



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA**  
**Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial**  
**Mestrado Profissional – PLANTERR**



PLANTERR

**TAMIRES DA SILVA BRITO REIS**

**REORGANIZAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE NA CIDADE PEQUENA:  
IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DA BR 116 NORTE EM SANTA BÁRBARA-  
BAHIA**

Feira de Santana/BA  
2024

**TAMIRES DA SILVA BRITO REIS**

**REORGANIZAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE NA CIDADE PEQUENA:  
IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DA BR 116 NORTE EM SANTA BÁRBARA-  
BAHIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial Mestrado Profissional – PLANTERR como requisito para a obtenção do grau de Mestre em Planejamento Territorial pela Universidade Estadual de Feira de Santana.

Orientador: Prof. Dr. Onildo Araújo da Silva

Feira de Santana/BA  
2024

Ficha Catalográfica - Biblioteca Central Julieta Carteado - UEFS

R313r

Reis, Tamires da Silva Brito

Reorganização espacial e mobilidade na cidade pequena: impactos da duplicação da BR 116 Norte em Santa Bárbara-BAHIA / Tamires da Silva Brito Reis . – 2024.

95 f.: il.

Orientador: Onildo Araújo da Silva

Dissertação (mestrado profissional) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, Feira de Santana, 2024.

1. Mobilidade urbana. 2.Reorganização espacial. 3. Políticas públicas.

I. Silva, Onildo Araújo da, orient. II. Universidade Estadual de Feira de Santana.  
III. Título.

CDU 711.4(814.22)

Daniela Machado Sampaio Costa - Bibliotecária - CRB-5/2077

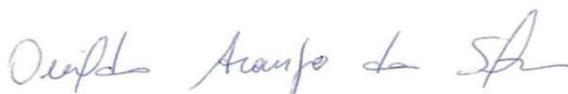
**TAMIRES DA SILVA BRITO REIS**

**REORGANIZAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE NA CIDADE PEQUENA:  
IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DA BR 116 NORTE EM SANTA BÁRBARA-  
BAHIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial (PLANTERR) da Universidade Estadual de Feira de Santana como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de mestre em Planejamento Territorial.

Aprovada em 13 de junho de 2024.

**BANCA EXAMINADORA**



Orientador(a): Prof. Dr. Onildo Araújo da Silva - Orientador  
Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS/PLANTERR



Banca: Prof. Dr. Paulo Roberto Baqueiro Brandão  
Universidade Federal do Oeste da Bahia – UFOB



Banca: Prof.ª. Dr.ª. Nacelice Barbosa Freitas Universidade  
Estadual de Feira de Santana – UEFS/PLANTERR

Feira de Santana-BA  
2024

## DEDICATÓRIA

Dedico desse trabalho a minha filha Maria Flor, que presenciou sua mãe embarcar na realização desse sonho, com apenas três meses de vida. És minha luz, força e inspiração filha, te amo imensuravelmente!

## AGRADECIMENTOS

Não chego até aqui sozinha!

Agradeço em primeiro lugar a Ele, Deus Pai Todo Poderoso, que me permitiu realizar este sonho. A Ele toda honra e toda glória para sempre. Obrigada Senhor, por me honrar mais uma vez, e por não soltar a minha mão;

Agradeço aos meus pais, José Valson e Alaíde, que mesmo não concluindo o ensino fundamental, sempre tiveram consciência de que só a educação pode mudar a vida das pessoas. Sempre incentivando a mim e às minhas duas irmãs a sonhar e buscar na educação a realização dos nossos sonhos. A vocês minha eterna gratidão, minha raiz, minha base, minha essência, amo e não é pouco;

Ao meu amigo Dr. Diego Rebelo, ele foi a pessoa que Deus usou para não me deixar desistir de tentar o processo seletivo, por estar grávida. Lembro-me como se fosse hoje ele dizendo “não desista não mulher, seu projeto está bom, você tem grandes chances, e não se preocupe, eu sei que você dá conta”. Com isso não desisti, e meu projeto foi aprovado, passei em primeiro lugar. Minha eterna gratidão a você Diego, por ter sido a injeção de ânimo que eu precisava naquele momento;

Às minhas irmãs Chaiane e Chirlane, obrigada por todo apoio e incentivo em todos os momentos, obrigada por cuidar da minha filha para que eu pudesse ingressar na realização deste sonho, sem vocês não seria possível. Agradeço a Deus por vocês existirem em minha vida, amo vocês minhas irmãs;

Ao meu esposo Gedson, que sempre apoiou e incentivou as minhas decisões, obrigada por quebrar meus galhos e segurar a minha mão. Te amo, meu amor;

Ao meu cunhado Samuel por todo apoio e logística, sempre que precisava ele chegava junto comigo. Ao meu sobrinho lindo Yan Levy, que veio ao mundo nesse período trazendo mais alegria e felicidade para nossa família.

Ao meu orientador, Professor Doutor Onildo Araújo, por aceitar este desafio e embarcar comigo nesta jornada. Obrigada, professor, por todas as conversas e aconselhamentos;

À Universidade Estadual de Feira de Santana, ambiente democrático e acolhedor que sempre foi meu sonho de consumo. Desde menina sonhava em ser aluna da graduação da UEFS. Gostei tanto que voltei para fazer o mestrado;

À fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia – FAPESB, pela oportunidade de ser bolsista dessa renomada instituição. Sem esse apoio seria impossível me manter no Programa;

Ao Grupo de Pesquisa em Geografia e Movimentos Sociais – GEOMOV, que sempre me acolheu de braços abertos desde a graduação. Com certeza, foi um

ambiente que me proporcionou grande crescimento. Agradeço de forma especial às professoras Oriana Araujo e Edinusia Moreira;

Ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, nas pessoas de Ricardo Machado, coordenador do programa, e Jucineide Moreira secretária do programa, uma pessoa diferenciada, cheia de carisma e empatia. Obrigada por tudo, Jucy;

Aos Professores Doutores que fazem parte da minha banca, Paulo Roberto Brandão Baqueiro e Nacelice Barbosa Freitas, por tamanha dedicação, carinho e atenção para com este trabalho. Muito obrigada pelas valiosas contribuições;

Aos meus colegas da turma 10 do PLANTEER, não por acaso, mas verdadeiramente uma turma dez em todos os quesitos. De forma especial a Ricardo, Marcely, Adrielly, Jaqueline, Jéssica, Geovanne, Sthefanne, Jeferson, Márcia e Franscisco. De uma forma ainda mais especial, a meu querido amigo Uan, agradeço por todo apoio, companheirismo e empatia. Você é uma pessoa muito iluminada por Deus, gratidão Uanderson;

À Kécia, pois nossa ligação foi ainda mais forte. Dividimos para além dos momentos de alegria e descontração, preocupações, choros, angústias, problemas pessoais e familiares, uma sempre ouvindo e apoiando a outra. Com certeza, ao seu lado a caminhada tornou-se mais leve e florida, minha amiga. Gratidão, por tudo;

Ao vereador, Professor Roberto, por todo apoio e disponibilidade de material; ao secretário de obras e serviços públicos, Antônio Romerito, por toda atenção e disponibilidade de material;

A Gustavo Mascarenhas, pela atenção e disponibilidade sempre que precisei;

Ao amigo Carlos do Correio pela atenção e disponibilidade de informação;

À Érica Cardoso, por me ouvir nos momentos de aflições, me amparar, me disponibilizar algumas fotos antigas e por confeccionar meus mapas;

À Dany Freitas, por todo apoio técnico para a compreensão do projeto de duplicação;

À Binha Maia, por todo apoio e logística da aplicação dos questionários;

A todos os moradores do município de Santa Bárbara, de modo especial aqueles que aceitaram contribuir para o desenvolvimento desse trabalho;

Aos meus familiares e amigos que estavam sempre por perto, na torcida para que tudo terminasse bem;

Ao grupo de oração Servos da Divina Misericórdia, por todo apoio espiritual, e ao meu maravilhoso grupo Harmonia, por toda compreensão e paciência;

Muitos são os que chegam comigo até aqui, minha eterna gratidão a todos vocês!

*Você não sabe o quanto eu caminhei  
Pra chegar até aqui  
Percorri milhas e milhas antes de dormir  
Eu nem cochilei  
Os mais belos montes escalei  
Nas noites escuras de frio chorei, ei, ei, ei*

*A vida ensina e o tempo traz o tom  
Pra nascer uma canção  
Com a fé do dia a dia encontro a solução  
Encontro a solução*

*A estrada – Cidade Negra*

## CONTEXTUALIZAÇÃO GERAL – REORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

*Peço a todos um pouco de atenção, pois vou falar na geopolítica do Brasil e sua colonização.*

*A ideia de “descobrimto do Brasil” foi muito comum e assim é, era como se tudo estivesse pronto, esperando alguém só pra fincar o pé.*

*A construção do Brasil teve dois aspectos principais: a formação territorial e a exploração local. O que mais nos insatisfaz, é saber que índios e escravos eram tratados como animais.*

*Na escola aprendemos que quem descobriu o Brasil, foi o tal do Pedro Alves Cabral, mas aqui vamos entender que tudo começou foi com um documento papal.*

*A partir daí, deu-se início as grandes cruzadas, com o intuito de expansão territorial e geopolítica mundial entre Espanha e Portugal.*

*A dominação e o poder era o que esse povo queria ter. Estado e Igreja andavam coloados pois, seus interesses eram empariados.*

*Bertha Becker e Cláudio Egler nos traz uma inquietação, qual é mesmo a posição do Brasil nessa tal Globalização? Eles respondem com maestria, que o Brasil é na verdade uma semiperiferia.*

*E aqui também vamos falar de redes, mas calma nem precisa se animar, não é dessas redes que a gente aprendeu a se balançar.*

*Mas, de uma certa Rede que ajuda a Reorganizar o Espaço e suas articulações, constituindo-se basicamente por linhas e pontos em conexões. E essa danada possui diferentes dimensões.*

*Para Milton Santos o Espaço é formado por fixos e fluxos. E não há produção que não seja produção do Espaço.*

*Já em relação às Redes, entendemos como um conjunto de localizações humanas articuladas entre si, por meio de vias ou fluxos que perpassam por aqui. Só para reiterar, vale lembrar que as Redes reorganiza o lugar, ajuda a produzir e reproduzir, articular e dinamizar.*

*As Redes Geográficas se qualificam com a espacialização e para isso depende de sua dimensão, seja ela organizacional, temporal ou espacial.*

*As Redes também podem integrar ou excluir, socializar ou marginalizar. Pois, quem organiza as Redes detém o poder e isso depende do que eles vão querer. E como sabemos, o poder está intimamente ligado à manipulação de fluxos que atravessam a relação, é o saber, é a informação.*

*É através das Redes que os lugares são conectados e a ideia de totalidade de um mundo globalizado, ganha maior significado.*

*Mas, esse porém, é o “X” da questão, por que as Redes é também uma forma de exclusão.*

*Autoria: Tamires Brito*

## Resumo

O presente trabalho tem como objetivo analisar as transformações socioespaciais na cidade de Santa Bárbara-BA com a execução da obra de duplicação da rodovia BR-116 Norte, com destaque para o impacto na mobilidade urbana. Dentro desse cenário, traçamos como objetivos específicos analisar os impactos socioeconômicos na atividade comercial localizada às margens da BR-116 Norte; compreender as transformações na mobilidade da população residente com a duplicação da BR e caracterizar os impactos na vida cotidiana das pessoas que vivem no entorno imediato da estrada. Buscamos embasamento teórico para sustentar nossas concepções e argumentos através de autores como Corrêa (1991), Souza (2021), Silva (2018), Santos (2006), Barbosa (2014), Carlos (2008), Lefebvre (2001), Ipiranga (2010), Pontes (2012), Santos; Santos; Reis (2021). Em relação aos caminhos metodológicos, dividimos a pesquisa em seis etapas: a primeira consistiu em um levantamento bibliográfico, a segunda em análise documental, a terceira observações e registro de campo. A quarta etapa consistiu em aplicação dos questionários aos comerciantes localizados às margens da BR-116, a quinta foi aplicação dos questionários aos moradores residentes de Santa Bárbara e a sexta e última fase foi análise e tabulação das informações, confecção de gráficos, tabelas e quadros.

**Palavras-Chave:** reorganização espacial; mobilidade; cidade pequena.

## Abstract

The present work aims to analyze the socio-spatial transformations in the city of Santa Bárbara-BA with the execution of the BR-116 North highway duplication work, with emphasis on the impact on urban mobility. Within this scenario, we set out specific objectives to analyze the socioeconomic impacts on commercial activity located on the banks of BR-116 Norte; understand the changes in the mobility of the resident population with the doubling of the BR and characterize the impacts on the daily lives of people living in the immediate vicinity of the road. We seek theoretical basis to support our conceptions and arguments through authors such as Corrêa (1991), Souza (2021), Silva (2018), Santos (2006), Barbosa (2014), Carlos (2008), Lefebvre (2001), Ipiranga (2010), Pontes (2012), Santos; Santos; Reis (2021). Regarding the methodological paths, we divided the research into six stages: the first consisted of a bibliographical survey, the second in documentary analysis, the third observations and field recording. The fourth stage consisted of applying the questionnaires to traders located on the banks of BR-116, the fifth was applying the questionnaires to residents of Santa Bárbara and the sixth and final phase was analysis and tabulation of information, creation of graphs, tables and charts .

**Keywords:** spatial reorganization; mobility; small town.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**BR** – Rodovia Federal

**DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**KM** – Quilômetro

**PLANTERR** – Programa de Pós Graduação em Planejamento Territorial

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PNMU** – Política Nacional de Mobilidade Urbana

**PRF** – Polícia Rodoviária Federal

**UEFS** – Universidade Estadual de Feira de Santana

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1</b> - Localização do Município de Santa Bárbara no Território de Identidade Portal do Sertão .....	17
<b>Mapa 2</b> - Ocupação do perímetro urbano do município de Santa Bárbara.....	28

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Bairros do município de Santa Bárbara de 1993 e 2023.....	31
<b>Tabela 2</b> - Tipo da atividade comercial do comércio localizado às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara-BA.....	62
<b>Tabela 3</b> - Tempo de atuação dos comerciantes localizados às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara-BA .....	63
<b>Tabela 4</b> - Influência da duplicação da BR-116 Norte para o comércio localizado às margens da BR-116 Norte, em Santa Bárbara-BA .....	65
<b>Tabela 5</b> - Mudança entre o antes e depois da duplicação da BR-116 Norte para o comércio localizado às margens da BR-116 Norte, em Santa Bárbara-BA .....	66
<b>Tabela 6</b> - Possíveis ações futuras sugeridas pelos comerciantes localizados às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara-BA .....	67
<b>Tabela 7</b> - Impacto da duplicação da BR-116 Norte na rotina dos moradores de Santa Bárbara-BA .....	69
<b>Tabela 8</b> - Avaliação da obra de duplicação da BR-116 Norte pelos moradores de Santa Bárbara-BA.....	70
<b>Tabela 9</b> – Dificuldade para transitar pela cidade depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte.....	71
<b>Tabela 10</b> – Execução da obra de duplicação da BR-116 Norte melhorou a mobilidade do município.....	73
<b>Tabela 11</b> – Tipo de deslocamento mais frequente pela cidade.....	74
<b>Tabela 12</b> – Mudanças para o motorista depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte.....	75
<b>Tabela 13</b> – Mudanças para o motociclista depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte.....	76
<b>Tabela 14</b> – Mudanças para o pedestre depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte.....	77
<b>Tabela 15</b> – Mudanças para o tipo de locomoção outros depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte .....	78

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1 – Síntese conceitual.....</b>	<b>49</b>
---	-----------

## LISTA DE GRÁFICOS

**Gráfico 1** – PIB - Produto Interno Bruto a preços correntes, no município de Santa Bárbara-Bahia 2010 - 2020 ..... 29

**Gráfico 2** – População total do município de Santa Bárbara - Bahia de 1970 a 2022 .....30

**Gráfico 3** – População residente por situação de domicílio, município de Santa Bárbara – Bahia de 1970 a 2010.....30

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

<b>Fotografia 1</b> – Feira livre na praça do comércio – ala das barracas de roupas .....	22
<b>Fotografia 2</b> – Feira livre na praça do comércio – ala dos secos e molhados .....	23
<b>Fotografia 3</b> – Andor de Santa Bárbara .....	24
<b>Fotografia 4</b> – Saída no andor, para a procissão pelas ruas da cidade.....	26
<b>Fotografia 5</b> – Procissão pelas ruas da cidade .....	26
<b>Fotografia 6</b> – BR 116, em frente Edson autopeças, altura do km 392.5, sentido Feira de Santana. ....	53
<b>Fotografia 7</b> – BR 116, em frente Edson autopeças, altura do km 392.5 sentido Serrinha.....	53
<b>Fotografia 8</b> – BR 116, em frente Edson autopeças, altura do km 392.5 início das obras de duplicação da BR. ....	54
<b>Fotografia 9</b> – BR 116 – Com a obra de duplicação sentido Feira de Santana. ....	54
<b>Fotografia 10</b> – Travessia de pedestres.....	56
<b>Fotografia 11</b> – Travessia de monociclista, pela faixa de pedestres.....	57
<b>Fotografia 12</b> – Travessia feita pelos moradores depois da obra de duplicação da BR 116-norte, altura no km 392, visão inferior.....	58
<b>Fotografia 13</b> – Travessia feita pelos moradores depois da obra de duplicação da BR 116-norte, altura no km 392, visão superior.....	59
<b>Fotografia 14</b> – Travessia de animais depois da obra de duplicação da BR 116-norte.....	61
<b>Fotografia 15</b> – Via de acesso alternativo, ainda sem asfaltamento, a margem esquerda da BR-116 norte, em frente ao estádio municipal.....	80

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>1.1 Os caminhos da investigação</b> .....	19
<b>2. SANTA BÁRBARA: DE VILA DE PACATÚ A CAPITAL DO REQUEIJÃO</b> ....	21
<b>3. REORGANIZAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE URBANA NA PEQUENA CIDADE</b> .....	33
<b>3.1 Entendendo a Mobilidade Urbana para além de um conceito</b> .....	36
<b>3.2 A Cidade Pequena no contexto da ação do Estado</b> .....	40
<b>3.3 Entendendo a Política Pública: da gênese à execução</b> .....	43
<b>3.4 Redes, fixos e fluxos em uma cidade pequena</b> .....	46
<b>4. SANTA BÁRBARA NO CONTEXTO DA BR – 116 NORTE</b> .....	52
<b>4.1 Compreendendo a mobilidade da população residente na Cidade Pequena</b> .....	57
<b>4.2 Aspectos sociais e ambientais na execução da obra de duplicação em uma cidade pequena</b> .....	59
<b>5. A DUPLICAÇÃO E OS IMPACTOS PARA O COMÉRCIO LOCALIZADO ÀS MARGENS DA BR – 116 NORTE</b> .....	62
<b>5.1 A duplicação e os impactos para os residentes da cidade de Santa Bárbara</b> .....	68
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	82
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	87
<b>APÊNDICES</b> .....	91

## 1. INTRODUÇÃO

A transformação socioespacial faz parte do desenvolvimento humano em nossa sociedade, e o espaço é produto da reorganização espacial. Na cidade pequena não é diferente, ela é produto dos processos socioespaciais que refletem a interação entre os diferentes agentes modeladores e produtores do espaço.

Fazendo uma relação com um objeto de estudo do nosso trabalho, podemos dizer que a cidade pequena tem importante papel na rede urbana brasileira em função de ser o lugar para onde converge ampla gama de pessoas que residem nos seus entornos rurais imediatos. Elas são lugares mundiais simples (Santos, 2006) e, portanto, *lócus* de serviços, comércio e administração pública, possuindo uma dinâmica própria. A cidade de Santa Bárbara se destaca, no contexto da Bahia, por estar localizada às margens da BR 116, onde encontra-se instalado um comércio ligado à dinâmica da rodovia.

