretizadas nos seguintes relatórios: Relatório de Andamento, Plano Estratégico, Relatório do

¹⁰⁶ Fonte: Barra do Choça (2006).

Plano Diretor, Relatório de Legislação e Relatório Final do Plano Diretor¹⁰⁷. Esse materializa tanto o perfil do município, no que tange à configuração socioespacial, como apresenta as propostas formuladas conjuntamente pelo poder público municipal e pela sociedade civil para o município de Barrado Choça.

Apesar do Plano Diretor Urbano de Barra do Choça ser anterior ao Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), ele traz em seu corpo textual características e demandas concernentes à mobilidade cotidiana dos sujeitos das localidades rurais do município daquele contexto em que foi pensado e formulado.

Segundo o Relatório Final do Plano Diretor Urbano, para sua concretização, no que tange o levantamento das necessidades, bem como à discussão de temas ligados a temática urbana e as proposições de ações, foram formados dois grupos: o Grupo de Trabalho e Acompanhamento (GTA), constituído por gestores, vereadores, equipe técnica, funcionários públicos e lideranças da sociedade civil; e o grupo formado por moradores da sede distrital e de três povoados.

Enquanto que o grupo GTA foi subdividido em comissões temáticas – Meio ambiente, Estrutura e Dinâmica Urbana, Gestão e Cidadania e Desenvolvimento Econômico e Social; o grupo de moradores ficou responsável pela prestação de informações relativas às carências de serviços e de infraestrutura¹⁰⁸.

Verificou-se que os dois grupos levantaram questões referentes não só ao espaço citadino, mas também relativas às áreas rurais do município na elaboração do instrumento normativo, por meio de consultas realizadas junto à população urbana e rural¹⁰⁹.

O documento refere-se a uma necessidade de conhecimento da realidade municipal para nortear as propostas de ações, e afirma que houve “[...] uma fundamental participação dos representantes dos povoados na constituição destes grupos.” (BARRA DO CHOÇA, 2006, p.10).

Nesse ínterim, foram realizadas reuniões entre o GTA e os grupos de moradores, ocorridas ao longo de 2004, bem como entrevistas diretas por amostragens e entrevistas estruturadas, com o fito de se avaliar o conhecimento dos moradores a respeito do município (BARRA DO CHOÇA, 2006).

¹⁰⁷ Fonte: Barra do Choça (2006).

¹⁰⁸ Fonte: Barra do Choça (2006).

¹⁰⁹ Fonte: Barra do Choça (2006).

Consta no relatório que a metodologia de questionários, no formato de entrevistas diretivas, foi aplicada tanto na sede do município (84 questionários), como também na sede distrital e em povoados do município, o que totalizou 156 questionários, sendo que no Cafezal foram realizadas 19 consultas; e no Boa Vista, 15 consultas¹¹⁰.

No que se referem aos problemas elencados pelos moradores, relacionadas à mobilidade, foram registrados no documento as seguintes demandas por parte dos moradores do distrito e dos povoados: a) maior apoio com transporte escolar e assistência de profissionais capacitados nas áreas de educação e de saúde; e b) pavimentação e construção de estradas¹¹¹.

No Povoado Santo Antônio I foram registradas as demandas pelo asfaltamento da estrada, pavimentação dos povoados, a disponibilização de uma ambulância para o atendimento das demandas da microrregião daquela localidade e um colégio modelo para oferta de Ensino Fundamental. No Povoado Boa Vista, os moradores registraram a necessidade de uma ambulância para atender também a população rural do seu entorno. Na comunidade de Canudos/Pau Brasil, os moradores disseram que as estradas eram de péssima qualidade e necessitavam de cascalhamento. No Barreiro, os moradores solicitaram um trator comunitário com carroceria para o escoamento da produção de cana, reclamaram da falta de transporte e da ausência de estradas com qualidade. Enquanto que no “Desce-Sobe” os moradores solicitaram uma ambulância e estrada asfaltada com três redutores de velocidade¹¹².

O GTA, por sua vez, registrou como demandas, no que concerne à mobilidade, a ausência de transporte entre os povoados e a sede, a falta de saídas para tráfego de veículos pesados na sede do município, a ausência de uma hierarquia viária na cidade e a ausência de infraestrutura nos povoados e no distrito¹¹³. Esse grupo registrou também que, para olvidar essa realidade, seriam necessárias as seguintes ações: a implantação de linhas de ônibus entre o distrito, os povoados e a cidade; a pavimentação das vias de acesso ao distrito e aos povoados; organização de um sistema viário hierarquizado na cidade; e a

¹¹⁰ Fonte: Barra do Choça (2006).

¹¹¹ Fonte: Barra do Choça (2006).

¹¹² Fonte: Barra do Choça (2006).

¹¹³ Fonte: Barra do Choça (2006).

implantação de infraestrutura adequada nos povoados e no distrito (BARRA DO CHOÇA, 2006)

O relatório apresenta uma síntese de cenários que expressa a opinião dos moradores a respeito das condições de infraestrutura e de serviços públicos prestados pelo poder público municipal, além de dados oficiais que permitiram traçar o perfil do município naquele momento de elaboração do Plano Diretor Urbano¹¹⁴.

Em relação ao aspecto social da saúde, o documento registrou a solicitação, realizada pelos moradores, de melhorias das estradas “[...] que poderá facilitar o transporte das gestantes que residem nos povoados próximos a Barra do Choça, facilitando o pré-natal e o parto nas unidades de saúde mais equipadas, minorando o problema da mortalidade infantil.” (BARRA DO CHOÇA, 2006, p.38)

No que se refere à educação, o relatório registrou que houve melhorias no transporte de alunos no espaço citadino, no distrito e nas demais localidades, mediante a criação de 32 linhas de transporte escolar. Em relação ao associativismo, o documento assevera que, em função da cafeicultura, houve um aumento do número de associações, sendo elas majoritariamente ligadas à produção rural. Diante disso, uma das reivindicações dessas associações foi justamente a melhoria das condições das estradas municipais, apresentada, inclusive, pela associação do leite em virtude da necessidade de escoamento do produto e de seus derivados¹¹⁵. Sobre isso, Barra do Choça (2006) ressalta que:

Um problema apontado que dificulta a entrega do produto pelos pecuaristas é o acesso à sede da associação, que necessita de asfalto para melhoramento do tráfego dos caminhões com leite. A melhoria das estradas municipais aparece como uma ação estratégica para a economia local por facilitar o acesso da matéria prima, insumos, assessoramento técnico e, destacadamente, o escoamento da produção, o que diminui os custos do produtor. (p.54)

As carências e solicitações registradas pelos sujeitos das localidades rurais não se restringiram à necessidade de mobilidade entre os espaços rurais e urbanos, mas abarcaram também necessidades relacionadas às atividades econômicas desenvolvidas nessas localidades, mais especificamente para o escoamento da produção e para o acesso aos insumos agrícolas e às matérias-primas¹¹⁶.

¹¹⁴Fonte: Barra do Choça (2006).

¹¹⁵Fonte: Barra do Choça (2006).

¹¹⁶Fonte: Barra do Choça (2006).

Observa-se que, quanto ao acesso ao Povoado Boa Vista, a estrada que o perpassa é asfaltada, a BA 641 que interliga o município de Barra do Choça a Planalto. Porém, as vias internas dessa localidade não têm asfalto, como pode ser observado nas fotografias 26 e 27.

Fotografia 26: Ruas do Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Fotografia 27: BA 641 que entrecruza o Povoado Boa Vista, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Em relação às vias internas do Povoado Cafezal, verificou-se que a maior parte delas é pavimentada, apesar das estradas que interligam o povoado a BA 265 não serem¹¹⁷(ver fotografia 28).

Fotografia 28: Ruas do Povoado Cafezal, Barra do Choça/BA, 2018



Fonte: Joscimara Nunes Lemos, 2018.

Verificou-se que a demanda de pavimentação da estrada que interliga o distrito à cidade foi atendida, pois em 2010 o governo municipal, em parceria com o governo estadual, iniciou as obras de pavimentação de 14 km de estrada, cuja obra foi concluída em 2011¹¹⁸.

Entretanto, as demandas das outras áreas rurais do município, no que se refere à pavimentação das vias de acesso e a disponibilidade de transportes coletivos pelo poder público municipal, não foram atendidas.

