

Artigo

Transporte Público em Sousa-PB: Diagnóstico, Desafios e Caminhos para a Eficiência e a Inclusão

Public Transportation in Sousa-PB: Diagnosis, Challenges and Paths to Efficiency and Inclusion

Milena Rafaela Silva de Araújo¹

¹Bacharela em Direito. Especialista em Direito Difusos e Coletivos. MBA em recuperação de créditos tributários e previdenciários. Atualmente é procuradora federal – ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO, Brasília, Distrito Federal. E-mail: milenarafeamr@gmail.com.

Submetido em: 02/06/2025, revisado em: 15/06/2025 e aceito para publicação em: 26/06/2025.

RESUMO: Este artigo examina os problemas no transporte público de Sousa, Paraíba, focando em descobrir suas maiores falhas e sugerir melhorias. O método usado juntou pesquisa em livros e investigação no local, com conversas com passageiros e administradores da cidade. Os resultados mostram problemas na estrutura, ônibus cheios demais e falta de carros adaptados, o que dificulta o acesso. Também foi notado que os ônibus atrasam muito, não recebem a manutenção necessária e não existe um jeito bom de verificar se tudo está certo. Esses problemas afetam diretamente o direito das pessoas de se moverem livremente, principalmente quem tem deficiência ou dificuldade de locomoção. A conclusão é que um plano bem feito e ações do governo que pensem em todos são muito importantes para mudar o sistema de transporte da cidade, fazendo com que ele funcione melhor, seja justo e ofereça um serviço de boa qualidade. Usar tecnologias para acompanhar os ônibus, treinar os motoristas e aumentar o número de linhas são boas ideias para resolver os problemas encontrados.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte Público; Planejamento urbano; Desenvolvimento.

ABSTRACT: This article examines the problems in public transportation in Sousa, Paraíba, focusing on uncovering its biggest flaws and suggesting improvements. The method used combines research in books and on-site investigation, with conversations with passengers and city administrators. The results show problems with the structure, overcrowded buses and a lack of adapted cars, which makes access difficult. It was also noted that the buses are very late, don't receive the necessary maintenance and there is no good way of checking that everything is OK. These problems directly affect people's right to move freely, especially those with disabilities or walking difficulties. The conclusion is that a well-designed plan and government actions that think of everyone are very important for changing the city's transportation system, making it work better, be fair and offer a good quality service. Using technology to track buses, training drivers and increasing the number of lines are good ideas for solving the problems encountered.

KEYWORDS: Public transportation; Urban planning; Development.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O transporte público eficaz é vital para o desenvolvimento da mobilidade urbana e é uma parte importantíssima para quem quer proporcionar acesso sustentável às condições e qualidade de vida. O nível do desempenho do transporte coletivo em Sousa-PB impacta diretamente no dia a dia na vida das pessoas, seja para o trabalho, para a escola, para os hospitais, para a diversão.

Este trabalho tem como objetivo avaliar a situação do transporte público em Sousa-PB, sua disponibilidade, acessibilidade, estrutura, nível de serviço e restrições que a população experimenta. A partir da análise dos fatores acima, o trabalho tentará identificar alternativas e estratégias que podem melhorar o sistema, impactar positivamente a experiência da mobilidade urbana e tornar o transporte público mais completo e eficaz.

Dessa forma, esta pesquisa contribuirá para um melhor entendimento da realidade do transporte público na cidade, fornecendo dados relevantes para o desenvolvimento de políticas públicas e iniciativas que possam melhorar a mobilidade e a qualidade dos serviços disponíveis à população.

Além disso, é facilmente perceptível que o estado insatisfatório do transporte público em Sousa-PB é um dos maiores desafios da cidade no que diz respeito à mobilidade, uma vez que afeta a acessibilidade e o conforto

da população com impactos direto em seu bem-estar; a superlotação e a falta de infra-estruturas adequadas para garantir o pleno funcionamento do serviço criam dificuldades diárias para os usuários. A incapacidade de atendimento do número crescente de demandas se explica pela falta de investimento constante e de um plano claro de desenvolvimento e melhorias.

