

# INDICADORES DE QUALIDADE DE VIDA E DA EXCLUSÃO SÓCIO-TERRITORIAL: O CASO DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO BAIRRO PORTO DANTAS EM ARACAJU

CAVALCANTE, Danielly de Sousa  
[Dannycavalcante2@yahoo.com.br](mailto:Dannycavalcante2@yahoo.com.br)

GÓIS, Jéssica de Jesus  
[jessicagois@hotmail.com](mailto:jessicagois@hotmail.com)

VIEIRA, Lício Valério Lima  
Geógrafo, Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente e Doutorando em  
Geografia pela Universidade Federal de Sergipe, Prof. Adjunto do Curso de  
Geografia da Universidade Tiradentes – UNIT.  
[liciovalerio@gmail.com](mailto:liciovalerio@gmail.com)

## RESUMO

O presente artigo exprime os problemas de exclusão sócio-territorial e os de transportes públicos predominante no bairro Porto Dantas no município de Aracaju. Diante dessa problemática, observa-se a deficiência do poder público em relação a integração social e a precariedade do sistema de transportes coletivos. O bairro Porto Dantas, considerado como periferia da cidade de Aracaju, sofre arduamente as conseqüências de um bairro periférico, onde o sistema de esgoto é precário, deficiência na área de educação, lazer, saneamento etc. A comunidade local, perante há tanto descaso se vê desolada, desmotivada a procurar seus direitos ao poder público. Assim, constata-se que a população local acostumada às agruras de seu cotidiano, alguma proposta que pretenda melhorar a situação soa como a grande solução de todos os problemas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Exclusão sócio-territorial. Saneamento. Transportes Públicos.

# 1 INTRODUÇÃO

Na atualidade, as cidades se expandem para locais cada vez mais afastados dos grandes centros, tornando dessa maneira os espaços fragmentados e ao mesmo tempo articulados entre si. A exclusão social denota a falta de acesso às poucas oportunidades oferecidas à sociedade, portanto, implica na privação, falta de recursos e até mesmo na ausência da cidadania, com reflexo na pouca participação da sociedade nas questões ambientais, culturais, econômicas, políticas e sociais locais.

Esses fatores exprimem os problemas sociais, predominantes nas classes menos favorecidas, as quais são lançadas a situações de extrema pobreza, impossibilitando a integração social, promovida também pela precariedade do sistema de transporte coletivo. No Brasil a rede de transportes coletivos é deficiente no atendimento à demanda da população, pois os investimentos neste setor são escassos, apesar deste possuir importância fundamental no desenvolvimento socioeconômico das cidades.

A grande maioria das pessoas que faz uso de transporte coletivo é de baixo poder aquisitivo, ou seja, pessoas que não têm condições financeiras para dispor de automóvel individual, sendo as precárias condições de transportes de massa uma das razões que comprometem a qualidade de vida em nossa sociedade.

A partir deste contexto, pretendeu-se investigar neste artigo os indicadores de qualidade de vida e da exclusão sócio-territorial e a deficiência do sistema de transportes coletivos no bairro Porto Dantas, no município de Aracaju. Especificamente pretendeu ainda: caracterizar a infra-estrutura de saneamento básico como fator de exclusão sócio-espacial; levantar os indicadores de qualidade de vida no bairro Porto Dantas; levantar dados sobre a distribuição e qualidade de transportes coletivos no bairro Porto Dantas; identificar as principais

relações entre população local e transportes coletivos; conhecer as dificuldades e estratégias de uso do transportes coletivos no bairro Porto Dantas. A partir deste contexto verificar as relações existentes entre população local e os transportes coletivos, analisar se a distribuição e a qualidade de transportes coletivos no bairro Porto Dantas têm produzido exclusão social.

Para desenvolver uma melhor caracterização das condições/qualidades de vida da população local, serão analisadas e interpretadas as informações coletadas a partir de pesquisa de campo, com observação direta, onde serão aplicados 30 questionários com perguntas fechadas e abertas, a partir de uma amostragem aleatória simples, com moradores do bairro com idades entre 20 – 50 anos, ambos os sexos. Após a coleta de dados será feita à somatória dos resultados atribuídos a cada uma das múltiplas variáveis passíveis de serem adotadas para quantificar e qualificar as áreas de risco e vulnerabilidade social do espaço intra-urbano do bairro Porto Dantas, no município de Aracaju.