Em entrevista realizada junto ao secretário da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Públicos, o senhor Enilson Gomes, as estradas das áreas

¹¹⁷ Fonte: Pesquisa de campo. Observações assistemáticas *in loco*.

¹¹⁸ Entrevista concedida pelo então Secretário Estadual de Infraestrutura, Wilson Brito em 2010. Fonte: Site oficial a Prefeitura Municipal de Barra do Choça.

rurais do município não são pavimentadas e, constantemente, em decorrência das chuvas, há a necessidade de cascalhamento dessas vias¹¹⁹.

Sobre as ações do poder público municipal, o secretário afirmou que elas consistem em melhorias da infraestrutura das estradas, cascalhamento das ladeiras, patrolamento, ou seja, uso de máquinas para laminar e planear as estradas, realizadas somente pelo poder público municipal. Ele afirmou que não há empresas envolvidas nessas ações, apesar de haver previsão de recursos federais para serem investidos em 60 km de estradas das localidades rurais da Cavada de dos Morrinhos, porém não disse para quando isso está previsto. Tampouco os recursos são próprios da secretaria em que ele atua. Segundo ele, as demandas e o planejamento das ações são repassados para a Secretaria de Administração do município¹²⁰.

O secretário considera as ações insuficientes, em decorrência dos poucos recursos financeiros e da obsolescência dos equipamentos. Ele avaliou que a falta de equipamentos mais sofisticados interfere diretamente na durabilidade das ações de restauração das estradas rurais, que necessitam de ações mais efetivas, como, por exemplo, máquinas que realizem a drenagem adequada dessas vias¹²¹.

As ações do poder público municipal se limitam ao cascalhamento e ao patrolamento das estradas da zona rural do município¹²² e não abrangem políticas municipais efetivas que abarquem a participação dos sujeitos das localidades no planejamento e na execução das ações que visem transformações nas condições de realização da mobilidade cotidiana conforme as necessidades locais.

Constatou-se que a participação¹²³ da população se resume a reivindicações e reclamações quanto às condições das vias. Consoante o secretário Enilson Gomes, os sujeitos das localidades rurais enviam ofícios e ligam para a secretaria a fim de cobrar melhorias nas localidades, sobretudo após o período de intensas chuvas que modificam a qualidade das estradas¹²⁴.

¹¹⁹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

¹²⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

¹²¹ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

¹²² Pesquisa no site da prefeitura municipal de Barra do Choça e no site do Blog do Jorge Amorim, 2017-2018. Site: <http://blogdojorgeamorim.com.br/http://barradochoca.com.br/>

¹²³ Não serão aprofundadas as discussões acerca da participação social, apesar de citá-la.

¹²⁴ Entrevista concedida pelo então Secretário Estadual de Infraestrutura, Wilson Brito, ao site oficial da prefeitura de Barra do Choça em 2010.

Percebe-se que tais ações do poder público não resolvem a questão da mobilidade cotidiana entre os espaços urbanos e rurais, pois se constituem em um mero paliativo de alterações temporárias das condições objetivas para realizá-la, cujas transformações efetivas dependem de políticas públicas¹²⁵ que contemplem as demandas das áreas rurais do município de forma plena e efetiva.

Em 2017, a prefeitura municipal realizou obras de recuperação de estradas vicinais do município, com o intuito de melhorar o tráfego para a população, sobretudo dos transportes escolares¹²⁶. Nessas ações, o secretário Enilson Gomes (2017)¹²⁷ destacou que:

A administração municipal está concentrando as ações de manutenção e recuperação primeiramente nas estradas que trafegam os ônibus escolares, visando oferecer melhores condições de segurança e conforto no transporte dos alunos, mas outras vias também serão beneficiadas.

Em anos anteriores, as ações do poder público municipal nas estradas das localidades rurais também foram noticiadas em um dos principais veículos de comunicação do município: o blog do Jorge Amorim, como a ocorrência em 27 de abril de 2015, em que estradas na localidade do Sossego passaram por restaurações, mediante o cascalhamento, o patrolamento e a abertura de novas estradas¹²⁸, como podem ser vistas nas fotografias 29 e 30 coletadas no blog.

¹²⁵Tema controverso. Nesta dissertação não serão aprofundadas as discussões sobre políticas públicas, em decorrência do afinamento dos conceitos escolhidos.

¹²⁶ Fonte: Blog do Jorge Amorim. Informações coletadas no site em junho de 2018: <http://blogdojorgeamorim.com.br/>

¹²⁷ Fonte: Blog do Jorge Amorim. Informações coletadas no site em junho de 2018: <http://blogdojorgeamorim.com.br/>

¹²⁸ Fonte: Blog do Jorge Amorim. Informações coletadas no site em junho de 2018: <http://blogdojorgeamorim.com.br/>

Fotografia 29: Cascalhamento, patrolamento e abertura de estradas na localidade rural do Sossego, Barra do Choça/BA, em 27 de abril de 2015



Fonte: blog do Jorge Amorim, 2018.

Fotografia 30: Restauração das estradas da localidade rural do Sossego, Barra do Choça/BA, em 27 de abril de 2015



Fonte: blog do Jorge Amorim, 2018.

As questões referentes à mobilidade dos sujeitos que residem nas localidades rurais é tema de cobranças constantes nas sessões da Câmara Municipal de Barra do Choça, sobretudo nas itinerantes, realizadas nos espaços rurais do município, como podem ser observados na tabela 3 a seguir: Além disso, é uma questão de cobranças que perpassou por diferentes gestões municipais.

Tabela 3: Principais reivindicações em reuniões e em sessões da Câmara de Vereadores de Barra do Choça/BA entre 2011 e 2018

Data	Local de Sessão	Reivindicações
25.03.2011	Sessão no Cafezal	Melhorias nas estradas e segurança na estrada do Cangussu
22.05.2013	Reunião no Cafezal	Melhorias nas estradas da localidade
29.05.2013	Sessão no Boa Vista	Melhorias nas estradas da localidade
29.09.2014	Sessão no Cafezal	Pavimentação da estrada Cafezal
29.04.2017	Sessão no Cafezal	Patrolamento das estradas de localidades próximas
27.05.2017	Sessão no Boa Vista	Reclamação sobre as condições das estradas: buracos e matagal
17.04.2018	Câmara de vereadores	Carro da saúde quebrado e condições ruins das estradas do Sossego

Fonte: Blog do Jorge Amorim. Coleta realizada em 22.06.2018. Elaboração: Joscimara Lemos, 2018.

As principais reivindicações, tanto da comunidade quanto dos vereadores, centram-se, sobretudo, nas condições das estradas e suprimem a questão das condições dos transportes coletivos que, conforme pesquisa realizada junto aos motoristas do povoado Boa Vista e do Cafezal, não são fiscalizados tampouco regulamentados pelo poder público municipal¹²⁹. Segundo o representante do poder público, as cobranças realizadas pelos sujeitos das localidades rurais são constantes e feitas por meio de ofícios, ligações, idas à secretaria e via Câmara Municipal¹³⁰.

Entretanto, em 29 de novembro de 2016, estudantes residentes no Sossego enviaram uma nota ao blog do Jorge Amorim na qual realizavam reclamações quanto à ausência do transporte coletivo para que eles pudessem ir à escola concluir o ano letivo no Colégio Estadual Dária Viana de Queiroz, situado na sede do município. Na nota, eles disseram que “Nossa cidade não nos oferece outra opção

¹²⁹ Fonte: pesquisa de campo, 2017- 2018. Questionário aplicado junto aos motoristas de vans das localidades pesquisadas.

¹³⁰ Fonte: Pesquisa de campo, 2018. Entrevista junto ao representante do poder público municipal, 2018.

de crescimento: cursos e oportunidades de emprego, poderiam [sic] pelo menos nos garantir o direito de ir à escola para crescermos sozinhos.” (BLOG DO JORGE AMORIM, 2016)¹³¹.

Mesmo com a realização de obras para alterações das condições das estradas rurais pela prefeitura, elas parecem insuficientes, uma vez que há registro de reclamação de moradores quanto às condições das vias de acesso às áreas rurais em meios de comunicação do município. Em 10 de abril de 2017, o blog do Jorge Amorim registrou a ação de moradores da localidade denominada Morrinhos, que se mobilizaram para tapar os buracos na via que interliga esse espaço à cidade, às comunidades do Mocambo, Cangussu, Pau Brasil etc.¹³².