No âmbito legal, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 30, inciso V, determina que cabe aos municípios "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial".

Assim sendo, apesar da previsão constitucional da essencialidade do transporte público, municípios de médio porte, como Sousa-PB, ainda apresentam sérias deficiências operacionais, cuja complexidade carece de investigação científica mais apurada.

2. METODOLOGIA

O Local e período de condução: a pesquisa deve ser realizada na cidade de Sousa, Paraíba, no período de 2020 a 2024. A perspectiva da pesquisa é descritiva e exploratória, e ela se baseia tanto em métodos qualitativos quanto quantitativos. O objetivo é estudar os obstáculos que ocorrem regularmente no sistema de transporte público

da cidade e propor soluções que sejam ecológicas e juridicamente viáveis.

Para começar, será realizada uma análise detalhada de livros e documentos, focando em estudos sobre mobilidade urbana, transporte público e planejamento das cidades. A base teórica incluirá autores renomados, leis, políticas governamentais e documentos técnicos relevantes (Germano, 2022).

Na fase de trabalho de campo, serão realizadas entrevistas com perguntas abertas a administradores públicos, peritos em mobilidade e membros da comunidade (Strambi, 2021). Serão aplicados questionários padronizados a um grupo selecionado de passageiros, motoristas, cobradores e gestores de mobilidade urbana em Sousa-PB (Rozestraten, 2023).

A obtenção de dados incluirá a observação no local da infraestrutura da cidade, as entrevistas e a aplicação dos questionários (Gadelha, 2022). Os dados numéricos serão avaliados usando o programa estatístico SPSS, enquanto os dados não numéricos serão analisados com métodos de análise de conteúdo, permitindo a comparação das informações (Vasconcelos, 2022).

3. DESENVOLVIMENTO

3.1 TRANSPORTE NO BRASIL

No Brasil, a maior parte da população depende do transporte coletivo – ônibus, trens e metrô (Oliveira, 2018). Entretanto, a qualidade e a eficiência desse sistema deixam a desejar, com problemas como tarifas altas, superlotação, frota em mau estado, longas esperas e falta de prioridade em meio ao trânsito intenso (Gomide, 2024). A falta de planejamento, a preferência por carros, a infraestrutura precária e o financiamento limitado são os principais entraves, gerando perda de tempo, estresse, danos ao meio ambiente e desigualdade social (Oliveira, 2018). Para solucionar isso, é essencial investir em infraestrutura, integrar o transporte público a alternativas como bicicletas e caronas, incentivar seu uso, criar áreas verdes nas cidades, ampliar as faixas exclusivas para ônibus e criar políticas para aliviar o peso do transporte no orçamento familiar (Cardoso, 2025).

No contexto brasileiro, geralmente se paga um valor fixo por viagem, definido pelo governo e pago por cada usuário. Esse sistema tem problemas, pois nem todos têm acesso igual, algo que a Lei de Mobilidade Urbana defende (art. 8º). Cobrar o mesmo valor não considera que as pessoas se deslocam de formas diferentes, prejudicando quem precisa de baldeações, mesmo em distâncias menores que rotas diretas. Além disso, cobrar o mesmo valor ignora as condições financeiras, fazendo com que todos paguem igual, mesmo com propósitos diferentes ou sem a mesma capacidade de pagar, o que dificulta a justiça social.

3.2 TRANSPORTE NA REGIÃO NORDESTE

No Nordeste, o transporte coletivo se realiza por meio de ônibus, trens, metrô e outros sistemas (Cardoso, 2025). As rodovias são a principal via de transporte na região, tanto para pessoas quanto para mercadorias. Na região metropolitana de Fortaleza, cidades como Caucaia,

Eusébio, Aquiraz e Maracanaú oferecem transporte público intermunicipal gratuito (Araújo, 2021). Em Fortaleza, a população tem à disposição ônibus, bondes, metrô, VLT e o Sistema Integrado de Transportes (SIT-FOR) para se locomover (Cardoso, 2025).

