

## A MOBILIDADE URBANA SOB A PERSPECTIVA DOS DESAFIOS E PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE PÚBLICO EM SOUSA

### *URBAN MOBILITY FROM THE PERSPECTIVE OF THE CHALLENGES AND PROSPECTS OF PUBLIC TRANSPORT IN SOUSA*

Francisco das Chagas Bezerra Neto<sup>1</sup>  
Olenice Galvão Lucas<sup>2</sup>  
Jacyara Farias Souza Marques<sup>3</sup>

**Resumo:** O presente estudo teve como objetivo analisar a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e seus impactos na população local, com ênfase na disparidade entre as diretrizes legais e a realidade enfrentada por municípios de menor porte, a exemplo de Sousa, no Estado da Paraíba. Apesar de sua importância regional e de uma população de aproximadamente 68 mil habitantes, o município enfrenta desafios expressivos na oferta e manutenção de um sistema de transporte público eficiente. A pesquisa adotou uma abordagem metodológica indutiva, combinando técnicas qualitativas e quantitativas, por meio da análise de dados estatísticos, revisão bibliográfica e documental, além de uma investigação empírica, que incluiu entrevistas com usuários e gestores do transporte municipal antes do período pandêmico. Nesse contexto, o estudo também buscou estabelecer a relação entre o direito constitucional à locomoção e a necessidade de um transporte público urbano adequado, evidenciando as lacunas na aplicação das normas legais e os desafios operacionais e de gestão específicos enfrentados pelo município de Sousa-PB.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana; Transporte Coletivo; Eficiência Operacional.

**Abstract:** Guy Le Boterf's definition of competence highlights the ability to combine resources to achieve satisfactory results, emphasizing the need to mobilize knowledge and skills effectively. Other perspectives, such as those of Michele Pellerey and the World Health Organization, complement this view, highlighting the ability to integrate knowledge, skills and attitudes in specific contexts. The aim of this article is to understand the definitions of competence in the contexts of organizations and professional education and training. This is an exploratory, qualitative literature review carried out in June 2024 in the SciELO and PubMed databases. Original articles in Portuguese were selected that addressed organizational or educational competence, using the search terms "competence" AND ("organizational" OR "education"), excluding incomplete or repeated works and those outside the proposed scope. The intersection between organizational culture and competence is crucial to the dynamism and success of modern organizations. In this sense, analyzing employees' ability to apply knowledge, solve problems and collaborate effectively contributes directly to organizational objectives, strengthening innovation, operational efficiency and overall satisfaction. Investing in a culture that supports the development of these competencies not only elevates individual performance but also positions the company competitively in the global market, ready to face challenges with resilience and continuous innovation.

**Keywords:** Urban Mobility; Public Transportation; Operational Efficiency.

---

<sup>1</sup>Mestrando em Administração Pública pelo PROFIAP-UFCG, Especialista em Ciências Jurídicas Aplicadas à Advocacia Pública e Graduado em Direito pela Universidade Federal de Campina Grande, Gerente do Fórum de Sousa pelo Tribunal de Justiça da Paraíba e Assessor Jurídico. E-mail: chagasneto237@gmail.com;

<sup>2</sup>Graduada em Comunicação Social pela Universidade Estadual da Paraíba e Mestranda pelo Mestrado Profissional em Administração Pública. Atualmente é Assistente em Administração da Universidade Federal de Campina Grande. E-mail: olenice.g.lucas@gmail.com;

<sup>3</sup>Professora da UAD/CCJS/UFCG e do Mestrado Profissional em Administração Pública. E-mail: jacyfarias@gmail.com.

## 1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar o direito ao transporte público no município de Sousa, na Paraíba, investigando a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os desafios enfrentados e as consequências para a população local. Para tanto, busca-se compreender as dificuldades operacionais e administrativas que impactam a oferta de um transporte público eficiente, além de propor soluções voltadas à equidade e à sustentabilidade no município.

O direito de ir e vir é uma garantia fundamental assegurada pela Constituição Federal de 1988 e pela Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, sendo reforçado pela Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa legislação determina que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem planos de mobilidade que contemplem o transporte público, a circulação viária e a acessibilidade. No entanto, a realidade de grande parte dos municípios brasileiros, especialmente os de menor porte, revela uma discrepância significativa entre as normativas legais e sua efetiva implementação.