Em 23 de julho de 2018, moradores do Pau Brasil enviaram um vídeo para um dos blogs do município com relatos e imagens quanto às condições da estrada que, em função das chuvas e da ausência de ações do poder público municipal, estavam intransitáveis, o que dificultou a ida e a vinda entre a localidade rural e a cidade de trabalhadores, estudantes e outros sujeitos. Alguns moradores ficaram parados na estrada, pois o ônibus que os transportavam não conseguia transitar na via. No vídeo, uma moradora reclamou que se uma pessoa adoecesse, não poderia ser levada à cidade, dadas as condições de falta de manutenção da estrada da zona rural¹³³.

Verificou-se que as ações do poder público municipal, além de insuficientes, são ininterruptas, pois, conforme o secretário, as obras precisam ser refeitas após os períodos de chuva¹³⁴.

Não há, portanto, políticas municipais voltadas para a mobilidade cotidiana no município, fato confirmado pelo secretário Enilson Gomes¹³⁵, tampouco o PDU, no que se refere à temática, foi cumprido em sua totalidade.

As ações requeridas pelos sujeitos das localidades rurais, quanto às transformações nas condições das estradas não foram atendidas, com exceção da sede distrital de Barra Nova, cuja estrada foi pavimentada. No entanto, a análise dos dados coletados permite constatar que a questão da mobilidade cotidiana entre os

¹³¹ Fonte: Blog do Jorge Amorim. Informações coletadas no site em junho de 2018:

<http://blogdojorgeamorim.com.br/>

¹³² Fonte: Blog do Jorge Amorim. Informações coletadas no site em junho de 2018:

<http://blogdojorgeamorim.com.br/>

¹³³ Fonte: Blog do Jorge Amorim. Informações coletadas no site em julho de 2018:

<http://blogdojorgeamorim.com.br/>

¹³⁴ Fonte: Entrevista realizada com o representante do poder público municipal.

¹³⁵ Fonte: Entrevista realizada com o representante do poder público municipal.

espaços urbanos e rurais no município de Barra do Choça/BA não se restringe às condições das vias de circulação, mas perpassa também pelas condições dos modais de transporte, o que envolve a oficialização da concessão de linhas, a fiscalização, a ampliação dos horários de operação desses aparatos técnicos e políticas municipais mais efetivas.

5 CONCLUSÕES

A mobilidade realizada pelos homens entre os espaços foi reconfigurada pelo capitalismo em função da necessidade de circulação de mercadorias, de ideias e de pessoas, mais especificamente, mediante o uso de técnicas de circulação e de comunicação que viabilizaram uma maior interação socioespacial, ainda que marcada por diferentes intensidades e desigualdades. Essas são e foram engendradas conforme as decisões quanto aos usos do território ditadas, sobretudo, por agentes hegemônicos do capital, cujo poder é exercido através do espaço.

Sob os ditames das relações capitalistas, notadamente marcadas pelas desigualdades, expressas tanto na materialidade quanto na imaterialidade dos lugares, há uma necessidade premente de realização da mobilidade cotidiana, tida por Gomes (2015) e Coutinho (2014) como aquela que não se limita a um mero deslocamento, caracterizada pela circularidade e que pode ocorrer diária, semanal ou mensalmente, e que não está ligada somente à mobilidade do trabalho.

A mobilidade cotidiana se justifica não só pela imprescindibilidade de acesso aos locais de trabalho, como também devido aos serviços bancários, de saúde, educacionais e comerciais concentrados na cidade, cuja morfologia é caracterizada pela distribuição desigual de aparatos técnicos e de equipamentos em algumas áreas em detrimento de outras, sob os ditames do desenvolvimento desigual e combinado que configurou e impingiu a hodierna divisão social e territorial do trabalho.

Tal fato não se limita ao espaço da cidade, mas abrange também os espaços rurais em relação aos espaços urbanos dos municípios, em que os sujeitos, em virtude da necessidade de concretizarem direitos sociais que estão atrelados à reprodução da vida, têm que realizar a mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade e vice-versa.

No entanto, essa dinâmica não ocorre sem dificuldades, uma vez que as áreas rurais não são atendidas, de maneira eficaz e eficiente, por transportes ou por estradas que permitam a mobilidade dos sujeitos entre os espaços urbanos e rurais, o que significa a negação não só da cidade aos sujeitos residentes no campo, mas também de acesso a direitos sociais dependentes de equipamentos e serviços concentrados no espaço citadino. Apesar de que a mobilidade não é o único fator de

garantia disso, pois os acessos aos bens e serviços estão atrelados também a outros condicionantes.

Somadas a isso, as ações do poder público mostram-se incipientes, no que tange ao atendimento das demandas dessas localidades, até porque a lei de mobilidade urbana não abarca a mobilidade que se inscreve no território dos municípios, entre os espaços urbanos e rurais.

Esses espaços, entendidos enquanto um *continuum* territorial foram ressignificados e são portadores de um novo conteúdo que coaduna modo de vida e formas de sociabilidades pretéritas com novas relações gestadas e impingidas pelas transformações operadas no seio do modo de produção vigente.

Assim, há uma relação interdependente entre os espaços urbanos e rurais, cujo apanágio primordial encontra-se nos fluxos contínuos de informações, mercadorias e sujeitos entre eles, o que inclui uma mobilidade cotidiana configurada conforme as necessidades prementes de reprodução da vida e pelos limites de acesso e usos do território desinentes da desigualdade do uso das técnicas e das redes.

Sob essa perspectiva, entende-se que os espaços urbanos não suplantaram os espaços rurais mediante a generalização do urbano no território, mas sim ocorreram transformações mútuas e interdependentes tanto na materialidade quanto na imaterialidade desses lugares, mediante a confluência de simbologias e valores que modificaram o modo de vida urbano e rural e impingiram novas formas de sociabilidade atreladas às condições objetivas territoriais impostas. Tais alterações foram asseguradas pelas técnicas de circulação e de comunicação, implantadas de forma estrategicamente seletiva no território, que delineiam a fluidez socioespacial entre os lugares.

O acesso e a possibilidade de concretização da mobilidade cotidiana desvelam-se contraditórios, característica inerente à estrutura de classe da sociedade capitalista, pois estão condicionadas à renda individual dos sujeitos, quando, na verdade, dependem também de políticas municipais que não prescindam da participação social, não enquanto mera consulta, mas enquanto forma de manifestação e de posicionamento político, frente aos conflitos de classe que se expressam na materialidade do espaço.

Tendo como recorte espacial o município de Barra do Choça-BA, as análises permitem afirmar que as políticas municipais concernentes à mobilidade cotidiana

entre os espaços urbanos e rurais, que articulam sociedade e poder público, ainda são incipientes, ou mesmo ausentes, pois não contemplam as reais demandas dos sujeitos das áreas rurais. As ações do poder público municipal de Barra do Choça se limitam ao cascalhamento e ao patrolamento de estradas rurais, enquanto que os modais de transporte não são, em sua maioria, fiscalizados e regularizados pelo poder público municipal. Não há, portanto, a efetivação de políticas municipais que contemplem as demandas dos sujeitos das localidades rurais, pois as ações do poder público municipal são pontuais e paliativas.

Além disso, os horários de operação dos principais modais de transporte utilizados na mobilidade dos sujeitos rurais, ônibus, micro-ônibus e vans, mostram-se insuficientes, sobretudo no Povoado Cafezal, dados os rebatimentos na reprodução da vida, como a negação do direito à cidade.

No entanto, apesar de terem condições materiais negadas em função da localidade em que residem, como estradas em melhores condições para o acesso à cidade, transportes regularizados pelo poder público municipal, horários ampliados de operação dos modais de transporte e, por conseguinte, maiores possibilidades de acesso aos bens e serviços concentrados no espaço citadino, não só de Barra do Choça, mas também de Vitória da Conquista e de outras cidades circunvizinhas, os sujeitos rurais produziram possibilidades de acesso à cidade mediante o uso de vans e ônibus cujos condutores são, em sua maioria, moradores das localidades rurais que dispõem desses modais.

O modo de produção capitalista, por meio de seus agentes hegemônicos, cujo exercício de poder ocorre através do espaço, impõe formas de uso do território, ao ditarem, conforme as ações e interesses do capital, a alocação de técnicas no território de forma desigual. Porém, eles não são os únicos. Outros agentes, inclusive aqueles negados socialmente, configuram o espaço e os usos do território conforme suas necessidades e formas de sociabilidade, que se refletem na materialidade espacial, ainda que eivadas de limitações.