3.3 TRANSPORTE NA PARAÍBA

Na Paraíba, o transporte público é basicamente rodoviário, com destaque para as rodovias federais BR-101, BR-104, BR-230 e BR-412 (Diniz, 2020). A BR-101 corta o estado de norte a sul, passando por Mamanguape, Bayeux, João Pessoa e Conde. Especialistas da área de educação consideram o transporte público paraibano ineficiente, com passagens caras, ônibus sempre lotados, veículos em más condições e longas esperas nos pontos (Wilson Filho, 2024). O transporte público coletivo é um sistema de transporte de passageiros que envolve viagens em grupo, opera em horários definidos, segue rotas estabelecidas, cobra uma tarifa, pode ser intramunicipal, intermunicipal, interestadual e internacional, e promove socialização e integração (Wilson Filho, 2024).

3.4 TRANSPORTE NA CIDADE DE SOUSA-PB

No âmbito da cidade de Sousa, na Paraíba, as diretrizes para o sistema de transportes são estabelecidas, organizadas e criadas pela STTRANS, conforme apontado por Santos em 2016. Essa autarquia também se encarrega de implementar, aprimorar e harmonizar a estrutura de transporte, além de monitorar e julgar o trabalho das organizações da administração indireta, administrar alianças, pactos, contratos e adequações, garantindo à população deslocamento, acesso, proteção, leveza e bem-estar nos transportes, de acordo com Vieira (2020). Assim, o transporte público em grupo é um serviço aberto a todos mediante uma tarifa individual, com trajetos e valores estipulados pelo governo, como Rudolph mencionou em 2022. Nesse sentido, compete exclusivamente à União legislar sobre "trânsito e transportes", como previsto no Artigo 22, XI, da Constituição, e a STTRANS se dedica a assegurar aos habitantes de Sousa: Mobilização, Acessibilidade, Segurança, Agilidade, conforto nos sistemas de transporte (Wilson Filho, 2024). Portanto, a qualidade de vida na cidade é influenciada pela execução de uma política de transportes eficaz (Rudolph, 2022).

No interior da Paraíba, a cidade de Sousa enfrenta desafios significativos no que se refere ao transporte público, tanto em termos de infraestrutura quanto na disponibilidade de serviços. A ausência de uma frota de veículos adequada para atender às necessidades da população agrava ainda mais a situação. Essa carência impacta a rotina de muitos moradores, principalmente aqueles que não têm alternativas e dependem do transporte público para seus deslocamentos diários (Gadelha, 2022). A inexistência de um sistema de transporte público municipal bem estruturado – com itinerários definidos, veículos apropriados e gestão eficiente – gera insegurança, incerteza e dificulta o acesso a serviços essenciais como saúde, educação e trabalho. De acordo com dados do DETRAN-PB, em julho de 2023, a maioria dos veículos registrados na cidade eram motocicletas, representando

cerca de 61,6% do total, o que indica uma forte dependência de transportes individuais em detrimento de soluções coletivas (Germano, 2023). Diante desse cenário, é imprescindível que as autoridades públicas direcionem sua atenção e se comprometam a solucionar o problema, priorizando a dignidade das pessoas e o direito à cidade (Germano, 2023). É necessário criar políticas públicas que promovam a inclusão e facilitem o acesso ao transporte.

Dessa forma, os princípios que definem a Política Nacional de Mobilidade Urbana caracterizam os valores da sua concepção e aplicação. Mais do que isso, eles definem o motivo e o modo de promover a política, o bem comum. Entre os princípios abordados nesta diretriz estão a democracia participativa, a reivindicação do espaço urbano e atração do uso de veículos automotores, além do investimento em medidas para atender a uma Enciclopédia Ambiental.

Por sua vez, as diretrizes estratégicas, um exemplo de um manual explicativo de como é possível atingir os princípios mencionados. Na verdade, “são orientações políticas e de investimento que devem orientar a atuação de todos os administradores públicos, cada qual em seu nível de responsabilidade”. Entre tais diretrizes limita-se o apoio à co-mobilidade de outras esferas sociais vitais, como a educação, a saúde e o emprego. É particularmente importante valorizar o transporte não motorizado e o transporte público. É por isso que se espera que as cidades criem sistemas de transporte integrados que combinem diversas formas de movimento de uma maneira conveniente.