Estudos recentes apontam que uma parcela considerável das cidades brasileiras ainda carece de um sistema de transporte público coletivo adequado, afetando diretamente a qualidade de vida da população e dificultando o acesso a serviços essenciais. Sousa, município paraibano com aproximadamente 68 mil habitantes e relevante importância regional, exemplifica essa problemática, enfrentando obstáculos significativos na implementação e manutenção de um transporte público eficiente.

A pesquisa adota uma metodologia de abordagem indutiva, fundamentada na observação de casos específicos da realidade concreta para a identificação de um problema mais amplo. O método estatístico será empregado para analisar dados quantitativos e estabelecer relações entre os elementos investigados. Quanto à natureza da pesquisa, esta se classifica como aplicada, com enfoque qualitativo, tendo caráter exploratório e descritivo. No que tange aos procedimentos metodológicos, a pesquisa se baseia em revisão bibliográfica e documental, além de um levantamento empírico por meio de entrevistas diretas com usuários e gestores do transporte público municipal.

O estudo está estruturado em duas etapas principais. Na primeira, busca-se correlacionar o direito constitucional à locomoção com a necessidade de um sistema de transporte público urbano eficiente, evidenciando o descumprimento das diretrizes legais por grande parte dos municípios brasileiros, incluindo Sousa-PB. Na segunda etapa, a pesquisa examina os desafios operacionais e de gestão que dificultam a inserção e a manutenção do transporte coletivo no município, ressaltando os entraves específicos enfrentados na realidade sousense.

## 2. O DIREITO DE IR E VIR

O direito de ir e vir é garantido em nossa Carta Magna (artigo 5º, XV) e também é conferido a todo cidadão pela Declaração dos Direitos Humanos da ONU, assinada em 1948. Embora o contexto aqui tratado não seja objeto de tema constitucional, já que no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 menciona o transporte como um direito social, entende-se que a disposição de transporte público, por parte do governo, é essencial para acobertar esse direito, já que o transporte proporciona à população em geral, mais igualdade de condições para acesso a trabalho, serviços de educação, saúde, lazer, dentre outros, como por exemplo.

No Brasil, a Lei 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, determina que municípios com mais de 20 mil habitantes são obrigados a elaborar e a aprovar planos de mobilidade, considerando dentre outros, serviços de transporte público, circulação viária e acessibilidade para pessoas com deficiência.

O Plano de Mobilidade Urbana é uma ferramenta fundamental de planejamento, contribuindo com a otimização dos deslocamentos diários da população e, portanto, com a qualidade de vida dessas pessoas.

Ademais, consta nos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, respectivamente:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

(...)

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

(...)

VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado. (Brasil, 2012).

Em pesquisa divulgada entre março/abril de 2024, pela Confederação Nacional dos Municípios – CNM, de 5.568 dos municípios brasileiros pesquisados, obteve-se respostas auto declaratórias em 3.476, que correspondeu a 62,4% do universo total dos municípios, sendo que 87% dos respondentes foram municípios de pequeno porte, 10,9% de médio porte e 2,1% de grande porte.

Dos municípios que responderam à pesquisa, 1.348 (38,8%) afirmaram não possuir transporte público coletivo, se levarmos em consideração o número elevado de municípios que nem chegaram a responder a pesquisa, provavelmente porque de fato esses municípios também sequer tenham transporte coletivo, vislumbramos o grande número de localidades que não possuem esse serviço público, que em tese, como a maioria dos municípios do Brasil são de pequeno porte, estes são os de fato mais afetados.

Diante dos fatos e de uma Lei que já vigora há 12 anos, o que ainda se vê pelos municípios brasileiros, principalmente os de menor porte e localizados no Nordeste, é a dificuldade de investir e promover esse tipo de serviço, causando transtornos à população e eclodindo em um problema público. Veja-se os dados publicados pela CNM:

Região	Municípios que possuem Transporte Público Coletivo	Municípios que receberam Auxílio Idoso	População
Centro-Oeste	93	13	7.374.531
Nordeste	151	14	15.507.572
Norte	52	4	6.924.273
Sudeste	666	175	64.338.868
Sul	386	116	21.454.382
<b>Total</b>	<b>1.348</b>	<b>322</b>	<b>115.599.626</b>

Fonte: CNM.