Emancipado em 1961, o município integra o Território de Identidade<sup>1</sup> Portal do Sertão (**mapa 1**). Antes era denominada de Vila de Pacatú, e pertencia ao município de Feira de Santana. Segundo informações do IBGE de 2022, o município de Santa Bárbara tem um contingente populacional de 20.952 habitantes.

Importante destacar já de início que o município é transpassado pela Rodovia Federal BR –116 Norte. A referida BR é uma rodovia longitudinal que tem início no município de Fortaleza (Ceará) e termina em Jaguarão (Rio Grande do Sul) na fronteira com o Uruguai, sendo, portanto, a maior Rodovia Federal do Brasil, com 4.566,5 quilômetros de extensão (DNIT, 2022).

Diante disso, ressaltamos a importância desta pesquisa para a população de modo geral, uma vez que existem poucas pesquisas acadêmicas sobre o referido município. Desse modo, além de poder contribuir para o aceso de pesquisas acadêmicas e científicas na Universidade Estadual de Feira de

---

<sup>1</sup> Atualmente a Bahia está dividida em 27 Territórios de Identidade, que de acordo com a Secretaria do Planejamento - SEPLAN Território de Identidade pode ser definido como: [...] um espaço físico, geograficamente definido, geralmente contínuo, caracterizado por critérios multidimensionais, tais como o ambiente, a economia, a sociedade, a cultura, a política e as instituições, e uma população com grupos sociais relativamente distintos, que se relacionam interna e externamente por meio de processos específicos, onde se pode distinguir um ou mais elementos que indicam identidade, coesão social, cultural e territorial. (SEPLAN, 2023).

Santana – UEFS, este estudo contribuirá também para a construção e materialidade da historicidade da cidade de Santa Bárbara, tornando-se uma fonte de pesquisa para que a atual e as futuras gerações possam revisitar a própria história. Ademais, a investigação é relevante para estudantes e pesquisadores de outros municípios interessados na temática abordada.

De antemão, gostaríamos de ressaltar que a obra de duplicação da BR não ocorreu para atender às demandas dos moradores residentes de Santa Bárbara. Os moradores apenas estão tendo que se adaptar às mudanças decorrentes dessa reorganização espacial, uma vez que a sua mobilidade ficou comprometida em prol da mobilidade de outros, quais sejam, aqueles que trafegam pela BR-116 Norte atendendo ao interesse do Capital.

**Mapa 1 – Localização de Santa Bárbara no Território de Identidade Portal do Sertão**



A ampla extensão territorial brasileira favoreceu o aumento significativo nos fluxos de tráfego nas rodovias e, em função do sucessivo incentivo ao uso de veículos particulares, esse fluxo só vem aumentando. Em Santa Bárbara, como a rodovia passa pelo perímetro urbano do município, ela propicia um movimento considerável para os comerciantes e donos de lanchonetes localizadas às margens da BR –116 Norte.

A execução da obra de duplicação da BR iniciou-se no ano de 2018, no governo do presidente Michel Temer (2016 – 2019), mas foi no governo do presidente Jair Messias Bolsonaro que o trecho começou a ser liberado. O primeiro trecho foi liberado em março de 2021, e a inauguração aconteceu oficialmente no final de 2022. Porém, mesmo com a entrega do trecho para uso, ainda não há uma passarela ou mesmo um semáforo dentro do perímetro urbano do município. Mesmo diante de protestos e manifestações dos residentes com a solicitação, até o momento nada foi feito. Vale ressaltar que a referida BR já passava por dentro no município, porém, com a execução do projeto de duplicação, a cidade ficou ainda mais separada, ou melhor, a separação ficou ainda mais delineada.

Diante disso, fazemos a seguinte reflexão: até que ponto e em que sentido a execução da obra de duplicação da BR provoca uma reorganização espacial na cidade pequena? Como fica a mobilidade dos moradores diante da duplicação da rodovia, e a dinâmica do comércio às margens da BR –116 Norte?

Assim, nosso trabalho de investigação propõe analisar as transformações socioespaciais na cidade de Santa Bárbara com a execução da obra de duplicação da rodovia BR –116 Norte, com destaque para o impacto na mobilidade urbana.

Para isso, pretendemos também analisar os impactos socioeconômicos na atividade comercial localizada às margens da BR–116 Norte, compreender as transformações na mobilidade da população residente com a duplicação da BR e caracterizar os impactos na vida cotidiana das pessoas que vivem no entorno imediato da estrada.

## 1.1 Os caminhos da investigação

Para o desenvolvimento deste trabalho de investigação, dividiremos nossos procedimentos metodológicos em seis etapas: a primeira consistiu em um levantamento bibliográfico sobre a temática “Reorganização Espacial, Mobilidade Urbana, Pequena Cidade e Políticas Públicas” para embasar a discussão sobre os principais conceitos norteadores da pesquisa. A segunda etapa consistiu em uma análise documental. O processo envolveu o estudo e análise do projeto de duplicação da BR-116 Norte no trecho que foi o recorte da pesquisa na cidade de Santa Bárbara, com objetivo de identificar aspectos como a fonte de recurso que custeou a obra, custos da realização, infraestrutura agregada e agentes executores.

A terceira etapa consistiu na observação de campo e registros fotográficos no trecho objeto da pesquisa, com a finalidade de observar como está sendo a mobilidade dos residentes em relação à travessia. A quarta etapa foi à aplicação dos questionários com os comerciantes proprietários de lojas localizadas às margens da rodovia, com a intenção de analisar se houve mudança na dinâmica econômica do comércio com a execução da obra de duplicação. Vale ressaltar que aplicamos ao todo 85 questionários em ambas as margens da BR-116, ou seja, aplicamos questionários em toda área comercial dentro do perímetro urbano no município.

A quinta etapa foi composta da aplicação de questionários com residentes em Santa Bárbara (a análise ocorreu por meio de calculadora amostral online). Dentro dessa perspectiva, podemos afirmar que nossa pesquisa teve 90% de confiabilidade e 8% de margem de erro, usando como referência o Censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, de 2010<sup>2</sup>, que registrou uma população total de 19.064 habitantes. Porém, para o desenvolvimento desta pesquisa, trabalhamos com a

---

<sup>2</sup> Vale ressaltar que não trabalhamos com o censo de 2022 em virtude da indisponibilidade de informações, uma vez que ainda não constava no site do IBGE a contagem da população por situação de domicílio. Considerando que o foco da nossa pesquisa é a população urbana, adotamos a base de dados de 2010.

população urbana ocupada<sup>3</sup>, o que, segundo esse mesmo Censo, foi de 3.054 habitantes, o que resultou na aplicação de 103 questionários.

Com a aplicação dos questionários temos como objetivo analisar a visão dos moradores sobre a obra de execução da duplicação da BR, bem como explicar os impactos na mobilidade dos residentes. A sexta e última etapa foi a realização da análise e tabulação das informações colhidas nas etapas anteriores em busca de respostas para as inquietações e questionamentos levantados durante a pesquisa, o que resultou na dissertação.

---

<sup>3</sup> População urbana ocupada é o recorte que fizemos para a aplicação dos formulários com os residentes no município.

## 2. SANTA BÁRBARA: DE VILA DE PACATÚ A CAPITAL DO REQUEIJÃO

Antes conhecida como Vila de Pacatú, Santa Bárbara localiza-se no Estado da Bahia, Brasil, faz parte da Mesorregião do Centro Norte Baiano, pertence à Microrregião de Feira de Santana, integra o Território de Identidade Portal do Sertão. Com uma área total de 347,021km<sup>2</sup> (quilômetros quadrados), e uma densidade demográfica de 55,15hab/km<sup>2</sup> (habitantes por quilômetros quadrados), o município hoje apresenta um contingente populacional de 20.952 habitantes (IBGE 2022).

O predomínio da agricultura e da pecuária são características básicas da composição do Produto Interno Bruto (PIB) do município, com destaque para o cultivo do feijão, milho, mandioca e para a produção de carne, leite e seus derivados. Segundo Genot (1993), a pequena propriedade rural é o componente principal do sistema fundiário.

O requeijão é o principal produto comercializado no município, e a fama de ser de boa qualidade se espalha por todo o estado da Bahia, pois são muitos os amantes dessa iguaria à base do leite da vaca. Em todas as lanchonetes às margens da BR – 116 Norte encontra-se o requeijão. Normalmente, o comerciante ou atendente oferece uma fatia ao cliente para provar, e só depois disso o cliente decide se vai levar e a quantidade que vai querer. De acordo com Carneiro (2014), Santa Bárbara até hoje é vista como local de parada, ponto de apoio para quem passa pelo município:

Uma das características marcantes da economia de Santa Bárbara é a de servir ainda hoje como local de parada de viajantes na BR-116 (norte), e ponto de apoio, com lanchonetes e restaurantes que ofertam dentre uma variedade de produtos e serviços, entre eles o requeijão de corte (requeijão nordestino ou manteiga), produto marcante da cidade (Carneiro 2014 *apud* Rebelo 2023, p. 47).

Ainda segundo o autor, há uma diversidade de ofertas de produtos e serviços na cidade, que em sua grande maioria podem ser encontrados de domingo a domingo, como é o caso do funcionamento das lanchonetes. Já os serviços podem ser encontrados de segunda a sábado.

Outro ponto forte do município é a feira livre (**fotografia 1**), realizada às terças-feiras, quando a cidade ganha um dinamismo diferenciado: muitos

comerciantes, barraqueiros, feirantes e ambulantes desembarcam na cidade para comercializar os mais diversos produtos. Muitos deles já começam a chegar na segunda-feira, e os moradores já começam a fazer suas feiras de frutas e verduras na segunda à tarde.

**Fotografia 1** – Feira livre na praça do comércio – ala das barracas de roupas



Fonte: Tamires Brito, 2023.

Pontes (2012) enfatiza que as feiras livres são típicas no semiárido nordestino, ressaltando ainda a importância econômica das feiras livres nesse contexto. Em Santa Bárbara não é diferente, além de fazer girar a economia local, a feira livre é sem dúvida um dos maiores pontos de encontro e socialização do município. É nela que amigos se encontram de forma casual ou previamente agendada para um bate-papo, para tomar uma pinga, comer um bom tira gosto no mercado de arte, resolver alguma pendência ou simplesmente se reencontrar, principalmente os residentes do campo, que em alguns casos só encontram maior oferta de transporte justamente no dia da feira. De acordo com Genot (1993):

Feira Livre é também o momento em que acontecem as transações comerciais envolvendo negócios maiores, como proprietários fundiários e gado, além de concentrar também maior número de trabalhadores rurais, que recebem sua remuneração semanal, pra fazer a feira. A população rural aproveita a oportunidade de estar na cidade para resolver problemas ligados as instituições públicas e ou particulares, além da utilização de serviços como Correio, hospital e outros (Genot, 1993, p. 156).

Segundo Genot (1993), o dia da feira é mais que um dia a mais no calendário dos barbarenses e feirantes; é o dia de maior dinamismo no município como um todo, tanto para quem reside quanto para quem trabalha ou visita a cidade as terças-feiras. Como podemos visualizar na **fotografia 2**, a rua fica tomada de mercadorias e barracas. Vale ressaltar que uma parte da feira de frutas e verduras fica às margens da BR, no conhecido Centro de Abastecimento, assim como a feira de caprinos, ovinos, bovinos, aves e demais animais que são comercializados vivos, no Campo do gado. A feira livre de Santa Bárbara é uma das maiores e mais importantes feiras entre os municípios vizinhos.

**Fotografia 2** – Feira livre na praça do comércio – ala dos secos e molhados



Fonte: Tamires Brito, 2023.

Vale aqui fazer um registro sobre a tradicional festa do São João de Santa Bárbara quando, todos os anos, milhares de pessoas se reúnem na praça do comércio para curtir o São João na terra do requeijão. Artistas locais, regionais e até nacionais marcam presença nos três dias dos festejos juninos do município, e os amantes de um bom forró não ficam de fora dessa folia.

Segundo Genot (1993), a Igreja Católica foi construída inicialmente como uma capela na Fazenda Poço, em meados do século XX, pelos criadores de gado que adentravam o sertão baiano. Ainda hoje é ponto de referência para fiéis católicos, um marco simbólico e imponente para o município.

Já no campo da religiosidade, a tradicional festa da Padroeira Santa Bárbara é algo marcante no município. Os fiéis e devotos da Santa aguardam ansiosamente a chegada do mês de dezembro; este, sem dúvidas, é um mês festivo para os barbarenses. A festa da padroeira acontece no dia quatro e o aniversário da cidade dia quatorze. Durante as nove noites do novenário a imagem da Santa (**fotografia 3**) permanece na igreja. Só no dia quatro de dezembro, após a missa, ela é carregada pelos fiéis em procissão pelas ruas da cidade.

**Fotografia 3** – Andor de Santa Bárbara, festa da padroeira. 2023.



Fonte: Tamires Brito, 2023.

O escritor Jesus (2021), que também é barbareense, descreve bem o que é o dia quatro de dezembro para os fiéis e devotos de Santa Bárbara. A velha Pacatu a que o autor se refere é a cidade que estava cheia e coberta de vermelho em homenagem à Santa. O canto em volta da cidade refere-se à procissão que percorre as principais ruas ao som de louvores católicos:

A velha Vila de Pacatu, estava cheia. Coberta de vermelho. À tarde nós fizemos à procissão cantando em volta da cidade. Essa festa é boa para encontrar velhos amigos. Bárbara estava nela com um vestido vermelho, uma rosa atrás da orelha, uma sandália de couro (JESUS, 2021, p. 69).

No dia quatro de dezembro a cidade amanhece ao som de fogos e da tradicional charanga, acordando a população, pois em alguns casos a fantasia é o próprio pijama. E assim a chamada “Alvorada da Padroeira” percorre as principais ruas da cidade, finalizando na praça da matriz com banho de carro pipa e feijoada. Às nove horas da manhã acontece a missa solene presidida pelo Arcebispo da Arquidiocese de Feira de Santana, atualmente Dom Zanoni Demettino Castro, e as autoridades marcam presença nos primeiros bancos na igreja.

É bonito de ver a fé dos devotos de Santa Bárbara (**fotografias 4 e 5**). Muitos vêm de outras cidades e até outros estados, se programam o ano inteiro para estar presentes no dia quatro de dezembro, na festa da virgem mártir que foi degolada pelo próprio pai ao professar sua fé. Considerada protetora contra fortes tempestades, raios e trovões, Santa Bárbara é uma das santas mais veneradas no catolicismo.

**Fotografia 4** – Saída no andor para a procissão pelas ruas da cidade.



Fonte: Tamires Brito, 2023.

**Fotografia 5** – Procissão pelas ruas da cidade



Fonte: Tamires Brito, 2023.

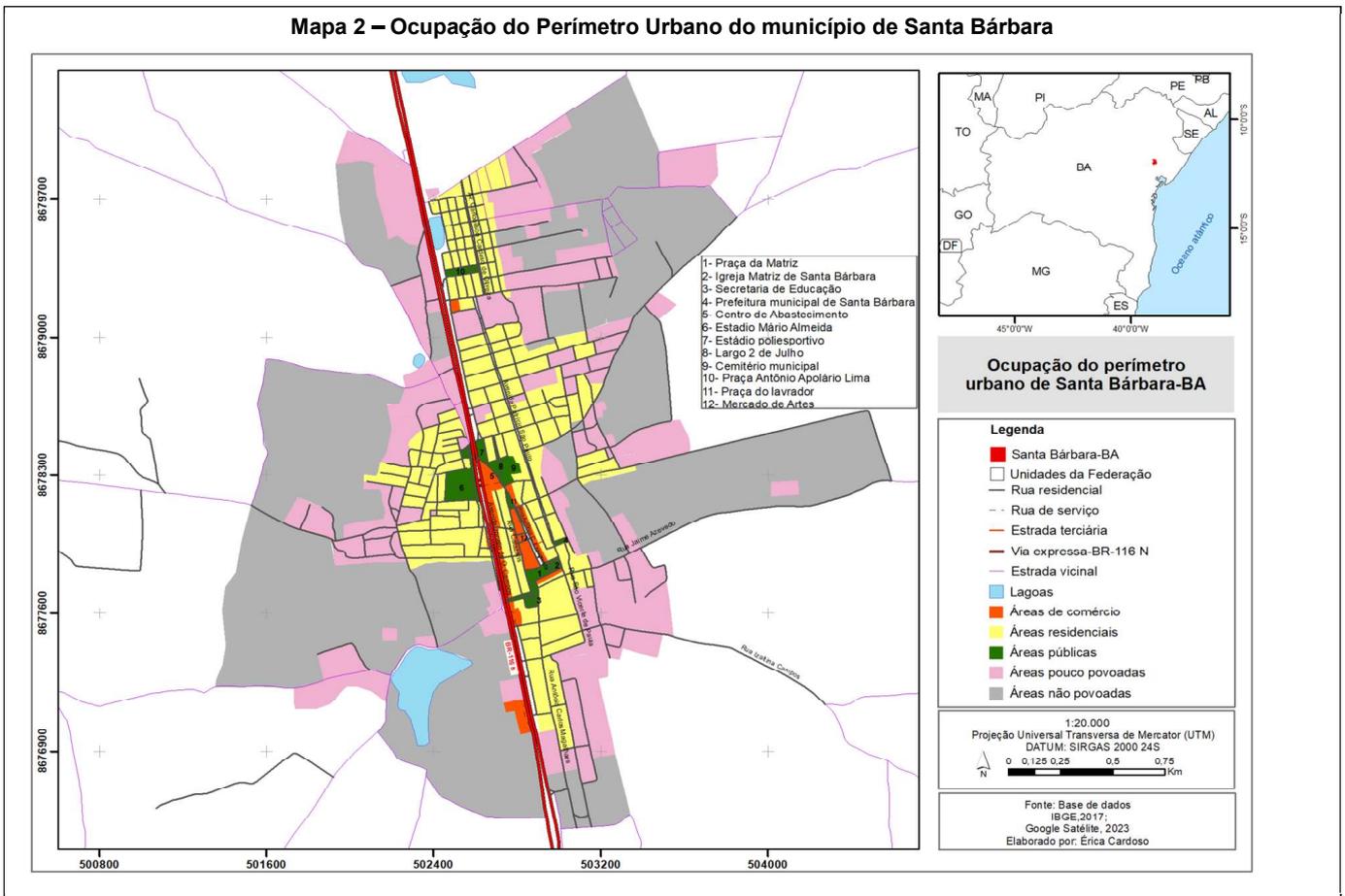
É importante também destacar que às margens da BR – 116 Norte (**Mapa 2**) localiza-se a área de comércio, o Mercado Municipal, ocorre a feira livre, áreas residenciais e áreas públicas, a exemplo de praças, estádio, cemitério e quadras poliesportivas.

Como podemos observar no **mapa 2** de ocupação do perímetro urbano no município, as áreas públicas estão identificadas na cor verde; a área identificada na cor laranja representa as duas áreas comerciais do município, uma localizada às margens da BR – 116 Norte, que tem, para além dos clientes residentes, os clientes temporários ou passageiros, e a outra mais voltada para o comércio local. Nesse comércio encontramos bens e serviços básicos do dia a dia de uma típica cidade pequena.