Ademais, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, reforça a importância de assegurar um transporte público eficiente, sustentável e acessível, priorizando o transporte coletivo em relação ao individual e promovendo a inclusão social (Campana, 2020). Contudo, na prática, constata-se que essas diretrizes nem sempre são implementadas de forma eficaz em municípios de médio porte como Sousa-PB, resultando em um sistema de transporte precário e desorganizado (Campana, 2020).

Outro ponto crítico reside na acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme a Lei nº 10.098/2000, que padroniza a promoção da acessibilidade em áreas urbanas e no transporte público (Santos, 2021). A falta de veículos adaptados e infraestrutura adequada em pontos e terminais de ônibus prejudica o direito de ir e vir dessa população, mostrando a necessidade urgente de cumprir as normas de acessibilidade (Santos, 2021).

A lei 12.587/2012, denominada Lei de Mobilidade Urbana, dita que o governo deve estabelecer as rotas e os preços do transporte público, e discute algumas tarifas. No entanto, a referida legislação não obriga o usuário a fazer esse pagamento diretamente. Como são serviços de uso individual, existem quatro maneiras pelas quais os governos podem se organizar. 1) tarifa única; 2) tarifas distintas por idade, estudo e localização; 3) onerar viagens pagas e não-pagas, com tarifas iguais ou distintas 4) todos são isentos do pagamento.

Essa situação foi alterada. A Lei nº 12.865, de 2013, incidiu sobre o artigo 12 da Lei da Política Nacional

de Mobilidade Urbana para adicionar o art. 12-A. Essas alterações, sem dúvida, trouxeram uma nova visão jurídica para os serviços em questão. O serviço público de transporte individual anterior agora é o serviço de interesse coletivo no transporte individual de passageiros. Resumindo, uma nova versão do artigo 12 começou a contradizer diretamente as próprias definições na lei: a categoria de serviço de interesse coletivo não é adicional.

Ao analisar a nova redação da lei, surgem duas leituras distintas. Uma delas indica que o legislador buscou isentar o serviço da exigência de uma concessão formal, considerando-o uma atividade privada com relevância pública, passível de regulação apenas por meio de fiscalização. Outra leitura aponta que, mesmo com a singularidade atribuída ao serviço, a prefeitura teria a prerrogativa de definir a forma mais adequada de delegação, podendo optar por concessão, permissão ou autorização, conforme a conveniência e a legislação vigente.

Diante desse contexto, torna-se imprescindível um estudo aprofundado das deficiências no sistema de transporte público de Sousa-PB, propondo soluções que observem as normas legais e as boas práticas para a mobilidade urbana (Gadelha, 2023). O não cumprimento das leis atuais e a persistência dos problemas estruturais reforçam a importância de iniciativas que promovam um sistema de transporte eficiente (Sousa Neto, 2025).

Para tanto, é essencial a elaboração de um plano integrado, envolvendo governo, sociedade civil e setor privado, com o objetivo de democratizar o acesso, modernizar os veículos, otimizar a energia e garantir a acessibilidade universal (Jesus, 2024). A utilização de indicadores de desempenho, aliada a instrumentos de transparência e controle social, é igualmente vital para assegurar a efetividade das ações sugeridas (Germano, 2022).

Em síntese, fica evidente que aprimorar o transporte público em Sousa-PB exige mais do que intervenções isoladas. Requer uma mudança abrangente e constante, pautada no planejamento estratégico, na justiça social e na sustentabilidade ambiental (Gadelha, 2023). Assim, este estudo ressalta a necessidade de repensar a mobilidade urbana, priorizando o transporte para todos os cidadãos (Germano, 2022).