Outro fator que vem contribuindo para a falta de investimentos em transporte público coletivo talvez seja a cultura do automóvel promovida pela própria população, que de fato é uma opção de transporte que oferece uma viagem mais segura, com menor tempo e maior flexibilidade em relação a horário. No entanto, essa cultura acaba por gerar outro problema social que são as grandes emissões de gases poluentes na atmosfera. Todas essas emissões, além de causarem danos à saúde, contribuem também para o aquecimento global, aumentando a temperatura do planeta e indo de contramão com a sustentabilidade, no entanto, esse tema não será abordado nesse trabalho.

Fazendo um recorte para o a cidade de Sousa/PB, município localizado no Vale de Piranhas na região do Alto Sertão da Paraíba, a qual possui a 6ª maior população do estado, estimada em quase 68 mil habitantes (IBGE 2022), observamos várias dificuldades em relação a execução da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre elas a ausência de transporte público coletivo e do próprio Plano de Mobilidade Urbana que pelo número de habitantes é obrigada a desenvolver.

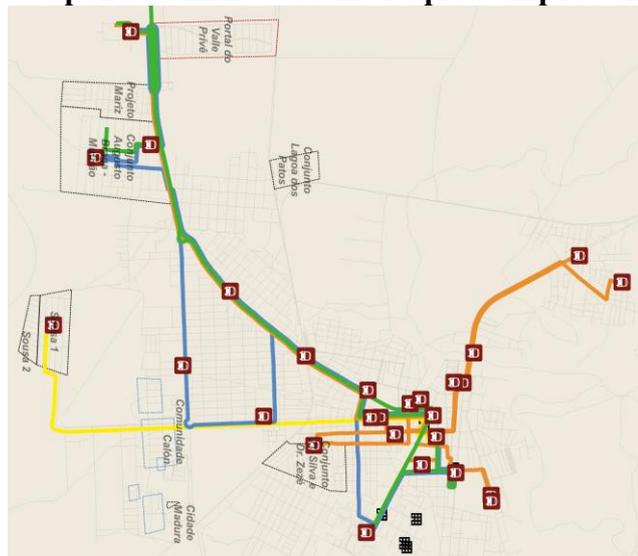
O que se verifica é que há a municipalização do trânsito, mediante a criação da Superintendência de Transportes e Trânsito do Município – STTRANS, (LC 32/2004, revogada pela LC 48/2006), na qual consta o Conselho Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos em Sousa (CONTTU-SS), instituído pela lei 124/2014, atribuindo a este as seguintes funções: Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) – grifo nosso; Diretrizes para políticas de transportes urbanos; Estudos tarifários; Projetos para financiamento de transportes urbanos) – grifo nosso; Normas para operação e aperfeiçoamento do sistema de transporte urbano.

Portanto, a função do o Conselho Municipal de Trânsito, além da municipalização do trânsito, está intimamente ligada com promoção de transporte público bem como proceder com a elaboração do PMMU. Ocorre que desde o ano de 1996 (Lei 1.584/1996), o município já havia regulamentado a delegação de serviço de transporte coletivo através de ônibus, a particulares mediante concessão, entretanto, foi somente em 2012, justamente no ano da Lei 12.587/12, que foi licitado a concessão para operação do serviço de transporte coletivo no município e no mesmo ano iniciou-se a operação dos ônibus com a empresa: Transfácil.

Em 2014, foi criado o programa Passe Livre, instituído pela lei 2.515/2014 que era financiado com recursos provenientes do FUNDEB (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica) para estudantes, e com recursos próprios da Prefeitura para a gratuidade de gestantes e idosos.

Segundo (Pinheiro, 2022), o firmamento deste programa foi fundamental para o funcionamento da empresa Transfácil, uma vez que 1.500 pessoas usavam o transporte coletivo diariamente no período das aulas, dos quais 70% eram alunos, notadamente aqui podemos observar a importância do investimento público no transporte coletivo municipal, de maneira especial para estudantes.

**Figura 01: Mapa dos pontos e linhas de ônibus que a empresa Transfácil operava.**



Fonte: Pinheiro,2022.

Em 2020, com o aumento dos casos de COVID-19 e as medidas para quarentena, verifica-se que o transporte público coletivo deixou de funcionar na cidade e não teve retorno até então,

corroborando com (NTU, 2023), onde verificou que o agravamento da crise no setor causou fortes desequilíbrios financeiros, inclusive com interrupções parciais ou totais dos serviços e até mesmo as paralisações. Não há informações sobre apoio do poder público neste sentido ou sobre novas licitações feitas.

