



Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero

Etapa quantitativa

Vitória da Conquista/BA



CRÉDITOS

Realização

Frente Nacional de Prefeitos

Tainá Andreoli Bittencourt | Especialista em mobilidade urbana

Amanda Vieira | Assessora técnica

César Medeiros | Coordenador do projeto

Apoio técnico

Transitar Consultoria

Janailson Queiroz Sousa | Coordenador Geral

João Lucas Albuquerque Oliveira | Coordenador Técnico

Francisco Nilso de Brito Filho | Consultor

Ivana Maria Feitosa Silva | Consultora

Giovanna Freitas Rebouças | Consultora

Juliana de Abreu e Tréz | Consultora

Alessandro Macêdo de Araújo | Consultor

Carlos Kauê Vieira Braga | Consultor

João Pedro Bazzo Vieira | Consultor

Lucas Sousa Ferreira | Consultor

Apoio institucional

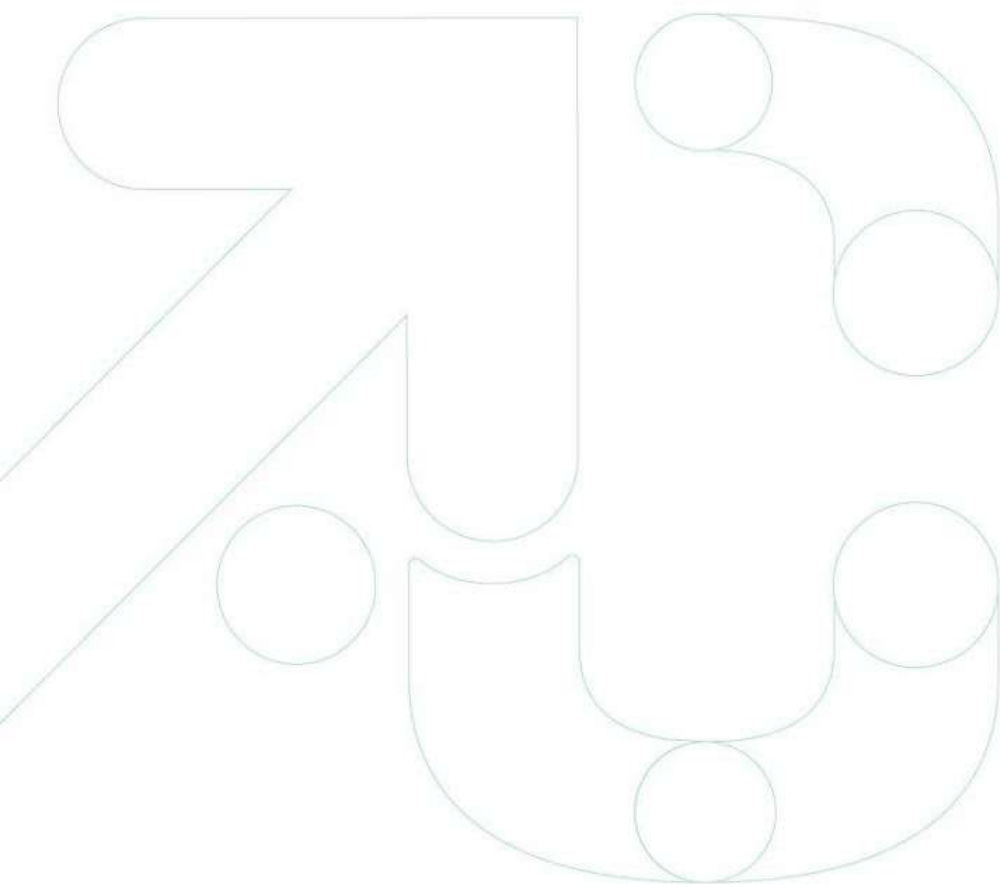
WRI Brasil

*Este documento foi elaborado com a participação financeira da **União Europeia**. O seu conteúdo é de responsabilidade exclusiva das organizações realizadoras, não podendo, em caso algum, considerar-se que reflete a posição da União Europeia.*

Sumário

Sumário	3
Introdução	3
1 Contextualização socioeconômica	5
1.1 Com recorte de classe (renda)	7
1.2 Com recorte de raça (cor)	10
1.3 Com recorte de gênero (sexo)	13
2 Acesso à infraestrutura cicloviária	17
2.1 Infraestrutura cicloviária (ciclofaixa, ciclovias e ciclorrotas)	19
2.2 Paraciclos	21
3 Acesso físico e financeiro ao transporte público	22
3.1 Cobertura	24
3.2 Frequência de atendimento	27
3.3 Acesso financeiro ao serviço	29
4 Acesso a oportunidades	33
4.1 Empregos	34
4.2 Educação	37
4.2.1 Estabelecimentos de Ensino Infantil	37
4.2.2 Estabelecimentos de Ensino Fundamental	42
4.2.3 Estabelecimentos de Ensino Médio	46
4.3 Saúde	51
4.3.1 Equipamentos de saúde básica	52
4.3.2 Equipamentos de alta complexidade	56
4.4 Lazer	60
5 Padrões de mobilidade	67
6 Retrato das desigualdades	72
6.1 Síntese de indicadores	73
6.2 Desigualdades entre indivíduos	75
6.3 Desigualdades de renda e acessibilidade	79
6.4 Desigualdades de cor na acessibilidade	81
6.5 Desigualdades de gênero/sexo na acessibilidade	83
7 Planos existentes	84
7.1 Plano Diretor	85
7.2 Plano de Mobilidade	86
7.3 Plano Cicloviário	87
8 Estrutura institucional da mobilidade	87
Considerações finais	88
Referências	91
Apêndice	94

A - Acessibilidade a empregos	94
B - Acessibilidade a escolas de ensino infantil	94
C - Acessibilidade a escolas de ensino fundamental	98
D - Acessibilidade a escolas de ensino médio	102
E - Acessibilidade a equipamentos de saúde básica	106
F - Acessibilidade a equipamentos de saúde de média complexidade	110
G - Acessibilidade a equipamentos de saúde de alta complexidade	114
H - Acessibilidade a equipamentos de lazer	118



Introdução

No planejamento urbano e de transportes, dois conceitos básicos são particularmente importantes: o de mobilidade e acessibilidade. Enquanto a mobilidade indica os deslocamentos de fato realizados pela população, sendo resultado da interação de diversos fatores espaciais, sociais e comportamentais, a acessibilidade é uma medida potencial, que representa a facilidade com que as pessoas conseguem acessar oportunidades de emprego, saúde, educação e lazer. O nível de acesso de um bairro ou quarteirão depende, em grande parte, da localização das pessoas e atividades, assim como da conectividade da rede de transportes, influenciando, inclusive, a forma com que as pessoas se deslocam e interagem entre si. No entanto, existem desigualdades cumulativas na sociedade e no espaço urbano que afetam particularmente a mobilidade e a acessibilidade da população, segundo recortes de classe, raça, gênero/sexo, bem como de outras características pessoais, como idade, condições físicas e motoras, entre outros.

A dimensão de **desigualdade de classe** é usualmente caracterizada conforme nível de renda e manifesta-se espacialmente na segregação entre moradias e oportunidades, em que os mais pobres vivem majoritariamente nas periferias das cidades brasileiras, distantes das regiões centrais e das atividades de emprego, lazer e serviços. Essas regiões são, em geral, menos servidas por sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade, têm menos opções de linhas e horários disponíveis (Bittencourt e Faria, 2021), contam com pouca infraestrutura cicloviária (Pizzol et al, 2020) e apresentam piores condições de calçadas e travessias (Pizzol et al, 2021). O custo da tarifa de transporte público é outra barreira de acesso, uma vez que a população de baixa renda compromete uma parte significativa de seu orçamento para se deslocar de ônibus ou metrô (Pereira et al, 2021), ou não consegue utilizar o serviço.

Para além das desigualdades de renda, existem fortes **desigualdades raciais**, construídas e consolidadas historicamente, que resultam em diferentes padrões de mobilidade e acessibilidade entre brancos e negros. Os negros estão sobrerrepresentados nos estratos inferiores de renda e nas periferias urbanas, geralmente resultando em maiores tempos de deslocamento e em condições mais precárias, bem como no menor acesso aos sistemas de transporte público coletivo, tanto espacialmente quanto financeiramente (Bittencourt e Giannotti, 2021).

Destaca-se também as **desigualdades de gênero/sexo** na mobilidade, que são tradicionalmente desconsideradas no âmbito do planejamento urbano e de transportes. A dedicação desproporcional das mulheres às atividades de cuidado e de trabalho não remunerado tem um impacto direto nas possibilidades de acesso ao emprego e de realização de atividades de lazer, incluindo o tempo e o orçamento disponíveis, bem como dificuldades de locomoção nos trajetos cotidianos (Jirón et al, 2021). O assédio, o abuso e a agressão sexual que as mulheres e grupos LGBTQIA+ enfrentam ao se deslocarem pela cidade nos diferentes modos de transporte é outro elemento de restrição à mobilidade e acessibilidade (Locomotiva, 2023). Essa violência é ainda maior em direção às mulheres negras e pobres, que enfrentam barreiras cumulativas de machismo e racismo (Davis, 2016).

Os impactos dessas desigualdades no acesso a oportunidades ocorrem de diferentes formas. Devido às desigualdades raciais e de renda, os indivíduos muitas vezes são obrigados a buscar modos e formas de transporte mais baratas e, frequentemente, menos seguras e confortáveis, ou então de não se deslocar, reduzindo o acesso a atividades importantes para seu bem-estar (Perreira, 2017). Isso resulta em mais altos tempos de viagem para acessar oportunidades urbanas (Pereira et al, 2019), com potenciais efeitos sobre o desenvolvimento econômico, social e humano, incluindo a qualidade de vida da população. Ainda, a discriminação racial estruturante no Brasil faz com que uma porção significativa dos negros e das negras evitem realizar atividades e utilizar determinados modos e sistemas de transporte por receio de sofrer diferentes formas de preconceito e violência (Locomotiva, 2022). Com relação às desigualdades de gênero/sexo, diferentes estudos mostram que, em razão dos papéis sociais historicamente desempenhados pelas mulheres, elas e eles têm padrões distintos de viagem, que se manifestam em diferentes distâncias, tempos, custos e motivos de viagem, modos de transporte utilizados e restrições ou dificuldades de mobilidade (Svab, 2016; Gonzalez et al, 2020).

Este diagnóstico local visa mapear e compreender os principais aspectos relacionados à acessibilidade e mobilidade da população de Vitória da Conquista/BA, conforme recortes de classe, raça e gênero/sexo. De forma complementar, espera-se contribuir para o planejamento de ações locais de mobilidade e acessibilidade urbana voltadas à redução das desigualdades mencionadas.

As análises apresentadas neste documento referem-se a uma aproximação inicial quantitativa em relação às condições de acessibilidade e desigualdade na cidade, possível com os dados disponíveis a nível nacional e a nível municipal. Não são incluídos, portanto, aspectos relacionados às barreiras enfrentadas por diferentes indivíduos e grupos sociais nos seus deslocamentos cotidianos. Tais estudos podem ser conduzidos por pesquisas complementares, especialmente qualitativas, com uma amostra representativa ou específica da população.

Este relatório está dividido em oito seções, sendo: i) Contextualização socioeconômica com recortes de renda, raça e gênero/sexo; ii) Acesso à infraestrutura do transporte cicloviário; iii) Acesso ao transporte público; iv) Acesso às oportunidades; v) Padrões de mobilidade; vi) Retrato das desigualdades; vii) Planos existentes e viii) Estrutura institucional da mobilidade. A metodologia utilizada para todas as análises está descrita no documento em anexo.

1 Contextualização socioeconômica

Vitória da Conquista é um município do estado da Bahia, localizado a 509 km da capital Salvador, com uma população em 2021 estimada pelo IBGE de 343.643 habitantes, sendo o 5º mais populoso e o 3º em termos de economia do estado (IBGE, 2010). A densidade populacional de Vitória da Conquista é de cerca de 97,41 hab/km² considerando todo o seu território de 3.254 km². Ao considerar apenas as áreas classificadas como urbanizadas pelo MAPBIOMAS, a densidade demográfica é cerca de 2.900 hab/km². A cidade localiza-se na mesorregião Centro-Sul da Bahia, compõe o Território de Identidade do Sudoeste Baiano e integra onze Unidades Territoriais no nível de distrito (Bate Pé, Cabeceira da Jiboia, Cercadinho, Dantelândia, Iguá, Inhobim, José Gonçalves, Pradoso, São João da Vitória, São Sebastião e Veredinha).

A região foi habitada originalmente pelos povos indígenas Mongoyó, Ymboré e Pataxó, ambos pertencentes ao tronco Macro-Jê, cada um possuindo sua língua e seus ritos religiosos. Segundo a Prefeitura de Vitória da Conquista (PMVC), os aldeamentos se distribuíam em uma extensa faixa que vai das margens do Rio Pardo até o Rio das Contas, nessa faixa os Mongoyó tinham costume de se fixar numa determinada área enquanto os outros dois povos circulavam mais ao longo do ano.

De acordo com a PMVC, a região que hoje é ocupada pela cidade de Vitória da Conquista passou a ser povoada por colonizadores portugueses e mestiços devido à exploração de metais preciosos e à política de ocupação do território. A ocupação da região ocorreu a partir do conflito entre povos indígenas que viviam no local e bandeirantes que chegavam em busca de ouro. Dentre as três populações que antes habitavam a região, somente os Kamakan-Mongoyó passaram a estabelecer relações com os colonizadores, auxiliando inclusive na luta contra os Ymboré. Após inúmeros conflitos e exploração dos povos Ymboré e Pataxó pelos portugueses, os Mongoyó também foram escravizados e obrigados a trabalhar na abertura de estradas e na derrubada das matas, findando na batalha entre soldados e indígenas e resultando na aniquilação destes povos.

No final do século XVIII, surgiu o então Arraial da Conquista que se resumia a uma igreja e algumas dezenas de casas. A paisagem começou a mudar com a chegada dos primeiros rebanhos bovinos, provocando a derrubada das matas em favor dos pastos. No ano de 1803, foi iniciada a construção da igreja em homenagem a Nossa Senhora da Vitória. Em 1840, o arraial foi elevado à categoria de vila e freguesia, passando a se chamar Vila Imperial da Vitória, sendo instalada no mesmo ano a câmara de vereadores. Por fim, em 1943, em lei estadual, o nome do município mudou para Vitória da Conquista.

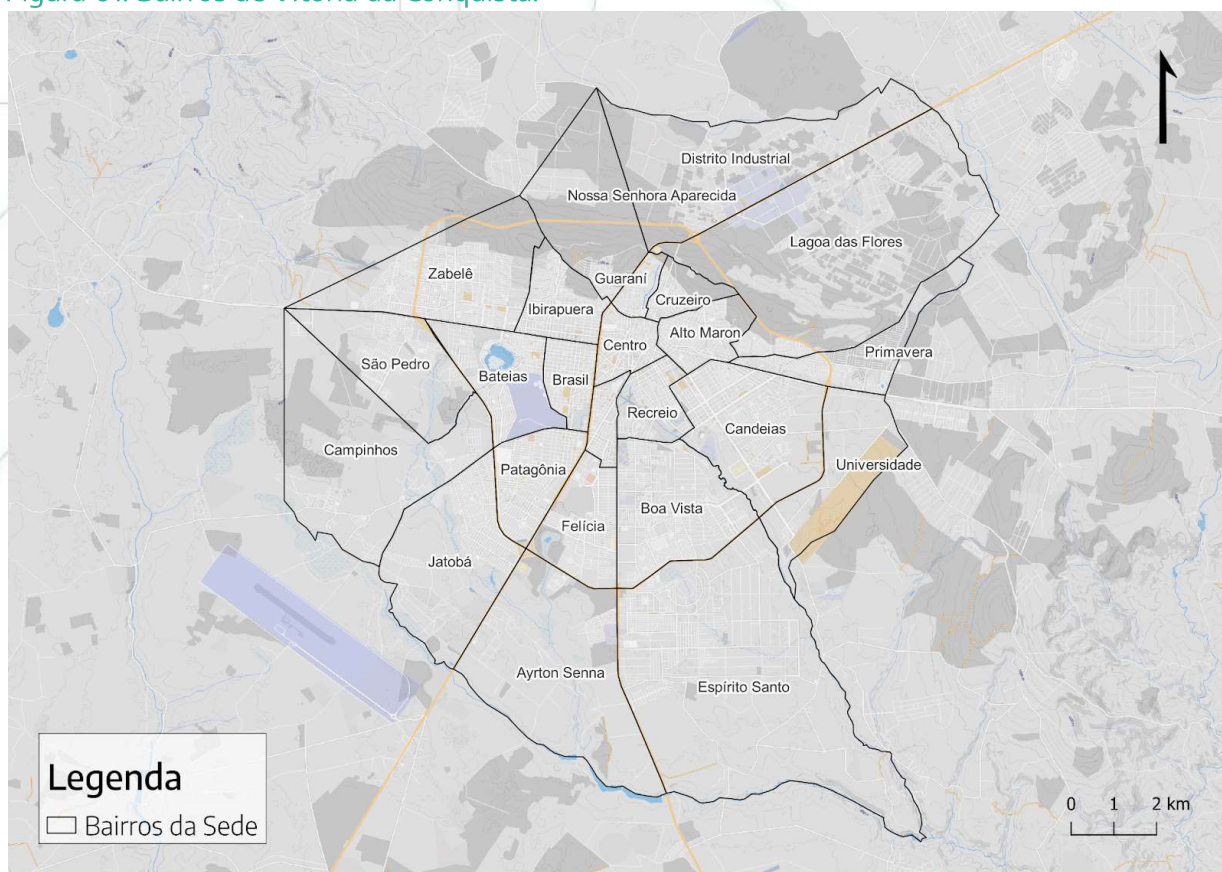
A expansão da cidade mostra-se como reflexo do desenvolvimento do processo de urbanização desencadeado no Brasil, principalmente desde a década de 1940, para o desenvolvimento do comércio com a abertura de estradas como a BR-116, por exemplo.