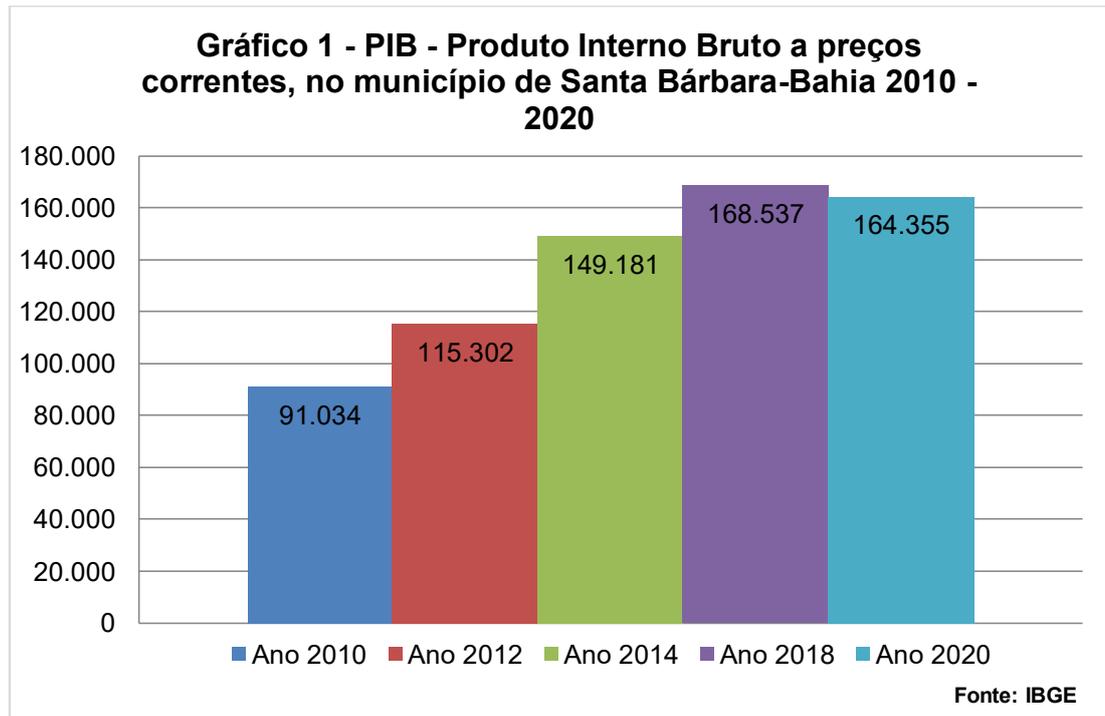
Em amarelo, estão identificadas as áreas residenciais do município, a maioria localizada à direita da rodovia. Um pouco mais distante do centro estão as áreas pouco povoadas, identificadas na cor rosa. Ainda na cor verde podemos destacar as praças da Matriz, representada pelo número 1 (próximo à Igreja Católica), praça Antônio Apolinário de Lima, no bairro Terra Santa, identificada pelo número 10 e praça do Lavrador, representada pelo número 11, que recentemente foi renomeada para A praça é Nossa. No entanto, a maioria dos residentes ainda se referem ao local como Praça do Lavrador.

Temos ainda a quadra poliesportiva, representada pelo número 7, que fica localizada no bairro Cascalheira e o Largo 2 de julho, representado pelo número 8, onde encontra-se o Centro de Abastecimento, todos localizados na margem direita da BR-116; apenas o Estádio municipal e o Campo de animais aparecem como áreas públicas da margem esquerda da rodovia. O Estádio municipal, representado pelo número 6, nomeado Estádio Mário Almeida, é o único no mapa do lado esquerdo da rodovia.

**Mapa 2 – Ocupação do Perímetro Urbano do município de Santa Bárbara**

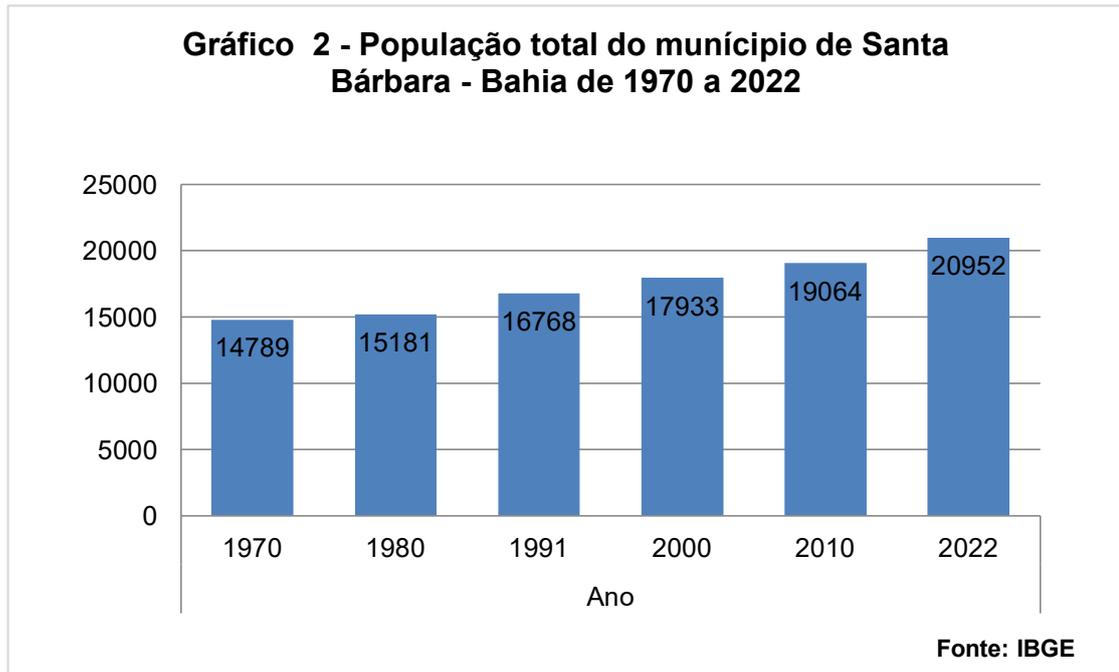


No que se refere ao Produto Interno Bruto do município de Santa Bárbara, verificamos que entre os anos de 2010 e 2020, o município apresenta um considerado crescimento do PIB, saindo da casa dos noventa e um mil, para a casa dos cento e sessenta e quatro mil respectivamente durante os referidos anos (**gráfico 1**).



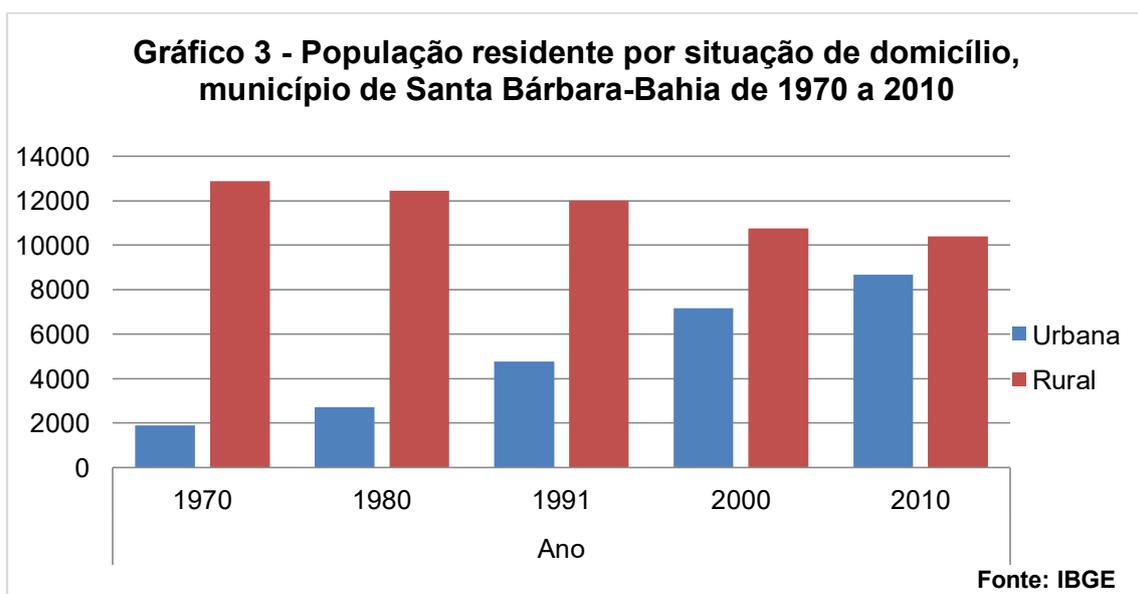
Porém, de 2018 para 2020 o PIB de Santa Bárbara apresenta um decréscimo, caindo de cento e sessenta e oito mil para cento e sessenta e quatro mil. Só para contextualizar, vale lembrar que, nesse mesmo período, o país enfrentava uma das maiores pandemias da história, a pandemia do COVID 19. Ainda em relação ao PIB, no ano de 2015, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE – CIDADES, 2023), o município apresentou um percentual de receitas oriundas externas de 96,2%.

Fazendo uma análise mais específica sobre o município de Santa Bárbara e seu contingente populacional, podemos observar no **gráfico 2**, que o município apresenta uma população total em crescimento. É o que nos mostra a série histórica entre 1970 a 2022 do IBGE:



Podemos observar ainda que as duas últimas décadas da série analisada apresentam um crescimento ainda mais significativo que as demais, ou seja, de 2000 até 2022 o município apresentou um crescimento populacional proporcional maior que nos anos anteriores.

Por seguinte, apresentamos o **gráfico 3**, com a situação de domicílio. Santa Bárbara apresenta um crescimento considerável do contingente populacional urbano em relação ao contingente populacional rural, entre as décadas de 1970 a 2010:



O município apresenta uma particularidade: seu contingente populacional urbano é menor que o seu contingente populacional rural, uma das características marcantes dentro da realidade das pequenas cidades brasileiras.

Segundo informações do IBGE, tendo como base o ano de 2021, Santa Bárbara registrou 264 nascidos vivos. Já em relação à população ocupada, Santa Bárbara registrou em 2020 apenas seis por cento do seu contingente populacional (IBGE, 2021).

Referente à área urbana, Santa Bárbara apresenta apenas 2% em quilômetros quadrados de áreas urbanizadas. Com informações obtidas no site da Neenergia, apuramos que a tensão elétrica do município de Santa Bárbara é 220 volts (unidade de medida utilizada na eletricidade).

Segundo Genot (1993), em 1993, Santa Bárbara apresentava uma estrutura físico-urbana com exatamente dez bairros, tendo como núcleo central a Praça da Matriz. Os bairros eram todos residenciais, e a construção se deu através da compra e venda das terras pelos proprietários das fazendas, o que deu origem ao sistema de loteamentos e a formação dos bairros do município, a saber: Loteamento Tamarindo – Baixada de Carlitão, Loteamento Almerinda, Loteamento Alto da Boa Vista, bairro Terra Santa e Conjunto Renascer. Esse, porém, surge como uma proposta de conjunto habitacional do Programa de Casas Populares do Governo Federal, vinculado à política de habitação. E um dos mais novos loteamentos é o Viva Feliz, que também é chamado de loteamento de Fernando de Fabinho.

A **tabela 1** apresenta os bairros da cidade<sup>4</sup> de acordo com Genot (1993), acrescidos de uma atualização nossa com base em dados coletados junto aos Correios:

**Tabela 1-** Bairros do município de Santa Bárbara-Bahia de 1993 a 2023

Nº de ordem dos bairros	Denominação dos Bairros e Loteamentos	
	Ano de 1993	Ano de 2023
1	Loteamento Manaus	Loteamento Manaus
2	Loteamento Cascalheira	Loteamento Cascalheira

<sup>4</sup> Ressaltamos que não encontramos a relação com todos os bairros do município na Prefeitura Municipal de Santa Bárbara. A instituição apresentou-nos apenas uma relação com os bairros, Alto da Boa Vista, Morada do Alto, Loteamento Viva Feliz e Loteamento Villa Marques.

3	Lot. Nossa Senhora do Rosário	Lot. Nossa Senhora do Rosário
4	Loteamento Alto	Loteamento Alto
5	Loteamento Tanque Novo	Loteamento Tanque Novo
6	Loteamento do Quitoco	Loteamento do Quitoco
7	Loteamento do Matadouro Velho	Loteamento do Matadouro
8	Loteamento do Matadouro Novo	Loteamento do Tanque da Nação
9	Loteamento do Tanque da Nação	Loteamento Alto da Roseira
10	Loteamento Alto da Roseira	Lot. Tamarindo – Baixada de Carlitão
11		Conjunto Renascer
12		Terra Santa
13		Loteamento Almerinda
14		Loteamento Alto da Boa Vista
15		Loteamento Viva Feliz

Fonte: Genot, 1993

Adaptação: Tamires Brito, 2023.

Diante disso, podemos concluir que nesses trinta anos Santa Bárbara ampliou consideravelmente o perímetro urbano. Apresentamos aqui apenas os bairros já concretizados, com residências habitadas. Vale ressaltar que existem no município alguns outros loteamentos sendo construídos.

### **3. REORGANIZAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE URBANA NA PEQUENA CIDADE**

A Geografia se distingue das demais ciências em função de ser a ciência do espaço geográfico que, com o passar do tempo, vem apresentando múltiplas e profundas transformações. Justamente por isso, como bem diz Corrêa (1991, p. 53), a “geografia representa um modo particular de se estudar a sociedade”.

Nessa perspectiva, Corrêa (1991), defende que a organização espacial é, sem dúvida, gerida em prol do Capital. Ainda segundo o autor, a organização espacial é a natureza transformada pelo trabalho social:

Ao fixar no solo os seus objetos, frutos do trabalho social e vinculados às suas necessidades, um grupo possibilita que as atividades desempenhadas por estes alcancem um período de tempo mais ou menos, longo, repetindo, reproduzindo as mesmas. Nestas condições, o grupo social se reproduz, porque a reprodução ligadas às suas atividades viabiliza o próprio. A organização espacial, ou seja, o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é assim um meio de vida do presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução) (Corrêa, 1991, p. 55).

Assim, o autor sintetiza organização espacial como conjunto de objetos criados pelo homem e disposto sobre a superfície, possibilitando assim sua produção e reprodução, ou seja, o presente e o futuro, uma condição de produção e reprodução do espaço, onde um dá condições para a existência do outro: “A organização é assim constituída pelo conjunto de inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social” (Corrêa, 1991, p. 57).

O autor completa argumentando que a organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer sua própria história, ou seja, a organização espacial é fruto da historicidade humana e social. A organização do espaço fundamenta-se na existência de uma trama muito densa de redes diversificadas, complexas e complementares, dispostas de forma a se relacionarem com uma teia cujas malhas fortes coincidem com as do travejamento urbano.

Souza (2021) destaca a relação entre divisão espacial do trabalho e sua distribuição no espaço. Para o autor:

[...] a organização espacial tem a ver com a divisão espacial do trabalho, com a disposição e distribuição espacial da infraestrutura técnica (malha viária, redes técnicas de abastecimento de água e energia, de esgotamento sanitário etc.) e social (escolas, pontos de saúde, etc.), com o padrão de segregação e autosegregação residencial, e assim segue. (Souza, 2021 p. 37).

Assim, segundo o autor, a organização espacial está atrelada não apenas à distribuição espacial, mas à disposição no espaço de alguns elementos básicos na vida cotidiana sejam de natureza técnica ou social, e isso tem uma intencionalidade, ou seja, reflete ou atende a uma lógica preexistente, um padrão de segregação e autosegregação residencial. Porém, essa configuração não é estática ou imutável, e assim podemos corroborar mais uma vez com o autor quando defende que:

A organização espacial está sempre mudando. Às vezes, mais rapidamente; às vezes, mais lentamente. E não apenas mudando: está, também, sendo constantemente desafiada, em diferentes escalas. Para cada 'ordem' sócio-espacial aparecerá, mais cedo ou mais tarde, ou menos em uma sociedade injusta e heterônoma, um contra-projeto (ou vários contraprojetos concorrentes) que proporá ou presuporá, explícita ou implicitamente, novas estruturas sócio-espaciais, para agasalhar novas relações sociais. (Souza, 2021 p. 38).

Endossando as palavras de Souza (2021), a organização espacial é dinâmica e mutável, possui uma intencionalidade, ou intencionalidades, dentro de uma dada realidade social, e essa dinamicidade poderá acontecer às vezes de forma rápida, às vezes de forma mais lenta, mais resultará sempre em uma ordem sócio-espacial, criando, assim, novas relações sociais.

Souza (2021) nos faz um alerta do perigo de empobrecer ou restringir a análise da organização espacial se só levarmos em conta a materialização do espaço através das estruturas tangíveis. Nesse sentido, afirma que as fronteiras e divisas entre territórios constituem-se expressões de organizações espaciais.

O geógrafo baiano Milton Santos conceitua espaço como um conjunto contraditório e indissociável de sistemas de objetos e ações, não podendo ser considerados isoladamente já que é nesse cenário que a história se dá. Na visão do autor:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por

objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina (Santos, 2006, p. 39).

Como podemos observar, o autor aborda também a natureza e a relação com a sociedade, além das transformações que a sociedade produz na natureza ao longo do tempo; a natureza deixa de ser selvagem porque vai sendo transformada em espaço técnico, possuidor de objetos fabricados artificialmente. Seguindo Santos (2014), reforçamos a ideia de que o espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço intermediado pelos objetos naturais e artificiais.

Andrade (1994) chama atenção para a cronologia dos fatos da relação tempo e espaço, afirmando que o tempo não pode ser analisado como uma mera sucessão linear entre passado, presente e futuro, pois, nas palavras dele “[...] as instituições e as relações existentes no passado permanecem e atuam no presente e se projetam no futuro” (Andrade, 1994, p. 15). Com isso, é necessário levar em conta a necessidade de uma visão conjunta, considerando que todos esses elementos interagem simultaneamente. Quando tempo, sociedade e natureza vivem o presente atrelado ao passado através de resquícios e fazendo projeções futuras temos uma visão dialética.

Numa perspectiva próxima à de Santos (2006) e Corrêa (1991), no que se refere à dinâmica da organização espacial, Silva (2018) argumenta:

Do trabalho social resulta um produto da ação humana que chamamos de espaço geográfico. Esse é um processo histórico, de acumulação sucessiva, de diferenciação e, ao mesmo tempo, de homogeneização e resistência à homogeneização capitalista pela via da fragmentação, da força do lugar. Nesse processo social destacamos cinco dimensões que devem compor a base da investigação que se propõe a entender a sociedade pela via da espacialidade (Silva, 2018, p. 42).

As cinco dimensões identificadas pelo autor são: a ação, a técnica, a norma, a percepção, e a organização espacial. Nesse contexto, argumenta que essa organização:

[...] é um produto da ação normatizada e possui uma face visível, onde distinguimos formas, redes, funções e estruturas, podendo ser objetivamente analisada, e uma face invisível que a mantém por um

dados período. Mas a organização se mantém temporariamente na dependência da conjunção da ação, da técnica, da norma e da percepção, ou seja, a organização é a expressão do processo, por isso podemos partir dela para estudar as demais dimensões, ou ao contrário, estudar as outras dimensões para dar conta da sua configuração (Silva, 2018, p. 43).

De acordo com a discussão apresentada por Silva (2018), e diante da execução da obra de duplicação da BR – 116 Norte em Santa Bárbara, podemos dizer que a construção se configura como uma das dimensões apresentadas pelo autor, além de ser também uma ação do Estado, ou seja, como produto de uma ação normatizada que possui face visível, onde podemos distinguir formas, redes, funções e estruturas.

É o Estado intervindo na reorganização espacial na pequena cidade, é ele intervindo em Santa Bárbara. Partimos do pressuposto que a cidade já apresentava uma organização espacial, porém, com a execução desse empreendimento, ele passa por um processo de reorganização, ganhando assim outra dinâmica e passando a ser reorganizado espacialmente pela ação do Estado.

### **3.1 Entendendo a Mobilidade Urbana para além de um conceito**

Faremos, a partir de agora, uma análise de um dos conceitos chaves para explicar o processo de execução da obra de duplicação da BR: o conceito de mobilidade. A mobilidade não se resume apenas ao ir e vir dos automóveis, ela deve ser atrelada as diversas formas de deslocamento.

Santos; Santos; Reis (2021) afirmam que mobilidade deve estar diretamente ligada às outras políticas de direito da população, como a saúde, educação e lazer, e que quanto maior for a mobilidade das pessoas, melhor será o acesso delas a outras políticas, e maior será a apropriação das pessoas da vida urbana, pois o acesso está ligado à mobilidade e às condições de movimentação pelo espaço onde vivem.

Os referidos autores afirmam também que a mobilidade busca proporcionar um acesso amplo, democrático e facilitado ao conjunto de políticas de transporte e acessibilidade do espaço urbano. Para Barbosa (2014, p. 193), a mobilidade não possui apenas dimensões de locomoções, ou seja:

[...] mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais etc., o ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.