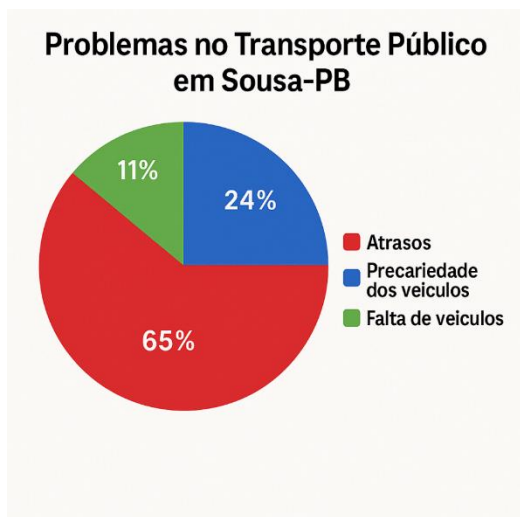
A integração de tarifas entre diferentes meios de transporte e a modernização dos pagamentos também tornam a experiência de se locomover na cidade mais prática e igualitária (Gadelha, 2023).

Um ponto essencial é o acompanhamento e a avaliação constante do desempenho do sistema de transporte. Ferramentas de gestão que usam Big Data, localização geográfica e inteligência artificial ajudam a tomar decisões mais precisas e rápidas, ajustando as ações do governo de acordo com as mudanças na cidade (Gadelha, 2023). Além disso, faz-se importante criar formas de participação da população, como conselhos municipais de mobilidade urbana, onde representantes da sociedade, especialistas e gestores públicos podem discutir abertamente e de forma democrática (Germani, 2022). A formação e o aprimoramento de profissionais de planejamento urbano e transportes também devem ser

priorizados, assegurando a produção de conhecimento técnico e científico alinhado com o desenvolvimento sustentável (Jesus, 2024). A capacidade do sistema de resistir a mudanças climáticas e eventos extremos deve ser levada em conta no planejamento a longo prazo, com estratégias para diminuir riscos e adaptar as estruturas existentes (Garold, 2022).

Assim, a mobilidade urbana sustentável é parte de uma política pública maior que busca inclusão social, igualdade territorial e qualidade de vida para todos. Nesse sentido, é essencial que os investimentos em mobilidade estejam ligados a outras áreas, como moradia, meio ambiente, saúde e educação, criando uma união de esforços que amplie os resultados positivos (Germani, 2022). Essa ligação entre diferentes setores garante uma visão mais completa e eficaz, permitindo que as soluções de transporte ajudem a reduzir as desigualdades e a construir cidades mais justas, eficientes e sustentáveis. O futuro da mobilidade depende, portanto, de escolhas conscientes, em conjunto e focadas no bem de todos (Jesus, 2024).

Gráfico 1: Problemas no Transporte Público em Sousa-PB.



Fonte: <https://www.comunicaquemuda.com.br/dossie-mobilidade/o-transporte> (2024)

De acordo com um gráfico chamado “Problemas no Transporte Público em Sousa-PB”, é possível entender o que perturba os passageiros da cidade. Especialmente, 65% das pessoas citaram atrasos como o mais irritante. Além disso, o documento apresenta a manutenção inadequada do ônibus – 24% e a questão de não encontrar transporte a tempo – 11%. Portanto, as observações acima indicam que é hora de agir, e o transporte público de Sousa precisa ser melhorado rapidamente. É necessário oferecer aos consumidores um serviço de qualidade, eficiente, confortável e em constante funcionamento.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com os fatos supracitados, um estudo minucioso dos dados sobre o transporte público em Sousa, Paraíba, observa-se algumas falhas que prejudicam o direito de ir e vir dos cidadãos. Os entraves mais postos em evidência são os atrasos que sempre acontecem, poucos

ônibus circulando e a má conservação dos veículos. Nessa perspectiva, acaba atrapalhando a vida das pessoas, gerando insatisfação e fazendo com que o sistema não funcione como deveria.

Com a diferença da quantia paga pela passagem e a prestação do serviço, está claro que o tipo de sistema no transporte precisa ser mudado com urgência. A falta de acesso para todos e a integração direta com transporte de outros tipos só prejudica, e não ajuda e isso faz com que seja algo que exclui as pessoas. Logo, a proposta é criar um plano de como melhorar as coisas de modo que o funcionamento do sistema seja mais eficiente e equilibrado e a que para que o meio ambiente e todos façam parte.