A cidade de Vitória da Conquista, no final do século XX e início do século XXI, tem desenvolvido dinâmicas que estão atreladas ao mercado fundiário e imobiliário, desencadeando na abertura de novos loteamentos, tanto pelo poder público quanto por empresas privadas. Esse estímulo na produção de novos espaços acarretou na expansão do tecido urbano e em uma nova configuração

espacial, ensejada pela produção de condomínios fechados e de conjuntos residenciais do Programa Minha Casa Minha Vida (Santos e Ferraz, 2020).

A leis que delimitam os 19 bairros de Vitória da Conquista datam da década de 1990, inicialmente por meio da lei municipal nº 798/1995 com os bairros Centro, Guarani, Cruzeiro, Alto Maron, Recreio, Jurema, Brasil, Ibirapuera, Nossa Senhora Aparecida, Primavera, Candeias, Boa Vista, Felícia, Patagônia, Bateias, Zabelê, Universidade, Campinhos e São Pedro. Já em 1996 houve alterações na lei anterior pela lei nº 850/1996 em que foram criados mais três bairros: Ayrton Senna, Espírito Santo e Jatobá. A ampliação do número de bairros com a criação de outros dois (Lagoa das Flores e Distrito Industrial) ocorreu em 1998 com a lei nº 952/1998. Dessa forma, observa-se que o processo de expansão da malha urbana tem início na área central da cidade em direção aos bairros que hoje se encontram no entorno, a partir da década de 1940 (Oliveira *et al*, 2018). A Figura 01 apresenta os bairros de Vitória da Conquista.

Figura 01: Bairros de Vitória da Conquista.



Fonte: PMVC (2022). Elaboração própria.

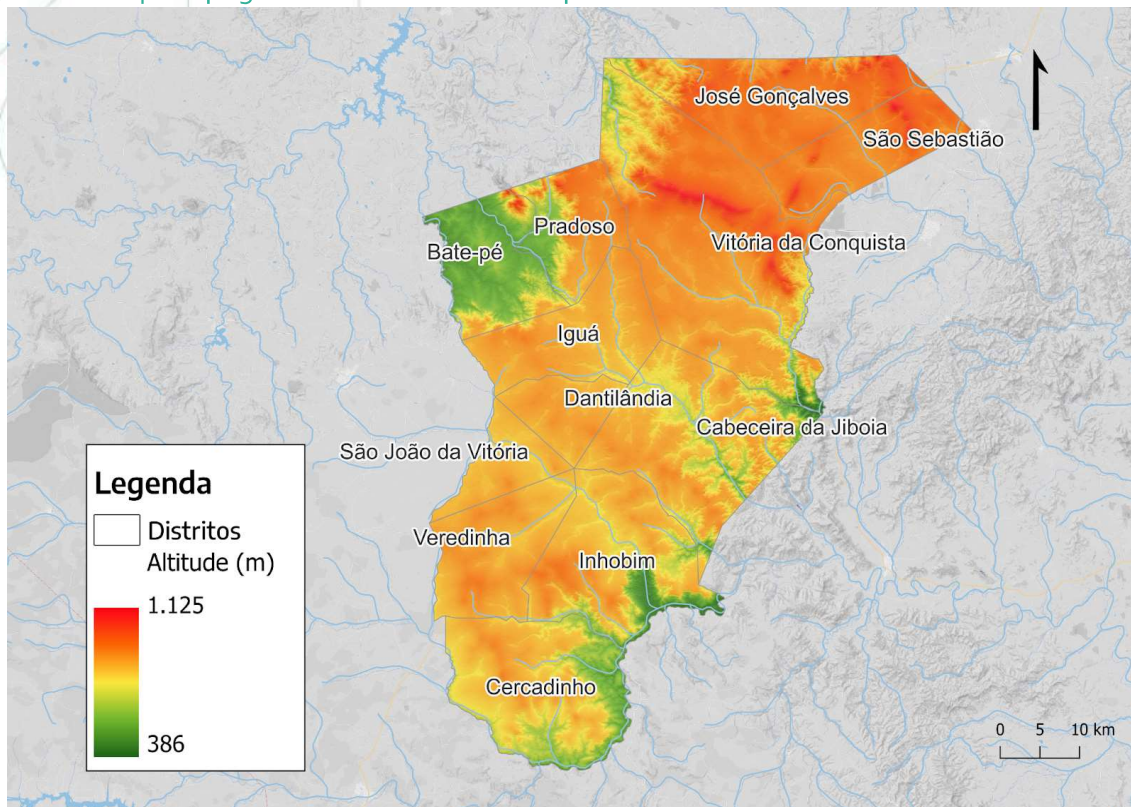
A Figura 02 apresenta toda a área do município de Vitória da Conquista, com suas unidades territoriais, formada por onze distritos. Já nas Figuras 03 e 04 são mostrados os mapas topográficos do município de Vitória da Conquista e de sua Sede, onde se evidencia que na região norte o município possui uma faixa elevada, mas, no geral, seu terreno é localizado em cima de uma chapada.

Figura 02: Distritos de Vitória da Conquista.



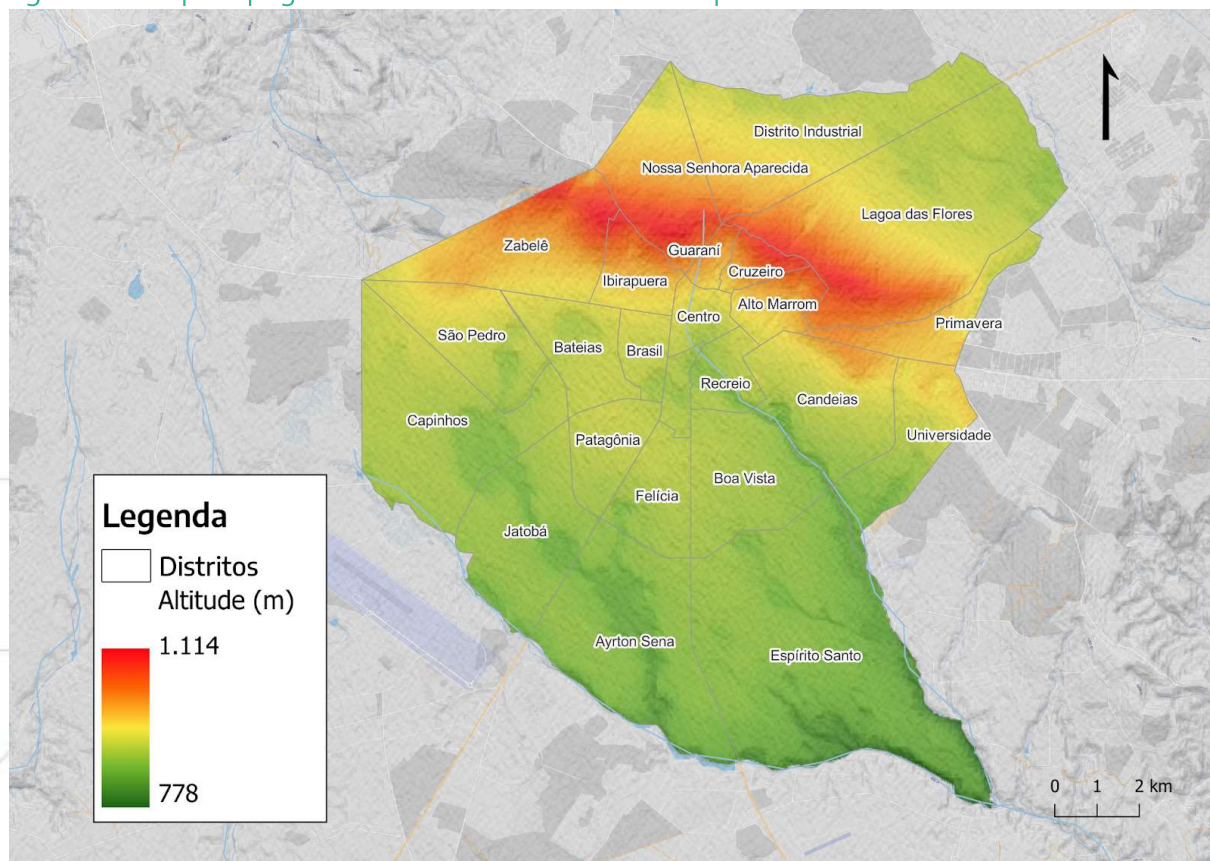
Fonte: PMVC (2022). Elaboração própria.

Figura 03: Mapa topográfico de Vitória da Conquista.



Fonte: PMVC (2022). Elaboração própria.

Figura 04: Mapa topográfico da Sede de Vitória da Conquista.

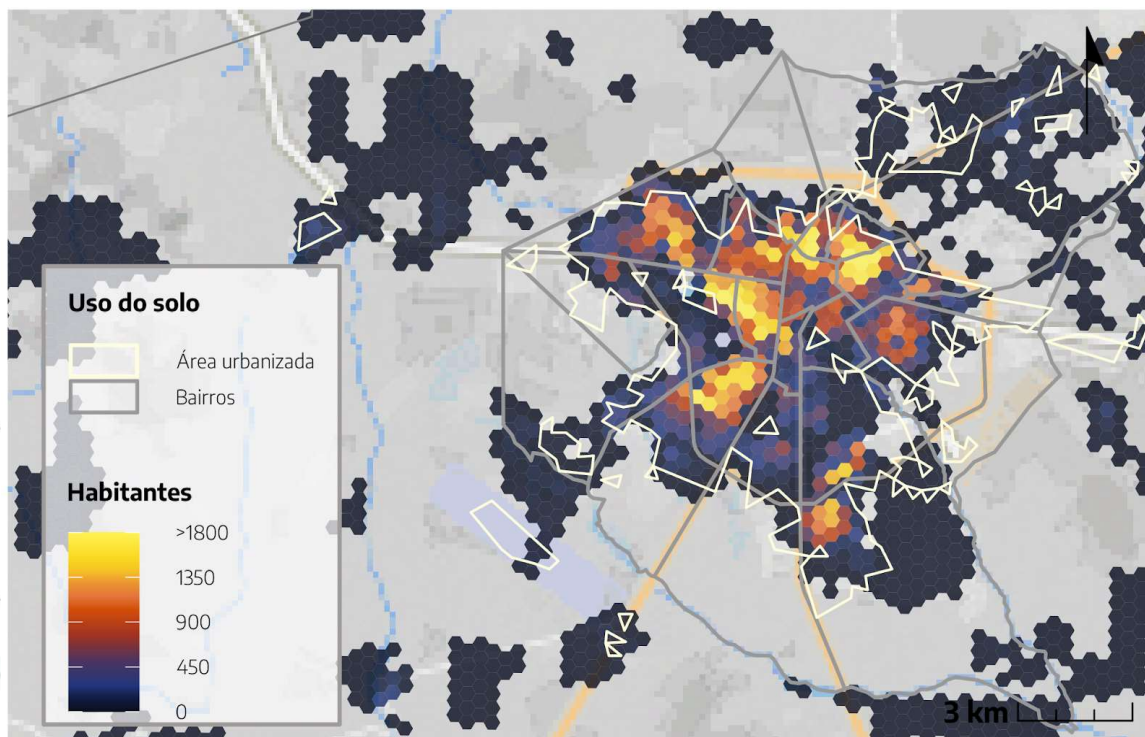


Fonte: PMVC (2022). Elaboração própria.

A Figura 05 apresenta a distribuição populacional de Vitória da Conquista segundo o último censo (IBGE, 2010). As maiores densidades demográficas (acima de 1350 habitantes) ocorrem em torno do Centro (Alto Maron, Cruzeiro, Guarani, Bateias, Brasil, Jurema, Patagônia, Zabelê), diminuindo à medida que a população se direciona para as extremidades do município de forma radial. Há exceções de elevadas densidades demográficas distantes do Centro, como em Lagoa das Flores a oeste do Anel Rodoviário Jadiel Matos Leste, e no extremo sul, em trechos de Espírito Santo e Boa Vista. Em todos os casos supracitados, nota-se concentração de residências nas áreas com maior quantidade de habitantes em comparação com o restante da área dos bairros.

Tendo em vista que, segundo o MapBiomias, o município possui grande extensão e 87,4% da população de Vitória da Conquista mora na área urbana, serão apresentados os mapas aproximados para facilitar a visualização dos bairros da Sede, que concentra a maior população do município.

Figura 05: Distribuição populacional de Vitória da Conquista, em habitantes por hexágono.



Fonte: PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); IBGE (2010). Elaboração própria.

1.1 Com recorte de classe (renda)

Se consideradas as pessoas sem rendimentos, 72,16% da população a partir de 10 anos ganha até um salário mínimo (SM). 87,58% da população ganha até 2 SM, enquanto apenas 0,36% ganha mais de 20 SM. A Tabela 01 ilustra a distribuição da população por faixa de renda.

Tabela 01: Distribuição da população por faixa de renda per capita.

Faixa de renda per capita	Porcentagem da população
Mais que 20 SM	0,36%
10 a 20 SM	1,00%
5 a 10 SM	2,53%
2 a 5 SM	8,53%
1 a 2 SM	15,42%
½ a 1 SM	28,67%
Até ½ SM	11,77%
Sem rendimento	31,72%

Fonte: (IBGE, 2010)

Para efeitos de simplificação, as análises apresentadas consideram os recortes de renda em quatro partes (quartis). O primeiro quartil representa os 25% mais pobres, enquanto o último quartil representa os 25% mais ricos. A relação entre números de SM e os valores correspondentes em reais são mostradas na Tabela 02 para cada quartil de renda.

Tabela 02: Relação entre número de salários mínimos e valor em reais por quartil de renda

Quartil	Limite inferior (Menor renda)*	Mediana *	Limite Superior (Maior renda)*
1 (25% mais pobres)	0,00 (R\$ 0,00)	0.20 (R\$255.29)	0,33 (R\$ 430,17)
2	0,33 (R\$ 430,17)	0,46 (R\$ 595,68)	0,59 (R\$ 770,99)
3	0,59 (R\$ 770,99)	0,78 (R\$ 1.021,17)	1,00 (R\$ 1.302,00)
4 (25% mais ricos)	1,00 (R\$ 1.302,00)	1,67 (R\$ 2.170,00)	59,82 (R\$ 77.890,24)

*valores corrigidos com base na valorização do salário mínimo de 2010 ao início de 2023 - R\$ 1302,00.

Fonte: IBGE (2010) e BRASIL (2022).