Diante dessa problemática, o presente artigo vem desenvolver um conteúdo teórico-prático que esclareça a sociedade e contribua para reflexão acerca da exclusão sócio-espacial existente e a precária situação do sistema de transportes coletivos.

Nesse sentido, a geografia não pode se abduzir desse fenômeno, pois o espaço é construído e reproduzido pela sociedade. Dessa forma almeja-se alcançar os objetivos expressos neste artigo, em uma perspectiva dedutiva, de modo que possa vir a incrementar o conhecimento científico na ciência Geografia.

## **2 A EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO URBANO E A EXCLUSÃO SÓCIO-TERRITORIAL**

O processo histórico da exclusão social iniciou-se a partir da chegada dos portugueses ao Brasil, há mais de cinco séculos. Conseqüentemente, referências históricas sintetizam a abrangência e complexidade dessa questão, como o feroz genocídio de indígenas, o desumano escravismo de negros africanos e das mazelas impostas pelo colonato paternalista à imigração européia. Assim,

A exclusão é e foi própria das sociedades tradicionais, das sociedades estamentais, como foi a nossa, aliás, durante todo o período colonial e o período imperial, e da qual sobrevivem fortes vestígios. Não só nas diferenças entre raças, entre brancos e negros e, até uma certa época, oficialmente, entre brancos e índios. Mas, também, nas regulamentadas diferenças entre brancos e brancos, entre nobres e pobres, entre cavaleiros e peões. (MARTINS, 2002, p.14)

Da Revolução de 1930 à redemocratização nacional, o Brasil assistiu ao engrandecimento de suas forças produtivas instituídas no ciclo da industrialização nacional. De economia agrária-exportadora, atrasada e anti-social, o país transformou-se em urbano e responsável por um dos oito maiores industrializados do mundo (POCHMANN, 2005).

Na década de 70, houve uma densa modificação em escala mundial nas estruturas da sociedade moderna, exprimindo antigos processos históricos, em novos e complexos significados para as conjunturas contemporâneas. Esse quadro de mudanças profundas se dá principalmente em relação às cidades, onde expõe uma paisagem extremamente reveladora em diversos aspectos. Destaca Carlos (2003, p. 23) “Assim a paisagem urbana e a cidade nos abrem a perspectiva de entendermos o urbano, a sociedade e a dimensão social e histórica do espaço urbano”.

As pessoas concentram-se nas áreas metropolitanas, impondo um padrão de urbanização altamente concentrador, tanto economicamente quanto demograficamente. Este

fenômeno provoca efeitos cada vez mais concentrados nos grandes centros urbanos e excludentes no parâmetro de acumulação de riquezas e do poder, cuja consequência é a ruptura com as tradicionais teorias de modernização ou desenvolvimentistas.

A industrialização impulsionou a migração e os camponeses foram expulsos do campo, devido o latifúndio não necessitar mais da sua força de trabalho porque dispõe de máquinas, produzindo mais e em menos tempo. A partir deste momento as migrações foram se acelerando, com pessoas que saíam do campo para as cidades em busca de melhores condições de vida. Devido a esse fenômeno as cidades tornaram-se hipertrofiadas.

Como afirma Lefebvre (apud FRANÇA, 1999, p. 123):

O duplo processo de industrialização e de urbanização perde todo o seu sentido se não se concebe a sociedade urbana como objetivo e finalidade da industrialização se subordinada a vida urbana ao crescimento industrial.

A partir dos anos 90, a globalização produziu novas relações ao habitar urbano trazendo consigo um montante de novidades aos tradicionais problemas sociais urbanos. Isso está relacionado aos problemas sociais decorrentes desses processos abrangentes que cede a exclusão social inédita formas e conteúdos. De acordo com Santos,

A dinâmica globalizante não apaga restos do passado, mas modifica seu significado e acrescenta, ao já existente, novos objetos e novas ações características do novo tempo. Agravam-se diferenças e disparidades, devidas, em parte, aos novos dinamismos e a outras formas de comando de dominação. Onde carregava a indústria esse papel motor, agora é a informação que ganha tal poder. (SANTOS , 2004, p. 252).

