

CATRACA RACIAL

O impacto da
segurança pública
na **mobilidade urbana**
da capital da Bahia.



realização:



CATRACA RACIAL

O impacto da
segurança pública
na **mobilidade urbana**
da capital da Bahia.

Levantamento de dados realizado em parceria
por Iniciativa Negra Por Uma Nova Política Sobre
Drogas, Instituto Fogo Cruzado e Observatório da
Mobilidade Urbana de Salvador.

Novembro
2024

expediente

CONSELHO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR

ALINE PRADO

ANTÔNIO LARANJEIRA

DANIEL CARIBÉ

ERICA TELLES

FERNANDO HENRIQUE

LUCAS VINÍCIUS

MARCELLA MARCONI

MÁRIO PINHO

PABLO FLORENTINO

INICIATIVA NEGRA POR UMA NOVA POLÍTICA SOBRE DROGAS

NATHÁLIA OLIVEIRA
DIRETORA EXECUTIVA

EDUARDO RIBEIRO
DIRETOR EXECUTIVO

ANA CAROLINA SANTOS
COORDENADORA DE PROGRAMAS

JULIANA BORGES
COORDENADORA DE ARTICULAÇÃO POLÍTICA

MIDIÃ NOELLE
COORDENADORA DE COMUNICAÇÃO

ANA PAULA ROSÁRIO
PESQUISADORA

LARISSA NEVES
PESQUISADORA

KYALENE MESQUITA
GESTÃO DE MÍDIAS SOCIAIS

INSTITUTO FOGO CRUZADO

CECÍLIA OLLIVEIRA
DIRETORA EXECUTIVA

MARIA ISABEL COUTO
DIRETORA DE DADOS E TRANSPARÊNCIA

MARIANNA ARAUJO
DIRETORA DE COMUNICAÇÃO E INOVAÇÃO

DADOS E PESQUISA

TERINE COELHO
GERENTE DE PESQUISA

ÍRIS ROSA
ASSISTENTE DE PESQUISA

RAFAEL COLETTI
ASSISTENTE DE DADOS

DAVI SANTOS
GESTOR DE TECNOLOGIA

EQUIPE BAHIA

TAILANE MUNIZ
COORDENADORA

BRIGITTE BARREIRO
OMINLANDÊ ONAWALE
PAULO AGUIAR
VANESSA ROCHA
ANALISTAS DE DADOS

IDENTIDADE VISUAL E DIAGRAMAÇÃO
COMUNICAÇÃO INICIATIVA NEGRA

INTRODUÇÃO

Salvador vive momentos de intensos conflitos derivados das opções de um Estado anti-negro que, ao mesmo tempo que cria a "guerra às drogas", cria também um aparelho que se movimenta em uma ambiente de guerra:

o militarismo.

Sabemos que a guerra nunca foi contra substâncias, mas contra pessoas, como toda guerra. E, no Brasil, sobretudo, pessoas negras. Um dos principais **impactos desse clima de violência generalizada** à milhares de pessoas, sobretudo negras e moradoras das periferias, é a **imposição de restrições à mobilidade.**

O direito a se mover pela cidade é o direito de existir na cidade.

Entre agosto de 2023 e 2024, a capital baiana teve **30 bairros** afetados por **85 interrupções** de transporte público por questões relacionadas à segurança pública e eventos com arma de fogo, **inviabilizando o direito à mobilidade** e o direito à cidade.

O levantamento contou com as informações produzidas pela Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador e Fogo Cruzado, e comparou com os registros disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Salvador através da Lei de Acesso à Informação (LAI) e pelo Sindicato dos Rodoviários da Bahia.

O que temos hoje no município é uma **catraca racial**.

E ela não é invisível, apesar de não ser palpável.

Ela regula o movimento de pessoas negras pela cidade através de um **conjunto de impedimentos**. Parte deles, derivados dos intensos conflitos que afetam a cidade todos os dias.

Uma cidade negra que a cada dia estrangula e sufoca a capacidade da população respirar novos ares pelo direito à mobilidade.

Das 85 interrupções,
apenas 15 tiveram o
tempo de interrupção
detalhado, totalizando:

316 HORAS

Equivalente a cerca
de 13 dias seguidos de
interrupção de transportes.

Ao menos 19 das interrupções estavam **associadas a ações policiais**; para 57 não há informações das circunstâncias que levaram à interrupção; 9 não estão relacionadas às ações policiais.

Se considerarmos apenas as datas de interrupção, teremos: **69 dias em Salvador com interrupções do transporte público** em horários alternados devido casos de ocorrência de segurança pública.