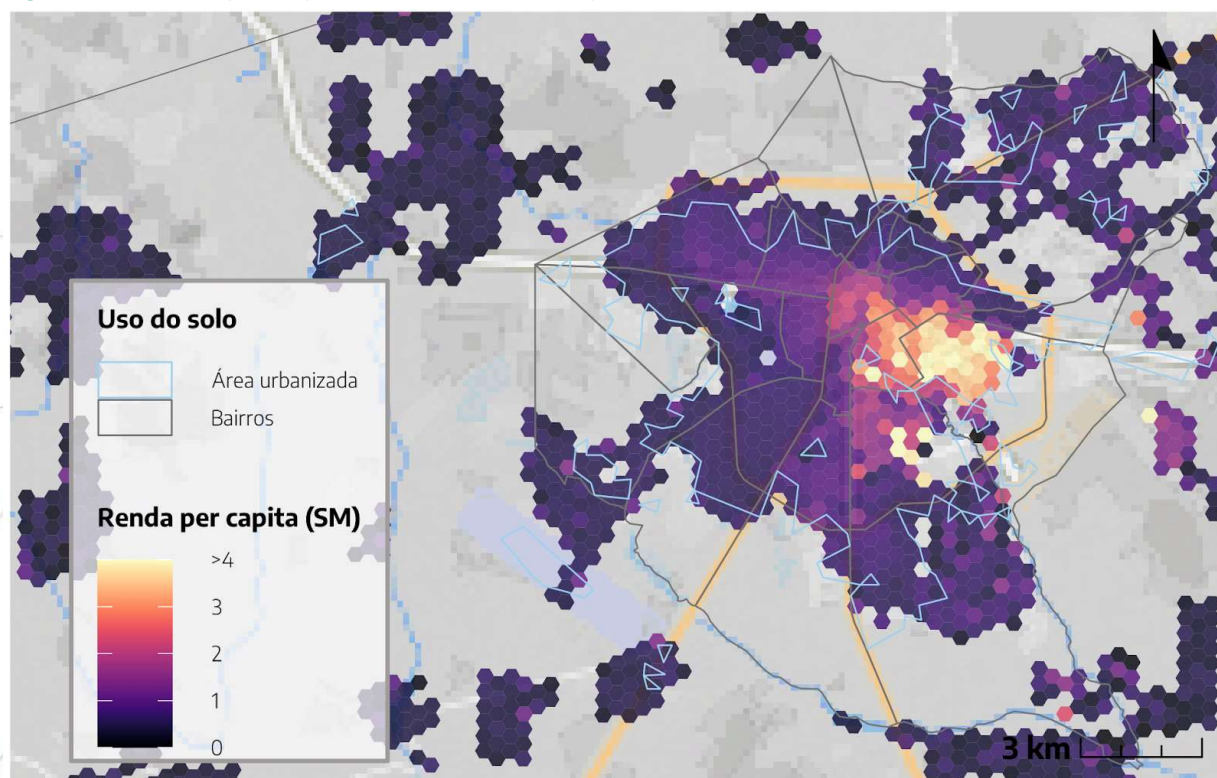
Como apontado por Mares (2013), novas relações entre as cidades na rede hierárquica urbana implicaram conexões de outras ordens e um maior fluxo de capital, mercadorias e indivíduos no espaço urbano. Esses fatores ocorridos no espaço urbano da cidade, evidenciam as desigualdades oriundas desses processos no cotidiano das áreas periféricas mais pobres, as quais convivem com as mazelas do “desenvolvimento” e crescimento da cidade.

Dessa forma, como é discutido por Alves (2014), o parcelamento do solo na cidade de Vitória da Conquista, por muitos anos, obedeceu a lógica da exploração imobiliária em que eram estabelecidos bairros para os “ricos” e bairros para os “pobres”. Esse processo tem como consequência uma expansão desordenada, expondo uma segregação socioespacial para uma população que recebe, em sua maioria, pouco mais de um salário mínimo. Temos como exemplo na cidade o caso do Loteamento Vila América, que foi criado pelo Programa de Habitação Popular pelo Poder Público Municipal, e o Condomínio Green Ville, ambos estão localizados de forma contígua. Enquanto um carece de infraestrutura básica, como saneamento básico e iluminação, o outro é um condomínio fechado, com altos muros que possui infraestrutura completa, incluindo equipamentos de lazer.

Em relação à renda per capita da população (Figura 06), os bairros com maior renda do município (4 SM ou mais) localizam-se na parte leste do Centro, como Candeias, Recreio e parte de Boa Vista. No entorno imediato desses bairros, ou seja, no Centro, em Jurema, Alto Maron, Ibirapuera, Bateias, Brasil e grande parte de Boa Vista, a renda diminui para entre 2 SM e 3 SM, e a renda mais baixa ocorre na periferia do município, longe do Centro. Comparando os mapas de densidade demográfica e renda, observa-se que as maiores rendas ocorrem em lugares com menor população, e os locais mais populosos concentram população de baixa renda, que ganha até 1 salário mínimo.

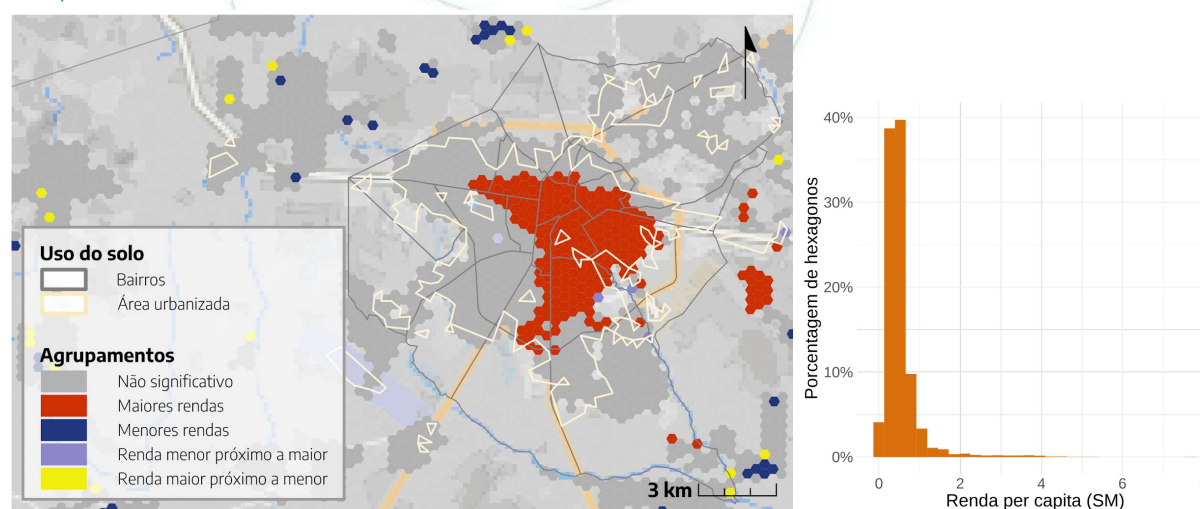
O LISA Map de renda (Figura 07) mostra agrupamentos de maiores rendas englobando uma área maior do que a área observada como de renda alta, pois no entorno dessa área há população com renda menor, mas ainda é maior do que a renda média do município. Há também agrupamentos de maior renda fora da zona urbanizada, em menor concentração, assim como agrupamentos de menores rendas.

Figura 06: Renda per capita de Vitória da Conquista.



Fonte: PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); IBGE (2010). Elaboração própria.

Figura 07: LISA Map e histograma da renda per capita (em salários mínimos) de Vitória da Conquista.



Fonte: PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); IBGE (2010); Elaboração própria.

1.2 Com recorte de raça (cor)

Em termos da distribuição de cor/raça, a maioria da população é negra, que representa pessoas pretas e pardas, (66,97%), seguida por pessoas brancas (32,46%). Uma menor porcentagem de pessoas se autodeclaram da cor amarela (0,46%) e indígenas são apenas 0,12% da população total, segundo o IBGE (2010), conforme mostrado na Tabela 03.

Tabela 03: Distribuição da população por raça/cor.

raça/cor	Porcentagem da população (%)
Índigena	0,12
Amarela	0,46
Preta	10,13
Parda	56,84
Branca	32,46

Fonte: (IBGE, 2010).

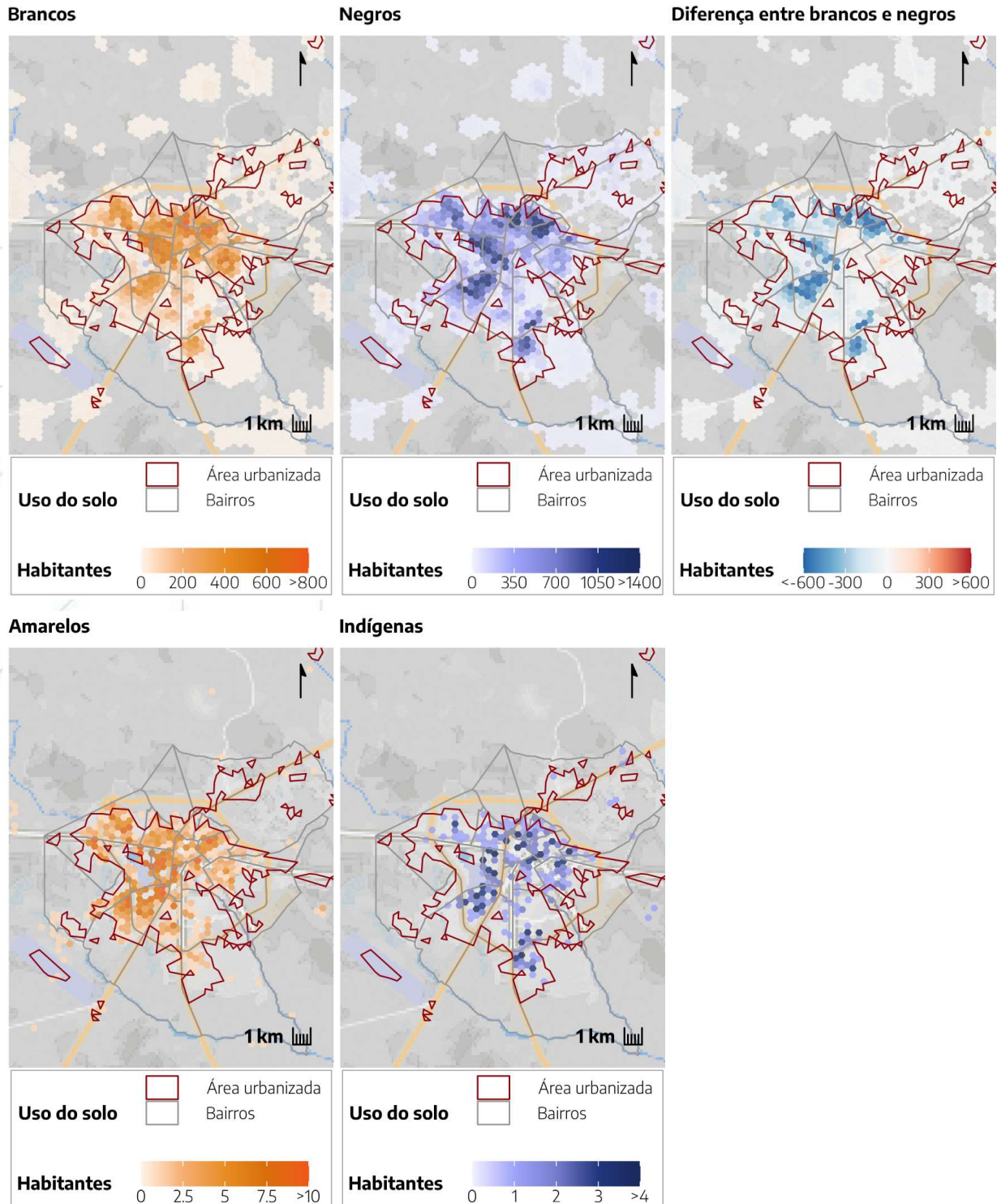
De acordo com Silva (2017), os antepassados de negros e mestiços se estabeleceram na região de Vitória da Conquista no período colonial antes da chegada dos europeus. Quando exploradores avançaram da capitania de Minas Gerais em direção ao sertão da Bahia, um de seus propósitos era desarticular possíveis quilombos existentes na região. Outro fator que reforça essa chegada anterior são relatos de aldeias indígenas que conviviam com pessoas ex-escravizadas fugidas. Com isso, os conflitos existentes no Sertão da Ressaca geralmente ocorriam entre indígenas/ex-escravizados e bandeirantes. Dessa forma, o próprio nome da cidade é um reflexo da dominação branca nos conflitos étnico-raciais, embora um dos principais fundadores da cidade tenha sido João Gonçalves da Costa, um ex-escravo português.

A partir da segunda metade do século XX, a cidade experimentou fortes mudanças que causaram o deslocamento de dezenas de famílias negras de diversos pontos da cidade. Com isso, ocorreu o crescimento da população e sua expansão demográfica de pessoas da região baixa do centro e por migrantes vindos de comunidades negras rurais do interior do município, da região Sudoeste, de Jequié e do Recôncavo (Passos, 2011). Nos dias atuais, além das 27 comunidades quilombolas reconhecidas pela Fundação Cultural Palmares no município, há três áreas com grande presença negra e mestiça: Rua das Pedrinhas (localizado no atual bairro Cruzeiro, ao norte), o bairro Campinhos, ao sul, e a Vila Simão (pertencente ao bairro Campinhos). Com isso, segundo Silva (2017), a zona rural e as periferias se mostram importantes para verificar a presença negra, pois nessas áreas houve uma maior conservação das características mestiças que antecederam o crescimento demográfico e as imigrações na cidade.

A distribuição espacial da população do município em termos dos recortes de cor é mostrada nos mapas da Figura 08. Verifica-se, pela diferença entre brancos e negros, maior quantidade de pessoas da cor negra ao norte, oeste e sul, em Cruzeiro, Alto Maron, Guarani, Zabelê, Brasil,

Bateias, Patagônia e Espírito Santo, bairros que concentram a população de baixa renda. Há maior quantidade de pessoas brancas do que de pessoas negras em Candeias, que é um bairro de renda alta.

Figura 08: Distribuição espacial da população de Vitória da Conquista conforme raça/cor.

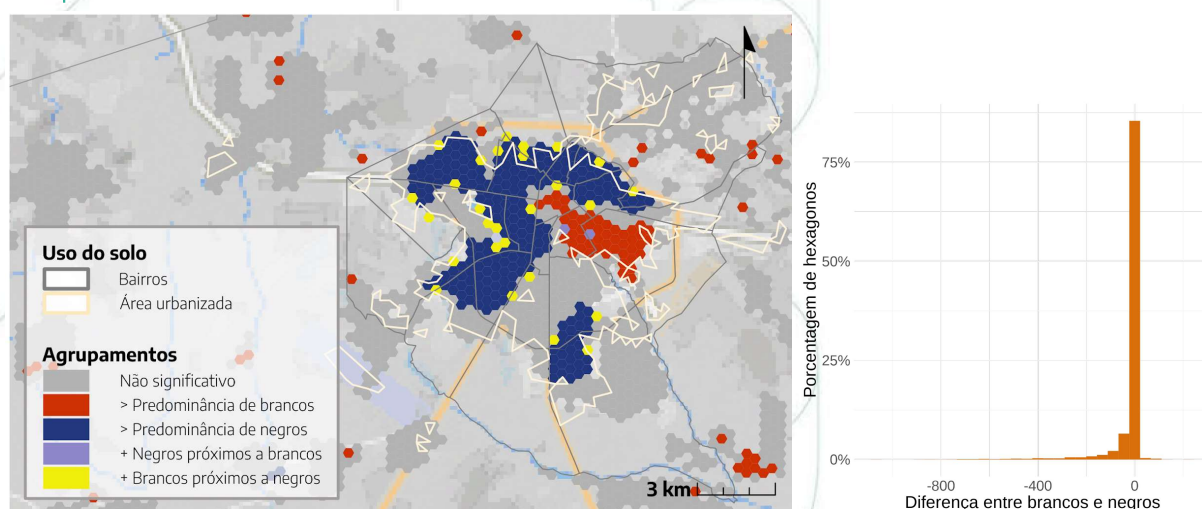


Fonte: PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); IBGE (2010); Elaboração própria.

A partir disso, é possível analisar o contexto espacial sob a ótica de maior ou menor predominância de brancos em diferentes regiões, por meio do LISA Map representado na Figura 09. Dessa forma, nota-se que há maior quantidade de pessoas da cor branca no Centro e bairros a sudeste, os mesmos que mostram a renda mais alta, como Candeias e Recreio. A predominância de pessoas negras ocorre nos bairros de renda mais baixa, a norte, a leste e a sul, como Guarani, Cruzeiro, Primavera, Jurema, Brasil, Bateias, Patagônia, Ibirapuera e Zabelê. Há agrupamentos com predominância de pessoas brancas em todo o entorno dos agrupamentos com pessoas negras, enquanto o contrário é quase inexistente. O histograma confirma o LISA Map e o mapa da distribuição espacial (Figura 08), mostrando que as diferenças entre pessoas brancas e negras são negativas, ou seja, há mais pessoas negras, chegando a uma diferença de 800 habitantes.