Um dos grandes problemas governamentais e urbanistas tem sido de um modo geral, as intensas desigualdades provocadas por um padrão de urbanização que estimula um crescimento em total desajuste com a capacidade de absorção da mão-de-obra que converge para as cidades.

A desigualdade social em que o país está imerso, se dá, mormente no fator pobreza. A pobreza se transfere para a cidade, não somente pelo êxodo rural, mas também pelo empobrecimento provocado pelas constantes remessas de riquezas para grupos sociais mais ricos. Portanto,

Pobres são desprovidos da satisfação daquilo que se considera suas necessidades básicas. Tal definição de pobreza praticamente exclui a hipótese de que poderia haver “pobre voluntário” ou “pobre por escolha própria”, visto que pobreza, neste sentido, implica padecimento por privação do mínimo necessário para manter a pessoa viva e saudável. (SINGER, 2003, p.61).

As classes menos favorecidas, são excluídas do processo produtivo, não tendo se quer o acesso ao conhecimento de seus direitos e deveres, são desprovidos de segurança, e não possuem identidade própria, pela extrema ligação com a falta de acesso as informações, a visibilidade e a força política. Retira-se a qualidade de cidadão brasileiro, de sujeito e de ser humano, de portador de desejos, vontades e interesses legítimos, que o diferenciam e o identificam. (ESCORIEL, 1994):

## **2.1 As disparidades sócio-territorial encontradas nos centros urbanos**

As novas disparidades sociais não se reduzem apenas à questão econômica, mas ela se apresenta multidimensional, articulando a exclusão sócio-espacial, tendo como resultado, uma urbanização, cujo crescimento do espaço urbano, têm produzido nas cidades contradições de difícil solução (SANTOS, 2004). Pois,

A cidade em si, como relação social e como materialidade, torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico de que é suporte como por sua estrutura física, que faz dos habitantes das periferias (cortiços) pessoas ainda mais pobres. A pobreza não é apenas o fato do modelo econômico vigente, mas também, do modelo espacial. (SANTOS, 1998, p.10)

A cidade vem seguindo a lógica da desigualdade capitalista, estampando-se por meio de uma verdadeira segregação sócio-espacial.

As transformações da estrutura econômica acarretadas pelo desenvolvimento não somente provocam rápida urbanização mas também forte concentração urbana. Desse modo, a paisagem dos domicílios pode nos permitir imaginar que tal cidade é moderna, porque as moradias apresentam - se interessantes cômodos e com bom design. Isso pode ser comum a qualquer cidade, desde a metrópole a cidades. (SILVA: SILVA, 2004, p. 02).

Atualmente, o termo exclusão social tem sido vastamente discutido, o que muito tem colaborado para a formulação de uma idéia fixa da sua multidimensionalidade. Talvez pelo modismo que a questão se submeteu nos meios de comunicação, mas, sobretudo, pela veemência em que o processo vem se apresentando a miséria não como algo acidental, mas como uma face da civilização moderna industrial. (MAGALHÃES, 2001)

Esforços teóricos devem se dirigir, paulatinamente, para aproximar seu teor das reais possibilidades de alcançar as situações concretas de indivíduos, família e comunidade, uma vez que não se pode disseminar a idéia de que há um crescimento econômico, se, no entanto, os benefícios se acumulam distante da massa populacional, uma vez que, um exército de seres humanos é excluído das oportunidades de participação, tanto da riqueza quanto da produção da riqueza. (MARTINS, 2002)

Nas periferias das cidades, quer sejam grandes, médias ou pequenas, nas quais a presença do poder público é fraca, o crime consegue instalar-se mais facilmente. A ausência do poder público nas periferias foi uma marca recorrente da urbanização periférica, gerando uma estrutura urbana precária, sendo esse o produto de uma ocupação desordenada que comprometem a qualidade de vida, a mobilidade e o acesso da população aos serviços e mercado de trabalho. (SANTOS, 2004)

Dessa forma, é notória que as periferias recebam um tratamento diferenciado do oferecido a cidade “formal” no que diz respeito à presença de forças policiais e de segurança pública, sem conseguir atender cabalmente às demandas e reivindicações sociais e nem produzir uma política de segurança pública que dialogue com as percepções e necessidades da população.