Verificou-se que algumas localidades rurais apresentam uma mobilidade mais morosa do que outras, em decorrência das condições de estradas e da disponibilidade ou não de transportes coletivos.

Constatou-se dificuldades para a concretização efetiva da mobilidade entre os espaços urbanos e rurais no município de Barra do Choça, referentes não só aos horários incipientes de operação dos modais de transporte, como também

relacionados às condições das estradas e ao fato de que os transportes só realizam o trajeto da cidade em direção à localidade rural quando há demanda suficiente para preencher as vagas nos modais de transporte.

Essas dificuldades concernentes à concretização da mobilidade cotidiana constituem-se em fatores de recrudescimento das desigualdades e das contradições socioespaciais embasadas nas relações de classe que se materializam no território e conformam as formas de sociabilidade cotidiana dos sujeitos dos espaços rurais. Elas afetam a reprodução da vida dos sujeitos, tendo como rebatimento principal a negação do direito à cidade, como também ao território e aos equipamentos e serviços que o configuram.

As dificuldades, atreladas ao acesso aos modais de transporte e relacionadas às condições de estrada, subjugam não só a reprodução da vida dos sujeitos, mas também as atividades econômicas desenvolvidas por eles. Em relação aos espaços rurais, essas limitações se resvalam também para o escoamento das produções agrícolas dessas localidades.

Observa-se que as restrições territoriais impostas aos sujeitos dos espaços rurais em função das condições dos transportes coletivos e/ou das vias não se limitam aos povoados Boa Vista e Cafezal em Barra do Choça/BA. Elas estão presentes também em outras localidades rurais desse município, em que os moradores têm sua condição de reprodução da vida subjugada não só à insuficiência, ou mesmo ausência, de modais de transportes coletivos, mas também às condições desfavoráveis das estradas que possam permitir que eles satisfaçam no espaço citadino necessidades de escoamento da sua produção agrícola, laborais, educacionais, de saúde, dentre outras.

Entende-se a relevância da questão de a mobilidade estar em voga, porém as desigualdades concernentes a sua concretização não se encerram na mobilidade urbana, cuja tessitura nos espaços citadinos assegura uma fluidez socioespacial, ainda que caracterizada por desigualdades, responsável pela articulação dos espaços urbanos fragmentados, e a reprodução da vida e do capital de forma intercalada.

Nas cidades, sobretudo nas de médio e grande porte, a dinâmica de mobilidade está diretamente relacionada com as condições de acesso aos transportes coletivos, assim como a ausência e/ou falta de planejamento quanto aos usos do solo urbano e a priorização do uso do transporte individual.

No campo, por sua vez, a questão das desigualdades na mobilidade cotidiana, caracterizada pela circularidade diária, semanal e/ou mensal, atreladas às necessidades que não se limitam às atividades laborais, apresentam um liame com as condições de fixos que garantam fluxos no território municipal de forma mais efetiva, não só de pessoas, mas também de mercadorias e informações entre os espaços urbanos e rurais, cuja relação é marcada pela complementariedade.

A questão da mobilidade não se encerra na cidade, mas é primordial também na relação interdependente entre os espaços urbanos e rurais, sobretudo nos municípios pequenos, cuja cidade pequena apresenta o papel preponderante na intermediação das relações interdependentes entre os espaços urbanos e rurais, não só no que tange à fluidez material, mas também imaterial e de sujeitos entre esses lugares, e que representam a possibilidade de acesso aos serviços e equipamentos presentes no espaço citadino, essenciais à reprodução da vida.

Tampouco nesses espaços a questão se resume ao acesso aos modais de transporte, cujos custos estão limitados à capacidade individual dos sujeitos, mas abrange também a necessidade de ações articuladas e planejadas que coadunem esforços do poder público, em diferentes esferas, como também dos sujeitos que residem, mormente, no campo, na realização de modificações nas condições materiais conforme as demandas reais da população dessas localidades.

Entende-se que as respostas para resolver as questões que envolvem a mobilidade cotidiana entre espaços urbanos e rurais, sobretudo no município de Barra do Choça, perpassam pelo planejamento de ações que conjuguem as demandas e a participação da sociedade civil e do poder público. Em especial, a elaboração e implementação de um plano municipal de mobilidade urbana.

Além disso, são necessárias medidas, por parte do poder público municipal, no tange à regularização e à fiscalização dos modais de transportes particulares coletivos que viabilizem essa dinâmica no município, a fim de assegurar o acesso mais igualitário aos direitos sociais vinculados aos equipamentos e serviços concentrados na cidade.

REFERÊNCIAS

ALENTEJANO, P. R. As relações campo-cidade no Brasil do século XXI. **Terra Livre**, São Paulo, ano 19, v. 2, n. 21, jul./dez. 2003, p. 11-23.

BAGLI, P. Rural e urbano: harmonia e conflito. In: Sposito, M. E. et al (Org.). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e o rural**. 3º ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013, p. 81-109.

BALANCO, P.; PINTO, E. C.; BUSATO, M. I. Acumulação do capital, dimensões espaciais e desigualdades regionais brasileiras. In: BALANCO, P. et al (Org). **Desenvolvimento regional: análises do Nordeste e da Bahia**. Salvador: SEI, 2006, p. 9-33.

BARRA DO CHOÇA. **Plano Diretor Urbano: relatório final do Plano Diretor Urbano**. Barra do Choça; Prefeitura Municipal de Barra do Choça, 2006.

BAUMAN, Z. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

BERNADELLI, M. L. F. da H. Contribuição ao debate sobre o urbano e o rural. In: Sposito, M. E. et al (Org.). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e o rural**. 3º ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013, p. 33-52.

Brasil. Decreto-Lei 311 de 02 de março de 1938. Dispõe sobre a divisão territorial do país, e dá outras providências. **Legislação informatizada: dados da norma**. Disponível em: > <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-311-2-marco-1938-351501-publicacaooriginal-1-pe.html>. < Acesso em:05/06/2018.

_____. Lei 12587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. **Legislação informatizada: dados da norma**. Disponível em: >http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm< Acesso em: 07 de junho de 2018.

_____. Constituição Federal de 1988. **Legislação informatizada**. Disponível em: ><http://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-1988-5-outubro-1988-322142-publicacaooriginal-1-pl.html>< Acesso em:07 de junho de 2018.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1994.

_____. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

_____. **Urbanização da sociedade: um desafio à reflexão**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

CATÃO, R. de C.; REOLON, C. A.; MIYAZIGI, V. K. Interações espaciais: uma reflexão temática. In.: **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v.11, n.35, set/2010, p. 231-239.

CAVALCANTE, S.; ELALI, G.; ELIAS, T. F.; PINTO, H. S.; ARAÚJO, A. M. da C.; CARVALHO, M. P. de.; SOUZA, D. N. de. O significado do carro e a mobilidade cotidiana. In.: **Revista Mal Estar e Subjetividade**. vol. 12. nº 1-2. Fortaleza, jun. 2012.

COSGROVE, D. Em direção a uma geografia cultural radical: problemas da teoria. In: **Introdução à Geografia Cultural**. CORRÊA, R.L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p. 104-134.

COUTINHO, E. A. Mobilidade cotidiana campo-cidade: o caso dos moradores rurais de Cajuri e Coimbra/MG. 2014. 137f. **Dissertação** (Mestrado em Extensão Rural) -. Universidade Federal de Viçosa, MG, 2014.

DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos. In: GERAIGES, A. I. L.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. (Org). **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo, CLACSO, 2006, p. 135-147.

DECARLI, N.; FERRAREZE FILHO, P. Plano Diretor Urbano: uma forma de participação social no âmbito da gestão dos interesses públicos. In.: **Senatus**, Brasília, v.6, n.1, maio 2008, p.35-43.

DELEUZE, G.; GUATARRI, F. **O que é filosofia?** 2. ed. São Paulo: Editora 34, 1993.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: Castro, I. E. de.; Gomes, P. C. da C.; Corrêa, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 2º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 141-162.