Em relação à distribuição das pessoas amarelas e indígenas, elas aparentam ter uma distribuição que parte do centro e se concentra nas regiões mais periféricas, partindo do centro em direção ao bairro Guarani. É importante ressaltar, por sua vez, que esses dois recortes têm uma população muito reduzida em comparação com brancos e negros, como pode ser confirmado na Tabela 03.

Figura 09: LISA Map e histograma entre habitantes de cor branca e cor negra em Vitória da Conquista.



Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

1.3 Com recorte de gênero (sexo)

Em relação ao gênero/sexo, aqui bastante simplificado entre sexo (homens e mulheres) em razão da disponibilidade de dados censitários, 51,81% da população são mulheres e 48,19% são homens, conforme mostra a Tabela 04. Segundo a classificação do IBGE, a maioria dos responsáveis dos domicílios são homens.

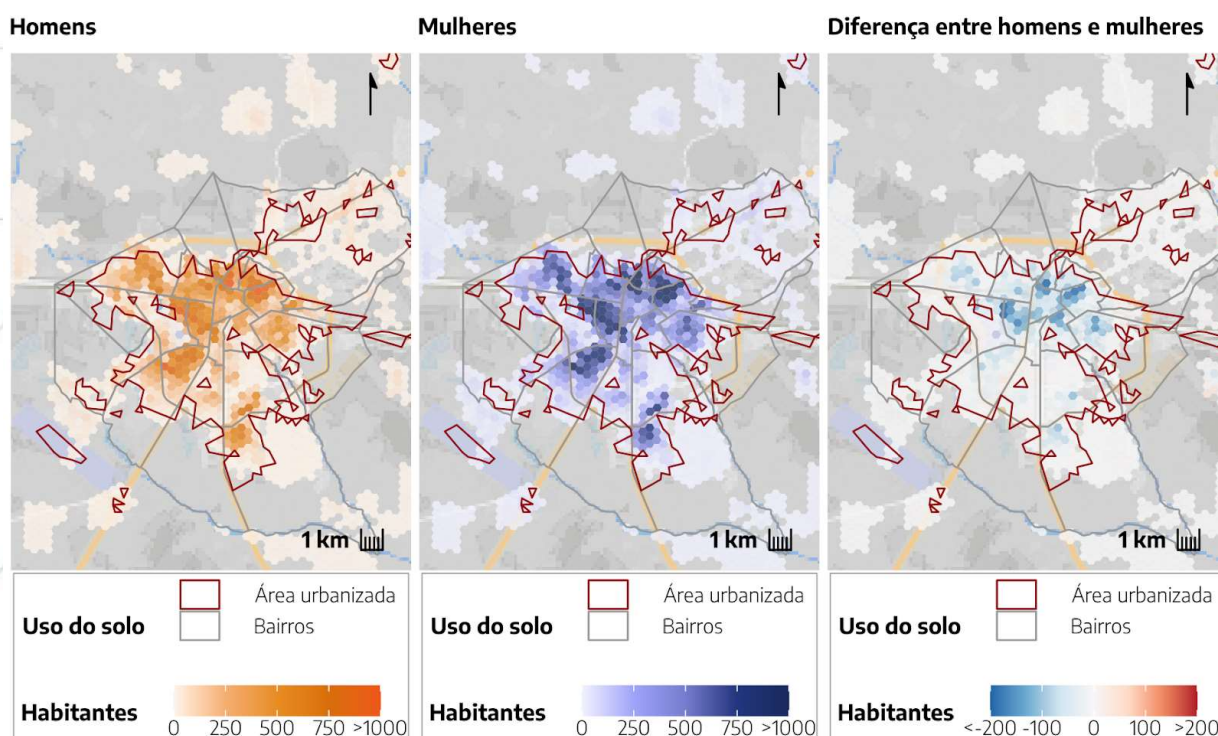
O padrão espacial de distribuição do total da população, mostrado na Figura 10, é semelhante para homens e mulheres, mas analisando a diferença entre homens e mulheres, nota-se que há mais mulheres em torno do Centro, como em Alto Maron, Brasil, Candeias, Recreio e Guarani. Longe do Centro, há maior concentração de mulheres em Zabelê (a leste) e Espírito Santo (ao sul). O restante do município não mostra diferenças significativas entre homens e mulheres.

Tabela 04: Distribuição da população por gênero/sexo e responsabilidade do domicílio.

Gênero/sexo	Porcentagem da população	Responsáveis pelo domicílio - sem responsabilidade compartilhada	Responsáveis pelo domicílio - com responsabilidade compartilhada
Homens	48,19%	59,31%	63,13%
Mulheres	51,81%	40,69%	36,87%

Fonte: IBGE (2010).

Figura 10: Distribuição espacial da população feminina e masculina em Vitória da Conquista.



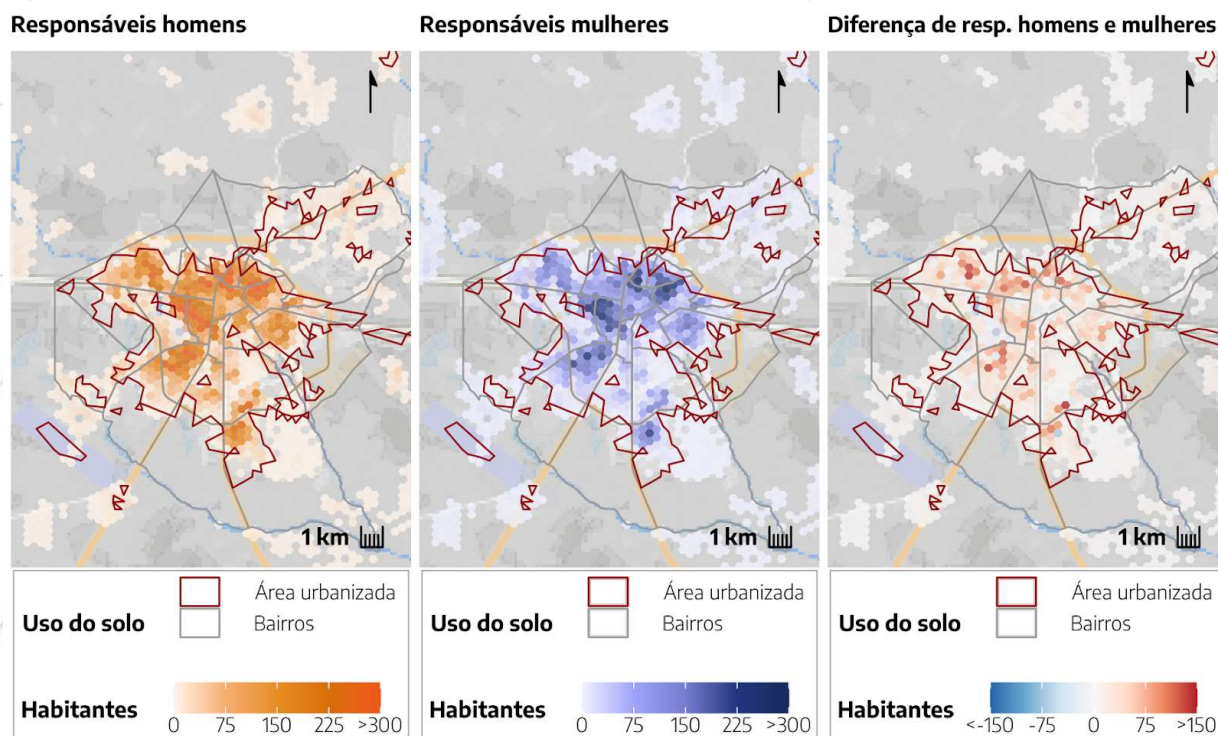
Fonte: PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); IBGE (2010); Elaboração própria.

De acordo com o Perfil da Monoparentalidade Feminina da Bahia (2021), entre os arranjos familiares das pessoas incluídas no CadÚnico no estado da Bahia, 31,6% são famílias monoparentais chefiadas por mulheres, valor que corresponde a 870.795 das 2.756.545 famílias cadastradas. Ao observarmos especificamente a distribuição das famílias monoparentais femininas por território de identidade, que são territórios que representam os lugares de convivência dos municípios, cerca de 4,3% (entre 32.419 e 71.995) das famílias estão no território do Sudoeste Baiano, região na qual Vitória da Conquista se encontra.

Na Figura 11, é mostrada a distribuição espacial dos responsáveis pelo domicílio em Vitória da Conquista, enquanto na Figura 12, na qual são apresentados o LISA Map e o histograma das diferenças entre os responsáveis pelos domicílios em Vitória da Conquista. Observa-se na distribuição espacial dos responsáveis homens e mulheres (Figura 11) que há mais responsáveis

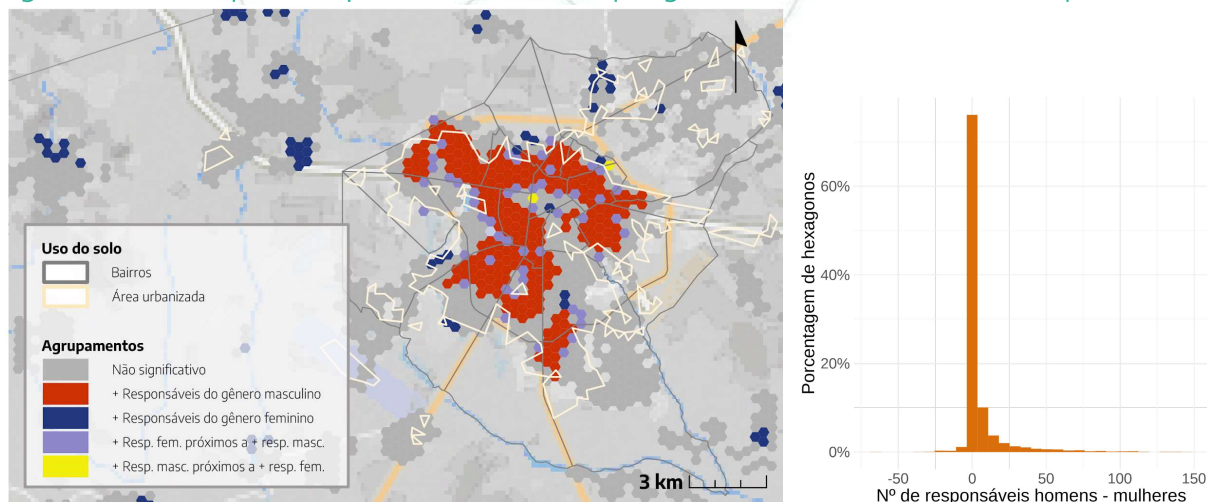
do gênero masculino, principalmente no norte do município, nos bairros Ibirapuera, Zabelê, Guarani e Cruzeiro, e em Patagônia e Boa Vista, no sul. O LISA Map (Figura 12) confirma predominância de responsáveis do gênero masculino em Vitória da Conquista, enquanto há agrupamentos com mais responsáveis do gênero feminino nos extremos da região urbanizada, como no Distrito Industrial, em Jatobá, em Boa Vista e em Cruzeiro, e na zona não urbanizada. No histograma da diferença entre o número de responsáveis homens e mulheres, quase 70% dos hexágonos não mostram discrepâncias, e o restante não mostra diferenças significativas, sendo a maioria com diferenças positivas de até 150 responsáveis homens a mais.

Figura 11: Distribuição espacial dos responsáveis familiares por gênero/sexo



Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021). Elaboração própria.

Figura 12: LISA Map dos responsáveis familiares por gênero/sexo em Vitória da Conquista.



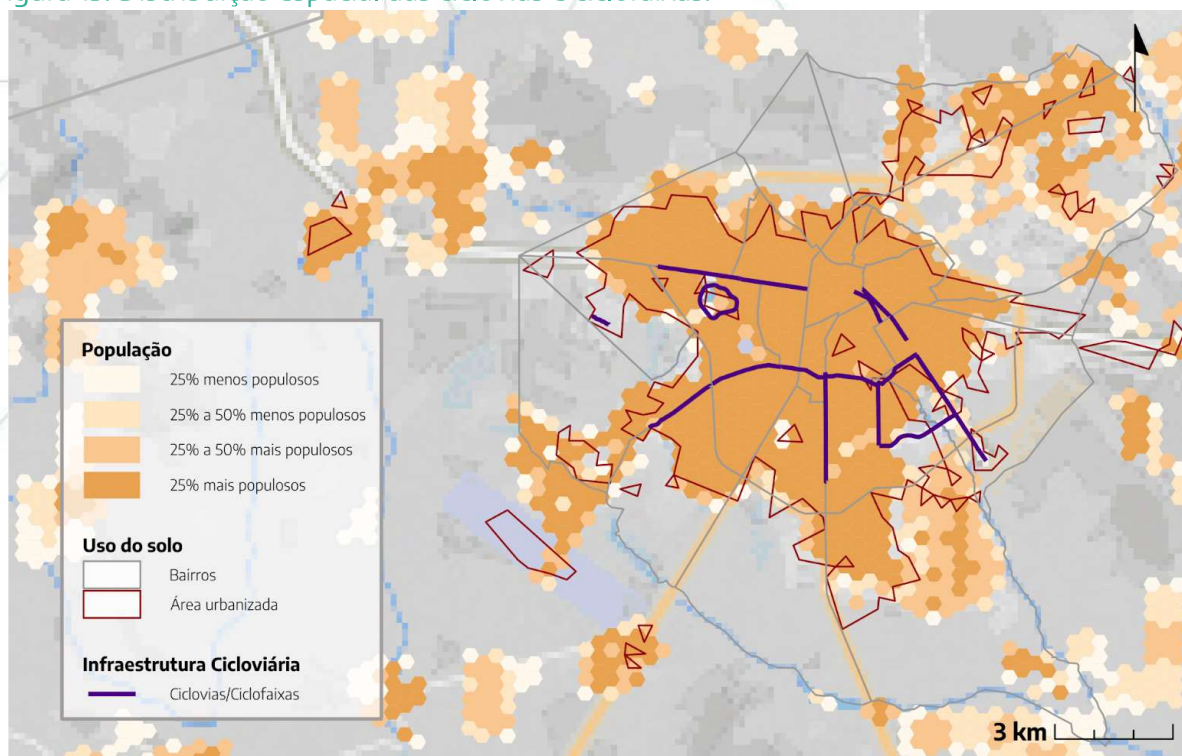
Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

2 Acesso à infraestrutura cicloviária

O objetivo dessa seção é medir o acesso da população de Vitória da Conquista à infraestrutura cicloviária, a partir da presença de ciclofaixas/ciclovias, que têm extensão total de aproximadamente 27,4 km. Não há na cidade serviços públicos de bicicleta compartilhada, nem de paraciclos públicos e privados. Além disso, não foi contemplada nesta análise a qualidade da infraestrutura cicloviária, incluindo iluminação, condições do pavimento, drenagem, sinalização e até mesmo a conectividade da rede, fundamentais para a segurança e comodidade dos ciclistas. Tais informações dependem de dados e levantamentos de campo.

Na Figura 13, é ilustrada a distribuição espacial das ciclovias e ciclofaixas de Vitória da Conquista. Em geral, essas estruturas atendem a população de forma mediana, pois ainda há uma grande porção populosa, incluindo nos distritos próximos, que não é atendida por essa infraestrutura.

Figura 13: Distribuição espacial das ciclovias e ciclofaixas.



Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

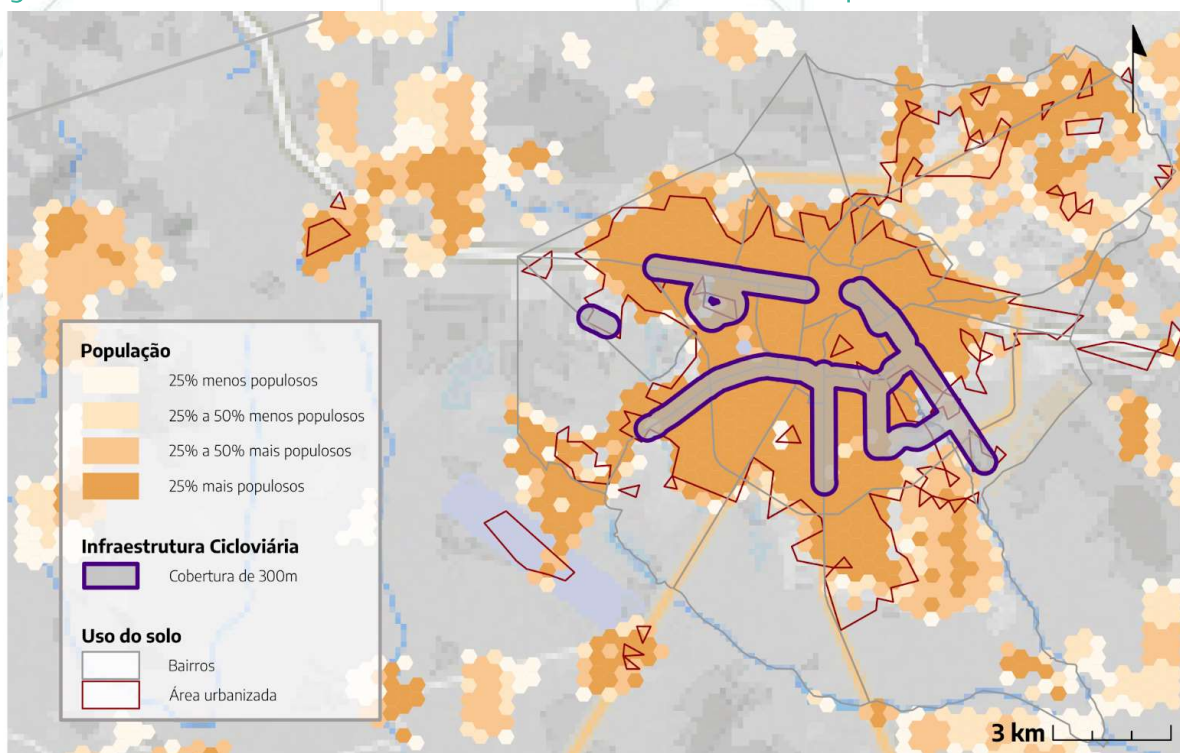
Observa-se infraestrutura cicloviária de grande extensão no sentido leste-oeste, iniciando na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (Uesb), no Bairro Universitário, e terminando na fronteira entre Campinhos e Jatobá e percorrendo as avenidas Olívia Flores, Luís Eduardo Magalhães, Joana Souza e Paraná, além da R. dos Campinho, terminando na R. Nova. Há também ciclovias e ciclofaixas entre Jurema, Felícia e Bela Vista (na Av. Juracy Magalhães), entre Boa Vista e Candeias, nas zonas de alta renda entre o Centro, Recreio, Alto Maron e Candeias, entre Brasil, Bateias, Ibirapuera, e Zabelê (na Av. Brumado a oeste da BR-116), em Bateias (no entorno do Parque Bateias) e um pequeno trecho em uma área residencial de São Pedro. As únicas áreas de

alta renda atendidas pela infraestrutura cicloviária são aquelas no Centro, Alto Maron, Recreio e Candeias, e o restante das ciclovias e ciclofaixas atende a população de média e baixa renda.

2.1 Infraestrutura cicloviária (ciclofaixa, ciclovias e ciclorrotas)

A Figura 14 exibe a população atendida pela infraestrutura cicloviária em Vitória da Conquista em um raio máximo de 300 metros, sem que sejam consideradas questões de microacessibilidade, como locais de travessia, barreiras geográficas, entre outros. Quase toda a região de alta renda é atendida, exceto a zona leste de Candeias. Há atendimento à população de média e baixa renda, principalmente em parte de Campinhos, Brasil, Ibirapuera, Zabelê, Jatobá e Patagônia, na zona em torno do Parque Bateias e nas imediações da Av. Juracy Magalhães, que parece ser um corredor que divide as populações de rendas média e alta a leste e de renda baixa a oeste. Ainda assim, há grande parcela da população de baixa renda dos bairros anteriormente citados e dos bairros distantes da infraestrutura cicloviária (Espírito Santo, Guarani, Cruzeiro, Primavera, Nova Cidade, Lagoa das Flores e Distrito Industrial) que não é atendida, dificultando o acesso dessas pessoas às oportunidades encontradas próximas às ciclovias e ciclofaixas.

Figura 14: Cobertura da infraestrutura cicloviária em Vitória da Conquista com raio de até 300m



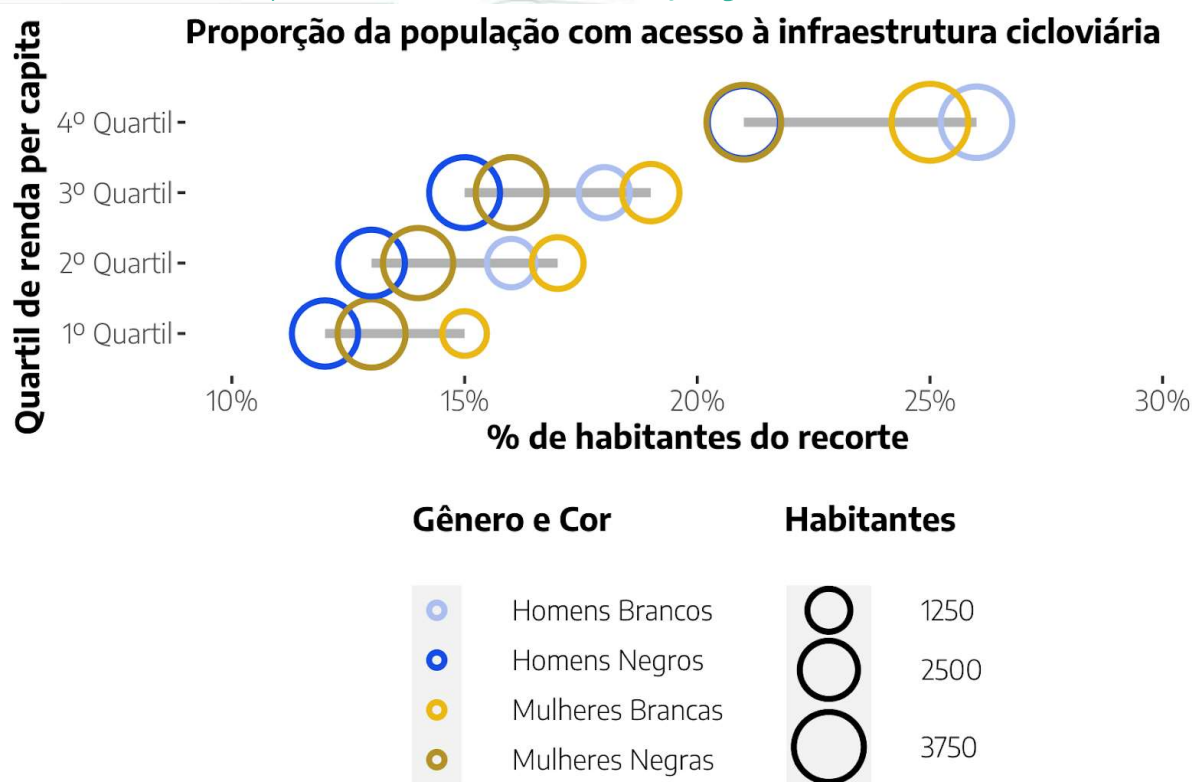
Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

A Figura 15 ilustra a população atendida pela infraestrutura cicloviária em uma raio de 300 metros conforme renda, raça/cor e gênero/sexo. Nota-se que a proporção da população atendida diminui com a diminuição da renda, atendendo entre 20% e 25% da população correspondente aos 25% mais ricos e entre 10 e 15% da população correspondente aos 25% mais pobres, com os quartis intermediários mostrando entre 12 e 20%. Há uma maior proporção de pessoas brancas atendidas

do que pessoas negras em todos os quartis, com os homens negros tendo o pior atendimento e as mulheres brancas tendo o melhor atendimento, exceto no 4º quartil, que apresenta os homens brancos melhor atendidos. Como foi citado na Figura 14, a falta de infraestrutura cicloviária parece mais relevante em regiões de renda baixa, o que condiz com o que é mostrado na Figura 15.

Em resumo, **aproximadamente 17,8% da população possui acesso a infraestrutura cicloviária dentro de um raio de 300 metros**. A existência de infraestrutura cicloviária é especialmente relevante para a população mais pobre, que tende a utilizar mais a bicicleta como meio de transporte, uma vez que outras alternativas de deslocamento como automóvel, motocicleta e até mesmo transporte público podem representar barreiras financeiras de acesso.

Figura 15: População atendida pela infraestrutura cicloviária em Vitória da Conquista em um raio de 300 metros a partir dos recortes de renda, raça e gênero/sexo.



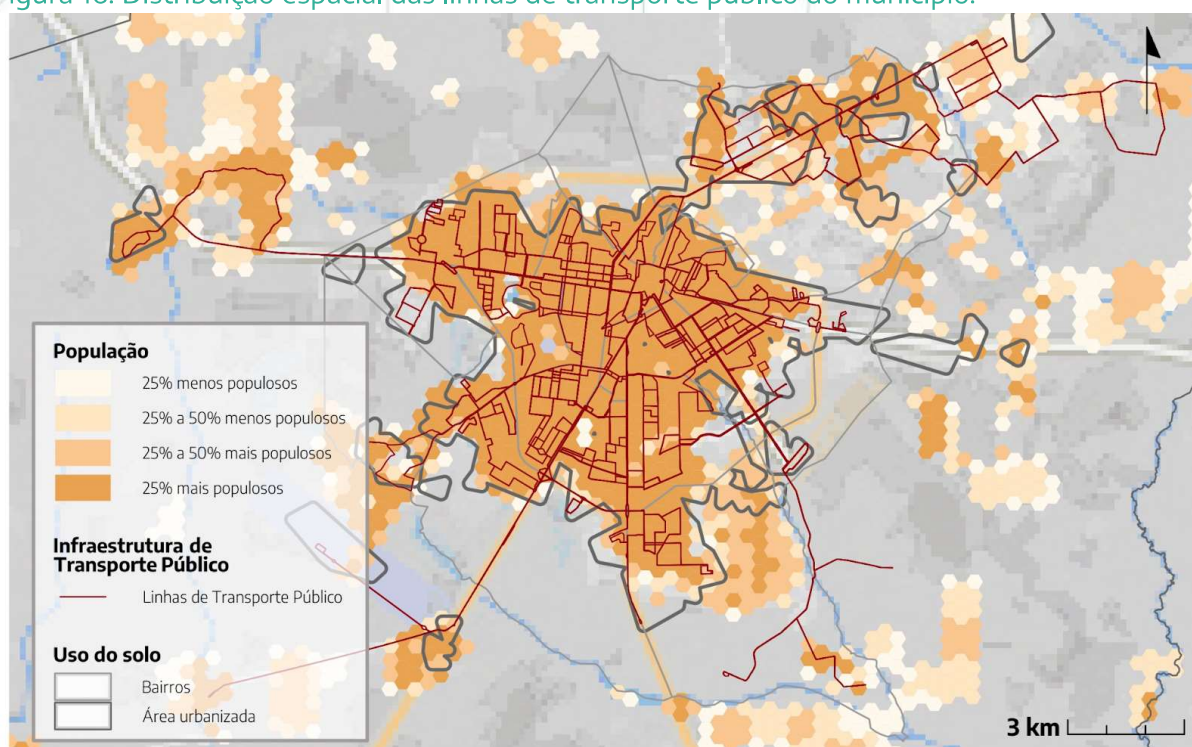
Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); Elaboração própria.

3 Acesso físico e financeiro ao transporte público

O sistema de transporte público coletivo de Vitória da Conquista é regulamentado pela Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob). Segundo a Semob, o município conta com 45 linhas de ônibus, e há integração tarifária com bilhete único. Na Figura 16, é mostrada a distribuição espacial da oferta de transporte público em Vitória da Conquista. Há uma densidade elevada de linhas no Centro e em seu entorno, que diminui nos bairros das extremidades (Nossa Senhora Aparecida, Lagoa das Flores, Universidade, Primavera, Campinhos, São Pedro, Jatobá, Ayrton Senna e Espírito Santo).

Há 3 importantes corredores no município: a rodovia BA-262, que liga o Centro à região oeste, passando por Ibirapuera, Brasil, Bateias, Zabelê e São Pedro; a Av. Bartolomeu de Gusmão/Av. Presidente Dutra, que tem origem no Centro e segue a sudoeste por Jurema, Felícia, Ayrton Senna, Patagônia e Jatobá; e a Av. Olívia Flores, entre Alto Maron e Universitária. Além disso, as linhas de transporte coletivo atendem alguns distritos e localidades do município, como Tapirama pela BR-116 a nordeste, Pé de Galinha e Iguá (além do aeroporto Glauber Rocha) pela mesma rodovia a sudoeste e Pradoso pela BA-262 a oeste.

Figura 16: Distribuição espacial das linhas de transporte público do município.

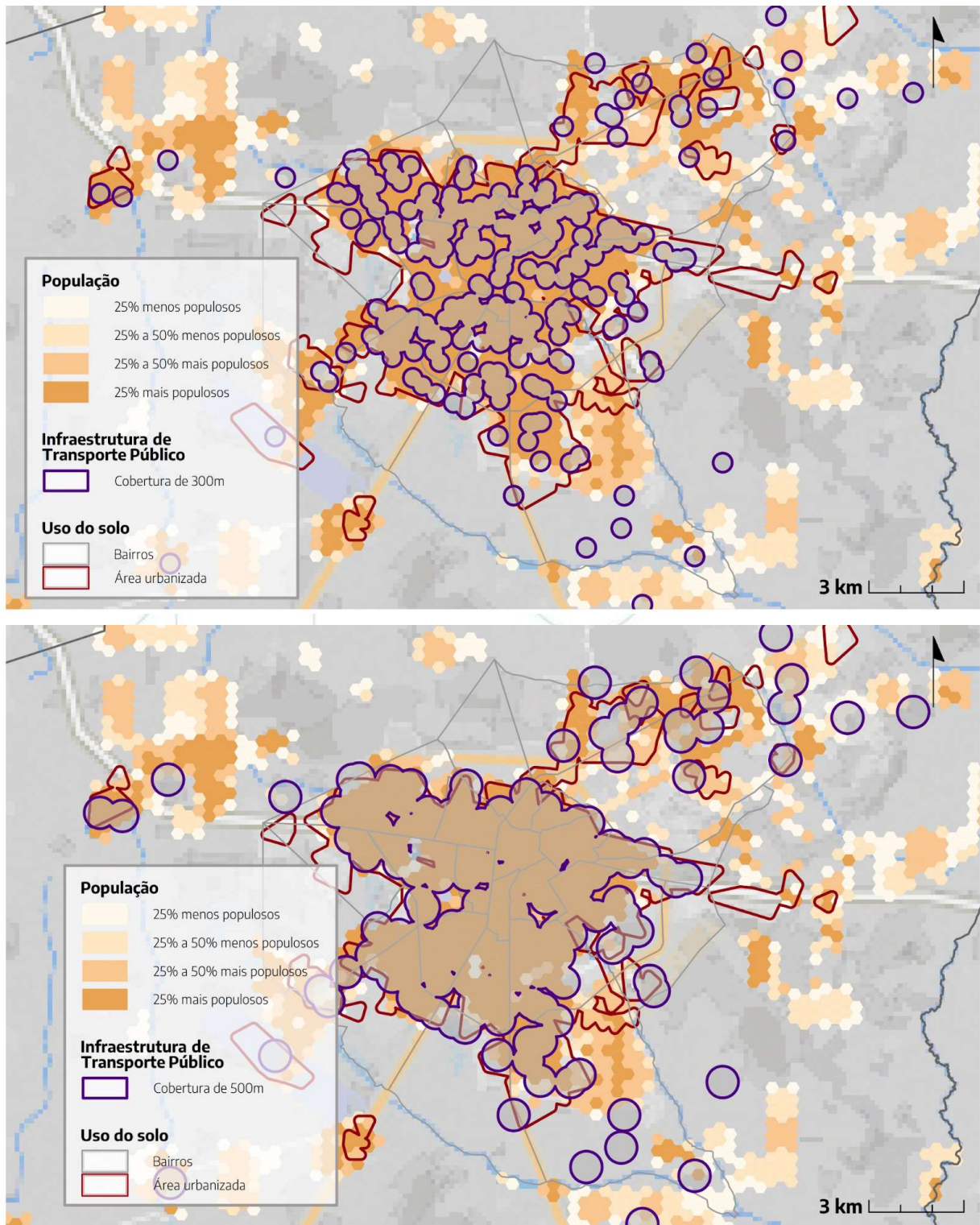


Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

3.1 Cobertura

Na Figura 17, observa-se a população atendida pela infraestrutura de transporte coletivo em Vitória da Conquista em um raio máximo de 300 metros e 500 metros, respectivamente. Todas as linhas de transporte público urbano do município são mostradas nos mapas que se seguem.