Partindo do pressuposto apresentado pelos autores, a mobilidade não se configura como um simples e mero deslocamento territorial, mas que esse deslocamento estará carregado de subjetividade e para, além disso, reproduzirá as relações sociais existentes, ou seja “[...] a mobilidade é uma prática socioespacial que permite a presença em diferentes lugares como a corporificação de direitos em sujeitos sociais” (Barbosa, 2014, p. 198).

Ainda segundo os autores supracitados, a circulação é entendida pelo deslocamento em áreas urbanas mediante esforço pessoal ou por veículos, sejam eles motorizados ou não, e isso se materializa por uma infraestrutura existente ou disponível, ao passo que pessoas com maior poder aquisitivo terão um maior raio de circulação, pois as pessoas normalmente se deslocam de forma motorizada, o que permite ir a locais inalcançáveis em relação às pessoas não motorizadas. Reafirmando: “[...] formas desiguais ou limitadas de circulação incorrem em prejuízos na mobilidade urbana, conseqüentemente, no pleno direito à cidade” (Santos; Santos; Reis, 2021, p. 21).

Pensar o espaço urbano é ter a necessidade de pensar a mobilidade urbana que se configura como todas as formas de locomoção na cidade. Fazendo mais uma vez referência a Santos; Santos; Reis (2021), não dá para considerar o direito dos indivíduos sem pensar na configuração do espaço urbano, no deslocamento, no ir e vir, seja motorizado ou não motorizado, individual ou coletivo:

É nessa conjuntura de transformações da cidade, onde há necessidade de conexão entre localização e distribuições de ações e mercadorias, que a mobilidade urbana ganha especial significado, pois afere sentido aos lugares, com construções de linhas férreas, ruas, avenidas e estradas, as quais passam a constituir metamorfoses urbanas voltadas, sobretudo, para atender os interesses do capital. Porém, a mobilidade é um campo de disputa explícito, em que o Estado atua para regular seu desenvolvimento em favor do mercado. (Santos; Santos; Reis, 2021, p. 25).

Os autores nos apresentam uma reflexão importante e extremamente necessária: o papel do Estado na política de mobilidade. Como sabemos, o Estado é

um agente hegemônico e tende a atender aos interesses do Capital, e por mais que a população trabalhadora necessite, ela por vezes acaba não sendo prioridade diante da demanda do Capital hegemônico, ficando em segundo plano. Cabe aqui fazer uma ressaltava e reforçar a importância dos movimentos sociais para dar voz e vez às demandas dos excluídos dos benefícios gerados pela execução de políticas públicas, não apenas referentes à mobilidade, mas a outros temas relevantes, afinal, os movimentos sociais são braços fortes na luta por melhores condições de vida, por equidade na balança contra o grande Capital e por prioridade das ações do Estado.

Outro ponto importante que sobre o qual os autores nos fazem refletir é sobre a obrigatoriedade da política de mobilidade urbana para municípios com mais de 20 mil habitantes. Citando Rubim e Leitão (2013), os autores ressaltam que esse planejamento de curto, médio e longo prazo deve acontecer de forma conjunta com a sociedade, e corroboram a perspectiva de utilização de deslocamentos não motorizados.

Vale ressaltar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é considerada um marco normativo de regulamentação e desenvolvimento da mobilidade urbana, e é fruto da mobilização dos movimentos populares ao longo dos anos. Isso reforça a importância de manter a pressão popular e mobilização sobre os poderes públicos em suas diferentes escalas.

Outro aspecto que queremos destacar, de acordo com Medeiros (2019), são os resultados de estudos que apontam os impactos negativos da execução de uma obra de duplicação em rodovia. Segundo o autor, esse tipo de empreendimento gera restrições aos deslocamentos transversais dos pedestres e moradores em determinadas áreas por conta da obra, principalmente com a concretização da divisão dos dois sentidos da via. Medeiros apresenta mais algumas causas, a saber:

As causas para tais restrições são diversas: a percepção de risco de sofrer acidentes devido à alta velocidade e ao volume de veículos na estrada; a ausência de passarelas ou outros dispositivos seguros; o desestímulo ao uso de passarelas ou passagens inferiores pelo aumento da distância percorrida e pelo medo de ser assaltado (Medeiros, 2019, p. 7).

De modo geral, podemos dizer que a construção dessas barreiras fruto de divisões efetivadas no espaço urbano em função da duplicação de rodovia podem sim interferir na mobilidade da população, principalmente para os não motorizados.

Segundo Andrade e Tavares (2017), as dificuldades de deslocamento e locomoção decorrentes das formas de travessia em passarelas elevadas, suas localizações e quantidades disponíveis são reclamadas por pedestres, ciclistas, passageiros de ônibus, além dos usuários de transporte individual. Ainda segundo os autores, entre os impactos causados pela duplicação sobre as condições de acessibilidade, podemos destacar o alongamento dos percursos para quase 40 % da população que necessita realizar travessias da rodovia em pontos pré-determinados.

Nesse contexto de execução de obras, Andrade e Tavares (2017), ressaltam que um dos impactos da duplicação ou ampliação de rodovias são as travessias urbanas:

Essas obras nas travessias urbanas, embora objetivem melhorias de fluidez no contexto nacional ou regional, quando analisadas do ponto de vista dos moradores, têm gerado inúmeros transtornos que necessitam de ações mitigadoras. Essa configuração de rodovia tende a gerar conflitos entre os fluxos locais e os fluxos de passagem, ocasionando impactos negativos, tanto para a rodovia, como para o espaço urbano. (Andrade e Tavares, 2017, p. 102).

Dessa forma, podemos dizer que as travessias em Santa Bárbara podem se configurar como um impacto negativo para o espaço urbano, especialmente para os usuários pedestres, pois as travessias normalmente são instaladas em pontos estratégicos e, com isso, os moradores passam a percorrer distâncias maiores para conseguir ter acesso ao lado oposto da via. Dentro dessa realidade, Santa Bárbara hoje possui um único ponto de travessia adequado para pedestres, ou seja, os usuários que se deslocam a pé percorrem uma distância considerável para atravessar a via com segurança.

Segundo Souza (2020), o desenvolvimento de uma cidade não é o crescimento ou expansão pura e simples. Com isso, concluímos que em qualquer espaço habitado por pessoas existem relações sociais, e que por menor que seja a construção de um empreendimento, ele poderá mudar a dinâmica social existente em maior ou menor intensidade.

### 3.2 A Cidade Pequena no contexto da ação do Estado

Para Carlos (2008), a cidade é como um campo de manifestações políticas, já que o espaço socialmente produzido implica uma sociedade hierarquizada, dividida em classes. A autora afirma que as cidades de hoje pertencem ao Capital, representando a submissão do sujeito às necessidades de reprodução deste.

A autora esclarece que a relação entre as pessoas é intermediada por uma visão mercadológica, ou seja, pelo dinheiro, há uma heterogeneidade entre os modos de vida na cidade, desde as diferentes formas de morar até o modo de usar os terrenos. O uso diferenciado é reflexo da construção desigual e contraditória desse espaço, porém, vale ressaltar que, no contexto apresentado pela autora, existem os movimentos sociais que em grande medida lutam para quebrar a lógica da sociedade hierarquizada.

Ainda em uma perspectiva marxista, Lefebvre (2001) afirma que a cidade, até o início do Capitalismo, era muito mais obra do que produto, portanto, nem a cidade nem a terra haviam se transformado em mercadoria. A generalização da mercadoria e do valor de troca a partir da industrialização aos poucos foi decompondo e subordinando as estruturas sociais existentes. Com essa generalização, o espaço urbano, construído primordialmente como valor de uso, passa a viver mais intensamente a contradição entre valor de uso e de troca. O Capitalismo transformou a terra que era essencialmente valor de uso em algo com valor de troca.

Em outra perspectiva, Ipiranga (2010, p. 70), diz que a memória da cidade é observada, percebida e interpretada “por meio dos seus lugares, das suas falas e dos seus silêncios, das suas lembranças e dos seus esquecimentos, da conservação e da invenção”, além de ser um espaço que constrói e reconstrói identidades:

A cidade, como espaço de interação e hibridismo, constrói e reconstrói no tempo identidades, produz e reflete significados, deslocando a atenção para esses processos sociais. Pressupõe-se que compreender o espaço urbano por meio da consideração da sua cultura e dos seus espaços intermediários — ruas, bairros e equipamentos como os bares e restaurantes — é uma forma de buscar meios de melhor geri-la (Ipiranga, 2010, p. 66).

Saraiva e Carrieri (2012) reforçam essa ideia, pois consideram que a cidade é mais do que um aglomerado de pessoas sobre um dado espaço geográfico, e que

há uma dinâmica do processo coletivo por componentes individuais e culturais que implicam a construção de uma identidade local.

Porém, é necessário ter alguns cuidados ao delimitar ou classificar os espaços chamados de pequenas cidades. Alguns autores utilizam apenas o aspecto quantitativo, o que implica o risco de cometer alguns equívocos. Santos (1982, p. 69-70) diz que “Aceitar um número mínimo, como o fizeram diversos países e também as Nações Unidas, para caracterizar diferentes tipos de cidade no mundo inteiro, é incorrer no perigo de uma generalização perigosa”. O autor nos apresenta ainda o conceito de cidades locais:

aglomerados populacionais com uma dimensão mínima, que “deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população com verdadeiras especializações do espaço” e que apresentam “um crescimento autossustentado e um domínio territorial”, respondendo às “necessidades vitais mínimas, reais ou criadas de toda uma população, função esta que implica em uma vida de relações” (SANTOS, 1982, p. 71).

Segundo Maia (2010), as diversas contribuições de autores através de pesquisas e estudos nas cidades pequenas no cenário brasileiro são entendidas como integrantes e interagentes enquanto espacialidades que compõem a totalidade espacial no Brasil. Sendo assim, ela afirma que: “Tal característica pode ser entendida a partir do contexto regional em que estão inseridas, pelos processos promotores de sua gênese, bem como no conjunto de sua formação espacial” (Maia, 2010, p. 23).

No aspecto econômico, Maia (2010) afirma que nas pequenas cidades, com o contingente populacional inferior a 20 mil habitantes, parte da economia provém da gestão da economia rural ou de recursos da União. Diante disso, reafirmamos que essa é a realidade das pequenas cidades brasileiras: não andam em suas próprias pernas e precisam quase que totalmente dos recursos governamentais, sejam eles oriundos do fundo de participação municipal ou de benefícios sociais que propiciam a circulação monetária municipal e garantem o funcionamento do pequeno comércio local. Nesse sentido, Santa Bárbara é uma típica cidade pequena que possui como principal posto de trabalho a Prefeitura seguida do comércio local. Esses dois espaços de trabalho não conseguem abarcar todos os residentes em idades ativas

e, com isso, a cidade se torna dependente dos repasses governamentais para dinamizar a economia local.

Ressaltamos que existem exceções: há cidades pequenas que forjem dessa realidade, a exemplo de Teofilândia e Barrocas, que apresentam boa arrecadação municipal devido à atividade de mineração desenvolvida no município.

Para Silva (2021, p. 12), a cidade pequena não se sustenta por si só: ela tem uma forte ligação com o seu rural imediato, ou seja, na cidade pequena, a relação entre o urbano e o rural é forte, e cada um desses espaços dá sustentação ao outro: “ Partimos do princípio de que a Cidade Pequena é um lugar mundial simples onde a densidade dos vetores da modernidade a constitui como lugar intensamente articulado à sua zona rural imediata [...]”

Nessa perspectiva, comungamos da ideia de que a cidade pequena não se sustenta sem seu rural mais próximo. Na cidade pequena, podemos presenciar traços e elementos culturalmente típicos nos espaços rurais, por exemplo: cavalo selado amarrado em uma árvore, próximo ao que seria um centro comercial urbano, caprinos e ovinos pastando próximos às residências no centro da cidade, ou uma galinha com sua ninhada atravessando a rua em bairros do centro da cidade. Essas são coisas que comumente não encontramos em cidades médias e grandes, a exemplo de Feira de Santana ou Salvador.

Segundo Silva (2019), cidade pequena é um espaço construído e organizado na interface do urbano com o rural. É um lugar global simples onde as ruralidades estão presentes no dia a dia da vida urbana, falando dessa relação com o lugar. Para Pontes (2012), lugar pode ser uma rua, uma casa, um bairro, uma praça ou um monumento, algo que identifique nele o vivido ou produzido no espaço. Segundo a autora, as pequenas cidades são caracterizadas por apresentar um cotidiano tranquilo, uma vida calma e pacata, o dia a dia com quase ou nenhuma novidade, apenas os acontecimentos corriqueiros. Nessa conformação, podemos citar como exemplo, além de Santa Bárbara, cidades como Lamarão, Ichu, Candeal, Iará e Tanquinho. Comungamos também com a ideia de Payayá, (2021, p. 1), ao expor que:

[...] Preocupamo-nos em compreender o universo representativo de cidades brasileiras com pequeno contingente populacional, pouco dinamismo econômico, expressiva dependência dos recursos

governamentais, carências de serviços públicos e infraestruturas básicos, elevadas taxas de desemprego e atravessadas pelas ruralidades [...].

Diante desse desenho conceitual da cidade pequena apresentado por Payayá (2021), reafirmamos o que consideramos como elementos pertinentes na análise e classificação de uma pequena cidade no contexto brasileiro e, para além disso, reforçamos a necessidade de uma análise integrada, pois corre-se o risco de não dar conta de uma dada realidade se a análise for individualizada.

Para Payayá (2021, p. 7), “é possível verificar a profundidade da imbricação entre o rural e o urbano e o conteúdo empírico daquilo que estamos propondo pensar [...]”. Numa cidade pequena, ou lugar mundial simples, um espaço não anula o outro, podendo conviver de forma harmoniosa: são espaços diferenciados, mas profundamente articulados. Com isso, reforçamos a existência dessa relação nas pequenas cidades, e defendemos essa convivência harmoniosa e saudável.

### **3.3 Entendendo a Política Pública: da gênese à execução**

O Estado moderno age a partir das políticas públicas, afinal, a execução delas é competência exclusiva do Estado. Nas pequenas cidades, a população precisa tomar consciência do peso que a participação popular tem na tomada de decisões sobre políticas públicas em suas variadas áreas, principalmente referentes ao planejamento municipal, seja ele em médio ou longo prazo. Contudo, a utilização do conceito de políticas públicas é consideravelmente novo no Brasil, e ganhou uma nova conotação pós-Constituição de 1988, com os municípios passando a ter autonomia política, e em grande medida descentralizando o poder e abrindo espaço para a escuta popular.

Diante disso, apresentaremos uma breve nota sobre o Estado democrático. De acordo com Silva (2018, p. 51):

O estado democrático é o legítimo representante de um povo, aliás, de uma nação; disto deriva o seu poder, sobretudo territorial, o que lhe confere a possibilidade de ser reconhecido pelos demais como uma agente que possui autonomia.

Por conseguinte, concluímos que o Estado é representante do povo, legitimamente reconhecido e agente autônomo. Essa legitimidade é representada através do voto, porém, essa representatividade nem sempre é exclusiva e fiel ao povo. Ainda segundo Silva (2018), o Estado é o principal agente e definidor das normas, sendo amplamente capaz de gerir com autonomia um território. O autor reafirma que a ação do Estado é normatizada, tecnicamente referendada e planificada através de projetos e programas de cada governo em diferentes escalas de atuação. Portanto, é nítida a relação direta das políticas públicas e o agir do Estado, podendo reorganizar o espaço, reformulando as relações existentes.

De acordo com Silva (2018, p. 57):

As políticas públicas nascem no seio da sociedade, a partir de um “jogo de interesses”, e são, numa sociedade democrática, ratificados pelo voto; a ideia original passa então à esfera do Estado e será burocratizada, ou seja, em função da ação normatizada e no gerir técnico característico, essa ideia original se transforma em projeto ou programa de governo; finalmente é executada.

É do anseio do povo que surge o direcionamento para a implantação das políticas públicas, ou pelo menos é dessa forma que se espera que aconteça, independentemente do governo. As políticas públicas buscam desenvolver demandas sociais, sejam elas de grupos ou setores à margem do sistema político ou econômico ou mediante a pressão popular para que sejam garantidos, efetivados ou viabilizados os direitos constitucionais.

As políticas públicas objetivam a resolução de problemas sociais, buscam o reconhecimento da cidadania e o acesso aos direitos garantidos institucionalmente. No entanto, sua formulação e operacionalização são delineadas pelo Estado. Consoante essa ideia, Teixeira (2002, p. 2) afirma que as políticas públicas

[...] são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos.

Segundo Teixeira (2002), as políticas públicas são diretrizes que norteiam a ação do poder público e a aplicação de recursos. Por outro lado, o autor chama a

atenção para a incompatibilidade nas políticas públicas, ou seja, entre o desejo da sociedade e a ação desenvolvida:

Nem sempre, porém, há compatibilidade entre as intervenções e declarações de vontade e as ações desenvolvidas. Devem ser consideradas também as “não-ações”, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos. (Teixeira, 2002, p. 2).

Teixeira (2002), nos faz um alerta importante sobre as não ações ou omissões das demandas da sociedade, uma vez que tais atitudes refletem as opiniões e convicções de quem ocupa o poder. Nesse sentido, ações ou demandas sociais não desenvolvidas também são uma forma de governar.

O autor supramencionado ainda nos apresenta dois tipos de políticas: a estrutural e a emergencial. Essa classificação é essencial para definir a formulação e implementação das políticas. As políticas estruturais têm como objetivo intervir em relações estruturais como renda e emprego, por exemplo. Já as emergenciais objetivam amenizar uma situação temporária e imediata.

Vários critérios podem ser utilizados para a definição e classificação das políticas. Saraiva e Ferrarezi (2006), fazendo referência a Thoenig (1984), consideram alguns elementos que podem caracterizar uma política, tais como: objetivos ou metas definidas, formas de alocação de recursos determinadas e público-alvo. Diante dessa caracterização apresentada pelos autores, reforçamos que a formulação de políticas públicas, que em sua maioria têm objetivo claro de resolução de problemas sociais, expressa, na sua execução a visão de mundo daqueles que dirigem o aparelho estatal seja para legitimar seu poder, seja para garantir a capacidade de governar.

Cruz (2016) ressalta a importância de compreender o ciclo de uma política pública, que começa com sua formulação, monitoramento e avaliação. Tão essencial quanto formular e implantar é fazer o monitoramento e a avaliação para saber se a política está realmente cumprindo com o objetivo proposto, se há necessidade de reformulá-la ou complementá-la de alguma forma.

Saraiva e Ferrarezi (2006) apresentam, para além do ciclo apresentado por Cruz (2016), outros momentos da trajetória de vida de uma política pública. O primeiro momento seria a agenda, ou inserção do pleito, que corresponde à inclusão

da necessidade social na lista de prioridades do agente de fomento, nesse caso, o Poder Público. O segundo momento consiste na elaboração, identificação e delimitação do problema atual ou potencial. Por seguinte, a formulação consiste na seleção e especificação de alternativas mais adequadas.

A implementação consiste na organização dos diversos recursos disponíveis; humano, financeiro, material, ou seja, todo aparelho administrativo necessário para a execução da política. A execução corresponde ao conjunto de ações destinadas a atingir os objetivos determinados pela política. A efetivação corresponde à realização da política.

Ainda de acordo com Saraiva e Ferrarezi (2006), o acompanhamento e o processo de supervisão objetivam corrigir eventuais mudanças para uma melhor execução ou complementação da política, a fim de atingir os objetivos estabelecidos inicialmente. Por fim, a avaliação é uma análise integrada dos efeitos causados na sociedade com a execução da política pública, as consequências previstas, os resultados esperados e não esperados.

Diante do exposto, podemos concluir que a execução da obra de duplicação da BR – 116 Norte, em especial o recorte espacial considerado neste trabalho, se configura como uma política de Estado, sendo uma ação normatizada e legítima. No caso específico de Santa Bárbara, a obra de duplicação encontra-se no momento de acompanhamento, supervisão e correção.