ENDLICH, A. M. Dinâmicas espaciais, contradições e perspectivas na relação cidade – campo. In: DIAS, C.P.; BRANDÃO, P. R. B. (Org.). **Cidades médias e pequenas: dinâmicas espaciais, contradições e perspectivas na relação cidade – campo**. Salvador: SEI, 2015, p. 19-30.

_____. Perspectivas sobre o urbano e o rural. In: Sposito, M. E. B; Whitacker, A. M. (Org.). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e o rural**. 3º ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

FRABETTI, G. L. Apontamentos para uma abordagem dialética das relações cidade-campo: do modelo clássico aos novos desafios. In: **Agrária**, São Paulo, n. 5, 2006, p. 139-169.

FIX, M.; PRADO, A. D. Mobilidade urbana e o direito à cidade: uma entrevista com Lúcio Gregori sobre o transporte coletivo e tarifa zero. In.: **Rev. Brasileira Estudos Urbanos**. v. 17, nº 3, Recife, set/dez, 2015.

GOMES, N. F. M. **A mobilidade socioespacial dos rurais e suas expressões cidadinas: uma análise do município de Araponga, MG**. 2015. 212f. Dissertação (Mestrado em Extensão Rural). Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, MG, 2015.

GOMIDE, A. de A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. In.: **IPEA: Acompanhamento e Análise**. Rio de Janeiro: IPEA, 2006, p. 242-250.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. 8º ed. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GIRARDI, E. P. **O rural e o urbano: é possível uma outra tipologia?** Presidente Prudente: UNESP, 2008.

GRUNER, E. Leituras Culpadas: Marxi(smos) e a Práxis do Conhecimento. In: BORON, A.; AMADEO, J.; GONZALEZ, S. (Org.). **A teoria marxista hoje: problemas e perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular CLACSO, 2006, p. 101 - 142.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Editora Hucitec, 1980.

_____. O espaço como palavra-chave. In.: **Revista em Pauta: teoria social & realidade contemporânea**, Rio de Janeiro, n. 35, v. 13, 2015, p.126-152.

IACASURIAGA, G. L. Gestão social dos equipamentos e serviços coletivos. In.: RAUTA, M. H. (Org.) **Metamorfoses sociais e políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP & A, 2002, p.227-239.

IASI, M. L. A rebelião, a cidade e a consciência. In: **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013, p.73-84.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Censo demográfico de 2010**.

Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>>. Acesso em: 14 de dezembro de 2017.

_____. Regiões de Influências das Cidades 2007 - **REGIC**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 21 de abril de 2018.

JANARY Jr. **MP prorroga para 2019 prazo para município elaborar Plano de Mobilidade Urbana**. Rádio Câmara. 2016. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/CIDADES/517790-MP-PRORROGA-PARA-2019-PRAZO-PARA-MUNICIPIO-ELABORAR-PLANO-DE-MOBILIDADE-URBANA.html>>. Acesso em: 10 de junho de 2018.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **A produção do espaço**. Tradução Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. MG: UFMG, 2006.

LEMOS, J. N. **Cidade pequena, vila e povoados: a divisão territorial do trabalho e a (re)produção socioespacial em Barra do Choça – Ba**. 2013. 121f. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Departamento de Geografia, UESB, Vitória da Conquista, 2013.

_____. **A generalização do urbano sob os ditames da reestruturação produtiva do capitalismo: entre permanências desconstruções na relação cidade-campo em Barra do Choça/Ba**. Vitória da Conquista: Colóquio do Museu Pedagógico, v. 12, 2017, p. 1188-1193.

MACEDO, V. F. **A reestruturação produtiva do capital e o trabalho na agroindústria de Barra do Choça – BA**. 2009. 139f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE, 2009.

MACHADO, J. M. **Novas relações de produção e o significado do café para o processo de urbanização em Barra do Choça/BA**. 2009. 79f. Monografia (Licenciatura em Geografia)-Departamento de Geografia, UESB, Vitória da Conquista, 2009.

MAIA, D. S. Cidades médias e pequenas do Nordeste: Conferência de Abertura. In: HENRIQUE, W.; FERIN, D. (Org.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010, p.15-39.

MARTINS, J. de S. **Sociedade vista do abismo**. Petrópolis: Vozes, 2002, p.139-162.

MELLO, A. F. de. Crise mundial e reestruturação produtiva: algumas questões de ordem teórica. In.: **Novos Cadernos NAEA**, Pará, v.7, n.1, jun.2004, p.5-30.

MENEZES, P. M. de.; FERNANDES, M. do C. **Roteiro de Cartografia**. São Paulo: Oficina de textos, 2013.

MÉSZAROS, I. **O poder da ideologia**. São Paulo: Boitempo, 2004. p. 282 - 288; 300 - 324.

MORAES, A. C. R; COSTA, W. M. **Geografia crítica: a valorização do espaço**. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

MOREIRA JR, O. Cidades pequenas em regiões não metropolitanas: cidade pequena ou campo grande?. **II Simpósio sobre cidades médias e pequenas da Bahia: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos**, UESB/Vitória da Conquista, 2011, p.1-16.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: HARVEY, D. (Org.). **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013, p.21-31.

NOVAIS, I. A. F.; OLIVEIRA, J.T. de; GOMES, R. A. **A história de Barra do Choça: povoamento, emancipação política e contexto atual**. 1. ed. Vitória da Conquista: Gráficalog, 2012.

PEREIRA, M. F. V. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. In.: **Revista Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 21 (1), abril de 2009, p.121-129.

PEREIRA, S. R. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 326f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista/UNESP, São Paulo, 2006.

ROLNIK, R. **Por uma agenda de mobilidade urbana em nossas cidades**. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/06/21/por-uma-agenda-de-mobilidade-urbana-em-nossas-cidades/>> Acesso em: 12 de junho de 2018

ROTTA, J. H. Sobre a oposição entre o rural e o urbano em Marx e sua atualidade. **Anais do II Encontro Nacional de Economia Política**, PUC/SP, 1997, p.459-477.

RUA, J. A ressignificação do rural e as relações cidade-campo: uma contribuição geográfica. **Revista da ANPEGE**, Fortaleza, v. 1, n.1, 2005, p. 45-66.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. In: **Estudos Avançados**, São Paulo, vol.27, nº 79, 2013, p.55-66.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 13.º ed. Rio de Janeiro: Record, 2016.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica, espaço e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008, p. 61-277.

_____. **O espaço do cidadão**. 7.º ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007, p. 19 - 57.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 6.º ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, A. L. **Produção de riqueza e miséria na cafeicultura: As transformações recentes do espaço rural nos municípios de Vitória da Conquista e Barra do Choça – Bahia**. 1987. 148f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1987.

SEI, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Perfil socioeconômico do município de Barra do Choça**. Salvador: SEI, 2016. Disponível em: <<http://www.sei.ba.gov.br/>>. Acesso em: 21 de abril de 2018.

SILVEIRA, M. L. Território usado: dinâmicas de espacialização, dinâmicas de diversidade. In: **Ciência Geográfica**, Bauru. vol. XV (1), janeiro/dezembro, 2011, p. 4-12.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988, p. 109 - 139.

SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993, p.117- 144.

SOUZA, M. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 2º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

SORBAZO, O. O urbano e o rural em Henri Lefebvre. In: Sposito, M. E. B; Whitacker, A. M. (Org.). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e o rural**. 3º ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013, p. 53-64.

SPOSITO, M. E. B. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: Sposito, M. E. B; Whitacker, A. M. (Org.). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e o rural**. 3º ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013, p. 111-130.

_____. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. 2004. 504f. Tese (Livre Docência)-Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

WANDERLEY, M. N. B. Urbanização e ruralidade: relações entre a pequena cidade e o mundo rural e estudo preliminar sobre os pequenos municípios em Pernambuco. In: Lopes, E. S. A. et al (Org.). **Desenvolvimento rural e transformações na agricultura**. Aracaju, SE: EMBRAPA/UFS, 2002, p. 19-57.

VASCONCELLOS, E. A. de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In.: BALBIM, K.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C.(Org.).**Cidade e Movimento**. IPEA: Brasília, 2016, p.57-79.

VEIGA, J. E. da. Destinos da ruralidade no processo de globalização. In: **Estudos Avançados**. São Paulo: Universidade do Estado de São Paulo/USP, v. 18, n.51, p. 51-67, 2004.