A segregação no espaço urbano caracteriza-se ainda por pessoas que possuem uma alta renda ocupam os melhores lugares, as áreas nobres, onde o preço do solo é alto em virtude da concentração de serviços, enquanto que as pessoas com baixo poder aquisitivo moram em áreas distantes dos grandes centros, nas periferias onde os terrenos são mais baratos em virtude da falta de infra-estrutura e a existência da possibilidade de autoconstrução. Dessa forma a segregação produz espaços homogêneos, ou seja, as pessoas de igual poderio econômico tende a se concentrar nos mesmos lugares, reproduzindo dessa forma a diferenciação da paisagem no espaço geográfico. (CASTELLIS apud VILLAÇA, 1998).

O Estado tradicional promotor de segregação residencial (junto com o capital imobiliário, ou tende este por trás...), ao investir diferencialmente nas áreas residenciais da cidade e estabelecer estímulos e zoneamento e outras normas de ocupação do espaço que consolidam a segregação, atual, também, com agente repressor, via de regra na tentativa de ‘colocar os pobres no seu devido lugar’; antes um guarda das elites que polícia cidadã, [...]. (SOUZA, 2005, p. 90).

Esse fenômeno tem se ampliado com as altas taxas de criminalidade associado aos fatores sociais e da precariedade urbana resultante das transformações no mercado de trabalho e no processo de urbanização.

Entretanto, a pobreza não é a causa da violência urbana, pois desestruturaria o país, caso toda a população de baixa renda ou que está abaixo da linha de pobreza começasse a cometer crimes. Por outro lado o desemprego também não pode ser considerado a causa da violência urbana, mas tem uma relação direta com o aumento do mesmo, pois quando um jovem



procura o primeiro emprego, objetivando sua inserção no mercado formal de trabalho e não obtém sucesso, ele se torna vulnerável ao acesso à criminalidade.

## **2.2 A situação do sistema de transportes urbanos no Brasil**

Os transportes coletivos são notícias diárias nos meios de comunicação, sendo constantes as reclamações prestadas pela população que está insatisfeita com este tipo de serviço. Sendo isso uma constante nas ouvidorias públicas, os governantes continuam a driblar a população. Na visão de Alves (2000, p. 174),

O poder público tem gerado serviços exatamente como os empresários: pensando, em primeiro lugar, na rentabilidade. Por isso, tem operado de forma displicente quando presta serviços ligados à educação, saúde, saneamento básico, transportes de massa, moradia popular e outros, tão importante na determinação da qualidade de vida de cada um de nós [...].

Esse problema afeta a qualidade de vida das pessoas, pois estas, a depender de como esteja o trânsito, ficam horas dentro dos ônibus lotados em viagens desgastantes. Quando a população dispõe de recursos elas preferem se locomoverem em carros individuais, os quais intensificam mais o congestionamento nas grandes cidades, enquanto que as pessoas que não tem recursos disponíveis têm que se sacrificar e enfrentar os transtornos decorrentes da má qualidade dos serviços prestados pelos transportes coletivos. (VASCONCELLOS, 1999).

As pessoas que moram em áreas periféricas, são as que mais sofrem com os problemas de transportes, sem falar nas altas taxas cobradas pelas tarifas as quais contribuem para diminuir o poder aquisitivo do trabalhador, muitos procuram economizar a renda e se submetem a ir de bicicleta ou até mesmo a pé numa caminhada longa que se soma à jornada de trabalho, isso contribui para o desgaste físico do trabalhador afetando a sua qualidade de vida.