Outro empecilho é o uso da motocicleta, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), aponta que o total de motos nas vias brasileiras subiu de 18 milhões, em 2013, para impressionantes 32 milhões em 2023, representando um salto de 78% em uma década. A opção por este último decorre do seu valor monetário para aquisição ser menor em detrimento de um automóvel, consequentemente tem seu custo de conservação e abastecimento bastante inferior, além do mais a grande mobilidade e versatilidade de estacionar nas vias mais movimentadas quando comparado ao carro torna-se um grande atrativo para a população. O uso de mototáxis e serviços de delivery por parte da população também contribui bastante para que não haja cobrança dos cidadãos em relação ao transporte público.

O cenário presente no município é de descaso com o transporte público, visto não haver incentivos do poder público local para as possíveis empresas de transportes. Um contraponto pode ser observado em Leopoldina/MG, município com pouco mais de 51 mil habitantes (IBGE 2022), ou seja, população semelhante ao município de Sousa/PB, lá a implantação do programa “Tarifa Zero”, financiado com recursos próprios, estima a longo prazo que que haja aumento de demanda real da população em mais 15% para utilização do transporte público, o que representará em redução de fluxo de veículos, menos poluição e mobilidade urbana mais eficiente.

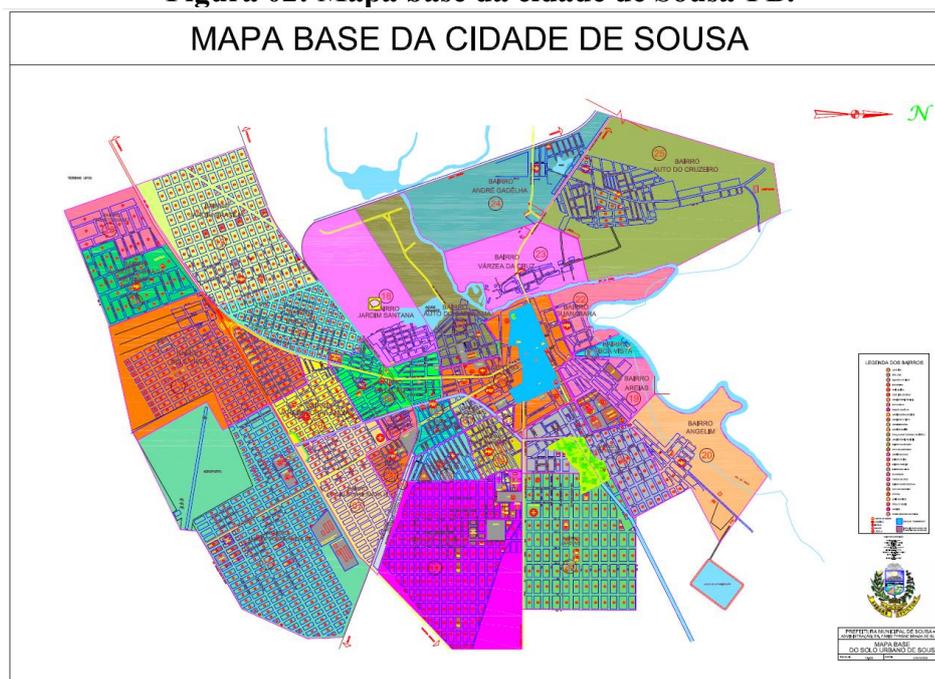
### **3. O CENÁRIO PRÉ-OPERACIONAL DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NO MUNICÍPIO DE SOUSA-PB**

A cidade de Sousa se destaca como importante polo de desenvolvimento regional, possuindo no seguimento industrial seu maior expoente de desenvolvimento econômico e social; serviços e agricultura guardam relevante importância nesse cenário, neste interim, Sousa ocupa a 18ª posição em relação ao PIB per capita do Estado e contava em 2010 com cerca de 11.100 (onze mil e cem) pessoas ocupadas.