Figura 17: População atendida pela infraestrutura de transporte coletivo em Vitória da Conquista em um raio máximo de 300 m (I) e 500 m (II).



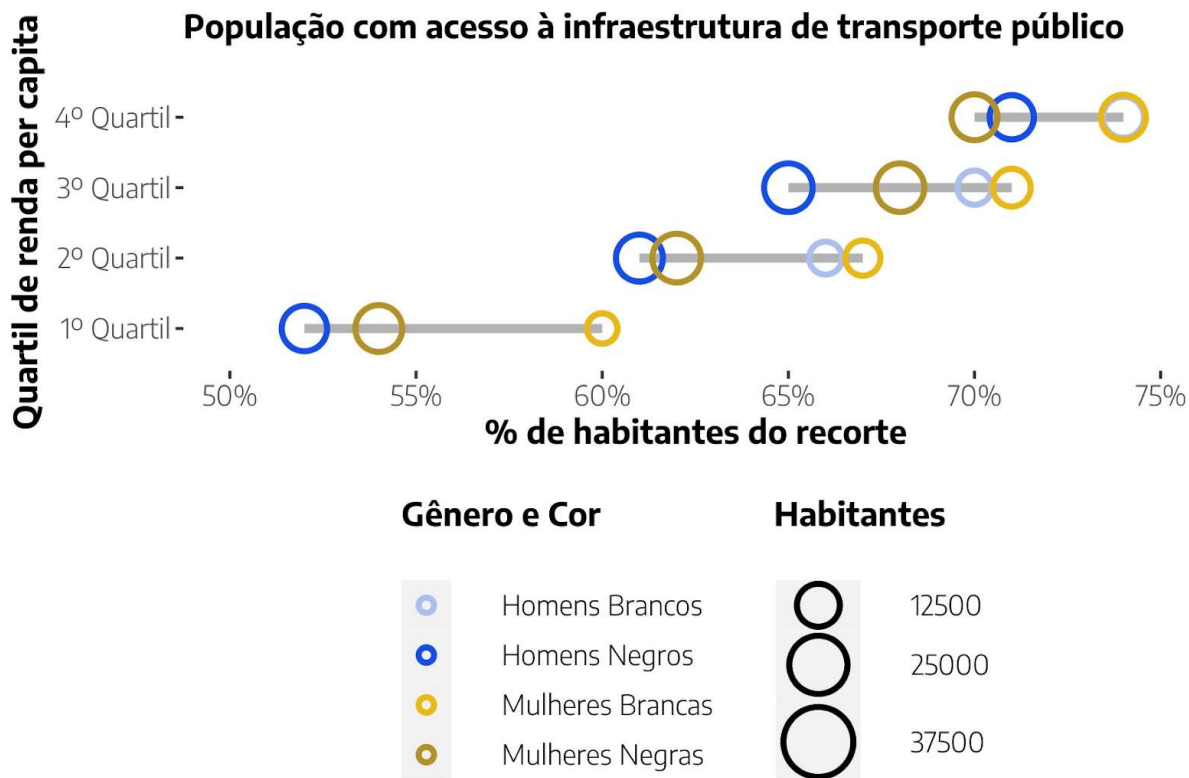
Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

É possível notar que, em um raio de 300 m, apenas os bairros mais próximos do Centro possuem cobertura pela infraestrutura, exceto por alguns vazios nos bairros Candeias, Boa Vista, Felícia, Bateias, e Recreio. Os bairros com menor cobertura são os bairros ao norte da Serra de Periperi

(Distrito Industrial, Lagoa das Flores e Nossa Senhora Aparecida) e os bairros periféricos (São Pedro, Campinhos, Jatobá, Ayrton Senna, Espírito Santo, Universidade e Primavera), além dos distritos, dos quais apenas São Sebastião, Pradoso e Iguá possuem alguma cobertura. Entretanto, vale ressaltar que os trechos do município cobertos pela infraestrutura de transporte público em um raio de 300 m são populosos, enquanto as partes que não são atendidas apresentam menor densidade populacional. Em um raio máximo de 500 m, há mais áreas e mais população atendida, com cobertura praticamente total nos bairros próximos ao Centro, com os bairros periféricos e distritos ainda apresentando trechos sem cobertura.

Na análise de desigualdade do acesso à infraestrutura de transporte coletivo em um raio máximo de 300 m por recorte socioeconômico, apresentada na Figura 18, observa-se que a população 25% mais rica é melhor atendida, com uma proporção entre 65% e 75%, ao passo que os 25% mais pobres mostram um grau de atendimento entre 52% e 70%. Para os recortes de raça/cor, há maior atendimento de pessoas brancas em comparação às pessoas negras em todos os quartis de renda. Quanto ao gênero/sexo, homens são, em geral, menos atendidos do que as mulheres, com destaque para o primeiro quartil de renda, onde há as maiores diferenças. Entretanto, todos os quartis de renda apresentam desigualdades entre pessoas brancas e negras, apesar de serem menos acentuadas nos quartis superiores. Em resumo, **65,1% da população é atendida pela infraestrutura de transporte público em um raio de 300 metros, chegando a 83,1% em um raio de 500 metros.**

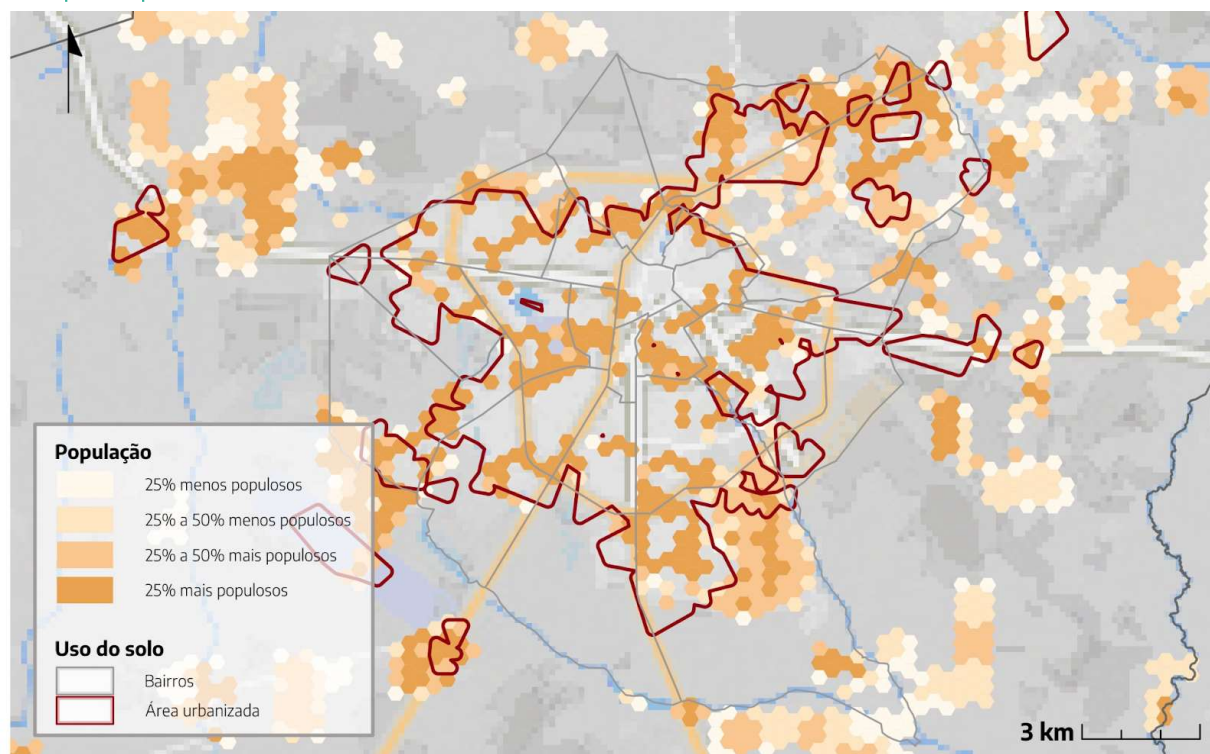
Figura 18: População atendida pela infraestrutura de transporte coletivo em um raio máximo de 300 metros a partir dos recortes de renda, raça e gênero/sexo.



Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); Elaboração própria.

A população não atendida pelo transporte público considerando raio de 300 m é mostrada na Figura 19. Bairros como Espírito Santo e Campinhos, ao sul, e Lagoa das Flores e Distrito Industrial, ao norte, apresentam vastas áreas populosas sem atendimento em até 300 m pelo transporte público, assim como os distritos de Pradoso e Iguá. Além disso, há população não atendida na periferia da área não urbanizada do município, assim como em algumas áreas mais próximas do Centro, como na divisa entre Bateias, Patagônia e Brasil, na parte sul do bairro Recreio e na parte oeste de Candeias.

Figura 19: Disposição espacial da população não atendida pela cobertura de 300 m do transporte público.



Fonte: PMVC (2022); IBGE (2010); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

3.2 Acesso financeiro ao serviço

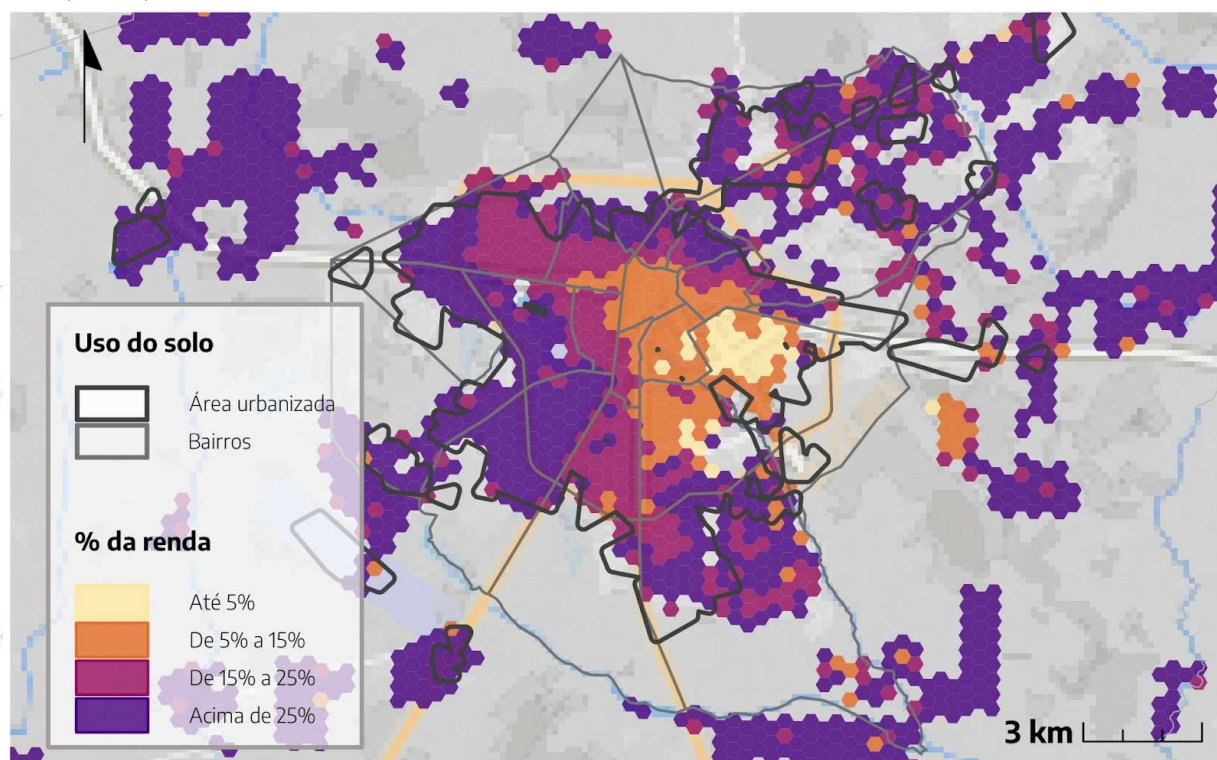
Segundo a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semob) de Vitória da Conquista, o município conta com o sistema de transporte coletivo atualmente com integração tarifária através do bilhete único, com tarifa de R\$ 3,80. Na Figura 20 é mostrada a distribuição espacial do percentual de renda mensal que seria gasta em 60 viagens de transporte público considerando a tarifa integral mais comum no município para os ônibus, o que corresponde a 2 viagens por dia, por 30 dias.

A parcela da população de menor renda, principalmente nas periferias oeste, sul e ao norte da Serra do Periperi (bairros como Lagoa das Flores, Nossa Senhora Aparecida e Distrito Industrial), bem como a população nas áreas não urbanizadas e distritos são as que têm o maior percentual da renda comprometida com transporte público (acima de 25%). Valores de 15% a 25% acontecem

também nas periferias citadas, contudo em bairros um pouco mais próximos do Centro, como em Ibirapuera, Brasil, Jurema, Felícia e nas áreas urbanizadas de Cruzeiro, Alto Maron e Guarani.

Apenas a região central e bairros lindeiros, como os bairros Candeias, Recreio, Boa Vista, o extremo norte de Jurema e o extremo sul de Alto Maron mostram uma população que gastaria entre 5% e 15% de sua renda, com apenas a população de Candeias, e em alguns pontos isolados em Recreio e Boa Vista gastando menos de 5% da renda com transporte público.

Figura 20: Distribuição espacial do percentual da renda mensal gasta em 60 viagens de transporte público.



Fonte: IBGE (2010); PMVC (2022); Elaboração própria.

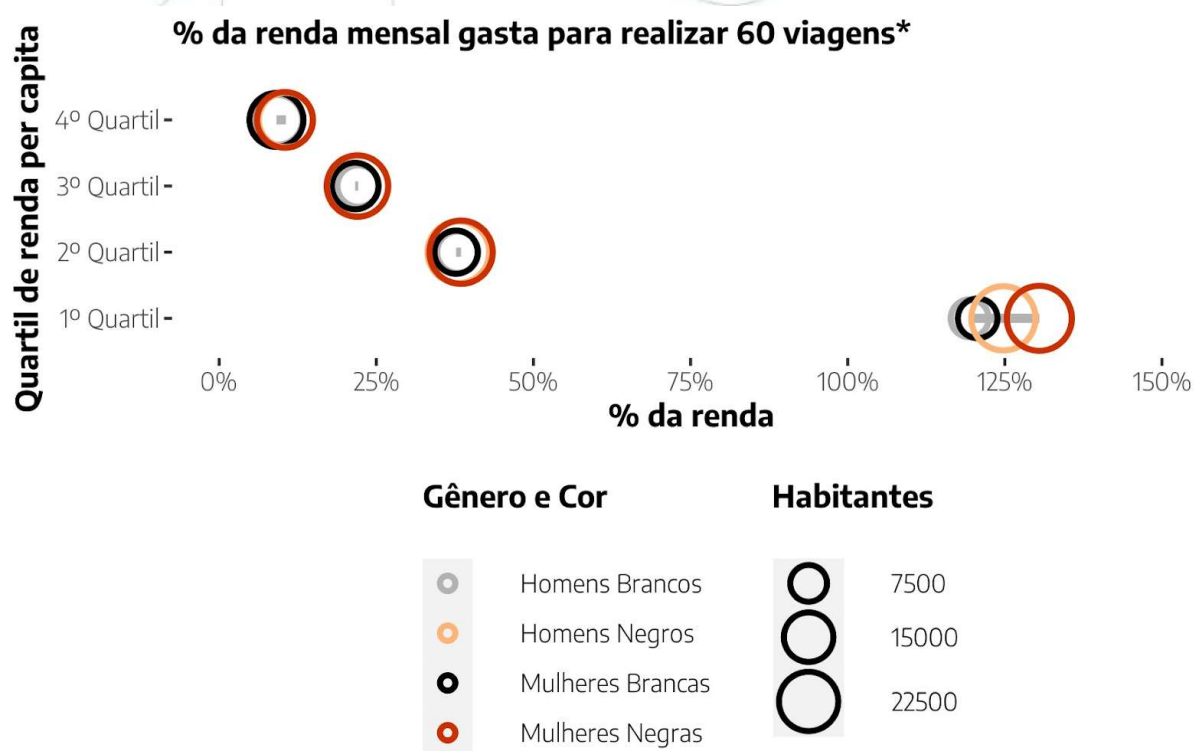
Ao analisar as desigualdades dos gastos potenciais com transporte público por recorte socioeconômico (Figura 21), confirma-se que a parcela maior seria comprometida pela população de menor renda. Para os 25% mais pobres do município, seria necessário gastar um valor superior a 100% da sua renda mensal para conseguir arcar com 60 passagens no transporte público e para a população do segundo quartil (50% mais pobres) o gasto médio seria de 38% da renda, ou seja, o transporte público não se caracteriza como financeiramente acessível para esses grupos.