A cidadania é um direito que compete a todo e qualquer cidadão, e é em virtude desses direitos que o poder público deve realizar ações que propiciem a distribuição como também a disponibilidade dos serviços a todos os indivíduos, e não somente há uma parte da população em detrimento da grande maioria.

Os serviços públicos prestados a população deveriam ser mais democráticos, pois os impostos pagos pelos indivíduos são caros em relação aos salários que ganham, esse dinheiro arrecadado deveriam melhorar a qualidade dos serviços públicos que são precários, está ineficiência dos setores públicos, contribuem para piorar a qualidade de vida das pessoas com baixo poder aquisitivo.

Um bom planejamento do sistema de transporte coletivo é de fundamental importância para evolução da população. (COIMBRA ; TIBÚRCIO, 1993 p. 220) destaca que,

[...] quando se analisa a estrutura dos transportes está se analisando um dos mais importantes setores da economia mundial, pois não é de forma gratuita que muitas pessoas comparam o sistema de transportes de um país com um sistema circulatório do corpo humano. Pode-se afirmar que existe uma grande interação entre a história da humanidade e a história dos transportes, pois eles constituem a força básica que influi no nosso cotidiano.

As empresas de transportes coletivos deveriam melhorar a qualidade e a distribuição de seus serviços, dessa forma a mesma contribuiria para uma melhoria na qualidade de vida das pessoas, pois o setor de transporte é de fundamental importância para o desenvolvimento socioeconômico de um país.

### **3 CARACTERIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA DE SANEAMENTO BÁSICO COMO FATOR DE EXCLUSÃO SÓCIO-ESPACIAL NO BAIRRO PORTO DANTAS**

Aracaju apesar de ser uma pequena cidade não foge a realidade das grandes metrópoles brasileiras, sendo o bairro Porto Dantas um bom exemplo das péssimas condições de vida que levam as pessoas que vivem nas chamadas “periferias”.

São constantes os noticiários que retratam a realidade das periferias brasileiras e a insatisfação da população local, sendo assim o governo deveria investir os recursos necessários à boa sobrevivência, implementando serviços de infra-estrutura e dando maiores oportunidades de emprego, conseqüentemente melhores condições de vida a população com baixo poder aquisitivo.

O bairro Porto Dantas denominado como periferia da cidade de Aracaju, surge a partir de várias invasões, cresceu de forma desordenada implicando assim na sua infra-estrutura.

O saneamento básico é diversificado, com uma parte beneficiada e outra desprovida dos recursos necessários à vida de qualquer ser humano. O bairro possui em sua maior parte de casas de alvenaria e uma pequena porção é composta por barracos, localizados em lugares insalubres, indesejáveis a sobrevivência humana, os quais são habitados por pessoas que não têm condições financeiras para dispor de outros tipos de habitação. (Ver figura 01).

As casas de alvenaria dispõem de saneamento básico como ruas calçadas, energia elétrica, água encanada, sistema de esgoto e linhas telefônicas, já os barracos ficam desolados de toda infra-estrutura.

Apesar de possuir energia elétrica e água encanada os barracos não possuem sistema de esgoto. Os dejetos domésticos são lançados diretamente no rio do Sal, contribuindo dessa forma para o aumento da poluição das águas e a devastação dos resquícios de manguezal existente na área.

O bairro não possui nenhum tipo de infra-estrutura adequada para promover o lazer da comunidade, é em virtude disso que os moradores queixam-se da falta de arborização e praças com quadra de esporte e parque forçando a população a buscar em outros lugares a diversão.

No entanto, é possível encontrar no bairro uma Unidade de Saúde da Família, Centro de Referência de Assistência Social Porto Dantas, Casa da Juventude e Posto Policial permanente. (Ver fotos 02, 03 e 04).

Diante da realidade da população local pôde-se constatar nas entrevistas que 57% das pessoas ali residentes não possuem linhas telefônicas, isso se dá em virtude da baixa faixa salarial dessa comunidade, pois esse serviço de infra-estrutura possui tarifas altas se comparado à renda salarial da comunidade.

Os moradores dos barracos relatam que o tipo de moradia é umas das piores, pois quando é tempo de chuva a sobrevivência se torna difícil, ficando os mesmos alagados, e que por se tratar de um local de invasão estão sempre com medo de serem posto na rua.