### **3.4 Redes, fixos e fluxos em uma cidade pequena**

Para começar essa seção, faremos uma referência a Santana (2006, p. 15) para quem [...] “o capitalismo exige fluidez e o desenho da cidade deve atender a esse movimento”. Podemos dizer que a execução da obra de duplicação da BR-116 Norte atende a uma demanda capitalista na qual a inclusão das redes se apresenta como um elemento crucial na construção do processo que necessita de fixos e fluxos. São eles que dão vitalidade às redes existentes, sendo a verdadeira efetivação das diferentes formas de atuação do Capital que, por seguinte, será construído, organizado e reorganizado para atendê-lo:

[...] Estas apresentam um papel social e econômico que alcança milhares de pessoas, na forma de usuários, produtores e

mantenedores dessas redes. Em termos econômicos as redes contribuem para a fluidez de mercadorias, ideias e do próprio capital sendo essencial para que, na atual fase do capitalismo, a circulação e acumulação ocorram de forma mais rápida e eficaz. (SANTANA, 2006, p. 15)

Essa rapidez e fluidez contida das redes nem sempre atendem a todos. Fazendo uma relação com nosso objeto de estudo, podemos dizer que essa fluidez e rapidez atende aos usuários da via BR-116 Norte, mas não atende a todos os moradores da pequena cidade de Santa Bárbara, uma vez que a reorganização espacial trazida por ela compromete a mobilidade dos residentes. Ainda referente a redes, Santos (2006, p. 189), nos faz um lembrete importante, a saber:

O fato de que a rede é global e local, una e múltipla, estável e dinâmica, faz com que a sua realidade, vista num movimento de conjunto, revele a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás, é presidido pelo mercado e pelo poder público, mas, sobretudo pela própria estrutura socioespacial.

O autor lembra-nos de como as redes são dinâmicas, relevando-nos a superposição de sistemas lógicos e racionais cujo ajustamento ocorre em decorrência do Mercado e do Poder Público. Nesse contexto, Santana (2006, p. 19) ressalta a necessidade de compreender que as redes são geradoras de diferenças no acesso dos estratos populacionais de rendas diferenciadas:

[...] é necessário entender se as redes se constituem em geradoras de diferenças no acesso dos estratos populacionais de rendas diferenciadas. Acesso que poderia configurar a existência de um processo de segregação espacial fortalecido pela inserção ou não de uma ou várias redes. A segregação espacial deve ser vista por sua vez como um processo de separação auto-induzida ou ativada por fatores externos, dos estratos sociais sobre o espaço geográfico.

Costa (2007) nos apresenta algumas concepções de redes, a saber: Musso (2004), concepção ligada a labirinto; Parrochia (1997), concepção ligada a um artefato material; Castells (1999), concepção de um objeto com o fim em si mesmo; Santos (1999), concepção de um artefato técnico. Dentre as concepções apresentadas, desenvolveremos com mais riqueza de detalhes a de Santos (1999).

Santos (2006) diz que as redes são materiais e também sociais. Para o autor, as redes técnicas implementam o território como um dado material, carregando em si uma função atribuída pelo conjunto de ações em que se insere. Assim, as redes

são configuradas como artefato técnico implantado em determinado espaço, não à toa, mas com a função de exercer um poder de conexão de pontos e passagens de fluxos. Para atender demandas de determinados agentes produtores desse espaço e detentores dessas redes técnicas, elas não são uniformes e apresentam desigualdades de uso:

E onde as redes existem, elas não são uniformes. Num mesmo subespaço, há uma superposição de redes, que inclui redes principais e redes afluentes ou tributárias, constelações de pontos e traçados de linhas. Levando em conta seu aproveitamento social, registram-se desigualdades no uso e é diverso o papel dos agentes no processo de controle e de regulação do seu funcionamento. (Santos, 2006, p. 181)

Fazendo referência a Bassand (2002) citado por Costa (2007), um ator pode ser um grupo, uma instituição ou um indivíduo que tenha certa influência na dinâmica da sociedade, aqueles que conseguem construir uma margem de autonomia. No caso do objeto de estudo deste trabalho, é possível concluir que a BR – 116 Norte é um fixo que proporciona o fluxo de pessoas e mercadorias ligadas a uma rede de rodovias brasileiras que atendem a esse mesmo propósito. Diante desse contexto, podemos citar Santos (2014), que faz uma excelente reflexão sobre configuração territorial:

A configuração territorial, todavia, é um todo. Ao mais rico e afoito dos mercadores, de nada valerá comprar um trecho de estrada de rodagem. Que poderá fazer com essa prenda? De que serve adquirir um pedaço de rua? Que se pode fazer com esse fragmento, senão utilizá-lo dentro e em função da totalidade das coisas que formam a configuração territorial? (SANTOS, 2014, p. 85).

Com isso, podemos dizer que a execução da obra de duplicação da BR – 116 Norte, trecho em Santa Bárbara, traz consigo uma nova configuração territorial, um fragmento que em função da sua totalidade só tem sentido junto à sua configuração territorial. Ainda segundo o autor, [...] o espaço é a totalidade verdadeira e dinâmica, resultado da geografiação da sociedade sobre a configuração territorial (SANTOS, 2014, p. 85).

Para Santos (2014), esse mesmo espaço é formado de fixos e fluxos. O processo imediato do trabalho origina os fixos, ou seja, os instrumentos de trabalho e as forças produtivas, incluindo a massa do homem. Já os fluxos são o movimento,

a circulação. Para o autor, essa junção explica a circulação, distribuição e o consumo.

Para concluir essa seção, apresentaremos a seguir o quadro síntese dos conceitos aqui apresentados, bem como as ideias norteadoras, os autores e ano de publicação.

<b>Quadro 1 – Síntese conceitual</b>		
<b>CONCEITO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>IDEIA NORTEADORA</b>
Reorganização Organização Espacial	CORRÊA, 1991	Como conjunto de objetos criados pelo homem e disposto sobre a superfície, possibilitando assim sua produção e reprodução.  Organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer sua própria história.
Organização Espacial	SOUZA, 2021	Organização espacial está atrelada não apenas a distribuição espacial, mais a disposição no espaço de alguns elementos básicos na vida cotidiana sejam de natureza técnica ou social.
Organização Espacial	SILVA, 2018	É um produto da ação normatizada e possui uma face visível, onde distinguimos formas, redes, funções e estruturas, podendo ser objetivamente analisada, e uma face invisível que a mantém por um dado período.
Espaço	SANTOS, 2006	Um conjunto contraditório e inseparável de sistemas, sendo esses sistemas de objetos e de ações, não podendo ser considerados isoladamente, pois, é nesse cenário que a história se dá.
Mobilidade	SANTOS; SANTOS; REIS (2021)	Busca proporcionar um acesso amplo, democrático e facilitado ao conjunto de políticas de transporte e acessibilidade do espaço urbano.
Mobilidade	BARBOSA, 2014	Mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.
Cidade	CARLOS, 2018	Como um campo de manifestações políticas, já que o espaço socialmente produzido implica uma sociedade hierarquizada, dividida em classes.
Cidade	LEFEBVRE, 2001	Com a industrialização o espaço urbano, construído primordialmente como valor de uso, com esta generalização, passa a viver mais intensamente a

		contradição entre valor de uso e de troca.
Cidade	IPIRANGA, 2010	Espaço de interação e hibridismo, constrói e reconstrói no tempo identidades, produz e reflete significados, deslocando a atenção para esses processos sociais.
Cidade	SARAIVA; CARRIERI, 2012	Cidade mais do que um aglomerado de pessoas sobre um dado espaço geográfico, e que há uma dinâmica desse processo coletivo por componentes individuais e culturais que implicam a construção de uma identidade local.
Cidade Pequena	SILVA, 2021	Cidade Pequena é um lugar mundial simples onde a densidade dos vetores da modernidade a constitui como lugar intensamente articulado à sua zona rural imediata.
Cidade Pequena	PAYAYÁ, 2021	Com pequeno contingente populacional, pouco dinamismo econômico, expressiva dependência dos recursos governamentais, carências de serviços públicos e infraestruturas básicas, elevadas taxas de desemprego.
Políticas Públicas	SILVA 2018	As políticas públicas nascem no seio da sociedade, a partir de um “jogo de interesses”, e são, numa sociedade democrática, ratificados pelo voto.
Políticas Públicas	BANDEIRA 1999, apud CRUZ 2016.	Políticas públicas são diretrizes, princípios norteadores da atividade do poder público, em concordância com as regras institucionais.
Políticas Públicas	SARAIVA; FERRAREZI (2006)	Elementos que podem caracterizar uma política, tais como: tenha obrigatoriamente objetivos ou metas definidas, apresentem formas de alocação de recursos; que tenha um público, basicamente esse conjunto de medidas.
Redes	SANTANA, 2006	Em termos econômicos as redes contribuem para a fluidez de mercadorias, ideias e do próprio capital sendo essencial para que, na atual fase do capitalismo, a circulação e acumulação ocorram de forma mais rápida e eficaz.
Redes	SANTOS, 2006	A rede é global e local, una e múltipla, estável e dinâmica, faz com que a sua realidade, vista num movimento de conjunto, revele a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás, é presidido pelo mercado e pelo poder público.
Cotidiano	LEITE, 2010	Considera o cotidiano como um campo da rotina. O termo não é isento de pequenas nuances conceituais.

Cotidiano	PONTES, 2012	Dessa forma, o cotidiano deve ser compreendido no contexto social em que o espaço é produzido, envolvendo a totalidade que determina essa produção. As particularidades construídas historicamente fazem parte da memória dos habitantes dessas pequenas cidades e, por isso, definem a identidade de cada lugar.
-----------	-----------------	---

Esses foram os principais conceitos abordados de forma mais direta neste trabalho até aqui. Vale ressaltar que ainda trabalharemos de forma mais superficial alguns outros conceitos. O quadro é apenas uma síntese conceitual.

#### 4. SANTA BÁRBARA NO CONTEXTO DA BR – 116 NORTE

Segundo informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, o trecho que passa por Santa Bárbara na altura no km 394 faz parte do lote de obras número 6, segmento do km 387,41 – km 427,75, que está interligado com Feira de Santana. O segmento de 16 km concluído pelo Departamento torna a rodovia integralmente duplicada entre as duas cidades.

Ainda segundo informações obtidas no site do Ministério dos Transportes (2023), os serviços realizados apenas nesse lote tiveram o investimento de mais de R\$ 169 milhões de reais, contribuindo para a redução do número de acidentes e favorecendo um grande corredor logístico de escoamento de mercadorias. De acordo com o site do Ministério dos Transportes (2023), ainda estão previstos serviços de construção de 4 viadutos, 2 pontes e 12 passarelas em toda a extensão da BR-116 Norte, que liga Santa Bárbara a Feira de Santana.

Fazendo uma análise do projeto de duplicação do trecho referente ao recorte espacial escolhido, observamos que dentro no perímetro urbano de Santa Bárbara estão previstas a construção de 3 passarelas: uma em frente ao portal (entrada) da cidade, outra em frente ao centro de abastecimento e a última em frente à quadra de esportes, além de uma faixa de elevação, em frente às lanchonetes. Porém, até o momento só existe uma única faixa de elevação para travessia de pedestres em frente às lanchonetes.

No perímetro urbano do município ainda não existe uma passarela, mesmo com a obra já inaugurada, ou seja, há uma incoerência entre o que está posto no site e a realidade apresentada no município. Perante a realidade apresentada, fazemos um questionamento: há quem atende o interesse da execução dessa obra de duplicação? Fica muito claro que não é para os residentes no município, visto que mesmo depois da inauguração uma passarela não foi construída em todo seu perímetro urbano.

A seguir, apresentaremos alguns registros fotográficos (**fotografias 6 e 7**) da BR–116 Norte, trecho Santa Bárbara, em frente a Edson autopeças, altura no km 392.5, sentido Feira de Santana, antes da execução da obra. Podemos observar que não havia barreiras entre os dois sentidos da BR – 116, inclusive podemos constatar animais pastando às margens da rodovia:

**Fotografia 6** – BR –116, em frente ao comércio Edson autopeças, altura no km 392.5, sentido Feira de Santana



Fonte: Érica Cardoso, 2019.

Como podemos visualizar na **fotografia 6**, datada de 2019, a BR ainda era mão única. Podemos notar que havia vagas disponíveis de estacionamento do lado direito sentido Serrinha, assim como um animal pastando no outro lado da BR, lado esquerdo sentido Serrinha. Podemos observar, na **fotografia 7**, veículos estacionados às margens da rodovia:

**Fotografia 7** – BR 116, em frente ao comércio Edson autopeças, altura no km 392.5, sentido Serrinha



Fonte: Érica Cardoso, 2019.

Por seguinte, apresentamos a **fotografia 8**, referente ao ano de 2020, início da execução da obra de duplicação da BR com homens trabalhando no local já parcialmente interditado. Na **fotografia 9**, um pequeno trecho no município já com a execução da obra de duplicação, e trecho liberado para tráfego.

**Fotografia 8** – BR 116, em frente Edson autopeças, altura no km 392.5, início das obras de duplicação da BR.



Fonte: Érica Cardoso, 2020.

**Fotografia 9** – Imagem aérea da BR 116-norte, com a obra de duplicação sentido Feira de Santana.



Fonte: Brasil. Ministério da Infraestrutura. Disponível em: [Governo Federal entrega duplicação da BR-116/Bahia até Santa Bárbara — Ministério da Infraestrutura \(www.gov.br\)](http://www.gov.br)

Podemos notar, através das fotografias apresentadas, que Santa Bárbara passou por uma reorganização espacial que trouxe consigo consequências que tentaremos, mais para frente, classificar em positivas ou negativas e para quem, pois, como bem diz Corrêa (1991), a organização do espaço fundamenta-se na existência de uma trama muito densa de redes diversificadas, complexas e complementares. Não por acaso, a BR –116 Norte hoje é uma das redes mais complexas e diversificadas de escoamento de mercadoria, e Santa Bárbara está localizada como um corredor logístico de grande importância no país.

De antemão, podemos dizer que há alguns pontos positivos, como a diminuição de acidentes para quem trafega pela BR, encurtamento das distâncias em relação ao tempo de viagem, diminuição de engarrafamentos, facilidade de escoamento da produção, maior conexão entre os espaços. Ou seja, todos esses pontos positivos não foram pensados para quem mora em Santa Bárbara, mas para quem trafega pela BR-116 Norte.

#### **4.1 Compreendendo a mobilidade da população residente na Cidade Pequena**

Santa Bárbara é uma cidade que apresenta forte ligação com seu entorno rural imediato, inclusive a população rural é maior do que a população urbana. A duplicação da BR – 116 funcionou como uma mureta de contenção que dividiu a zona urbana de uma ponta a outra, deixando poucos pontos de mobilidade para os pedestres e para os moradores das comunidades rurais, principalmente aqueles que trafegavam livremente montados em seus cavalos pelas ruas da cidade.

Foi uma divisão do espaço que implicou uma reorganização espacial que acarretou consequências para os residentes do município. Um exemplo de interferência na mobilidade é a ação dos pequenos criadores de caprinos e bovinos que levavam seus rebanhos para serem comercializadas no campo de animais, local afastado do centro da cidade aproximadamente dois quilômetros, localizado na margem esquerda da BR-116 Norte, sentido Serrinha, que agora não têm como fazer a travessia com a facilidade de então. Outros são os ciclistas e motociclistas que, para evitar o retorno no local adequado, colocam em risco a vida dos pedestres

com a chamada “roubadinha”, fazendo a travessia motorizada no único local apropriado para travessia de pedestres.

Além disso, temos o exemplo dos comerciantes, principalmente donos de lanchonetes localizadas às margens da BR-116, que praticamente ficaram sem ter espaço de estacionamento para oferecer aos clientes. O espaço que antes servia de estacionamento para os clientes deu lugar a outra via para a duplicação da BR. Além disso, com a construção da mureta, o acesso dos clientes também foi dificultado.

Com certeza a execução da obra de duplicação não foi pensada para esse público, pelo contrário, pensaram apenas no corredor logístico, no escoamento de mercadorias, na geração de lucro, na diminuição do percurso da viagem, seja ela de passeio ou de frete. Trocando em miúdos, pensaram em atender à ampliação da fluidez do sistema brasileiro de circulação. Observamos a **fotografia 10**, registro na única travessia apropriada para pedestre dentro do perímetro urbano da cidade:

**Fotografia 10** – Única travessia de pedestres, altura no km 391



Fonte: Tamires Brito, 2023.

Na **fotografia 11**, o motociclista faz a travessia montado em sua motocicleta de um lado para outro da BR-116 utilizando a faixa de pedestre. Vale ressaltar que cenas como essa são vistas rotineiramente em Santa Bárbara.

Como observamos nas **fotografias 10** e **11**, a mobilidade dos pedestres na cidade hoje é algo que necessita urgentemente de uma atenção do Poder Público. Não é admissível tampouco compreensível que uma cidade como Santa Bárbara

não tenha passarelas em pontos estratégicos para dar condições de acesso e mobilidade para os residentes.

**Fotografia 11** – Ato infracional, na altura no km 391 - Travessia de motociclista, pela faixa de pedestres



Fonte: Tamires Brito, 2023.

Vejamos a seguir, nas **fotografias 12 e 13**, um registro da parte inferior e superior, respectivamente, de uma passagem feita pela união dos moradores da margem esquerda da BR-116, para obter condições mínimas de travessia e acesso ao bairro Matadouro, um dos bairros mais antigos da cidade.

**Fotografia 12** – Travessia feita pelos moradores depois da obra de duplicação da BR 116-norte, altura no km 392, visão inferior.



Fonte: Tamires Brito, 2024.

Observando a **fotografia 13**, da parte superior da passagem feita pelos moradores, podemos notar o cuidado deles em colocar também um corrimão, pois há pessoas idosas que costumam atravessar a BR para ir ao centro da cidade. Hoje, 2024, depois de quase três anos após a inauguração da execução da obra de duplicação da BR, temos apenas uma passagem adequada para pedestres com faixa. Visto que a BR-116 atravessa a cidade desde sempre, uma das primeiras preocupações na hora de pensar a duplicação da BR deveria ter sido a mobilidade dos moradores.

**Fotografia 13** – Travessia feita pelos moradores depois da obra de duplicação da BR 116-norte, altura no km 392, visão superior



Fonte: Tamires Brito, 2024.

Porém, como a mobilidade dos moradores não foi pensada durante a execução da obra de duplicação, o acesso para travessia ficou dificultado. São inúmeros estudantes, trabalhadores, moradores e servidores públicos que precisam transitar diariamente de um lado para o outro da via, já que o centro comercial e dos mais variados serviços está em um único ponto na cidade.

#### **4.2 Aspectos sociais e ambientais na execução da obra de duplicação em uma cidade pequena**

Em relação aos aspectos sociais na execução da duplicação, podemos destacar o impacto das desapropriações. A Lei de desapropriação originalmente criada pelo Decreto- Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e atualizado pela Lei 13.867, de agosto de 2019 atesta a utilidade pública sobre determinado bem. No caso de perda do bem particular em favor da União em decorrência do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado, deve haver recompensa por uma justa indenização (Castilho, 2014).