Para os 25% mais ricos, o gasto médio seria de cerca de 10%, com os brancos com o gasto em torno de 9,2% e os negros com o gasto próximo a 10,5%, enquanto a diferença entre os recortes de gênero/sexo não é significativa, em torno de 0,2%. O terceiro quartil de renda (50% mais ricos) apresenta gasto médio de cerca de 22%. Esse padrão de baixa desigualdade de gênero e cor se repete para todos os quartis de renda, não sendo possível observar grandes desigualdades de raça/cor e gênero/sexo.

Sem distinção de renda, raça/cor ou gênero/sexo, a população de Vitória da Conquista gastaria cerca de 49% da sua renda mensal para realizar 60 viagens mensais no transporte público. Contudo, ser negro em Vitória da Conquista significa ter em média 40% a mais da sua renda comprometida devido ao peso da tarifa de transporte público, pois essa parte da população despenderia em média 54% da renda para realizar 60 viagens mensais, ante 38,7% para os brancos. Apesar de não haver grandes diferenças no percentual gasto entre negros e brancos em todos os quartis de renda, vale ressaltar que a população branca pertencente aos 25% mais pobres é bastante inferior a população negra correspondente aos 25% mais pobres, de onde advém a desigualdade de raça/cor no município. Não se observa padrão de desigualdade significativo entre homens e mulheres, com os dois grupos comprometendo o mesmo percentual de renda com o transporte público (49%).

É importante destacar algumas limitações dessa análise. Ao considerar o pagamento de uma tarifa para toda a população, a presente análise pode onerar desproporcionalmente a população periférica e as mulheres (que podem utilizar mais de uma tarifa devido à distância, pequena quantidade de terminais e conectividade da rede de transporte público), enquanto que população em regiões mais centrais e de maior renda podem utilizar apenas uma tarifa — por já estarem mais próximas de equipamentos de saúde, emprego e lazer.

Figura 21: Porcentagem da renda mensal comprometida para realizar 60 viagens de transporte público.



*Considerando a tarifa do transporte público em Vitória da Conquista de R\$ 3.80

Fonte: IBGE (2010); PMVC (2022); Elaboração própria.

4 Acesso a oportunidades

A seguir, são detalhadas as principais análises de acessibilidade a equipamentos públicos de educação, saúde e lazer, que caracterizam alguns dos principais motivos dos deslocamentos cotidianos e com especial impacto sobre a mobilidade produtiva e de cuidado. A localização dessas oportunidades e a conectividade da rede de transportes são especialmente influenciadas por políticas públicas. A decisão sobre a localização de postos de saúde, escolas públicas ou parques urbanos, por exemplo, é atribuição do executivo municipal ou estadual, a depender do nível. O acesso a essas atividades é avaliado por meio da bicicleta em até 30 minutos e da caminhada em até 15 minutos. Neste diagnóstico não foi avaliada a acessibilidade às oportunidades por transporte público¹.

A escolha destes limites de tempo foi realizada com base em tempos e distâncias médios de deslocamento por modo observados em cidades que possuem pesquisa de origem e destino ou informações catalogadas sobre os padrões de viagens da população, de forma a fazer estimativas mais aderentes à realidade atual e oferecer insumos para o planejamento de ações de médio prazo. 15 minutos de caminhada, por exemplo, em uma velocidade média de 3,6 km/h, corresponde a 0,9 quilômetros percorridos. 30 minutos de bicicleta a 12 km/h corresponde a 6 quilômetros. No entanto, a adoção de metas mais ambiciosas para a redução dos tempos de viagem e aumento dos níveis de acessibilidade da população passam, também, pela adequação dos limites de tempo a serem utilizados em cada diagnóstico. As análises considerando os modos caminhada e bicicleta, e todas as oportunidades e equipamentos, incluindo outros limites de tempo de viagem, são mostrados no Apêndice².

Vale destacar algumas limitações importantes da análise de acessibilidade. Como comentado, as análises das viagens a pé e por bicicleta consideram apenas o tempo de viagem, desconsiderando outros fatores importantes. A efetivação do acesso adequado a oportunidades no meio urbano por meio de viagens a pé e por bicicleta, por exemplo, depende das condições de caminhabilidade e ciclabilidade das calçadas, travessias, ciclovias e ciclofaixas, com infraestrutura e velocidades adequadas. No transporte público, não analisado neste diagnóstico, além do acesso e egresso do ponto de parada, feito majoritariamente a pé e então influenciados pelos fatores já mencionados, também influenciam aspectos relacionados à regularidade e pontualidade dos serviços, níveis de ocupação veicular, conforto nos ônibus e nas estações, conveniência nas baldeações, questões de segurança pública, entre outros.

¹ As análises de acessibilidade por transporte público não foram realizadas neste diagnóstico por conta da ausência de programação GTFS do serviço de transporte público no município, bem como dos dados necessários para construí-lo.

² São apresentados os mapas da Sede de Vitória da conquista para permitir a visualização dos bairros e da área urbanizada, que concentram a maior parte da população do município (cerca de 87%)

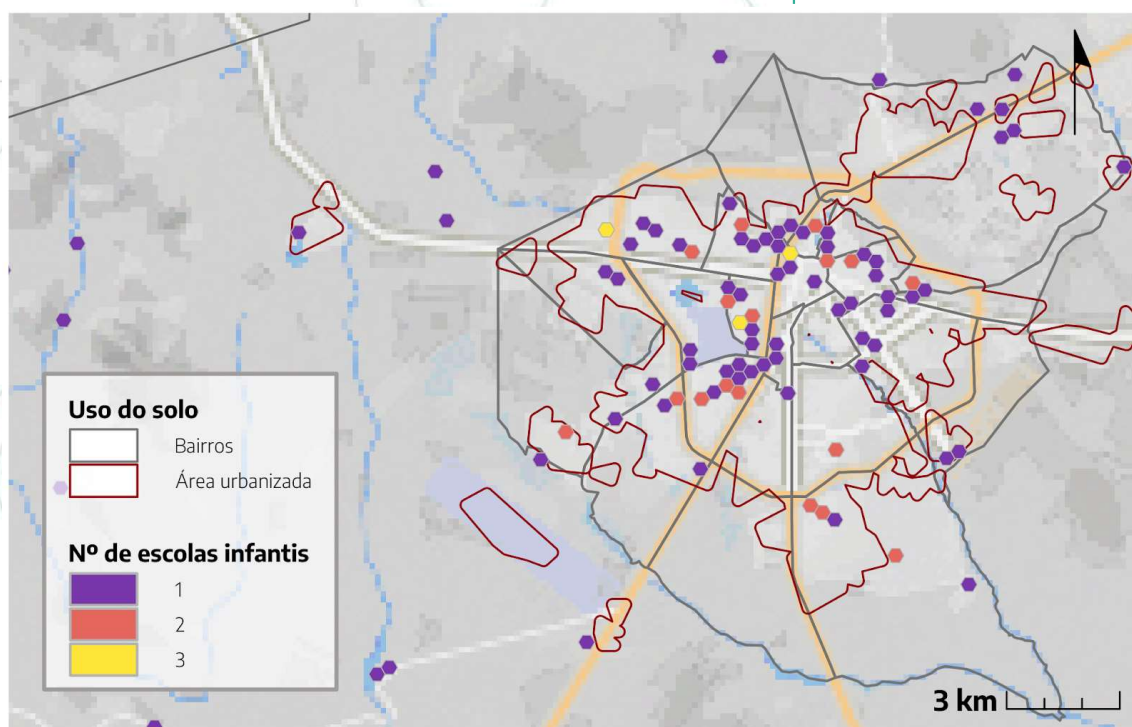
4.1 Educação

A análise da acessibilidade a escolas foi segmentada para equipamentos públicos de educação infantil, de ensino fundamental e médio, visto as diferenças de competência entre entes federativos, bem como de distribuição espacial dos equipamentos.

4.1.1 Estabelecimentos de Ensino Infantil

A distribuição dos equipamentos de educação infantil em Vitória da Conquista é mostrada na Figura 22, onde cada ponto do mapa indica o número de escolas presentes em cada hexágono. Ao todo, foram identificadas 165 escolas, sendo mais concentradas na região central da área urbanizada do município. Destaca-se que os bairros com as maiores rendas, como Boa Vista e Recreio, não são bem atendidos por equipamentos públicos de ensino infantil.

Figura 22: Estabelecimentos de ensino infantil em Vitória da Conquista.

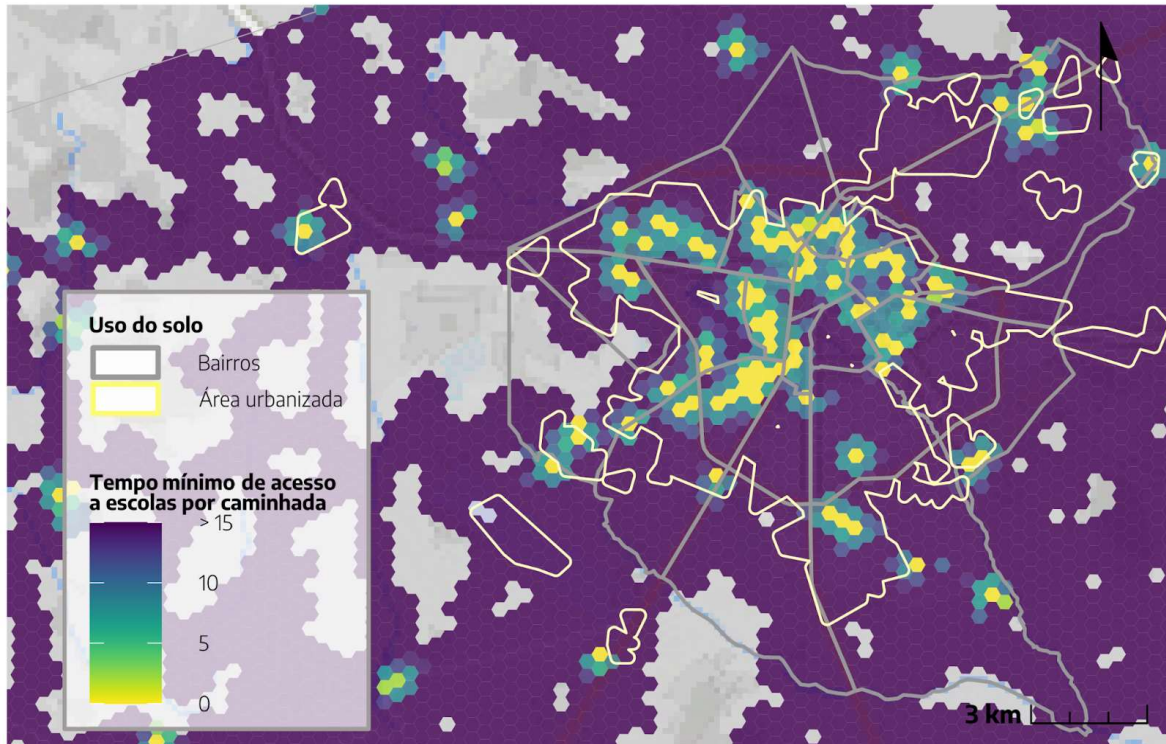


Fonte: INEP (2021); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Os tempos mínimos de acesso a estabelecimentos de ensino infantil a pé são apresentados na Figura 23, respectivamente. Tempos de acesso a pé em até 10 minutos são percebidos no entorno dos estabelecimentos, em bairros de média e alta renda, como Centro, Ibirapuera e Alto Maron. Os bairros que apresentam tempos de 15 minutos ou mais são os que estão na região periférica da cidade e possuem menores rendas, como os bairros de Espírito Santo e Felícia, ou também são áreas que não estão na área urbanizada, como Nossa Senhora Aparecida e grande parte do Distrito Industrial.

Em resumo, **75,4% da população consegue acessar pelo menos um equipamento de ensino infantil em até 15 minutos a pé.**

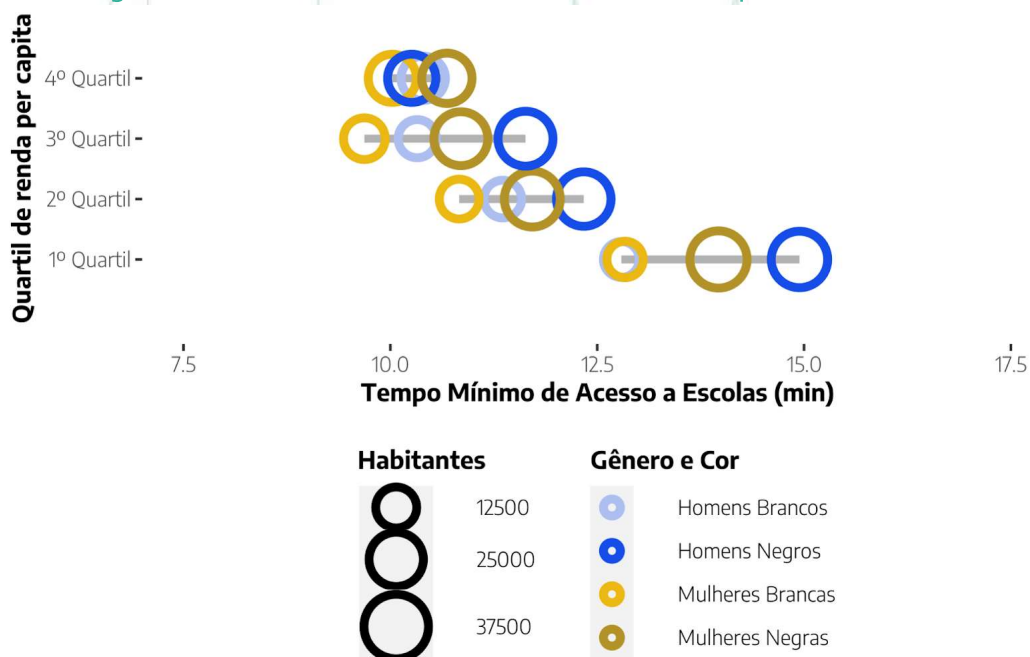
Figura 23: Tempos mínimos de acesso a estabelecimentos de ensino infantil a pé.



Fonte: INEP (2021); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

No que se refere à desigualdade no acesso a escolas de ensino infantil a pé a partir dos recortes de raça, renda e gênero/sexo, (Figura 24), a variação de tempo de acesso entre os recortes de renda é de no máximo 2,5 minutos, com a população correspondente ao 4º quartil apresentando o menor tempo (10 minutos) e o 1º quartil apresentando os maiores tempos.

Figura 24: Desigualdade de acesso a escolas de ensino infantil a pé.