### **3.1 Indicadores da qualidade de vida no bairro Porto Dantas**

Como o bairro Porto Dantas tem as características de uma periferia, sua população não possui uma renda salarial suficiente para dispor de uma educação de qualidade, ficando a mesma a depender do ensino público, onde este disponibiliza apenas quatro escolas, não sendo estas suficientes para atender as necessidades da população local.

Perante a coleta de dados observou-se que não há pessoas com nível superior. O nível de escolaridade da população local pode ser observado no gráfico 1 , onde 40% da população possui apenas o Ensino Fundamental Menor e 35% com Ensino Médio.

A situação econômica e empregabilidade das pessoas residentes no bairro não fogem a realidade da economia brasileira, onde por sua vez o comercio informal absorve 54% da população. Constatou-se ainda que existem pessoas que não possuem nenhum tipo de trabalho,

formal ou informal, dependendo assim de doações ou auxílio de programas governamentais. Onde 45% da comunidade sobrevivem apenas com um salário mínimo.

Com relação às residências, verificou-se que a grande maioria possui casa própria existindo ainda uma pequena quantidade alugada, além dos barracos de construções próprias em madeiras e lonas em terrenos de terceiros.

Ao analisar o nível de escolaridade, a renda familiar e os tipos de moradia do bairro Porto Dantas pode se constatar que os indicadores de qualidade de vida são precários, dificultando dessa forma a sobrevivência das pessoas neste ambiente.

### **3.2 Distribuição da qualidade de transportes coletivos no bairro Porto Dantas**

Os transportes coletivos que transitam no bairro Porto Dantas não são suficientes para atender a demanda da população. Segundo alguns moradores os ônibus que transitam naquele local só passam de meia em meia hora, e que muitas vezes sofrem com os atrasados em virtude da intensa demora.

A precariedade nesse sistema acarreta prejuízos constantes à comunidade, sendo que a situação é comandada por apenas uma empresa, formando dessa maneira um monopólio no sistema de transporte naquele local.

O monopólio é feito pela empresa Halley que disponibiliza apenas quatro ônibus para as necessidades diárias da população, vale ressaltar que os aspectos físicos dos ônibus são de boa qualidade.

Fazem-se constantes as insatisfações da comunidade com tal realidade, pois as mesmas por possuir uma baixa renda salarial não tem condições suficientes para ter e nem para manter um carro individual, tendo que ficar a dispor de ônibus que demoram horas para chegar e

quando chegam estão cheios, as pessoas permanecem horas em locais abafados e desconfortáveis para chegar aos locais desejados.

Em se tratando de transportes coletivos, a comunidade propõe que as empresas que trabalham neste setor deveriam aumentar o número de linhas como também o número de frotas de ônibus que transitam no bairro Porto Dantas, isso contribuiria para a melhoria da qualidade de vida das pessoas que sofrem tantos outros problemas em infra-estrutura.

### **3.3 Principal relação entre a população local e o transporte coletivo**

Sob o contexto dessa pesquisa, verifica-se que a SMTT – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, não se dispõe para uma pesquisa de melhoramento no sistema de transportes que atenda com satisfação aos anseios da população.

A coletividade local reclama do valor cobrado pela tarifa dos transportes coletivos, pois os mesmos fazem uso constantemente dessa locomoção para se chegar aos locais desejados. Portanto, o transporte é utilizado freqüentemente para o trabalho com 70% e 57% para lazer.

Algumas pessoas chegam ainda a reclamar da falta de educação de motoristas e cobradores com os passageiros. Em depoimento foi possível registrar a seguinte situação, “um idoso relata que já chegou a discutir com um motorista, porque o mesmo se negou abrir a porta da frente , diz ainda que já pegou ônibus lotados e que as cadeiras da frente que são reservadas as pessoas especiais eram ocupadas por outros motoristas e cobradores, e que eles muitas vezes se negaram a dar os lugares a essas pessoas que lhes são de direito.”