O documento evidencia que os eventos observados correspondem, em maioria, a ataques ou conflitos entre grupos armados, incluindo operações policiais. Prejudicando, conseqüentemente, a livre circulação da população soteropolitana.

O bairro de Mussurunga foi o mais impactado.

Por 14 dias ao longo do ano, para o período analisado, a frota de ônibus teve interrupção total ou parcial.

bairros impactados

Mussurungá	14 vezes
Fazenda Coutos e Valéria	8 vezes cada
Pernambués	6 vezes
Águas Claras	5 vezes
Nordeste de Amaralina e Engenho Velho da Federação	4 vezes cada
Beiru/Tancredo Neves e Mirantes de Periperi	3 vezes cada
Boa Vista de São Caetano, Santa Cruz, Santa Mônica, Narandiba, Pirajá, Engomadeira e IAPI	2 vezes cada
Alto das Pombas, Fazenda Grande do Retiro, São Caetano, Conjunto Pirajá, Paripe, Periperi, Capelinha, Castelo Branco, São João do Cabrito/Plataforma, Barragem de Ipitanga, San Martin, Ilha Amarela, Jardim Nova Esperança, Barreiras, Cajazeiras e Arenoso	1 vez cada

"A população negra e periférica de Salvador hoje sofre até para permanecer em suas comunidades, devido aos conflitos recorrentes produzidos por um modelo violento de segurança pública. Mas também sofre se precisa deixar a sua moradia para acessar direitos em outras áreas da cidade.

Se não há mobilidade urbana, compromete-se o direito à saúde, educação, renda, lazer.

É como se o Estado construísse uma catraca racial não visível a todos os olhos, mas que define quem, quando e pra onde pode se mover na cidade de Salvador"

Dudu Ribeiro, historiador e diretor executivo da Iniciativa Negra por uma Nova Política sobre Drogas, e um dos responsáveis pelo levantamento.

"A mobilidade precária e a violência urbana são problemas históricos para a população mais pobre de Salvador. Quando a violência armada interfere de forma tão direta na oferta de um serviço fundamental como o transporte público, é porque há algo muito errado na política de segurança e isso não deve ser naturalizado. Por isso, os dados revelados por este levantamento são fundamentais para o poder público visualizar o cenário por meio de evidências e tome para si a responsabilidade de garantir um direito que é básico"

Tailane Muniz, coordenadora do
Instituto Fogo Cruzado na Bahia.

"A suspensão temporária do serviço de transporte público por conta de conflitos armados em bairros populares e negros de Salvador também tem que ser vista como um problema de mobilidade urbana, pois provoca imobilidade urbana temporária ou obriga as pessoas a caminharem longas distâncias para ter acesso ao serviço, se ele continua funcionando no bairro vizinho. Outros, sem alternativa, recorrem ao transporte irregular, aos mototáxis ou aos aplicativos. Tudo isso **corrói a renda dessa população já vulnerável, rouba tempo de vida** e tira o acesso a outros direitos, como educação, saúde, lazer e trabalho"

***Daniel Caribé**, membro do Observatório da Mobilidade de Salvador.*

Quando questionada sobre qual é o protocolo adotado para decidir pela interrupção dos serviços de transporte público em áreas afetadas por tiroteios, **a Prefeitura Municipal de Salvador respondeu da seguinte forma:**

“Quando há ameaça iminente de vandalismo, ‘queima’ de ônibus, que comprometam a segurança dos passageiros e operadores do sistema por parte das facções criminosas ou qualquer tipo de manifestação nas localidades da cidade de Salvador, a Cofat (Coordenadoria de Fiscalização e Administração de Transporte), acompanha e autoriza a suspensão do atendimento do transporte público via solicitação por parte das empresas de ônibus e do sindicato dos rodoviários do sistema Integra, nas localidades afetadas, retomando logo que exista por meio dos entes da segurança pública validação e certeza de retorno da normalidade da operação”

As organizações responsáveis pelo levantamento também questionaram se existe alguma política ou plano específico para garantir a continuidade dos serviços de transporte público em áreas afetadas por violência urbana.

A Prefeitura explicou que:

“Existe uma minuta de criação do comitê de crise, sugerida pela Cofat, já encaminhada para DIT e Gabinete (GAB) desta Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob), sugerindo a participação de representantes de Semob, Integra, Sindicato dos Rodoviários e Secretaria de Segurança Pública (Polícia Militar e Polícia Civil), onde prevê a busca de soluções para garantia da continuidade dos serviços de transporte público em áreas afetadas por violência urbana”

As interrupções de serviços de ônibus em Salvador durante 2024 revelam um padrão preocupante de instabilidade no transporte público, afetando diversos bairros e terminais. A frequência das interrupções, especialmente em áreas como **Mussurunga, Fazenda Coutos e Pernambués**, sugere que esses locais enfrentam desafios recorrentes que impactam diretamente a mobilidade dos cidadãos.