Em Santa Bárbara, além das desapropriações, houve também casos de perda da relação de pertencimento de vários residentes com o lugar, ou seja, a perda de identidade. Podemos citar, por exemplo, a retirada das mangueiras próximas ao Centro de abastecimento, pois o momento foi de extrema comoção dos moradores do local, uma vez que eles sentavam debaixo das mangueiras para tomar um vento nas tardes de calor, conversar, resenhar, jogar um dominó, tomar aquela água ardente – para aqueles que apreciavam – além das crianças que brincavam no lugar. Foi, sem dúvidas, a perda de laços afetivos e de espaço de lazer em um município tão carente de espaços sociáveis e de vivências. Ainda em relação aos impactos sociais, Jesus (2021) faz uma reflexão muito pertinente sobre a execução da obra de duplicação. O poema se chama “Santa Bárbara de cima e Santa Bárbara de baixo”:

Santa Bárbara de Baixo  
 Já sofria com a desigualdade;  
 Com o preconceito, com o racismo  
 e com o genocídio.  
 Sempre existiu duas Santa Bárbara;  
 A de Cima e a de Baixo.  
 Depois dessa BR,  
 Separou literalmente o “inferno” do “paraíso”.  
 Duplicou a pista e multiplicou a miséria.  
 Santa Bárbara de Baixo  
 sempre foi colônia de Santa Bárbara de Cima.  
 E a fome nunca faltou no seu prato.  
 Até Alice sabe que Santa Bárbara de Baixo não é uma maravilha!  
 Já Santa Bárbara de Cima,  
 Sempre foi burguesa.  
 Tem prefeitura,  
 Tem Cezar,  
 Tem hospital,  
 Segurança e lazer.  
 Não deixa de ser uma Segregação Racial.  
 Tem festa de Natal,  
 Trabalho, política e ópera.

Santa Bárbara de Baixo  
Sempre viveu em isolamento social.  
O esgoto é aberto,  
O povo é torto,  
São pobre [...]  
(JESUS, 2021, p. 35)

O autor faz uma crítica a essa divisão espacial da cidade, ao tempo que ressalta que a separação ficou ainda mais delimitada com a duplicação da BR-116 Norte. Nas palavras dele, sempre existiram duas Santa Bárbara, mas a duplicação da rodovia multiplicou os problemas sociais envolvendo esses dois universos paralelos e híbridos. Jesus (2021, p. 37) diz ainda que: “Enquanto Santa Bárbara de Cima come requeijão, Santa Bárbara de Baixo come rapadura. Santa Bárbara de Baixo não tem retorno, não tem passarela. Só tem o capitalismo, e o consumismo”. Consideramos uma crítica extremamente válida à situação real em que a cidade de Santa Bárbara se encontra atualmente.

Observando a **fotografia 14**, podemos notar que com a construção das muretas de proteção até os animais enfrentam dificuldade na travessia da BR. O cachorro por sorte conseguiu atravessar e sair são e salvo dessa travessia, coisas que muitos deles nem sempre conseguem.

**Fotografia 14** – Travessia de animais depois da obra de duplicação da BR 116-norte, altura no km 393.



Fonte: Tamires Brito, 2023.

Na concepção de Vasconcellos (2007), na relação entre transporte e meio ambiente existem dois tipos de impactos. O primeiro ligado ao consumo dos recursos naturais, que inclui os renováveis e os não renováveis, e os escassos; e o segundo ligado à vida das pessoas:

a) Consumo de recursos naturais: o transporte implica em consumo de recursos que podem ser renováveis (como a borracha) ou não-renováveis (como o espaço e o petróleo); implica também no consumo de recursos escassos (como certos metais). b) Impactos negativos sobre a vida das pessoas: o transporte implica na geração de consequências negativas para a vida e a saúde das pessoas e da Terra (acidentes de trânsito, poluição, rompimento de relações sociais em vias de grande circulação de veículos) ou para a qualidade dos seus deslocamentos (congestionamento). (VASCONCELLOS, 2007, p. 11).

A remoção da vegetação é, sem dúvidas, um dos primeiros impactos ambientais gerados na execução de uma obra de duplicação, assim como a geração de resíduos sólidos. É importante a identificação do tipo de resíduo gerado, bem como seu acondicionamento e disposição final – isso ainda durante a execução da obra.

No caso de Santa Bárbara, em que a obra já foi entregue à população e liberada para uso, podemos correlacionar os impactos apresentados por Vasconcellos (2007) ao consumo do espaço, petróleo, poluição, rompimento das relações sociais, entre outros.

As alterações na paisagem referem-se à abertura da faixa de domínio e à perda e fragmentação de áreas de vegetação nativa. Esses impactos ocorrem por causa dos desmatamentos, destocamentos, retirada da camada superficial, limpeza e compactação dos solos, o que causa a exposição dos solos diretamente às ações do clima e o escoamento superficial e dos nutrientes. Entre os principais impactos ambientais gerados em Santa Bárbara estão a retirada de vegetação nativa, geração de resíduos sólidos, alteração da paisagem natural, atropelamento e colisão com animais e aumento da emissão de resíduos poluentes.

## 5. A DUPLICAÇÃO E OS IMPACTOS PARA O COMÉRCIO LOCALIZADO ÀS MARGENS DA BR – 116 NORTE

Para entendermos os impactos causados pela duplicação da BR-116 no comércio situado às margens da rodovia, aplicamos 85 (oitenta e cinco) questionários com os proprietários de estabelecimentos que atuam ao longo da BR-116 Norte em Santa Bárbara. Para caracterizarmos essa atividade comercial, identificamos os ramos de atividade conforme registrado na **tabela 2**:

**Tabela 2 - Tipo da atividade comercial do comércio localizado às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara-BA**

Ordem	Tipo de comércio	Quantidade de estabelecimentos
1.	Lanchonetes	13
2.	Restaurantes/churrascaria/pizzaria	9
3.	Oficina mecânica/reparação automotiva	6
4.	Material de construção	5
5.	Autopeças	5
6.	Oficina de moto	5
7.	Borracharia	5
8.	Posto de combustíveis	4
9.	Padaria	3
10.	Metalúrgica	2
11.	Distribuidora e comércio de gás	2
12.	Barraca de lanche	2
13.	Artesanato	2
14.	Indústria e comércio de reboques	1
15.	Supermercado/mercadinho	2
16.	Farmácia	2
17.	Variedades	1
18.	Pousada	2
19.	Carnes e derivados	1
20.	Bolsas e acessórios	1
21.	Churrasquinho (barraca)	1
22.	Chaveiro (barraca)	1
23.	Produtos naturais e suplementos	1
24.	Casa de carne laticínios	1
25.	Selaria	1
26.	Dormitório e lanchonete	1
27.	Assistência técnica de refrigeração automotiva	1
28.	Lava jato e lanchonete	1
29.	Concessionária de veículo	1
30.	Marcenaria	1
31.	Oficina de ferragem	1
32.	Sorveteria	1
<b>Total</b>		<b>85</b>

Como podemos observar na referida tabela, foram catalogados 32 tipos de atividades comerciais dentro do perímetro urbano, sendo predominante o ramo de lanchonetes, com 13 estabelecimentos. O segundo maior ramo é também alimentício, restaurante/churrascaria/pizzaria, com 9 estabelecimentos. Podemos dizer que isso se deve ao fluxo de automóveis que circulam pela rodovia diariamente, além dos pontos de ônibus de diferentes empresas. O aproveitamento logístico de quem passa pela rodovia, principalmente no traslado Feira de Santana e Serrinha, fez com que Santa Bárbara aos poucos se tornasse um ponto de apoio de quem passa pela BR – 116 Norte.

O terceiro maior ramo comercial é o de serviços – oficina mecânica e de reparação automotiva, com 6 estabelecimentos, seguida pelos ramos de autopeças, borracharia, material de construção e oficina de moto, com 5 estabelecimento cada um. Vale destacar que esse ramo de serviços de reparação automotiva e oficinas mecânicas está direta ou indiretamente ligado à passagem de veículos e ao fluxo de automóveis dos mais variados tipos e portes, ou seja, é algo comercial na cidade, mas que está relacionado com a BR-116 Norte.

A segunda pergunta do nosso questionário diz respeito ao tempo de atuação do comerciante, organizados na **tabela 3**:

**Tabela 3** - Tempo de atuação dos comerciantes localizados às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara-BA

<b>Tempo de trabalho</b>	<b>Quantidade de comerciantes</b>
Menos de 1 Ano	7
De 1 a 5 anos	25
De 5 a 10	16
De 10 a 15	10
De 15 a 20	6
De 20 a 25	5
De 25 a 30	9
De 30 a 35	4
De 35 a 40	1
De 40 a 45	0
De 45 a 50	1
Mais de 50 anos	1

Fazendo uma análise das informações presentes na **tabela 3**, concluímos que o quantitativo com maior tempo de atuação está na faixa de 1 a 5 anos, com 25 estabelecimentos, seguida da faixa dos 5 a 10 anos de atuação, com 16 estabelecimentos. Depois, temos a faixa de 10 a 15 anos de atuação, com 10 estabelecimentos. A quarta faixa é representada pelos estabelecimentos com 25 a 30 anos de atuação no ramo, contabilizando 9 estabelecimentos ativos.

Vale ressaltar que apenas na faixa de 40 a 45 anos não registramos nenhum estabelecimento ativo, porém, registramos um estabelecimento com mais de 50 anos de atuação comercial localizado às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara. Segundo o proprietário, o ponto comercial foi fundado pelo seu pai há mais de 60 anos. De forma geral, podemos concluir que nos últimos 5 anos houve um crescimento de 9 estabelecimentos em relação à categorização do ano posterior.

Também perguntamos se houve algum tipo de consulta aos comerciantes sobre a execução da obra de duplicação da BR, e foi algo surpreendente, pois 84 dos 85 donos ou responsáveis pelos estabelecimentos responderam que não. Apenas uma pessoa respondeu que houve consulta, ou seja, 99% dos participantes afirmaram que não houve consulta. Com isso, buscamos indagá-lo como foi essa consulta e onde ela foi realizada, uma vez que a maioria dos participantes da pesquisa responderam que não houve consulta.

Segundo o entrevistado, a consulta foi realizada pelo Exército, com as pessoas que utilizavam a BR-116 Norte, e teria acontecido no Posto Fiscal localizado no trajeto Feira de Santana-Santa Bárbara. Portanto, concluímos que a consulta foi para quem utiliza a BR-116 Norte, e não para os comerciantes localizados às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara. Ou seja, quem utiliza a BR-116 Norte apenas para se deslocar no dia a dia não iria ser contra a execução da obra de duplicação, diferentemente de quem a utiliza como principal meio ou fonte de renda.

Outra questão relevante foi sobre a influência da duplicação da BR-116 Norte para o comércio. O questionário deu a opção de responder sim ou não e, no caso das respostas afirmativas, o entrevistado era indagado sobre a influência. Dos 85 participantes da pesquisa, 52 responderam que há influência da duplicação para seus respectivos comércios e 33 participantes, responderam que não há influência. Os resultados estão organizados na **tabela 4**:

**Tabela 4** - Influência da duplicação da BR-116 Norte para o comércio localizado às margens da BR-116 Norte, em Santa Bárbara-BA

Sim 52	Por quê?	Quantidade
	Prejudicou bastante	13
	Piorou o movimento	10
	Não foi boa	9
	Boa parte dos clientes é quem passa na BR	8
	Diminuiu as vendas	8
	Caiu o movimento de no mínimo 40 a 50 %	6
	Cresceu o movimento	5
	Os clientes não tem mais como parar	5
	Perda de clientes	4
	Dificuldade de atravessar para os clientes no sentido feira	1
	Diminuiu a área de estacionamento	1
Não 33		

Fazendo uma análise sobre as respostas dos comerciantes, apenas 5 disseram que cresceu o movimento. As demais respostas são todas desfavoráveis à execução da obra de duplicação da BR-116 Norte. A resposta com maior quantitativo foi “prejudicou bastante”, com 13 respostas, seguida de “piorou o movimento”, representada por 10 respostas. A terceira maior foi “diminuiu as vendas” e “boa parte dos clientes é quem passa pela BR-116”, com 8 respostas cada.

Outra pergunta do nosso questionário teve como propósito obtermos dados para fazermos uma análise comparativa entre o antes e o depois da duplicação, buscando saber se houve mudança na dinâmica de cada comércio com a execução da obra. A **tabela 5** registra os dados coletados:

**Tabela 5** - Mudança entre o antes e depois da duplicação da BR-116 Norte para o comércio localizado às margens da BR-116 Norte, em Santa Bárbara-BA

Sim: 53	Quant.	Não: 32
Piorou o movimento	17	
Não tem onde parar, para quem vai pra Feira ou Salvador	7	
Vendas caíram	5	
Perda de mais ou menos uns 40% a 50% no movimento	5	
Dificuldade nas entregas	4	
Melhorou o movimento	4	
Antes da duplicação era bem melhor o movimento	4	
Antes pegava os 2 sentidos da BR agora é só um	3	
Antes o acesso era livre	2	
Passa mais carro na BR	1	
Antes o movimento era apertado, tempo de vaquejada não tomávamos nem café, hoje é totalmente parado.	1	

Dos 85 participantes da pesquisa, 53 responderam que houve mudança entre o antes e depois da duplicação da BR-116 Norte para o comércio localizado às margens da Rodovia, em Santa Bárbara-BA, e 32 responderam que não houve mudança entre o antes e depois da duplicação. Entre as onze respostas apresentadas, nove são desfavoráveis, ou seja, consideram que a mudança foi ruim. Em primeiro lugar ficou a resposta “piorou o movimento”, com 17 respostas, seguida de “não tem onde parar quem vai para Feira de Santana ou Salvador”, com 7 respostas. Favorável à mudança, a alternativa “melhorou o movimento” aparece apenas com 4 respostas, e “passa mais carro na BR” foi a resposta mais comum entre comerciantes do ramo de oficina automotiva, mecânica ou autopeças. Ou seja, mais uma vez podemos observar que, para esse segmento comercial, a execução da obra de duplicação da BR-116 Norte não foi ruim, diferentemente do ramo do comércio alimentício.

Finalmente, também perguntamos aos comerciantes quais possíveis ações futuras poderiam melhorar e dinamizar essa área comercial. As respostas estão registradas na **tabela 6**.

**Tabela 6** - Possíveis ações futuras sugeridas pelos comerciantes localizados às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara-BA

<b>Respostas</b>	<b>Quantidade</b>
Passarela	22
Tirar a mureta de proteção e deixar o acesso livre	13
Não há o que ser feito depois da obra concluída	10
Espaço zona de estacionamento sem ser multado pela Federal	10
Retorno mais próximo	9
Colocar semáforos	7
Não vê necessidade ou não sabe dizer	6
Melhor iluminação	6
Pintar e sinalizar a via	4
Acesso livre em pontos estratégicos	3
Fazer túnel	3
Um canteiro arborizado	2
Colocar radar	2
Colocar quebra-molas ou redutor de velocidade	2
Colocar manilha e melhorar o acesso para o pessoal que passa na BR ter acesso ao comércio	2
Implantar via de acesso secundário no sentido Feira	2
Abrir pontos comerciais	1

A primeira da lista dessas ações sugeridas pelos comerciantes é a construção de passarela, com 22 respostas, ou seja, 22 entrevistados sugeriram a passarela como uma prioridade para a cidade. A segunda ação mais cotada por eles é tirar a mureta de proteção e deixar o acesso livre, o que aparece em 13 respostas, seguida de espaço ou zona de estacionamento sem ser multado pela Polícia Rodoviária Federal, que aparece com 10 respostas. Segundo esses comerciantes, com a execução da obra de duplicação, o comércio perdeu espaço de estacionamento para os clientes.

Tecnicamente empatada com a Zona de estacionamento livre de multa, está a resposta “não há o que ser feito depois da obra concluída”, com também 10 respostas. Ou seja, para alguns não há a mínima possibilidade de qualquer alteração ou modificação na obra de duplicação, pois ela já foi inaugurada e liberada

para uso. 9 dos entrevistados consideram a criação de um retorno mais próximo como possível ação futura.

De modo geral, as ações sugeridas pelos participantes da pesquisa visam organizar e melhorar o trânsito e a mobilidade das pessoas, principalmente dos pedestres. As pessoas que se deslocam a pé aparentemente foram as mais prejudicadas com a execução da obra de duplicação da BR-116 Norte, haja vista que a cidade não possui uma passarela de pedestres. Não por acaso, essa foi a principal prioridade dos comerciantes participantes da pesquisa.

### **5.1 A duplicação e os impactos para os residentes da cidade de Santa Bárbara**

Para a segunda parte na nossa pesquisa, aplicamos 103 questionários aos moradores residentes do município. A primeira pergunta do nosso questionário teve como objetivo saber se houve algum tipo de consulta sobre a execução da obra de duplicação da BR – 116 Norte. Dos 103 participantes da pesquisa, 102 responderam que não houve nenhum tipo de consulta sobre a execução da obra. Apenas um participante respondeu que houve, e relatou uma reunião na câmara de vereadores para falar do assunto.

A segunda pergunta do questionário buscou saber se a obra de duplicação impactou na rotina nos moradores. O questionário deu a opção de resposta sim ou não e, no caso de resposta afirmativa, os entrevistados eram instados a dizer de que forma.

Como podemos observar na **tabela 7**, dos 66 participantes que disseram haver impacto da sua rotina referente à execução da obra de duplicação, a resposta que apareceu em primeiro lugar foi “só transtorno”, com 14 respostas. A segunda resposta que mais apareceu foi “falta mobilidade” com 8 respostas. Em terceiro lugar, “acesso ao centro da cidade agora dificultado”, com 7 respostas, seguida das respostas: “negativamente”, “piorou”, “dificultando a passagem”, com seis respostas cada uma delas.

De modo geral, o impacto da duplicação da BR-116 Norte na rotina dos moradores da cidade foi algo negativo, e as queixas basicamente se resumem à falta de mobilidade. Isso fica evidente ao somar as respostas do segundo e terceiro lugar, “falta mobilidade” e “acesso ao centro da cidade agora é dificultado”, com 8 e 7 respostas respectivamente. Ambas as respostas giram em torno de um único

problema: mobilidade comprometida. Vejamos mais informações na **tabela 7**, a seguir:

**Tabela 7** - Impacto da duplicação da BR-116 Norte na rotina dos moradores de Santa Bárbara-BA

<b>Sim: 66</b>	<b>Respostas</b>	<b>Quantidade</b>
	Só transtorno	14
	Falta mobilidade	8
	Acesso ao centro da cidade agora dificultado	7
	Dificultando a passagem	6
	Retorno distante gasta mas combustível para ir ao trabalho	5
	Causou dificuldades de locomoção	4
	Melhoria no trânsito	3
	Na hora de levar as crianças na escola	3
	Mudou meu percurso de trabalho totalmente	2
	Positivo	2
	Engarrafamento	2
	Trabalho sim, mas para catar os passageiros não (faz linha para a feira)	2
	Separação da cidade e locomoção	2
	O risco aumentou por falta de travessia segura	2
	Falta sinalização	2
	Os feirantes tem dificuldade de levar suas mercadorias no carro de mão, para a feira livre	2
	O traslado é mais rápido	2
	Diminuiu o tempo de acesso para alguns algumas comunidades rurais	2
	Travessia mais segura	1
	Dificuldade até na hora de sepultamento	1
	Fluxo de trânsito desorganizado	1
	Travessia de pessoas e animais é perigosa	1
	Melhorou as vias de acesso	1
<b>Não: 37</b>		

Ainda fazendo análise das informações contidas na **tabela 7**, podemos observar que, segundo as respostas dos participantes, coisas simples do cotidiano foram impactadas com a execução da obra de duplicação, como levar as crianças para a escola, para os feirantes com seu carro de mão com mercadoria, a travessia de pessoas e animais e até mesmo os cortejos fúnebres, já que o cemitério está no centro da cidade. Vale ressaltar que apareceram também algumas respostas favoráveis, tais como: “positiva”, com duas respostas, “melhoria no trânsito”, com três respostas e “diminuiu o tempo de acesso para alguns algumas comunidades rurais”, com duas respostas.

A terceira pergunta do nosso questionário buscou informações sobre a avaliação dos moradores quanto à execução da obra de duplicação. Segue **tabela 8**, com maior detalhamento:

**Tabela 8** - Avaliação da obra de duplicação da BR-116 Norte pelos moradores de Santa Bárbara-BA

Ruim	Boa	Regular	Ótima	Excelente
15	32	31	15	10

Fazendo uma análise sobre as respostas avaliativas obtidas na aplicação dos questionários, podemos observar que o qualitativo regular e bom aparece tecnicamente empatado, com 32 e 31, respectivamente. Os dois com maior número de respostas, seguida de ótima e ruim, verdadeiramente empatados, com 15 respostas cada, e excelente aparece com 10 respostas, o qualitativo com menor número de respostas.