No tocante a educação, dados do Censo da Educação Básica (2012) demonstram que a cidade de Sousa possuía um total de 115 escolas (infantil, fundamental e médio) com um total de 14.885 (quatorze mil e trinta e nove) alunos matriculados e 868 (oitocentos e sessenta e oito) discentes; no tocante a instituições de Ensino Superior, 2 (duas) eram as instituições localizadas na cidade de Sousa, ambas públicas e juntas possuíam em torno de 1.500 (um mil e quinhentos) alunos matriculados.

A cidade de Sousa possui a 6ª maior área urbana do Estado da Paraíba (15,97km<sup>2</sup> - Dados de 2024), e encontra-se praticamente conurbada com o Acampamento Federal de São Gonçalo, os Núcleos Habitacionais I, II e III e ainda com o distrito de Lagoa dos Estrelas, estas localidades possuem forte ligação econômica e dependem diretamente da oferta de bens, serviços e estruturas públicas e privadas da sede do município, sendo certo que as trocas e movimentação de pessoas entre estas áreas é de grande monta.

Conforme disposto na Lei Municipal nº 2.080/2005, a cidade de Sousa contava com 30(trinta) bairros e também com um Distrito Industrial em seu perímetro Urbano. (vide mapa abaixo):

**Figura 02: Mapa base da cidade de Sousa-PB.**

Fonte: Prefeitura de Sousa/PB, 2024

Conforme pode se observar, as características urbanas da cidade de Sousa demonstram nuances espaciais diversas no que diz respeito a distribuição dos principais pontos de concentração das pessoas, serviços, educação, indústria e lazer, onde determinadas áreas, geralmente mais afastadas do Centro (concentrador das maior parte dos comércio e serviços) concentram as moradias e pequena parte do comércio, enquanto que outras, mais distantes, concentram as indústrias, zonas de lazer e instituições de ensino Superior, o que torna essencial o oferecimento de alternativas de transporte coletivo capaz de garantir a movimentação de um fluxo expressivo de pessoas que necessitam se deslocar de/para essas áreas.

Foi sobre essas perspectivas numéricas e espaciais que no ano de 2012 o poder público municipal realizou uma concorrência visando a concessão do serviço de transporte coletivo no Município por um prazo de 20(vinte) anos, a vencedora do certame foi a empresa Fácil Viagens, sediada na própria cidade de Sousa, o contrato previa que a vencedora executaria com exclusividade o serviço de transporte coletivo urbano da cidade mediante a cobrança de tarifa.

O contrato previa que a empresa vencedora deveria prestar o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros em rotas pré-definidas espalhadas por toda a cidade e também no perímetro irrigado de São Gonçalo, o funcionamento das linhas se dava das 6h às 0h, diariamente e sem interrupções. O valor da tarifa inicial definida no edital foi de R\$ 1,50 para os usuários comuns e garantia da meia-tarifa para estudantes e idosos.

À época da implantação do serviço de transporte público urbano, apenas as regiões metropolitanas de João Pessoa e Campina Grande, além das cidades de Patos e Cajazeiras contavam com o oferecimento do serviço.

Os ônibus iniciaram a circulação em 10 de julho de 2012, três meses após o certame de concessão, 6(seis) era a quantidade de veículos em circulação nas rotas. Ainda que não tenha sido possível aferir a quantidade de passageiros transportada durante o período inicial do serviço, observou-se que rapidamente o mesmo começou a fazer parte do cotidiano da população, especialmente das pessoas residentes em localidades mais afastada do centro, estudantes e também das pessoas residentes na região do perímetro irrigado de São Gonçalo.

Dada a ausência de transporte público coletivo, tradicionalmente, quando necessitavam se deslocar, especialmente para endereços mais longínquos, as pessoas utilizam-se de meios de transporte individual como o “moto-táxi” ou, em menor número “dos táxis”. Com a chegada do transporte público coletivo através de ônibus, como era de se esperar, houve forte resistência desses prestadores de serviço que viram ameaçada a permanência do seu meio de subsistência, tendo ocorrido registros de protestos contrários à implementação do serviço.

Passados alguns meses do início do serviço e arrefecido o boom causado pela novidade, pode-se observar um declínio considerável na procura pelo transporte público coletivo, tal circunstância, a nosso entender, se deu por um conjunto de razões, quais sejam: Falta de entendimento da população acerca da cultura do uso de transporte público em detrimento do automóvel como já mencionado, bem como uso de motocicletas.