É por essas e outras negligências que a SMTT deveria fazer fiscalização intensa neste setor, visando o melhoramento da qualidade do sistema de transportes no bairro Porto Dantas e no município de Aracaju.

### **3.4 As dificuldades e estratégias de uso dos transportes coletivos**

A precária situação dos transportes coletivos tem provocado revolta entre os moradores. Esse fato ocorre devido à demora dos ônibus, o acesso restringe-se somente a veiculação pela Avenida Euclides Figueiredo e por transitar por ali apenas uma linha circular Maracaju-Centro, propriedade da empresa Halley.

A moradora Maria de Fátima relata que seu filho tem que pegar todos os dias três conduções para chegar ao trabalho, o mesmo prefere ir de bicicleta, pois além de economizar com os custos das passagens não chega atrasado.

Contudo, o Diretor de Transportes Públicos, Sr. Cezar Rocha, defende-se alegando haver um serviço de atendimento, onde são registradas constantemente as reclamações dos usuários e que as mesmas são verificadas e resolvidas dentro dos parâmetros legais.

Outro problema é a superlotação nos ônibus, a qual causa desconforto, descontentamento e estresse por parte dos passageiros. Segundo alguns moradores, esse problema ocorre devido à pequena disponibilidade de linhas, ou seja, durante a semana transitam apenas quatro ônibus, e quando chegam os finais de semana a frota se reduz para dois ônibus.

Assim, o órgão competente relata que a frota designada para aquela localidade atende as necessidades e que a distribuição dos ônibus é feita de acordo com a demanda da população, levando também em consideração o sobe e desce dos passageiros.

Os pontos de ônibus do bairro Porto Dantas não dispõe de abrigo, ficando os usuários ao relento. A SMTT admite ter apenas placas indicativas, havendo apenas dois pontos com abrigo, um no início da ponte e um outro após em direção ao bairro Japãozinho.

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O bairro Porto Dantas cognominado como periferia da cidade de Aracaju, com população de classe baixa, sofre arduamente as conseqüências de ser um bairro periférico.

Diante desse contexto, observa-se o descaso do Poder Público com aquela população, onde o bairro é dividido em dois setores: os de ruas pavimentadas e o de favela. Em ambos, é notória a deficiência pública em relação aos esgotos, água encanada, energia, pavimentação, educação e proteção ambiental.

Devido as constantes reclamações por diversos fatores a comunidade se sente desmotivada em procurar órgãos públicos para resolver problemas de saneamento.

Paralelamente, o sistema de transporte público permaneceu insuficientes para atender à demanda sempre crescente. Alguns investimentos foram feitos, porém, o sistema vive crises cíclicas em virtude, principalmente, da incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas e das deficiências na gestão e na operação.

De bem imprescindível, o transporte público transformou-se em mal necessário para as pessoas que não podem dispor de um automóvel. Passando de solução a problema, os sistemas viram declinar sua eficiência, sua confiabilidade e, sobretudo, sua importância diante de outras demandas públicas.

Na prática, formou-se uma separação clara entre aqueles que utilizam o transporte particular e aqueles que dependem do transporte público, reflexo das grandes disparidades sociais e econômicas da sociedade e do não balanceamento entre a ênfase no automóvel “do indivíduo” e o esquecimento do automóvel “coletivo”.

Esse modelo de desenvolvimento urbano gerou graves problemas, no bairro Porto Dantas. Problemas como o prejuízo proporcional à queda do desempenho dos ônibus urbanos, o



decréscimo no uso do transporte público, o aumento da poluição atmosférica, e a necessidade de investimentos constantes no sistema viário, a violação das áreas das residências e das de uso coletivo.

Para o usuário mal acostumado às agruras do dia-a-dia dentro dos ônibus, qualquer proposta que pretende melhorar esse tipo de transporte soa como a grande solução de todos os problemas.

Para que esse quadro se reverta algumas alternativas poderiam ser postas em prática como o desvio das frotas das linhas que trafegam com destino ao município de Nossa Senhora do Socorro, passassem a transitar pelo bairro Porto Dantas pela via de acesso da ponte do rio do Sal. Com essa alternativa colocada em prática poderia modificar o quadro do sistema de transportes e conseqüentemente a vida das pessoas que habitam aquele local.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Júlia Favielne. **Metrópoles**. São Paulo: Moderna, 2000.