A repetição de interrupções em determinados bairros, como observado em **Março e Maio de 2024**, indica a necessidade de uma análise mais aprofundada das causas subjacentes, que podem incluir problemas de infraestrutura, manutenção inadequada ou questões operacionais.

Além disso, a interrupção de serviços em vias principais, como a estrada das **Barreiras**, destaca a importância de garantir a conectividade entre os bairros e a eficiência do sistema de transporte.

A situação no terminal **Águas Claras** e em outros pontos críticos evidencia a urgência de intervenções que melhorem a confiabilidade do transporte público.

Em suma, as interrupções não apenas afetam a rotina dos usuários, mas também ressaltam a necessidade de um planejamento mais eficaz e de **investimentos em infraestrutura** para assegurar um serviço de transporte que atenda às demandas da população de Salvador.

tipos de interrupção analisadas

Interrupções	Bairros
no fim de linha	Fazenda Coutos, Nova Brasília, Engenho Velho da Federação, Pernambués, Vila Verde, Tancredo Neves, e Alto do Cruzeiro
em terminais	Águas Claras
em vias principais	Estrada das Barreiras



IMPACTOS NAS VIDAS DAS PESSOAS

Mussurunga registrou uma interrupção de **61 horas**, entre momentos alternados, nas datas de 03 a 06 de maio de 2024. A longa interrupção causou transtornos consideráveis para os moradores, dificultando o acesso a serviços essenciais e comprometendo a rotina diária.

Fazenda Coutos também se destacou, com uma interrupção de **56 horas** em março de 2024, que ocorreu de forma alternada entre os dias 16 e 18. Essa situação, assim como a de Mussurunga, demonstra como as ações de segurança pública podem impactar a mobilidade urbana, gerando atrasos e dificuldades para os usuários do transporte público.

Além das interrupções prolongadas, outras localidades como **Valéria** e **Águas Claras** também enfrentaram interrupções. Menores, mas ainda assim significativas. Valéria teve uma interrupção de **6 horas** em março de 2024, enquanto Águas Claras registrou uma interrupção de **4 horas** em junho do mesmo ano.

RESUMO DE EVIDÊNCIAS

Foram 30 bairros afetados diretamente em 1 ano.

Essas interrupções não apenas afetam a rotina dos cidadãos, mas também podem ter **repercussões econômicas**, uma vez que a dificuldade de locomoção pode prejudicar o acesso a empregos e serviços.

Registramos a necessidade de um monitoramento e registro detalhado das ocorrências. Informações mais completas poderiam **facilitar a comunicação com os usuários do transporte público**, permitindo que eles se programem melhor e minimizem os impactos das interrupções em suas vidas diárias.

A análise dos dados revela a importância de estratégias que visem não apenas a **segurança pública**, mas também a manutenção da mobilidade urbana, garantindo que os cidadãos possam se deslocar com segurança e eficiência.

RESUMO DE EVIDÊNCIAS

- Algumas interrupções foram significativas, como a de **61 horas em Pernambués e 56 horas em Fazenda Coutos**, enquanto outras foram mais curtas, como **4 horas em Mussurunga**.
- Há vários relatos de tiros durante operações policiais, com algumas ocorrências **resultando em feridos** e interrupções no comércio local.
- A circulação de ônibus foi interrompida em várias ocasiões, com algumas áreas voltando a operar após a presença policial. Algumas **linhas de ônibus foram desviadas** devido a tiroteios e ações policiais recorrentes.
- A data da ocorrência mais recente registrada no documento é de **30 de junho de 2024**, o que indica suas consequências para o transporte público são uma preocupação contínua.

RESUMO DE EVIDÊNCIAS

- **19** das interrupções possuem registro de estarem associadas a ações policiais; **57** não há informações se estão relacionadas a ações policiais; **9** não estão relacionadas às ações policiais.
- Das **85 interrupções**, só foi registrado o tempo de interrupção detalhada para 15 dos registros, totalizando **316 horas**, equivalente a cerca de 13 dias.
- A gestão do transporte público deve considerar esses fatores ao **planejar rotas e horários**, especialmente em áreas com histórico de ações policiais frequentes.

O levantamento contou com as informações produzidas pela Rede de Observatórios da Segurança e Fogo Cruzado, e comparou com registros disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Salvador através de pedido de Lei de Acesso à Informação (LAI) e pelo Sindicato dos Rodoviários da Bahia.