APÊNDICES



Roteiro de Entrevista: Poder Público Municipal

Caro informante,

Este roteiro de entrevista enquadra-se numa investigação no âmbito de uma dissertação de Mestrado em Geografia, realizada na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins de pesquisa. Solicitamos que responda de forma espontânea e sincera as questões.

Obrigada pela sua colaboração!

- 1) Como o poder público municipal avalia as condições de transporte, das estradas e de segurança dos trajetos das localidades rurais do município?
- 2) Os meios de transportes coletivos que realizam trajetos entre a zona rural e a cidade estão regularizados pela prefeitura?
- 3) De que forma a prefeitura realiza a seleção e/ou contratação de motoristas de transportes coletivos alternativos para atuarem nos trajetos entre as áreas rurais e a cidade do município?
- 4) A administração pública fiscaliza os transportes alternativos que atuam entre as áreas rurais e a cidade do município? Se sim, com que frequência? E quais os critérios utilizados?
- 5) Houve ações da administração pública no que se refere aos transportes e às estradas que interligam as áreas rurais e a cidade do município de Barra do Choça?
- 6) Há ações de implementação de políticas públicas de mobilidade que contemplem a zona rural do município? Se sim, de que maneira elas são planejadas e implementadas?
- 7) Caso haja políticas públicas de mobilidade que contemplem a zona rural do município, há a participação dos moradores nessas ações? Se sim, de que maneira elas ocorrem e como a administração pública viabiliza essa participação?
- 8) A população, sobretudo da localidade rural do município, já realizou algum tipo de reivindicação no que se refere às estradas e aos transportes? Se sim, quais?
- 9) Como e quais são as principais ações do poder público municipal na manutenção e na conservação das vias de acesso que interligam as áreas rurais com a cidade de Barra do Choça?
- 10) Como ocorre, por parte do poder público municipal, o amparo aos moradores de localidades mais distantes em casos de emergência?

11) Quais são as alternativas utilizadas pela prefeitura para solucionar as demandas de mobilidade relacionadas ao acesso à educação, saúde, lazer e outros dos sujeitos residentes nas localidades rurais do município, sobretudo as mais distantes da cidade?

12) De maneira os recursos são utilizados para essas atividades e quais as fontes dos recursos direcionados ao acesso e mobilidade no município?



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**



**Roteiro de Entrevista: Representantes das Comunidades
Zona Rural: _____**

Caro informante,

Este roteiro de entrevista enquadra-se numa investigação no âmbito de uma dissertação de Mestrado em Geografia, realizada na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins de pesquisa (dissertação de Mestrado), sendo realçado que as respostas representam apenas a sua opinião individual. Solicitamos que responda de forma espontânea e sincera a todas as questões.

1. Qual é a avaliação da comunidade avalia em relação às condições de transportes e das estradas que viabilizam a mobilidade entre as localidades rurais do município e a cidade de Barra do Choça?
2. Os meios de transportes coletivos que realizam trajetos entre a zona rural e a cidade estão regularizados pela prefeitura?
3. Você, enquanto representante dos interesses da localidade onde mora, considera que há necessidade de mudanças nas condições de transporte e de estrada que viabilizam a realização do trajeto ente a zona rural e a cidade e vice-versa? Se sim, quais?
4. Se você considera que há necessidade de mudanças, de quem/ ou setores você acha ser a responsabilidade por tais transformações?
5. Há demandas e reivindicação da comunidade quanto às condições dos transportes coletivos e das estradas? Sem sim, quais e por quê?
6. Caso haja demandas e/ou reivindicações, há ações da comunidade para cobrá-las? Caso positivo, de que maneira isso ocorre?
7. De que maneira você, enquanto representante da comunidade, viabiliza isso?
8. Quais foram as principais ações do poder público em relação às condições de mobilidade cotidiana dos sujeitos da comunidade para a cidade de Barra do Choça e vice-versa?
9. Há registro de obras e ações para melhoria da mobilidade no município que atendam a localidade rural?
10. Há programas e projetos no município direcionadas à mobilidade? Se sim, qual ou quais e como foram ou estão sendo implementadas? Há a participação da comunidade na elaboração e implementação de programas referentes à mobilidade?
11. Como você avalia as condições de segurança no processo de mobilidade cotidiana no que se refere às condições dos automóveis, das estradas, de segurança?
12. O tema da mobilidade faz parte da pauta das discussões das associações ou espaços de participação social?
13. Como você avalia a existência do transporte escolar com a realização do movimento diário de alunos para a sede/ou cidade?
14. Em casos de emergência existe um carro/ambulância para atender a população das localidades rurais? Se não, há a pratica de compartilhar os carros ou de alugá-los para atender as situações de emergência? De que maneira isso ocorre?
15. Como você avalia as condições de acesso ao transporte no que se refere ao suprimento de necessidades que não estão presentes na localidade rural?



Questionário: Motoristas de Vans e de outros automóveis

Caro informante,

Este questionário enquadra-se numa investigação no âmbito de uma dissertação de Mestrado em Geografia, realizada na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins de pesquisa (dissertação de Mestrado), sendo realçado que as respostas representam apenas a sua opinião individual. O questionário é anônimo. Por isso, não precisa se identificar. Solicitamos que responda de forma espontânea e sincera a todas as questões. Em algumas das questões terá apenas de assinalar com um X a sua opção de resposta.

Obrigada pela sua colaboração!

- 1) Idade _____
- 2) Sexo:
() Feminino. () Masculino.
- 3) Onde você reside:
() na cidade de Barra do Choça.
() na zona rural de Barra do Choça. Qual? _____
() em outro município. Qual? _____
- 4) Você é habilitado? Se sim, em qual categoria?

- 5) O veículo está regularizado junto à Agerba?

() Sim () Não

Caso não, por quê? _____

- 6) Em qual linha você trabalha? _____
- 7) Você tem autorização da prefeitura para atuar nesta linha?

() Não

() Sim

- 8) Como você ingressou para trabalhar nesta linha? Houve algum processo de licitação?

- 9) Você já enfrentou alguma dificuldade ou situação de risco enquanto atuava nesta linha? Se sim, qual ou quais?

10) Quais são os dias e horários de atuação desse transporte?

11) Você é proprietário do veículo ou é contratado?

12) Caso seja contratado, quem é o seu contratante?

() particular

() prefeitura municipal de Barra do Choça.

() Outra situação: _____

13) Qual é capacidade de lotação do veículo?

Sentadas: _____ Em pé: _____

14) Quantas pessoas por viagem e por dia você costuma transportar?

15) A prefeitura municipal de Barra do Choça presta algum tipo de ajuda para este tipo de transporte? Se sim, qual ou quais?

16) A prefeitura atua de alguma forma na regularização e na fiscalização desse tipo de transporte? Se sim, de que maneira e com que frequência?

17) Você observou mudanças nas condições das estradas da linha que você atua e nas condições do transporte? Se sim, quais?

18) Se houve mudanças, como elas interferiram na qualidade do seu trabalho e nas condições de transporte dos seus passageiros?

19) Essa atividade é a sua única fonte de renda para o sustento da sua família?

() Sim

() Não

20) Qual é sua remuneração mensal? _____

21) Você considera a sua remuneração suficiente para garantir o sustento da sua família e a manutenção das condições do automóvel? Por quê?

22) Como você avalia as condições de trabalho e de segurança no trajeto que você percorre? Justifique.

23) Como você avalia as condições das vias do trajeto em que você atua? Justifique.

24) Como você avalia as ações do poder público nas transformações das condições das vias, dos transportes e da segurança no trajeto que você atua?

() satisfatórias

() insatisfatórias

Justifique:



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**



Questionário: Moradores

Caro informante,

Este questionário enquadra-se numa investigação no âmbito de uma dissertação de Mestrado em Geografia, realizada na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins de pesquisa (dissertação de Mestrado), sendo realçado que as respostas representam apenas a sua opinião individual. O questionário é anônimo. Por isso, não precisa se identificar. Solicitamos que responda de forma espontânea e sincera a todas as questões. Em algumas das questões terá apenas de assinalar com uma cruz a sua opção de resposta.

Obrigada pela sua colaboração!