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

COIMBRA, Pedro; TIBÚRCIO, José Arnaldo. **Uma análise do espaço geográfico**. São Paulo: Harbra, 1993.

ESCOREL, S. Exclusão Social e Saúde, **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, n. 43, p.38-43, jun. 1994.

FRANÇA, Vera Lúcia Alves. **Aracaju**: Estado e Metropolização. São Cristóvão: UFS, 1999.

MAGALHÃES, Rosana. Integração, exclusão e solidariedade no debate contemporâneo sobre as políticas sociais. **Cadernos de Saúde Pública**, v.17, n.3, 2001.

MARTINS, José de Souza. **A sociedade vista do abismo**: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

POCHMANN, M. Menos pobre, muito mais desigual. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 5 nov. 2003. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0511200310.htm> . Acesso em 05/09/2005.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1998.

SILVA, A. F. SILVA, P.V. **Nos limites do viver**: moradia e segregação socioespacial nas áreas metropolitanas do nordeste brasileiro. Disponível em: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(129\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(129).htm). Acesso em: 23/08/2005.

SINGER, Paul. **Globalização e desemprego**: diagnóstico e alternativas. 6 ed. São Paulo: Contexto, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de . **ABC do desenvolvimento urbano**. 2 ed. . Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. 3 ed. rev. e amp. São Paulo: Atlas, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Lincoln Institute, 1998.

## APÊNDICE



Av. Euclides Figueiredo

Fonte: Pesquisa de Campo (Fig. 01)



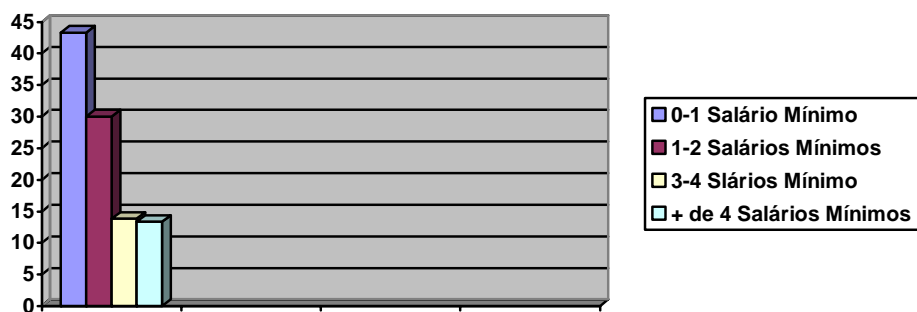
Unidade de Saúde da Família Porto Dantas Pesquisa de Campo (Fig. 02)



Centro de Referência da Assistência Social Porto Dantas  
Fonte Fonte: Pesquisa de Campo (Fig. 03)

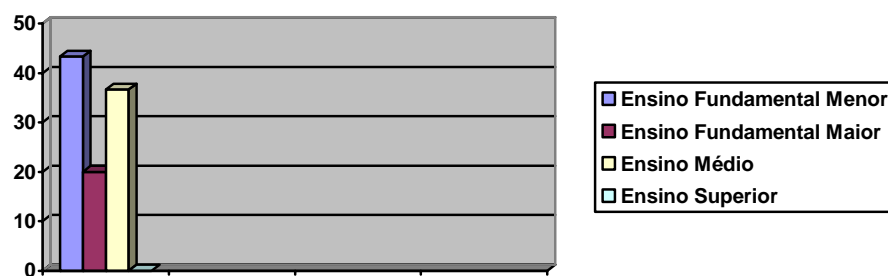


Posto Policial Fonte: Pesquisa de Campo (Fig. 04)



Renda Salarial

Gráfico 01



Educação

Gráfico 02



B. Porto Dantas Fonte: Pesquisa de Campo (Fig. 06)



B. Porto Dantas Fonte: Pesquisa de Campo (Fig. 07)



Utilização de transporte coletivo

Gráfico 03