A pergunta seguinte do nosso questionário tinha como objetivo saber se os moradores residentes sentiam alguma dificuldade para transitar pela cidade depois da execução da obra de duplicação, dando-lhe duas opções de respostas: sim ou não. No caso das respostas afirmativas, o entrevistado deveria indicar qual seria a dificuldade. Vejamos as informações contidas na **tabela 9**.

Fazendo uma análise dos dados registrados na **tabela 9**, que se refere à dificuldade de transitar pela cidade depois da obra de duplicação, dos 103 moradores que participaram da pesquisa, 44 responderam que não sentem nenhum tipo de dificuldade e 59 responderam que sim. Vale lembrar que em nosso

questionário colocamos a condição de que se a resposta fosse afirmativa, o participante deveria dizer qual a principal dificuldade enfrentada.

**Tabela 9 – Dificuldade para transitar pela cidade depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte**

<b>Sim: 59</b>	<b>Resposta</b>	<b>Quantidade</b>
	Travessia ficou difícil	8
	Falta passarela	8
	Tudo mais distante	4
	Falta iluminação	4
	Só tem um ponto de passagem de pedestre	3
	Como se nós pedestres nem existisse	3
	Falta segurança para a travessia de pedestres em pontos estratégicos	3
	Agora o acesso não é mais livre	2
	Para alguns moradores a obra prejudicou	2
	Não tem os devidos acessos que uma obra como essa deveria ter	2
	Falta de sinalização	2
	Levar os animais para o campo em dias de feira	2
	Parece que houve uma divisão no município	2
	Na hora de catar os passageiros	2
	Principalmente no dia da feira, o percurso é de quase 1 km para fazer retorno	2
	Não tem lei de trânsito municipal	2
	Aumenta o consumo de combustível	2
	Trânsito desorganizado	2
	Local de travessia muito distante, em um único ponto.	2
	O traslado em ambos os lados ficou dificultado	1
	Retornos mal projetados	1
<b>Não: 44</b>		

Dos 103 participantes da pesquisa, 59 alegaram sentir algum tipo de dificuldade para transitar pela cidade. Dentre as respostas apresentadas por eles, a que apareceu mais vezes foi “travessia ficou difícil” e “falta passarela”, com 8 respostas cada, ou seja, mais uma vez a dificuldade de acesso é evidenciada como um problema para os moradores da cidade depois da execução da obra de duplicação.

A segunda resposta que apareceu mais vezes foi “falta iluminação” e “tudo mais distante”, ambas com 4 respostas. Em terceiro lugar, com 3 respostas cada, foram “falta segurança para a travessia de pedestres em pontos estratégicos”, “Só tem um ponto de passagem de pedestre” e “Como se nós pedestres nem existisse”, respectivamente.

Com isso, podemos concluir que há certa insatisfação dos moradores com a execução da obra, pois a duplicação deixou pontas soltas que resultaram em problemas na rotina das pessoas que precisam atravessar diariamente a BR.

Ainda fazendo uma análise das informações descritas na **tabela 9**, aparecem respostas que dão conta de como a duplicação atrapalhou as tarefas cotidianas dos moradores, tais como “levar os animais para o campo em dias de feira”, “na hora de catar os passageiros”, “principalmente no dia da feira, o percurso é de quase 1 km para fazer retorno”. Essas respostas são um reflexo do cotidiano do trabalhador que foi diretamente impactado com a execução da obra de duplicação. Aparecem ainda respostas de cunho social, psicológico e emotivo: “agora o acesso não é mais livre”, “parece que houve uma divisão no município”, “como se nós pedestres nem existisse”, respostas de quem sente na pele a falta de liberdade, do direito de ir e vir.

Na sequência, a quinta pergunta do nosso questionário foi para saber se a mobilidade do município melhorou. Para as respostas, usamos a mesma lógica da pergunta anterior, opção de sim ou não. Se sim, o participante deveria dizer de que maneira. Dos 103 participantes da pesquisa, 26 responderam que sim, e 77 responderam que não.

Observando as respostas sistematizadas na **tabela 10**, podemos notar que a resposta que mais apareceu foi “só para quem tem carro”, com 5 respostas, seguida de “trânsito organizado” e “mais segurança no trânsito”, com 4 respostas respectivamente. Em terceiro lugar foi “para os visitantes” e “ficou mais rápido chegar em Feira”, ambas com 3 respostas cada. Aparece apenas uma resposta favorável a mobilidade, para quem é residente do município, “sou cadeirante e pra mim, melhorou 100%”.

Observemos a organização das respostas na **tabela 10**, a seguir:

**Tabela 10** – Execução da obra de duplicação da BR-116 Norte melhorou a mobilidade do município

<b>Sim: 26</b>	<b>Resposta</b>	<b>Quantidade</b>
	Só para quem tem carro	5
	Trânsito organizado	4
	Mais segurança no trânsito	4
	Ficou mais rápido chegar em Feira	3
	Para os visitantes	3
	Facilitou a locomoção	2
	Melhorou a chegada à cidade	2
	Foi construída uma via de acesso segura para essa finalidade	1
	Dando mais opções de via	1
	Sou cadeirante e pra mim, melhorou 100%	1
<b>Não: 77</b>		

O que podemos concluir diante disso? De modo geral, a melhoria na mobilidade foi direcionada às pessoas motorizadas, e de modo mais particular aquelas que utilizam a BR-116 Norte, ou seja, aquelas que passam pelo município, não aquelas que moram no município.

Finalizando as perguntas no nosso questionário, a última teve o objetivo de saber como o residente se desloca com mais frequência pela cidade. Para essa pergunta, as opções de resposta foram carro, moto, bicicleta, a pé e outros. Na opção outros, os entrevistados foram instados a informar qual meio de transporte utilizado. Para qualquer uma das opções, os entrevistados precisaram informar o que mudou desde a obra de duplicação. Exemplo: Se a resposta fosse moto, o que mudou para o motociclista, depois da obra de duplicação? Para um melhor entendimento, dividimos 6 tabelas, 1 com a quantidade e o tipo de locomoção, e as outras 5, 1 para cada tipo de locomoção, e o que mudou. Analisaremos as informações da **tabela 11**, referente à quantidade e o tipo de locomoção:

**Tabela 11 – Tipo de deslocamento mais frequente pela cidade**

<b>Tido do deslocamento</b>	<b>Quantidade</b>
A pé	42
Moto	30
Carro	23
Bicicleta	4
Trator	1
Carona	1
Cavalo	1
Cadeira de rodas motorizada	1
<b>Total</b>	<b>103</b>

Fazendo uma análise da referida tabela, podemos observar que 42 dos 103 participantes da pesquisa responderam que se deslocam mais frequentemente a pé. A segunda forma de locomoção com mais respostas foi moto, com um quantitativo de 30 respostas, seguida de carro com 23 respostas, e bicicleta com 4 respostas.

Na categoria outros, apareceram 4 formas de locomoção: trator, carona, cavalo e um cadeirante com cadeira de rodas motorizada, ou seja, a maior forma de locomoção em Santa Bárbara hoje é a pé. A primeira das 5 tabelas referentes ao desdobramento da questão 6, (**tabelas 12, 13, 14 e 15**), sendo que a primeira é sobre concepção do motorista, (**tabela 12**).

Fazendo uma análise das informações descritas na **tabela 12**, observamos que a resposta que mais apareceu entre os motoristas diz respeito aos retornos: “retorno distante” aparece com 4 respostas e “dificuldade de acesso”, “facilitou o trânsito veicular” e “dificultou o acesso ao centro da cidade”, aparecem com 3 respostas cada. Apareceram algumas respostas favoráveis, tais como: “diminuição de engarrafamento”, “mais rapidez nas viagens”, “mais rápido chegar em Feira” e “menos acidentes”. De modo geral, há algumas melhorias para quem se desloca de carro e reside na margem direita da BR-116 Norte, mas para quem se desloca de carro e reside à margem esquerda da BR-116, a realidade é outra.

**Tabela 12 – Mudanças para o motorista depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte**

Tipo de locomoção: carro	Resposta – Moradores da margem direita	Quantidade
	Facilitou o trânsito veicular	3
	Diminuição de engarrafamento	2
	Não costumo utilizar a BR	2
	Mais rapidez nas viagens	2
	Mais rápido chegar em Feira	2
	Aumento de perigo, devido ao aumento do fluxo	1
	Menos acidentes	1
Tipo de locomoção: carro	Resposta – Moradores da margem esquerda	Quantidade
	Dificultou o acesso ao centro da cidade	6
	Retorno distante	4

Assim como quem não tem carro, quem reside à margem esquerda e precisa ir ao centro da cidade tem que fazer todo percurso a pé, pois Santa Bárbara não tem transporte público. Para ir ao centro comercial da cidade, é necessário atravessar a BR na ida e na volta.

Como podemos observar ainda na **tabela 12**, todas as respostas foram desfavoráveis à execução da obra de duplicação no quesito mudança entre o antes e depois. Seguindo com a nossa análise, as informações da **tabela 13** apresentam as impressões dos motociclistas sobre as mudanças.

Analisando os dados da **tabela 13**, podemos notar que a resposta que aparece com mais frequência é “retorno distante”, com 7 respostas. Como vimos na **tabela 12**, a mesma mudança é também a primeira do *ranking* para os motoristas. A segunda mudança depois da obra de duplicação, para quem anda de moto, é referente ao acesso ao centro da cidade: “dificultou o acesso ao centro da cidade” aparece com 4 respostas. Não por coincidência, essas duas respostas são referentes aos moradores da margem esquerda da BR-116 Norte, ou seja, mais uma vez, podemos perceber que as mudanças referentes à execução da obra de duplicação afetaram mais diretamente os moradores da margem esquerda da BR-116, lado oposto ao centro comercial da cidade.

**Tabela 13** – Mudanças para o motociclista depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte

<b>Tipo de locomoção: moto</b>	<b>Resposta – Moradores da margem direita</b>	<b>Quantidade</b>
	Não mudou nada	3
	Mais perigoso por conta das roubadinhas	3
	Melhor para pilotar	2
	Gasto mais tempo e combustível	2
	Ficou bom	1
	Melhorou o deslocamento	1
<b>Tipo de locomoção: moto</b>	<b>Resposta – Moradores da margem esquerda</b>	<b>Quantidade</b>
	Retorno distante	7
	Dificultou o acesso ao centro da cidade	4
	Mais atos infracionais (roubadinha)	3
	Complicado para atravessar	2

A terceira resposta é, em certa medida, preocupante, pois é referente a atos de infração no trânsito: “mais atos infracionais (velha roubadinha)”, com 3 respostas, que está correlacionada à outra resposta, que aparece também com 3 respostas: “mais perigoso por conta das roubadinhas”, ou seja, é algo que está preocupando os motociclistas da cidade de modo geral, aqueles que residem em ambos os lados da BR-116. Essas duas respostas juntas formam o quantitativo maior que a da primeira colocada, com 7 respostas, que foi “retorno distante” e que, de certo modo, é um reflexo dessa condição.

Vale ressaltar que não queremos, aqui, justificar o erro dos infratores que se arriscam e colocam em risco a vida do próximo com as “roubadinhas”. Queremos apenas mostrar que há uma relação direta entre as respostas apresentadas.

Salientamos que apareceram respostas favoráveis, como “ficou bom, melhorou o deslocamento”, “melhor para pilotar”, assim como houve respostas neutras, como “não mudou nada”. Podemos concluir analisando a tabela, que foram respostas de quem mora na margem direita da BR, moradores que não foram tão

afetados com a execução da obra de duplicação da BR-116. Em relação às mudanças para os ciclistas, apenas 4 dos 103 participantes da pesquisa se deslocam com maior frequência de bicicleta. Desses, apenas 2 respostas apareceram, que foram “melhor de andar” e “mais perigoso”.

Com isso, concluímos que, para os ciclistas, a mudança foi que “melhorou para andar de bicicleta”, porém “ficou mais perigoso”, uma vez que nas proximidades da BR não há ciclovia, o que torna a prática mais perigosa. Dando continuidade aos tipos de locomoção, analisaremos a seguir as respostas descritas na **tabela 14**, que faz referência aos pedestres.

Analisando as informações da referida tabela, podemos observar que a resposta que aparece com mais frequência foi “falta passarela”, com 7 respostas, seguida de “dificuldade de chegar ao centro da cidade” e “dificuldade na travessia”, com 4 respostas cada. Em terceiro lugar, também tecnicamente empatadas aparecem às respostas “falta de acesso para pedestres”, “está mais perigoso” e “a travessia mais segura apesar de pouca, um único lugar com faixa”, com 3 respostas cada.

Para além dessas respostas, apareceram outras como: “é como se a gente nem existisse”, “aumento do percurso para encontrar um acesso na faixa”, “moro no centro não mudou nada para mim”, “Piorou”, “Risco à noite, pois não tem nenhuma iluminação”, “falta sinalização” e “dificultou muito para os moradores dos bairros Nossa Senhora do Rosário, Matadouro e Renascer”, cada uma com 2 respostas.

**Tabela 14** – Mudanças para o pedestre depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte

<b>Tipo de locomoção: A pé</b>	<b>Resposta – Moradores da margem direita</b>	<b>Quantidade</b>
	Falta de acesso para pedestre	3
	Está mais perigoso	3
	A travessia mais segura apesar de pouca, um único lugar com faixa	3
	Aumento do percurso para encontrar um acesso na faixa	2
	Risco à noite, pois não tem nenhuma iluminação	2
	Moro no centro não mudou nada para mim	2
	Falta sinalização	2
	Piorou	2
	Não mudou nada	1

Tipo de locomoção: A pé	Resposta – Moradores da margem esquerda	Quantidade
	Ficou mais seguro Eu tenho que pular a mureta	1 1
	BR só para motorista	1
	Não foi colocado passarelas como prometido Falta finalizar a obra, asfaltamento em frente ao estádio municipal	1 1
	Falta passarela	7
	Dificuldade de chegar ao centro da cidade	4
	Dificuldade na travessia	4
	Dificultou muito para os moradores dos bairros Nossa Senhora do Rosário, Matadouro e Renascer	2
	Desvalorização dos imóveis, pois não foi oferecido meios seguros e de fácil acesso para a travessia	1

Podemos concluir que o que mudou com a execução da obra de duplicação da BR-116 Norte em Santa Bárbara para os pedestres foi referente à dificuldade de locomoção. A maioria das respostas se resume em dificuldade de acesso ou travessia e falta de passarela.

A **tabela 15** contém informações referentes ao tipo de locomoção a ser analisada; é sobre a modalidade outros, que engloba as locomoções dos tipos trator, carona, cavalo e cadeira de rodas motorizada. Vejamos a **tabela 15** a seguir:

**Tabela 15** – Mudanças para o tipo de locomoção outros depois da execução da obra de duplicação da BR-116 Norte

Tipo de locomoção: outros	Resposta	Quantidade
Trator	Dificuldade para atravessar	1
Carona	Melhor de andar	1
Cavalo	Mais perigoso, animal se assusta com frequência	1
Cadeira de rodas motorizada	Melhorou 100% para andar com a cadeira	1

Como podemos observar nas respostas indicadas na **tabela 15**, apenas 4 dos 103 participantes da pesquisa se denominaram ou enquadraram na modalidade outros, na qual apareceram respostas como Trator, carona, cavalo e cadeira de rodas motorizada, sendo uma resposta para cada uma delas. Para cada participante, a mudança foi diferente. Segundo o participante que utiliza trator, a mudança está relacionada à dificuldade para atravessar. Para o que utiliza carona, é melhor de andar. Já para o que usa o cavalo, é mais perigoso, pois o animal se assusta com frequência. Para o cadeirante, melhorou 100% para andar com sua cadeira de rodas motorizada. Contudo há outras situações que precisam ser apontadas, a exemplo do acesso alternativo que está sem asfalto em frente ao Estádio municipal, conforme a **fotografia 15**.

Além da passarela, existe outra reivindicação dos moradores de Santa Bárbara, de modo especial para os residentes dos bairros Matadouro e Conjunto Habitacional Renascer: a finalização da via de acesso alternativo localizada na margem esquerda da BR-116 Norte, sentido Serrinha. A **fotografia 15** mostra a via de acesso a esses bairros, que fica entre o Estádio municipal e a BR-116.

**Fotografia 15** – Via de acesso alternativo, ainda sem asfaltamento, na margem esquerda da BR-116 Norte, em frente ao Estádio municipal



Fonte: Tamires Brito, 2023.

Como podemos observar, ela ainda não foi asfaltada, diferentemente da via de acesso alternativo da margem direita da BR-116, o que nos faz perguntar: Por

que o lado direito da BR é tratado de forma diferente do lado esquerdo? Será que é pelo puro e simples fato de no lado direito estar localizado o centro comercial da cidade, onde há maior visibilidade? Ou será por que no lado esquerdo moram pessoas de menor poder aquisitivo? Por uma coisa, ou por outra, ou até pelas duas, a questão é que o lado esquerdo está sendo mais prejudicado do que o direito.

Como bem dizem Santos, Santos e Reis (2021), é nas transformações da cidade que a mobilidade ganha maior significado. No caso específico de Santa Bárbara, podemos dizer que a execução da obra de duplicação não vem para melhorar a vida dos moradores de forma igualitária. Na verdade, a duplicação da BR-116 Norte vem para atender uma demanda logística de escoamento de bens, serviços e mercadoria. Por coincidência, Santa Bárbara está inserida nesse corredor logístico e acabou sendo “contemplada” com a execução da obra.

A duplicação da BR não foi pensada para atender os moradores residentes da cidade, principalmente os menos favorecidos, a exemplo da situação descrita na **fotografia 15**. Prova disso é que o lado esquerdo da BR não recebe o mesmo tratamento do Poder público como o lado direito da mesma rodovia. Nas palavras de Santos, Santos, Reis (2021, p. 25):

É nessa conjuntura de transformações da cidade, onde há necessidade de conexão entre localização e distribuições de ações e mercadorias, que a mobilidade urbana ganha especial significado, pois aufere sentido aos lugares, com construções de linhas férreas, ruas, avenidas e estradas, as quais passam a constituir metamorfoses urbanas voltadas, sobretudo, para atender os interesses do capital. Porém, a mobilidade é um campo de disputa explícito, em que o Estado atua para regular seu desenvolvimento em favor do mercado.

Reforçamos, aqui, a ideia inicial do trabalho e, mais uma vez, concordamos com a concepção dos autores segundo a qual a execução da obra de duplicação da BR-116 Norte atende os interesses do Capital, sendo o Estado o agente regulador desse processo em favor do mercado. Ou seja, em favor do Capital.

A verdade é que a mobilidade dos moradores residentes ficou comprometida com a execução da obra de duplicação. Nesse contexto, Barbosa (2014, p. 193) ressalta que a mobilidade não possui apenas dimensões de locomoções, ou seja:

[...] mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades

econômicas, sociais, culturais etc., o ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.

Como bem diz Barbosa (2014), a mobilidade também está intimamente ligado às expressões subjetivas da reprodução urbana de relações sociais. No caso de Santa Bárbara, as expressões subjetivas e relações sociais não foram levadas em consideração para a execução da obra.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todos os pontos aqui apresentados, podemos concluir que Santa Bárbara possui uma dinâmica típica de uma cidade pequena, por isso, reafirmamos sua classificação como uma cidade pequena. Porém, essa classificação não ocorre analisando simplesmente seu contingente populacional, mas a sua realidade e dinâmica espacial e social.

Observamos que a execução da obra de duplicação da BR – 116 Norte, apesar de necessária por razões econômicas, perpassa por diversas questões, entre as quais, questões sociais, ambientais e até econômicas, gerando impactos também negativos devido à necessidade da mobilidade e fluxo da população residente local, que teve alteradas as condições e a qualidade de vida dos residentes de uma típica cidade pequena.