- 1) Idade: _____
- 2) Sexo: _____
() Feminino () Masculino
- 3) Localidade onde mora: _____
- 4) Profissão: _____
- 5) ESCOLARIDADE:
() ensino fundamental completo
() ensino fundamental incompleto
() ensino médio
() ensino médio incompleto
() ensino superior completo
() ensino superior incompleto
() Não estudou
- 6) Você e sua família exerce alguma atividade ligada à agricultura ou à agropecuária?
() Sim. Qual? _____
() Não.
- 7) Caso você e sua família exerce alguma atividade ligada à agricultura ou agropecuária, o local de moradia fica no mesmo local de produção?
() Sim.
() Não. Local de moradia e local de produção: _____
- 8) Caso você e sua família exerça alguma atividade ligada à agricultura ou agropecuária, a unidade de produção é familiar?
() Sim.
() Não. Tipo: _____
- 9) Caso você e sua família exerça alguma atividade ligada à agricultura ou agropecuária em unidade familiar, como são as condições de acesso à cidade de Barra do Choça? Há escoamento da produção? Se sim, de que maneira ela ocorre?

10) Você:

Trabalha. Onde? _____

() Estuda. Onde? _____

() Trabalha e estuda. Onde? _____

11) Você faz parte de algum tipo de associação ou grupo de moradores?

() Sim. Qual? _____

() Não.

12) Há meios de transporte coletivos que permitem que você vá da localidade de onde mora para a cidade e da cidade para a seu local de moradia? Se sim, quais?

13) No que se refere aos serviços de saúde que não estão presentes na localidade onde você vive, quais as alternativas para o acesso a esses serviços?

() Cidade de Barra do Choça

() Outro município. Qual? _____

() Outra localidade. . Qual? _____

Caso você precise se deslocar, qual é o meio de transporte utilizado?

14) Quais as alternativas para acesso a educação a outros serviços não disponíveis na localidade rural onde você mora?

15) Quais meios de transporte coletivos você costuma utilizar para realizar o seu trajeto entre a zona rural e a cidade?

() vans da linha.

() transporte escolar municipal.

() ônibus da linha.

() Outros: _____

16) Como são as condições dos meios de transporte coletivos que permitem esse deslocamento entre a zona rural e a cidade, realizado por você?

17) Com que frequência você faz esse trajeto?

() Todos os dias.

() Acima de 5 vezes por semana.

() 1 a 3 vezes por semana.

() Uma vez por mês () Mais de uma vez por mês

18) Como é o acesso aos meios de transportes?

() gratuito () pago

Se for pago, quanto você costuma gastar? _____

19) Você passou por alguma situação de risco ou dificuldade no que se refere ao trajeto que você realiza entre a localidade rural e a cidade? Se sim, relate.

20) Os membros da sua família realizam com que frequência o trajeto entre localidade rural e a cidade?

Todos os dias.

Acima de 5 vezes por semana.

1 a 3 vezes por semana.
mês

Uma vez por mês Mais de uma vez por

21) Algum membro da sua família já passou por alguma situação de risco ou dificuldade no que se refere ao trajeto que você realiza entre a localidade rural e a cidade? Se sim, relate.

22) Como você avalia as condições dos transportes coletivos que você costuma utilizar para realizar o trajeto entre a zona rural e a cidade, e vice-versa.

Boas.

Razoáveis.

Ruins.

Péssimas.

Justifique:

23) Como você avalia as condições das estradas que você costuma utilizar para realizar o trajeto entre a zona rural e a cidade, e vice-versa.

Boas.

Razoáveis.

Ruins.

Péssimas.

Justifique:

24) A comunidade onde você vive já realizou a alguma espécie de reivindicação para transformação das condições das estradas e dos transportes coletivos? Se sim, de que forma ela ocorreu? E você participou?

25) Houve alguma ação do poder público municipal para transformações das condições de transporte entre a localidade rural e a cidade? Se sim, quais?

26) Se houve ações do poder público, como você as avalia?

Suficientes

Insuficientes.

Justifique: _____

Termo de concessão de informações sobre depoimento oral

Pelo presente documento, eu

_____ declaro conhecer os objetivos do trabalho de pesquisa intitulada POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE COTIDIANA: A DINÂMICA ENTRE O ESPAÇO URBANO E O ESPAÇO RURAL EM BARRA DO CHOÇA/BA , desenvolvido pela discente JOSCIMARA NUNES LEMOS, RG nº 1314124188 SSP/BA, mestranda do programa de Pós graduação em Geografia (PPGeo) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, tendo como orientadora Prof^a. Fernanda Viana de Alcântara. Autorizo a utilização das informações prestadas para fins acadêmicos, além da divulgação dos resultados de tais informações para utilização científica em congressos, encontros, textos, artigos, entre outros. Por intermédio deste, autorizo ainda a divulgação da minha imagem (identificação) e/ou informações por mim prestadas. A pesquisadora garantiu disponibilizar qualquer esclarecimento adicional que eu venha solicitar durante o curso desta pesquisa, por isso estou de acordo com a minha participação voluntária no referido estudo.

Assinatura do Colaborador

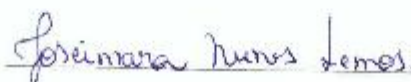
Assinatura da pesquisadora

Termo de concessão de informações sobre depoimento oral

Pelo presente documento, eu EMILSON GOMES DAMASCENO declaro conhecer os objetivos do trabalho de pesquisa intitulada POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE COTIDIANA: A DINÂMICA ENTRE O ESPAÇO URBANO E O ESPAÇO RURAL EM BARRA DO CHOÇA/BA, desenvolvido pela discente JOSCIMARA NUNES LEMOS, RG nº 1314124188 SSP/BA, mestranda do programa de Pós graduação em Geografia (PPGeo) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, tendo como orientadora Profª. Fernanda Viana de Alcântara. Autorizo a utilização das informações prestadas para fins acadêmicos, além da divulgação dos resultados de tais informações para utilização científica em congressos, encontros, textos, artigos, entre outros. Por intermédio deste, autorizo ainda a divulgação da minha imagem (identificação) e/ou informações por mim prestadas. A pesquisadora garantiu disponibilizar qualquer esclarecimento adicional que eu venha solicitar durante o curso desta pesquisa, por isso estou de acordo com a minha participação voluntária no referido estudo.



Assinatura do Colaborador



Assinatura da pesquisadora

Termo de concessão de informações sobre depoimento oral

Pelo presente documento, eu Manoel Messias Costa Silva declaro conhecer os objetivos do trabalho de pesquisa intitulada POLITICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE COTIDIANA: A DINÂMICA ENTRE O ESPAÇO URBANO E O ESPAÇO RURAL EM BARRA DO CHOÇA/BA, desenvolvido pela discente JOSCIMARA NUNES LEMOS, RG nº 1314124188 SSP/BA, mestranda do programa de Pós graduação em Geografia (PPGeo) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, tendo como orientadora Profª. Fernanda Viana de Alcântara. Autorizo a utilização das informações prestadas para fins acadêmicos, além da divulgação dos resultados de tais informações para utilização científica em congressos, encontros, textos, artigos, entre outros. Por intermédio deste, autorizo ainda a divulgação da minha imagem (identificação) e/ou informações por mim prestadas. A pesquisadora garante disponibilizar qualquer esclarecimento adicional que eu venha solicitar durante o curso desta pesquisa, por isso estou de acordo com a minha participação voluntária no referido estudo.

Manoel Messias Costa Silva
Assinatura do Colaborador

Josimara Nunes Lemos
Assinatura da pesquisadora

Termo de concessão de informações sobre depoimento oral

Pelo presente documento, eu Fernanda Viana Dias declaro conhecer os objetivos do trabalho de pesquisa intitulada POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE COTIDIANA: A DINÂMICA ENTRE O ESPAÇO URBANO E O ESPAÇO RURAL EM BARRA DO CHOÇA/BA, desenvolvido pela discente JOSCIMARA NUNES LEMOS, RG nº 1314124188 SSP/BA, mestranda do programa de Pós graduação em Geografia (PPGeo) da Universidade estadual do Sudoeste da Bahia, tendo como orientadora Prof. Fernanda Viana de Alcântara. Autorizo a utilização das informações prestadas para fins acadêmicos, além da divulgação dos resultados de tais informações para utilização científica em congressos, encontros, textos, artigos, entre outros. Por intermédio deste, autorizo ainda a divulgação da minha imagem (identificação) e/ou informações por mim prestadas. A pesquisadora garantiu disponibilizar qualquer esclarecimento adicional que eu venha solicitar durante o curso desta pesquisa, por isso estou de acordo com a minha participação voluntária no referido estudo.