Pensando nisso, algumas ideias foram apresentadas, como: organizar as rotas dos ônibus de acordo com o número de passageiros; aumentar e melhorar a frota; modernizar as estruturas; usar tecnologias para gerenciar e informar; e criar preços mais justos para as passagens. Uma forma de conseguir o dinheiro necessário para melhorar o sistema é juntar o governo e as empresas privadas, através de parcerias e incentivos fiscais.

Desse modo, é importante aproveitar a chance apresentada, considerando que não se pode simplesmente resolver os problemas do transporte público em Sousa com a aplicação de soluções técnicas. É preciso que os políticos e as organizações assumam o compromisso de construir um sistema de transporte que funcione e esteja disponível para todas as populações de forma justa.

REFERÊNCIA

BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC). **Educação é a base**. Brasília: MEC/CONSED/UNDIME, 2017. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/>. Acesso em: 5 maio 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília, 23 dez. 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm. Acesso em: 5 maio 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Básica; Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização, Diversidade e Inclusão; Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica. Conselho Nacional de Educação; Câmara de Educação Básica. **Diretrizes curriculares nacionais da educação básica**. Brasília: MEC; SEB; DICEI, 2013. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=13448-diretrizes-curriculares-nacionais-2013-pdf&Itemid=30192. Acesso em: 5 maio 2025.

BRASIL. **Base Nacional Comum Curricular (BNCC)**. Brasília: MEC, 2017. Disponível em: http://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/BNCC_20dez_site.pdf. Acesso em: 5 maio 2025.

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS DA CRIANÇA. ONU, 1959. Disponível em: <http://www.crianca.mppr.mp.br/pagina-1069.html>. Acesso em: 5 maio 2025.

leitura na nossa era. Tradução de Rodolfo Ilari, Mayumi Ilari. São Paulo: Contexto, 2019.

FREIRE, J. B. **Educação de corpo inteiro: teoria e prática da educação física.** São Paulo: Scipione, 2009. (Coleção Pensamento e Ação na Sala de Aula).

FREIRE, P. **Pedagogia do oprimido.** 37. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1987.

FREIRE, P. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa.** 30. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

MARTINS, A. **Nietzsche, Espinosa, o acaso e os afetos: encontros entre o trágico e o conhecimento intuitivo. O Que nos Faz Pensar,** Rio de Janeiro, v. 11, n. 14, p. 183–198, 2000.

MARTINS, A. (org.). **O mais potente dos afetos: Spinoza e Nietzsche.** São Paulo: Martins Fontes, 2009.

MICHAELIS. **Moderno dicionário da língua portuguesa.** 2019. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php>. Acesso em: 5 maio 2025.

PERRENOUD, P. **Dez novas competências para ensinar: convite à viagem.** Porto Alegre: Artes Médicas, 2000.

RETONDAR, J. J. M.; MATTOS, R. S. **A criatividade como vontade de potência e como expressão da agressividade no contexto de uma pedagogia humana. Revista Filosofia Capital,** Brasília, v. 6, n. 12, p. 14–24, jan. 2011. Disponível em: <http://www.filosofiacapital.org/ojs-2.1.1/index.php/filosofiacapital/article/view/163/140>. Acesso em: 5 maio 2025.

SÉVÉRAC, P. Conhecimento e afetividade em Spinoza. Tradução de Homero Santiago. In: MARTINS, A. (org.). **O mais potente dos afetos.** São Paulo: Martins Fontes, 2009.

SPINOZA, B. **Ética.** Tradução de Tomaz Tadeu. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

SITE ARDUINO. **O que é o Arduino?** 2019. Disponível em: <https://www.arduino.cc/en/Guide/Introduction>. Acesso em: 5 maio 2025.

TELES, M. L. S. **Socorro! É proibido brincar!** Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

VYGOTSKY, L. S. **Pensée et langage.** Tradução de Françoise Sève. 3. ed. Paris: La Dispute, 1997.

WOLF, M. **O cérebro no mundo digital: os desafios da**