Esta questão guarda relação com a falta de hábito da população em utilizar este tipo de serviço dada a inexistência do mesmo até então; esperar o horário de chegada do coletivo, no entender das pessoas, soou como “perda de tempo” já que o costume é o do pronto atendimento oferecido pelos outros meios de transporte como o veículo próprio, táxi ou moto-táxi. Um segundo fator ligado à falta de cultura no uso de transporte público coletivo é a conveniência; como sabido, os transportes públicos seguem rotas e itinerários pré-definidos, possuindo ainda locais certo de parada, esta circunstância contribuiu para o declínio da procura pelas mesmas razões das já expostas.

Outro ponto que contribuiu para um movimento de esvaziamento do transporte público na cidade de Sousa foi sem dúvidas a falta de investimentos pelo município que propiciassem uma infraestrutura básica para a operacionalização de um sistema de transporte coletivo, no ano de 2012, diversas ruas, várias delas artérias principais de alguns bairros, sequer contavam com pavimentação asfáltica ou mesmo em paralelepípedo, tal condição sem dúvidas contribuiu para o descontentamento dos usuários, mormente ao fato de impingir considerável desconforto físico, além da atrasos nos itinerários.

Para além destes pontos, soma-se uma verdadeira onda de resistência promovida pelos transportadores clandestinos e os de transporte individual que reduziram os valores cobrados pelo oferecimento de seu serviço e incentivavam fortemente os usuários a abandonarem o transporte público coletivo.

Com o declínio na demanda, especialmente pelo público em geral a frota passou a ser eventualmente reduzida e linhas foram sendo desinstaladas, mesmo ao arrepio do que versava o contrato de concessão. No entanto um público ainda era bastante dependente do transporte coletivo, a classe estudantil.

O alunado necessita locomover-se para mais longe de suas casas dado ao fato de as instituições de ensino, especialmente as de Ensino Superior, onde o Campus da UFCG dista quase 6km do centro da cidade (podendo estar a 9km distante de um bairro como o Alto do Cruzeiro), a Unidade Sede do Campus do IFPB à 2,5km do centro e a Unidade São Gonçalo à 18km; indene de dúvidas de que custear locomoção para distâncias tão acentuadas torna-se dispêndio substancial para as famílias que tem alunos frequentadores destas instituições.

Acerca da necessidade do público mencionado no parágrafo anterior, no ano de 2014 fora editada a Lei Municipal nº 2.515/2014 que concedia o benefício denominado “Programa Passe Livre Do Estudante”. Tal programa garantia aos estudantes da rede municipal, estadual e federal residentes no município, gratuidade no uso do transporte coletivo municipal. Outras categorias como: Idosos, gestantes e acompanhantes de pessoas com deficiências também teriam direito ao benefício.

O programa seria operacionalizado mediante o cadastramento dos estudantes e a devida comprovação de que estariam matriculados e cursando regularmente seus estudos nas unidades educacionais do município. As despesas oriundas da concessão deste benefício seriam custeadas pelo

Fundo de Desenvolvimento da Educação Básica-FUNDEB e complementado com recursos próprios do município.

Realizadas consultas no portal da transparência do município, no ano de 2015 foram repassados o valor total de R\$134.890,00 à empresa concessionária com a finalidade de custear o programa “Passe Livre Estudantil”, no ano de 2016 o repasse caiu para R\$ 92.672,00, no ano de 2017 mais uma queda, agora para o valor de R\$ 70.000,00; no ano de 2018 um incremento substancial foi realizado, os repasses para o custeio do programa saltaram para R\$ 320.000,00, valor superior à soma dos três anos anteriores; em 2019 um novo aumento foi verificado e os valores atingiram o montante de R\$ 480.000,00.

O ano de 2020 marcou o encerramento do serviço de transporte público coletivo na cidade de Sousa, neste ano, iniciaram os efeitos da pandemia ocasionada pela COVID-19, razão maior a qual se atribui o encerramento do serviço, houve o repasse de apenas R\$ 109.333,33, com último pagamento realizado ainda no mês de março. Desde então, a cidade de Sousa, mesmo demonstrando forte crescimento econômico e com a instalação de novos empreendimentos e expansão populacional, deixou de ter um serviço importante e determinante na manutenção de um desenvolvimento sustentável.