Fernanda Viana Dias

Assinatura do Colaborador

Josimara Nunes Lemos

Assinatura da pesquisadora

ANEXOS

Constituição Federal
Capítulo II

II - DA POLÍTICA URBANA (ARTS. 182 E 183)

Texto do Capítulo

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano

diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado

ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente

aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais

e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou

de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano

ou rural.

§ 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a

ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º - Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º - Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

[Mensagem de veto](#)

[Vigência](#)

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. [\(Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

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

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

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

Seção II

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

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

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

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 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. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da [alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#). [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

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

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

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

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

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

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

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

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

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

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

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

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

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

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

III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

V – (VETADO);

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

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

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

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

~~III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;~~

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

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

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

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

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

~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016) — Vigência encerrada~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei.~~

~~(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.~~

~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei.

(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

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

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.~~

~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016) — Vigência encerrada~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.~~

~~(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.~~

~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.~~

~~(Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016) — Vigência encerrada~~

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017.

(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.~~

~~(Incluído pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 6º (VETADO).

(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

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

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

DILMA ROUSSEFF
Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO-LEI Nº 311, DE 2 DE MARÇO DE 1938.

Dispõe sobre a divisão territorial do país e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 190 da Constituição:

Considerando que o art. 15 da Constituição confere à União a competência de resolver definitivamente sobre os limites do território nacional e fazer o recenseamento geral da população;

Considerando que essa faculdade implica a de promover a delimitação uniforme das circunscrições territoriais;

Considerando, ainda, os compromissos assumidos nas cláusulas XIV e XV da Convenção Nacional de Estatística, a Resolução n. 59, de 17 de julho de 1937, da Assembléia Geral do Conselho Nacional de Estatística, e, finalmente, o critério por este firmado na Resolução n. 60, de 7 de julho de 1937, da Assembléia Geral, para o cômputo das unidades do quadro territorial da República.

Decreta:

Art. 1º Na divisão territorial do país serão observadas as disposições desta lei.

Art. 2º Os municípios compreenderão um ou mais distritos, formando área contínua. Quando se fizer necessário, os distritos se subdividirão em zonas com seriação ordinal.

Parágrafo único. Essas zonas poderão ter ainda denominações especiais.

Art. 3º A sede do município tem a categoria de cidade e lhe dá o nome.

Art. 4º O distrito se designará pelo nome da respectiva sede, a qual, enquanto não for erigida em cidade, terá, a categoria de vila.

Parágrafo único. No mesmo distrito não haverá mais de uma vila.

Art. 5º Um ou mais municípios, constituindo área contínua, formam o termo judiciário, cuja sede será a cidade ou a mais importante das cidades compreendidas no seu território e dará nome à circunscrição.

Art. 6º Observado, quanto à sede e à, continuidade do território, o disposto no artigo anterior, um ou mais termos formam a comarca.

Art. 7º Os territórios das comarcas e termos serão definidos, nos respectivos atos de criação, pela referência às circunscrições imediatamente inferiores que os constituírem. O ato de criação de cada município, porém, indicará os distritos que no todo ou em parte vierem a constituir o seu território e fará a descrição dos antigos ou novos limites do distrito que passarem a formar a linha divisória municipal, discriminadas as secções correspondentes às sucessivas confrontações inter-distritais. Analogamente, nenhum distrito será criado sem a indicação expressa da anterior jurisdição distrital do território que o deva constituir, descritos os respectivos limites com cada um dos distritos que formarem suas confrontações.

Art. 8º Os limites inter-distritais ou inter-municipais serão definidos segundo linhas geodésicas entre pontos bem identificados ou acompanhando acidentes naturais, não se admitindo linhas divisórias sem definição expressa ou caracterizadas apenas pela coincidência com divisas pretéritas ou atuais.

Art. 9º Em nenhuma hipótese se considerarão incorporados, ou a qualquer título subordinados a uma circunscrição, território compreendidos no perímetro de circunscrições vizinhas.

Art. 10. Não haverá, no mesmo Estado, mais de uma cidade ou vila com a mesma denominação.

Art. 11. Nenhum novo distrito será instalado sem que previamente se delimitem os quadros urbano e suburbano da sede, onde haverá pelo menos trinta moradias.

Parágrafo único. O ato de delimitação será sempre acompanhado da respectiva planta.

Art. 12. Nenhum município se instalará sem que o quadro urbano da sede abranja no mínimo duzentas moradias.

Art. 13. Dentro do prazo de um ano, contado da data desta lei, ou da respectiva instalação, se ulterior, os municípios depositarão na Secretaria do Diretório Regional de Geografia, em duas vias autenticadas, o mapa do seu território.

§ 1º O mapa a que se refere este artigo, ainda quando levantado de modo rudimentar, deverá satisfazer os requisitos mínimos fixados pelo Conselho Nacional de Geografia.

§ 2º O município que não der cumprimento ao disposto neste artigo terá cassada a autonomia e o seu território será anexado a um dos municípios vizinhos, ao qual fica deferido o encargo, aberto novo prazo de um ano, com diêntica sanção.

Art. 14. A companhia dos governos estaduais para a criação dos distritos não impede que os governos dos municípios, para fins exclusivos da respectiva administração, os subdividam em subdistritos.

Art. 15. As designações e a discriminação de "comarca", "termo", "município" e "distrito" serão adotadas em todo o país, cabendo às respectivas sedes as categorias correspondentes, e abrangidos os distritos que existiam somente na ordem administrativa ou na judiciária.

§ 1º Ficam mantidos, para os efeitos deste artigo, os distritos de uma ou de outra ordem, já instalados, que, em virtude de disposição constitucional, houverem sido criados por atos municipais.

§ 2º Ficam excetuados da confirmação e alargamento de investidura determinados neste artigo os vários distritos judiciárias ou administrativos que tiverem sede na mesma cidade, aos quais se aplicará, desde já, o critério fixado na última parte do art. 2º

Art. 16. Somente por leis gerais, na forma deste artigo, pode ser modificado o quadro territorial, tanto na delimitação e categoria dos seus elementos, quanto na respectiva toponímia.

§ 1º No primeiro semestre do ano corrente, e para entrar em vigor a 1 de julho, os governos dos Estados e, para as circunscrições diretamente submetidas à sua administração, o governo federal, fixarão de acordo com instruções gerais baixadas pelo Conselho Nacional de Geografia, o novo quadro territorial respectivo, ao qual será apensa a descrição sistemática dos limites de todas as circunscrições distritais e municipais que nele figurarem.

§ 2º Até então, subsistem os termos que forem atualmente subdivisões de municípios, tendo as respectivas sedes a categoria de vila.

§ 3º Entrando em vigor a nova definição do quadro territorial, só poderá este ser alterado por leis gerais quinquenais, promulgadas ao último ano de cada período para entrar em vigor a 1 de janeiro do ano imediato. A segunda destas revisões quinquenais só se dará se se houver realizado o recenseamento do Estado no segundo ano de período.

Art. 17. A instalação das novas circunscrições e a investidura das respectivas sedes em que seus novos foros realizar-se-ão dentro do prazo de seis meses a contar da vigência da lei de divisão territorial que as houver criado, mas em data marcada por decreto do governo estadual.

Parágrafo único. Os governos dos Estados, por decretos baixados no último dia útil do prazo a que se refere este artigo, declararão a caducidade das circunscrições cuja instalação, por inadimplemento dos requisitos legais, não tiver sido ordenado.

Art. 18. Os governos dos Estados, por decretos baixados até 31 de março de 1938, publicarão a relação das circunscrições administrativas e judiciárias já instaladas ao tempo desta lei, feitas as alterações de classificação e toponímia, bem como de categoria das sedes decorrentes dos critérios na mesma fixados, e de acordo com o modelo geral que o Conselho Nacional de Estatística formulará.

Parágrafo único. As alterações de denominação decorrentes do disposto no art. 10 só serão efetivadas no novo quadro a que se refere o § 1º do art. 16.

Art. 19. As disposições desta lei estendem-se, no que for aplicável, ao Distrito Federal e ao Território do Acre.

Art. 20. Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 2 de março de 1938, 117º da Independência e 50º da República.

GETULIO VARGAS.
Francisco Campos.

Este texto não substitui o publicado na CLBR PUB 31/12/1938 001 000461 1 Coleção de Leis do Brasil