No que se refere ao comércio, à execução da obra de duplicação da BR-116 Norte, trecho em Santa Bárbara-BA, não atendeu às expectativas dos comerciantes localizados às margens da rodovia, visto que 98% dos comerciantes que participaram da pesquisa relatam perdas de clientes, queda no faturamento e declínio das vendas. Apenas os comerciantes do ramo de oficinas automotivas localizadas no sentido Serrinha relataram que não tiveram perdas, mas os comerciantes do ramo alimentício – que engloba restaurantes, lanchonetes, pizzarias, churrascarias – são unânimes em relatar que foi grande o prejuízo depois da execução da obra de duplicação da BR.

Segundo os comerciantes do ramo alimentício, os clientes não param como antes, não tem estacionamento, e a mureta de contenção dificulta muito a travessia daqueles que se arriscam a parar do outro lado da via e pular para tomar um suco, comprar uma água ou pegar um requeijão. Ainda segundo os comerciantes, uma boa opção para reparar esse prejuízo com a execução da obra seria fazer um espaço adequado de estacionamento para os clientes, uma vez que quem sustenta de fato o comércio às margens da BR-116 Norte em Santa Bárbara são os visitantes ou viajantes, aquelas pessoas que passam diariamente pela BR, e não os moradores locais.

Para os moradores residentes do município, os impactos trazidos com a execução da obra de duplicação, de modo geral, referem-se à liberdade de acesso,

o direito de ir e vir, à falta de mobilidade. Uma das maiores reclamações deles é o fato de haver apenas um local de travessia com faixa para pedestre dentro de todo perímetro urbano do município. Vale lembrar que para os moradores da margem esquerda da via, os impactos em todos os sentidos foram negativos, o que mais uma vez reforça a ideia norteadora do trabalho, de que a duplicação da BR-116 Norte não teve como objetivo beneficiar ou favorecer os moradores de Santa Bárbara, mas atender uma demanda de escoamento logístico de mercadoria.

Como explicar o fato de uma obra de tamanha magnitude, já inaugurada e em pleno funcionamento não ter uma passarela dentro do perímetro urbano de um município com mais de 20.000 habitantes? No projeto havia essa projeção, o que nos leva a outro questionamento: É falta de organização da população, que está sendo muito passiva com a situação ou é falta de interesse e empenho dos governantes? Vale ressaltar que a população já fez uma manifestação de fechamento da BR-116 que contou com a presença da principal emissora de tv da região, a TV Subaé, afiliada da Rede Bahia. No entanto, a situação não mudou. O que podemos dizer é que, por uma coisa, ou por outra, seguimos por aqui com apenas um acesso adequado com faixa para pedestres, o qual ainda temos que dividir com alguns motociclistas infratores.

Portanto, como bem dizem Santos, Santos, Reis (2021, p. 21), “[...] para existir vida urbana as pessoas precisam se movimentar; ou seja, para existir a cidade é necessário existir mobilidade urbana”. É a condição que falta em Santa Bárbara hoje, a mobilidade, a movimentação das pessoas está comprometida com a execução da obra de duplicação da BR-116 sem uma passarela para pedestre. Vale ressaltar que a obra foi inaugurada, ou seja, liberada para uso dos carros em 2021. Já estamos em 2024 e nada mudou até então. Teremos que esperar quantos anos mais, por uma condição digna de mobilidade!?

Mais uma vez fazendo referência a Souza (2021), que ressalta que a dinamicidade da organização espacial possui uma intencionalidade dentro de uma dada realidade social, entendemos que essa dinamicidade poderá acontecer às vezes de forma rápida, às vezes de forma mais lenta. Com certeza a construção da passarela é um exemplo claro de que essa dinamicidade, em Santa Bárbara, acontece de forma mais lenta, e que existe uma intencionalidade nessa demora ou inexistência da construção. Afinal, como diz Milton Santos, o espaço é um conjunto

contraditório e indissociável de sistemas de objetos e ações, não podendo ser considerados isoladamente, pois é nesse cenário que a história se dá.

Por fim, podemos falar de maneira resumida que a execução da obra de duplicação em Santa Bárbara apresenta três aspectos distintos, dependendo do local onde as pessoas moram e da sua forma de locomoção. O primeiro resultado é bom, ou com influências positivas, para pessoas que têm carro e que se deslocam com frequência para cidades vizinhas, a exemplo de Feira de Santana. O segundo resultado não teve ou pouca influência para quem mora no centro, ou à margem direita da rodovia, e o terceiro resultado é muito ruim para os moradores da margem esquerda da BR, de modo especial os moradores dos bairros Nossa Senhora do Rosário, Matadouro e Conjunto Habitacional Renascer.

Isso nos relembra Silva (2018), que considera que as políticas públicas surgem no seio da sociedade. Mas quem de fato participa das tomadas de decisões para efetivação dessas políticas públicas, uma vez que, a exemplo de Santa Bárbara, a população não foi consultada sobre a implantação de uma obra que mudaria toda sua organização espacial, sua mobilidade, e sua dinâmica e socioeconômica?

Ou seja, mais uma vez a gente reforçamos aquele argumento de que as políticas públicas são em grande medida implantadas de cima para baixo, sem ouvir e nem conhecer a realidade onde serão implantadas, pois, se assim fosse, teríamos melhores e assertivos resultados em todos os aspectos. Por fim, deixo aqui uma poesia do amigo e escritor, Machado de Jesus sobre a nossa amada Santinha:

Na primeira noite me apaixonei por ela.  
Na segunda, ela me roubou uma flor do nosso jardim.  
Senhor engenheiro, tenho algo para te dizer sobre a minha Santinha:  
O limpador de parabrisa na espera de um carro,  
Daí, pensa: enxugar gelo, melhor seria.  
Enquanto isso, o dono da lanchonete joga dominó  
Para matar o tempo e passar o dia,  
Degusta requeijão e doce de goiaba como tira gosto.  
Não existe mais acostamento,  
Nem para o bêbado descer dançando forró.  
O cachorro Beethoven tenta atravessar a Br, pulando a mureta.  
O borracheiro consertou o carro como se fosse o último.  
O ligeirinho levou seus passageiros como se estivesse indo  
para o céu.  
Na minha terrinha não existem mais mangueiras para cantar

o meu cardeá.

Cercou o terreiro das casas como se fosse um castelo,  
E não se pode mais ver o sol nascer,  
Nem mais prozar na frente da casa.

Na frente das escolas não existe uma passarela porque o aluno  
não precisa de mais nada: já têm tudo!

Pacatu, Pacatu na única faixa de perdeste que tem; passa cavalo,  
moto, bicicleta e gente, gente de todo tipo.

E o cão pula a mureta, viu?!

“Vi um cego empurrando o cadeirante na cadeira de rodas como  
se fosse passar uma tarde em Itapuã”.

...Diminuiu o engarrafamento, e o ir e vir do povo, está  
sempre congestionado.

O cabra pergunta: como vendo meu galo, meu jegue, meu cavalo,  
Se é difícil chegar no Campo do Gado, Santa Bárbara, o que  
há de nós?

A construção dessa Br-116 (inaugurada – incompletamente)  
Passa boi, passa uma boiada.

Mas no meio dela tem uma pedra...

Eu só sei que não vou por aí, camarada.

- Prólogo para os que já se foram:

Se até os mortos celebram o São João antecipado: está morto,  
pode festejar a vontade.

Isso não tem graça, nem merece praça porque há que sinta  
“La-vra-dor”.

A minha dor, é dor de menino acanhado:

E como eu não posso viver de poesia!?

Eu não escolhi fazer poesia, não.

Ela me escolheu porque aguento ser realista!

...mas a parte de baixo da cidade tem ainda tem arraiá.

Temos uma política: bode guiando ovelhas!

Se não é por NÓS, é do sistema!

Aguardo à Câmera filmar isso, não tirem selfie, vereador.

Mais a frente, o homem quebra a mureta e faz uma roubadinha.

Em frente a igreja, o DNIT – Sambalate faz passarela com o ide  
comercial da Lanchonete, que diz: venha a mim,  
todos os famintos e sedentos, que eu os ajudarei.

Valha Deus, Senhora Santa Bárbara,

Buraco velho, dentro tem cobra rara!

Senhor, Engenheiro, o senhor precisa sentar mais vezes com  
um Poeta.

O senhor tem que ser mais sensível. Oxe!

Tá comendo requeijão demais!

Calcule sua rota, viu!?

Pessoas viraram coisas, cabeças viraram asfalto.

O Criador em seis dias fez o mundo. Você, Engenheiro, já tem anos  
e ainda não acabou essa obra!

Duplicou a pista, e diminuiu a vida do povo.

O IBGE veio aqui, e não contou todo mundo, nem tudo...  
No Mapa-múndi de Santa Bárbara, nada mudou: a linha do Equador  
divide a parte de baixo; essa é de cor.  
Não é imaginação minha, é racismo ambiental, geográfico.  
Meu verso mapeou tudo isso, e você não consegue entender,  
Engenheiro!?  
Nessa cidade, até GPS se perde, dahora!  
Como dois e dois são quatro, Professor?  
Se tem dois que governam, um que planta e um que come?  
Oh, Santa Bárbara que tens bastantes requeijão!  
O pão custa caro;  
E teu povo que é fiel, passa fome!  
A liberdade é pouca,  
Mas a vida sempre vale a pena.  
Não sou boca do inferno, mas  
Espero que minhas palavras não voltem vazias, engenhosa!  
- Contudo, Negão, Santa Bárbara é branca, mais é maravilhosa.

(JESUS, 2024). Disponível em: Terra Santa Notícias  
(terrasantanoticias.com.br).

A poesia de Jesus (2024) nos faz refletir sobre as diversas facetas que envolvem a execução da obra de duplicação da BR-116 norte em Santa Bárbara, para além de uma simples obra de engenharia. Ele faz um relato dos problemas sociais, estruturais, econômicos, políticos, ambientais e urbanos de Santa Bárbara e como eles vêm se agravando com a duplicação da referida BR. Jesus (2024), faz uma crítica ao racismo ambiental e geográfico, que delimita seus espaços, seus usos e seleciona seus usuários.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manoel Correia de. **Uma Geografia para o século XXI**. Campinas, SP: Papyrus, 1994.
- ANDRADE, Maurício Oliveira de; TAVARES, Luiza Medeiros. Impactos da duplicação de uma rodovia federal sobre a mobilidade e a acessibilidade em uma pequena cidade nordestina. **Revista Produção e Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, p. 101-116, 2017.
- BAHIA. Secretaria do Planejamento. **Municípios por território de identidade**. Disponível em: [https://www.seplan.ba.gov.br/wp-content/uploads/Territorios\\_Municipios\\_2012\\_2015.pdf](https://www.seplan.ba.gov.br/wp-content/uploads/Territorios_Municipios_2012_2015.pdf). Acesso em: 09 jul. 2023.
- BARCELAR, Winston Kleiber de Almeida. Análise da Pequena Cidade sob o ponto de vista político administrativo. In DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Jânio (Org.). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos**. Salvador: SEI, 2012. p. 81-82.
- BARBOSA, Jorge Luiz. A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna. (Org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 187-201.
- BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT. **DNIT - Obras de Construção Rodoviária**. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/portalcidadao>. Acesso em: 10 mar. 2023.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Governo entrega duplicação da BR-116/Bahia**. Disponível em: [https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/03/governo-entrega-duplicacao-da-br-116-bahia?fbclid=IwY2xjawEnUj1leHRuA2FibQlxMAABHbUHpdI73BEzQG2pI7wi-t7PfF48HeoQHGYmp9MBcDV2TUKmxWOj\\_Pk5VA\\_aem\\_VVXw9x7kRNfB9VUhsHh5MA](https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/03/governo-entrega-duplicacao-da-br-116-bahia?fbclid=IwY2xjawEnUj1leHRuA2FibQlxMAABHbUHpdI73BEzQG2pI7wi-t7PfF48HeoQHGYmp9MBcDV2TUKmxWOj_Pk5VA_aem_VVXw9x7kRNfB9VUhsHh5MA). Acesso em: 08 jan. 2023.
- BRASIL. **Lei nº 13.867, de 26 de agosto de 2019**. Altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para possibilitar a opção pela mediação ou pela via arbitral para a definição dos valores de indenização nas desapropriações por utilidade pública, nas condições que especifica. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/lei/l13867.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/l13867.htm). Acesso em: 12 set. 2023.
- CÁLCULO AMOSTRAL ONLINE. **Calculadora para tamanho da amostra**. Disponível em: [calculareconverter.com.br](http://calculareconverter.com.br). Acesso em: 03 abr. 2023.
- CARLOS, Ana Fani Alessandra. **A (Re) produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2008.

CASTILHO, Marcela Cristina. **Desapropriação**: conceito, requisitos e panorama geral. (2014). Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/desapropriacao/146506504>. Acesso em: 21 set. 2023.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. Receitas municipais e grau de dependência dos pequenos municípios do Nordeste. In: ENCONTRO NACIONAL DA APIPSA, 7, 1996, Campina Grande/ PB. **Anais** [...] Campina Grande/PB, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Saraiva, 1991.

COSTA, Jodival Maurício; UEDA, Vanda. Redes técnicas e Território: notas sobre a reticulação espacial. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, n. 32, dez. 2007.

CRUZ, Danilo Uzêda da. **Planejamento participativo e políticas públicas**: participação social e metodologias participativas no Brasil contemporâneo. Feira de Santana: Zarte Editora, 2016.

GENOT, Ledna Andrade Macêdo. **Memória Histórica de Santa Bárbara**. Santa Bárbara: Prefeitura Municipal de Santa Bárbara, 1993.

GODOY, Arilda Schmidt. Pesquisa qualitativa tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995.

HEERDT, Mauri Luiz. **Metodologia Científica e da Pesquisa**. Palhoça: Unisul Virtual, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **IBGE Cidades**: Santa Bárbara. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 jan. 2022.

IPIRANGA, Ana Sílvia Rocha. A cultura da cidade e os seus espaços intermediários: os bares e os restaurantes. **Revista de Administração Mackenzie**, São Paulo, v. 11, n. 1, p. 65-91, jan./fev. 2010.

JESUS, Antônio José Machado de. **Dom Amaro**: Ah, se todo mundo usasse a poesia, viver seria fantástico! Maringá: Viseu, 2021.

JESUS, Antônio José Machado de. **Descrevo que era realmente naquele tempo a minha santinha**. Disponível em: [Terra Santa Notícias \(terrasantanoticias.com.br\)](https://terrasantanoticias.com.br/) . Acessado: 19 jul. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

LEITE, Rogerio Proença. A inversão do cotidiano: práticas sociais e rupturas na vida urbana contemporânea. **DADOS** – Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, v. 53, n. 3, p. 737 a 756, 2010.

MAIA, Doralice Sátyro. Cidades médias e pequenas do Nordeste: conferência de abertura. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel Henrique (Org.) **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010. p. 13.

MEDEIROS, Daniel Arnaldo de. Impacto da duplicação da BR-101/RN (trecho Natal - Arês) sobre a acidentalidade rodoviária. 2019. **Monografia** (Graduação em Engenharia Civil) – Centro de Tecnologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2019.

NEOENERGIA. **Tensão de fornecimento**. Disponível em: <https://www.neoenergia.com/web/bahia/sua-casa/tensao-de-fornecimento>. Acesso em 24 maio 2023.

PAYAYÁ, Jamille da Silva Lima *et al.* Espaço e lugar, urbano e rural: demarcando conceitos necessários a investigação da cidade pequena. **Revista Ciência Geográfica**, Bauru, v. 15, n. 25, p. 383-394, jan./dez. 2021.

PONTES, Beatriz Maria Soares. Contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos nordestinos. In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Jânio (Org.). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos** Salvador: SEI, 2012. p. 19.

REBELO, Diego Santos. Loteamentos regulares, irregulares, áreas institucionais e lotes em pequenas cidades: a produção da cidade de Santa Bárbara-BA por meio do parcelamento do solo. 2023. **Dissertação** (Mestrado) – Programa de Pós graduação em Desenvolvimento Territorial – PLAN TERR. Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS, Feira de Santana, 2023.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SANTANA, Mário Rubem Costa. O espaço urbano em construção: as redes técnicas na Cidade do Salvador do século XXI. 2013. **Tese** (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia – Salvador, 2013.

SANTOS, Jânio; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira; REIS, Ruy de Souza. **Mobilidade em Feira de Santana: desafios para um novo projeto de cidade**. Curitiba: CRV, 2021.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Edusp, 2014.

SARAIVA, Luiz Alex Silva; CARRIERI, Alexandre de Pádua. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. **Revista de Administração Pública**, v. 46, n. 2, p. 547-576, 2012.

SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete. **Políticas públicas**. Brasília: ENAP, 2006.

SILVA, Onildo Araujo da. (Org.) **A cidade pequena na interface urbano-rural**: um olhar sobre o Território do Sisal. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021.

SILVA, Onildo Araújo da. Cidade pequena: possibilidades de definição. In: BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro (Org.) **Cidades médias e pequenas**: reflexões sobre dinâmicas espaciais contemporâneas. Curitiba: Prima, 2019. p.

SILVA, Paulo Fernando Jurado da *et al.* **Cidades pequenas no contexto brasileiro**: perspectivas de estudo. [livro eletrônico]. Porto Alegre: Totalbooks, 2023

SILVA, Onildo. Araujo da. **Políticas Públicas e Planejamento Territorial**. Feira de Santana, editora: Zarte, 2018.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2021.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. **O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade**. Salvador: AATR Bahia, 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Transporte e meio ambiente. In: CENEVIVA, Laura Lúcia. **Transporte e meio ambiente**. Rio de Janeiro: BNDE/ANTS, 2007. p. 10-25.

**APÊNDICE A****PERGUNTAS – COMERCIANTES**

**RAMO DE ATIVIDADE:** \_\_\_\_\_

1 – Há quanto tempo o senhor (a) trabalha nesse ponto as margens da BR-116 norte? \_\_\_\_\_

2 – Houve algum tipo de consulta a você enquanto comerciante, sobre a execução da obra de duplicação? SIM ( ) NÃO ( ) Se sim, qual?

\_\_\_\_\_

3 – Há algum tipo de influência da duplicação da BR-116 norte, para o seu o comércio? SIM ( ) NÃO ( ) Se sim, qual?

\_\_\_\_\_

4– Para você houve mudança entre o antes, e depois da obra de duplicação para sua atividade comercial? SIM ( ) NÃO ( ) Se sim, qual?

\_\_\_\_\_

5 - Em sua opinião quais possíveis ações futuras, poderiam ser efetivadas para dinamizar essa área comercial as margens da BR?

\_\_\_\_\_

6 – Existe alguma relação entre a obra de duplicação da BR-116 norte e o acesso dos clientes, ao seu comércio? SIM ( ) NÃO ( ) Se sim, qual?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## APÊNDICE B

### PERGUNTAS – RESIDENTES

1 - Houve algum tipo de consulta a vocês enquanto moradores, sobre a execução da obra de duplicação? SIM ( ) NÃO ( )

Se sim, qual?

---

2- A obra de duplicação impactou sua rotina: SIM ( ) NÃO ( )

Se sim, de que maneira?

---



---

3 - Em sua opinião como residente do município, a obra de duplicação é considerada: BOA ( ) RUIM ( ) REGULAR ( ) ÓTIMA( ) EXCELENTE ( )

4 – Você sente algum tipo de dificuldade para transitar pela cidade depois da execução da obra de duplicação? SIM ( ) NÃO ( )

Se sim, qual?

---



---

5 – Em sua opinião, a duplicação melhorou a mobilidade (acesso das pessoas aos lugares) do município? SIM ( ) NÃO ( )

Se sim, de que forma?

---



---

6 - Como você se desloca mais frequentemente pela cidade:

A-( ) Carro

B-( ) Moto

C- ( ) Bicicleta

D- ( ) A pé

E-

(

)

outros.

Qual?

---

Se a resposta for letra A: - Para o motorista, o que mudou depois da obra?

---



---

Se a resposta for letra B: - Para motociclista, o que mudou depois da obra?

---



---

Se a resposta for letra C: - Para ciclista, o que mudou depois da obra?

---



---

Se a resposta for letra D: - Para os pedestres, o que mudou depois da obra?

---



---

Se a resposta for letra E: - Qual?

---



---