Sem sobra de nenhuma dúvida, o retorno do fornecimento de um sistema de transporte coletivo é necessidade premente na cidade Sousa, obviamente que a formatação necessita ser melhor planejada, no entanto, avanços significativos foram implementados, como por exemplo a implantação de pavimentação asfáltica na maioria das ruas e avenidas da cidade, o que garante a infraestrutura necessária a aplacar um dos problemas acima relatados que era o desconforto e a demora no traslado das linhas.

Há ainda o expressivo crescimento da demanda com a instalação de novas indústrias em pontos mais afastados do centro da cidade e com uma quantidade substancial de trabalhadores que necessitam se deslocar até seus empregos. Aliado a tudo isso, o fomento à implementação de aportes de recursos públicos capazes de custear as despesas com o necessário deslocamento de estudantes traria não só benefícios do ponto de vista da manutenção do sistema de transporte público, mas, acima de tudo, aplacariam efeitos prejudiciais ao desenvolvimento da população uma vez que tornariam os alunos menos propensos a evasão escolar ocasionada por muitas vezes pela falta de condições de se deslocar de suas casas ou trabalho até as escolas.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A presente pesquisa revelou aspectos cruciais sobre a implementação e os desafios enfrentados na oferta de transporte público no município de Sousa-PB, localizado no sertão paraibano.

A análise do contexto local mostrou que, apesar das normativas que exigem a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e a oferta de transporte público, Sousa ainda enfrenta dificuldades significativas na efetivação dessas diretrizes. A inexistência de um sistema de transporte público coletivo funcional na cidade, agravada pela interrupção dos serviços devido à pandemia de COVID-19, evidencia a lacuna entre a política pública e a prática.

Outrossim, os dados levantados indicam que, embora tenha havido tentativas de implementar o transporte público, como o início das operações da empresa Transfácil em 2012 e o programa Passe Livre para estudantes e outras categorias em 2014, a continuidade e a eficácia desses serviços foram comprometidas por diversos fatores, destacando-se a resistência cultural ao uso do transporte público, a falta de infraestrutura adequada e a crise financeira provocada pela pandemia e a falta de investimentos/incentivos públicos.

Ademais, a análise das entrevistas realizadas com usuários e gestores confirmou a importância do transporte público para a mobilidade e a qualidade de vida dos cidadãos de sousenses, de modo

que, por meio dos depoimentos colhidos, fora possível observar a utilidade do transporte público para a locomoção diária, especialmente para os estudantes e trabalhadores que dependem desse serviço para acessar suas instituições e empregos. Contudo, a descontinuidade e a falta de investimento comprometem a eficácia e a disponibilidade desse serviço essencial.

Portanto, a promoção de um transporte público eficaz representa um passo fundamental para a promoção da equidade, a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento econômico da cidade. Destaque-se, por fim, que as lições extraídas deste estudo devem servir como base para futuras iniciativas que visem transformar o transporte público em um verdadeiro instrumento de inclusão e progresso para a comunidade sousense.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm) Acesso: 29 de julho de 2024.

CÂMARA MUNICIPAL DE SOUSA. **Ambiente exportação de dados – leis**. Disponível em: <https://www.camarasousa.pb.gov.br/leis/export>. Acesso em: 29 julho de 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **Monitor - Boletim das Finanças Municipais. – Transporte Público Municipal**. Ano 2024. Disponível em: <https://cnm.org.br/biblioteca/exibe/15202>. Acesso em: 29 julho de 2024.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/sousa/panorama>. Acesso em: 29 julho de 2024.

NTU 2022-2023. **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos**. Disponível em: <https://ntu.org.br/novo/Default.aspx?v=1232>. Acesso em: 28 julho de 2024.

NTU: 2022-2023. **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos Anuário / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos**. - Brasília: NTU, 2023. 76 p. ISSN: 2317-8868. Disponível em: <https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638272765778419772.pdf>. Acesso em: 27 julho de 2024.

ONU - Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU**. Disponível em : < <https://brasil.un.org/pt-br/91601-declara%C3%A7%C3%A3o-universal-dos-direitos-humanos>.> Acesso em: 27 julho de 2024.

PINHEIRO, M. **Perspectivas do planejamento urbano nas cidades(inter)médias do semiárido: a experiência de Sousa - PB coma mobilidade** /orientador João Whitaker. São Paulo, 2022. 143 p.

SENATRAN. **Estatísticas - Frota de Veículos, 2023**. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 29 julho de 2024.