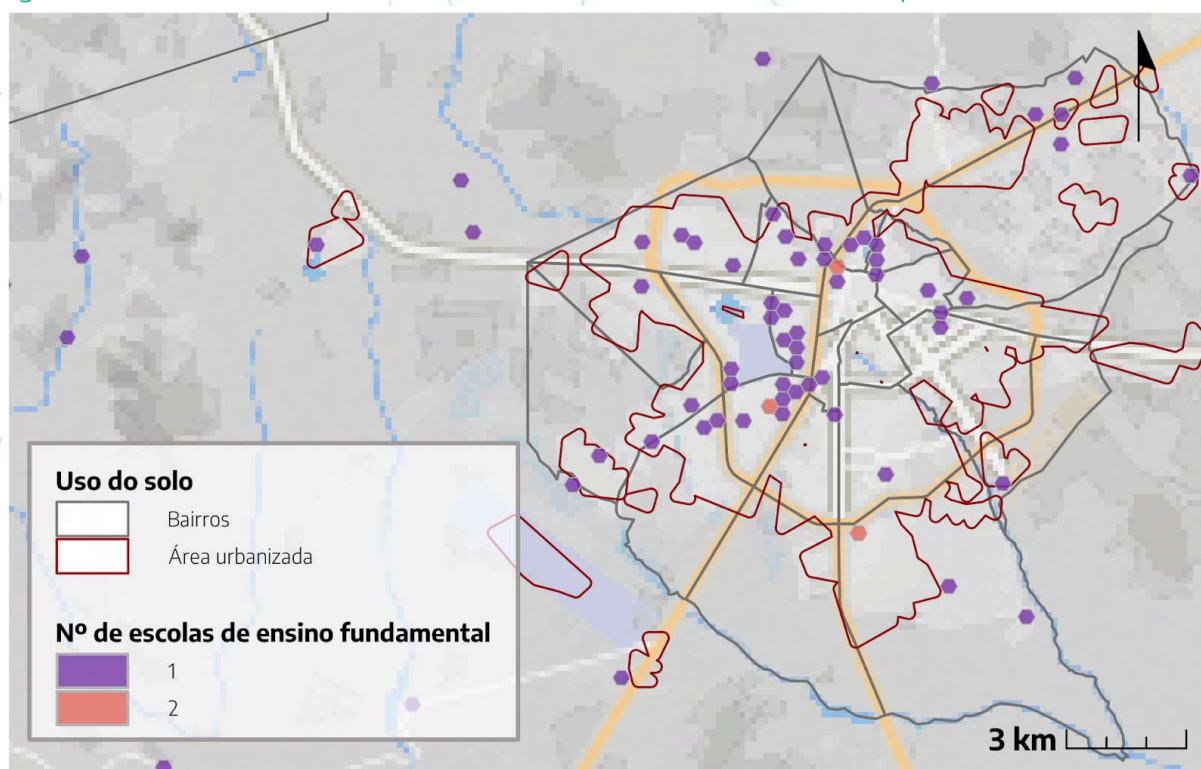
Fonte: INEP (2021); IBGE (2010). Elaboração própria.

O 1º quartil também mostra a maior desigualdade entre recortes de raça e gênero, com as pessoas negras levando mais tempo para acessar as escolas de ensino básico. Isso pode ocorrer devido a esses equipamentos estarem mais concentrados na região central e mais distantes das regiões da periferia da área urbanizada. Em todos os outros quartis, por sua vez, as pessoas de cor negra apresentam tempos maiores de acesso em relação aos brancos.

4.1.2 Estabelecimentos de Ensino Fundamental

A distribuição dos equipamentos de educação fundamental em Vitória da Conquista é mostrada na Figura 25. Cada ponto do mapa indica o número de escolas presentes em cada hexágono. Ao todo, foram identificadas 116 escolas, distribuídas em quase todos os bairros do município. Essas oportunidades ocorrem em maior quantidade na região oeste da área urbanizada, sendo em maior número que as de ensino infantil e por isso mais espalhadas em todo o território.

Figura 25: Estabelecimentos de ensino fundamental em Vitória da Conquista.

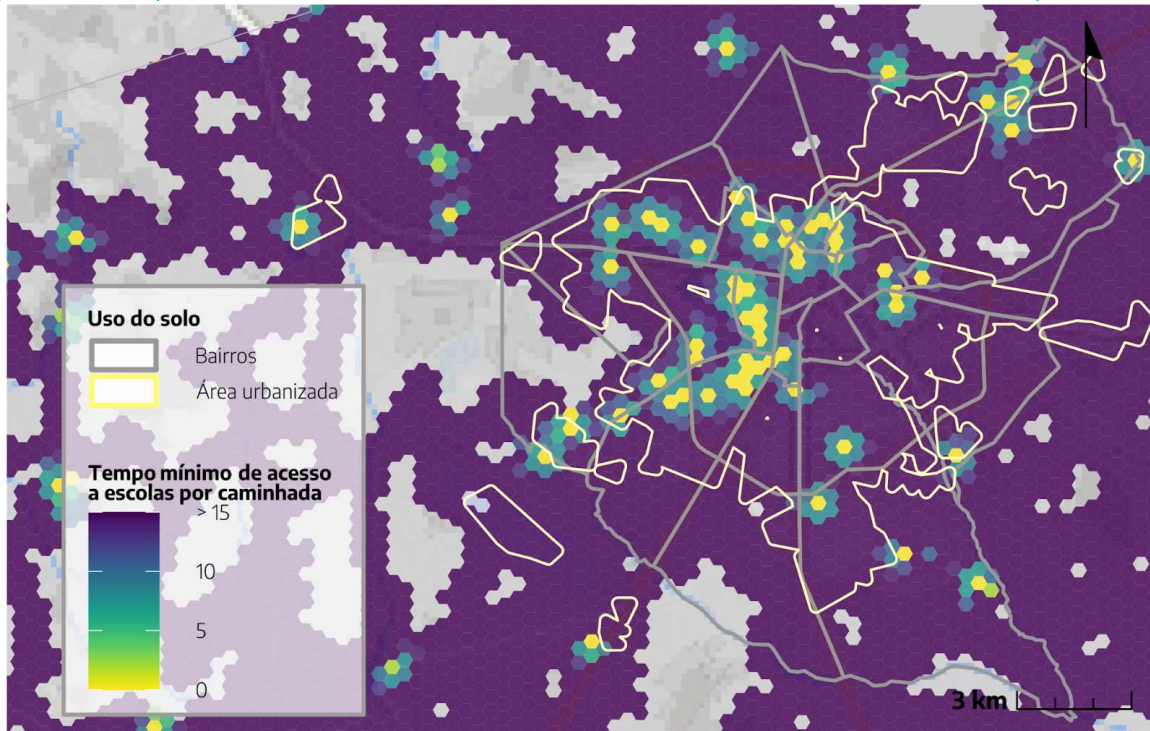


Fonte: INEP (2021); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Nota-se que, a pé (Figura 26), os menores tempos (até 10 minutos) são distribuídos no entorno das escolas já que os deslocamentos são realizados em menor velocidade e, portanto, com menor alcance, de cerca de 1 km em rede. Um fator relevante é que a maior parte da área urbanizada do município consegue acessar pelo menos uma escola de ensino fundamental em mais de 15 minutos. Já as áreas que concentram os menores tempos estão na região oeste, em bairros como Brasil, Ibirapuera e Patagônia.

Em síntese, **63,6% da população consegue acessar pelo menos um equipamento de ensino fundamental em até 15 minutos a pé.**

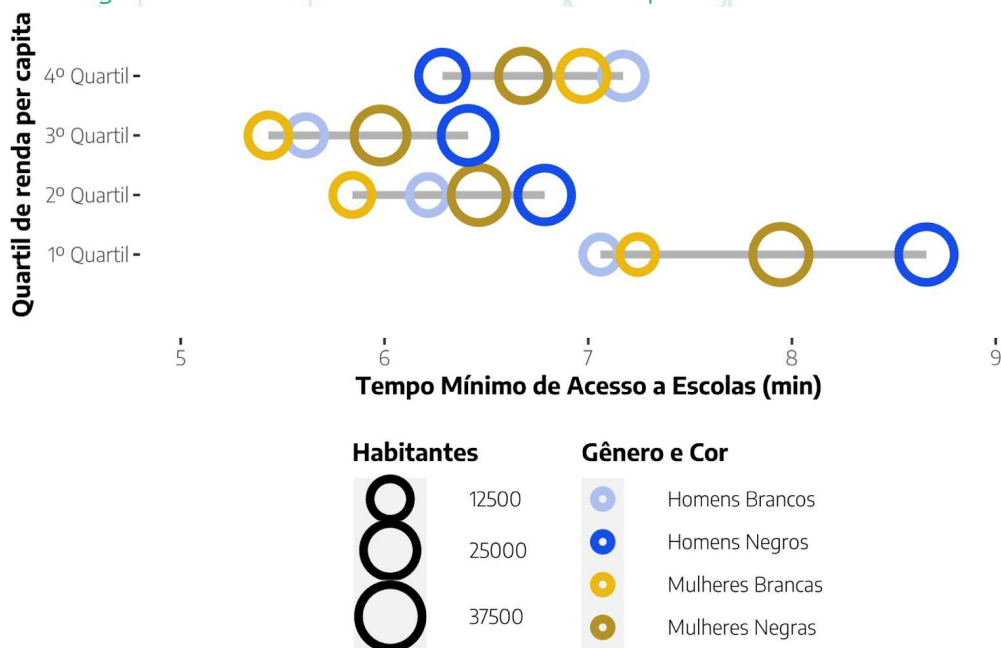
Figura 26: Tempos mínimos de acesso a estabelecimentos de ensino fundamental a pé.



Fonte: INEP (2021); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Observando as desigualdades de tempo mínimo de acesso a escolas de ensino fundamental por bicicleta (Figura 27), as desigualdades no acesso apresentam diferenças máximas de 1,5 minutos entre os recortes, provavelmente devido ao número e à distribuição das escolas. Nos três primeiros quartis, as pessoas negras apresentam leve desvantagem média em relação às brancas, com a maior desigualdade no 1º quartil.

Figura 27: Desigualdade a escolas de ensino fundamental por bicicleta.



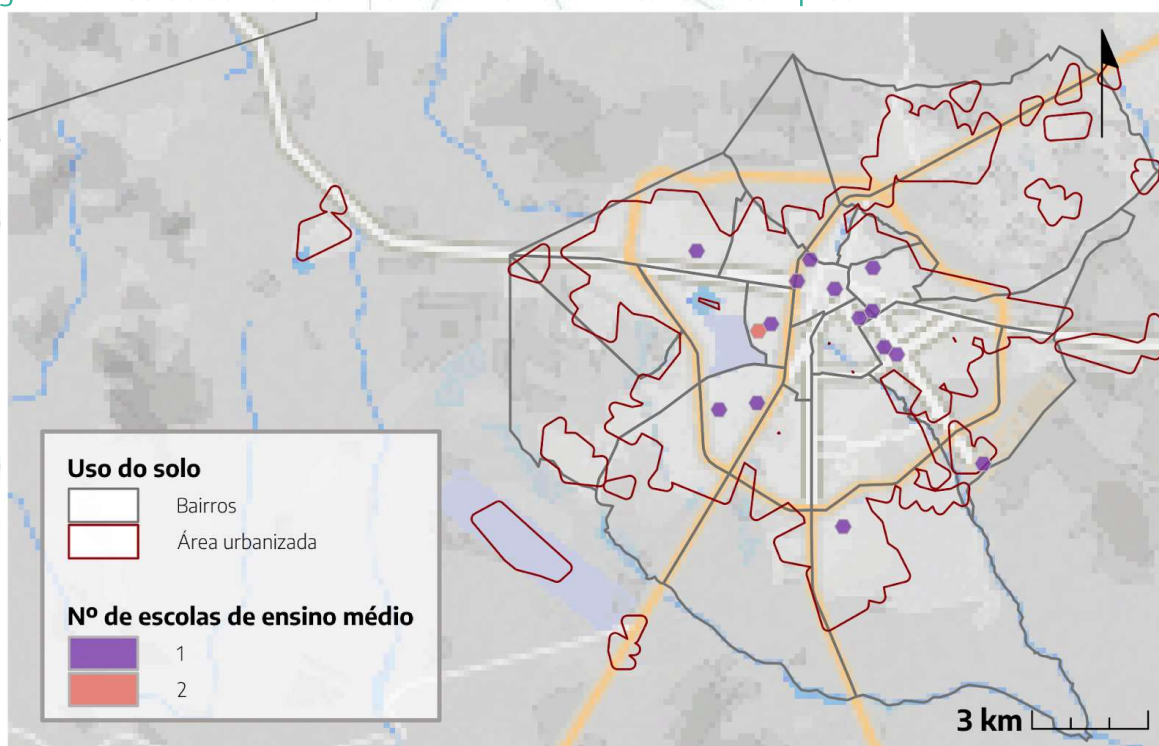
Fonte: INEP (2021); IBGE (2010); Elaboração própria.

No 4º quartil, correspondente à população de renda alta, as pessoas brancas estão em desvantagem, mas os tempos são bem próximos, não havendo desigualdades elevadas. Cabe destacar que outras barreiras de acesso a equipamentos de ensino fundamental não são contabilizadas nessa análise espacial, como aspectos de segurança pública e viária, e competição por matrículas disponíveis.

4.1.3 Estabelecimentos de Ensino Médio

A distribuição dos equipamentos de ensino médio em Vitória da Conquista é mostrada na Figura 28. Cada ponto do mapa indica o número de escolas presentes em cada hexágono. Ao todo, foram identificadas 18 escolas, distribuídas principalmente na região central do município, bairros como Centro, Brasil, Alto Maron e Recreio.

Figura 28: Estabelecimentos de ensino médio em Vitória da Conquista.

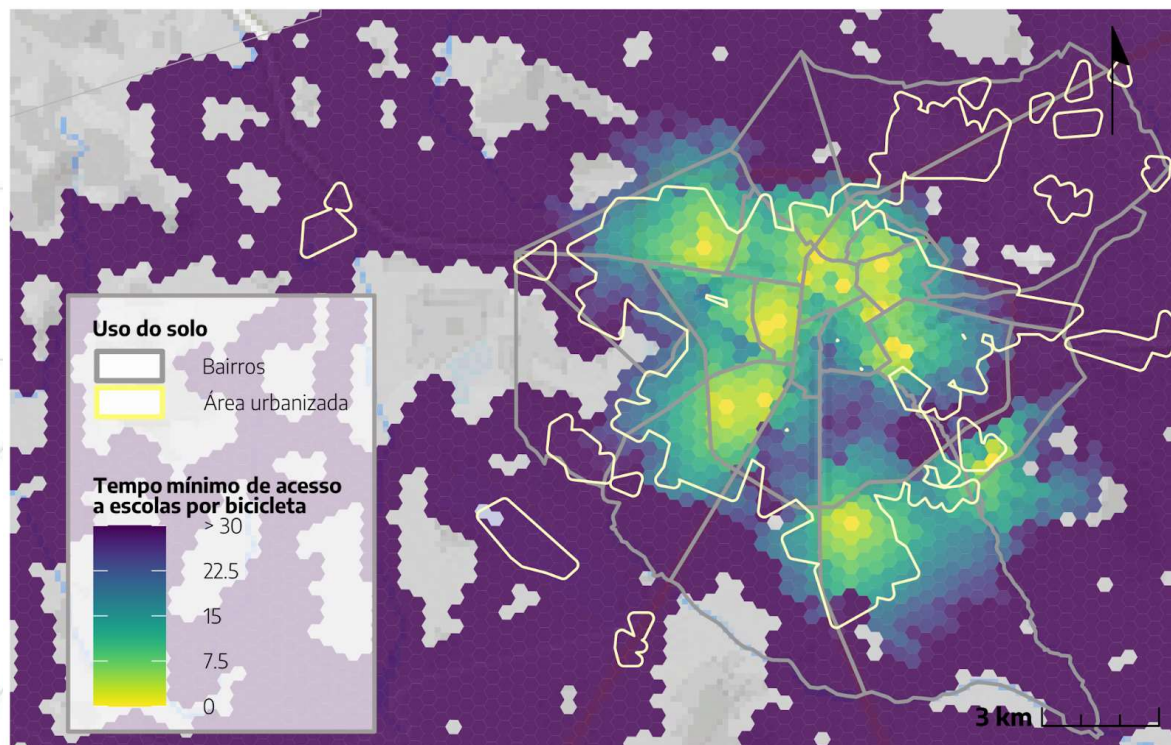


Fonte: INEP (2021); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

É possível observar, na Figura 29, os tempos mínimos de acesso a estabelecimentos de ensino médio por bicicleta. Com isso, nota-se que em grande parte da área urbanizada as pessoas conseguem acessar pelo menos uma escola de ensino médio por bicicleta em até 15 minutos, estando os menores tempos (até 5 minutos) localizados nas redondezas dessas escolas. Embora em quase toda a área urbanizada o tempo mínimo seja de até 15 minutos, há uma pequena exceção nos limites do bairro Boa Vista, por volta do Loteamento da Boa Vista, em que o tempo mínimo chega a ser de 30 minutos ou mais, o que pode ser motivado pela localização dos equipamentos e espaçamento entre eles.

Em resumo, **33% da população consegue acessar pelo menos um equipamento de ensino médio em até 15 minutos a pé. Ao considerar a bicicleta (em até 20 minutos), a população beneficiada aumenta significativamente, atingindo valores de 79,7%.** No entanto, a população beneficiada para esse tipo de escola é bem menor quando comparada a escolas infantis e de ensino fundamental, principalmente a pé. Isso provavelmente ocorre devido ao menor número de estabelecimentos e distribuição espacial mais dispersa no território.

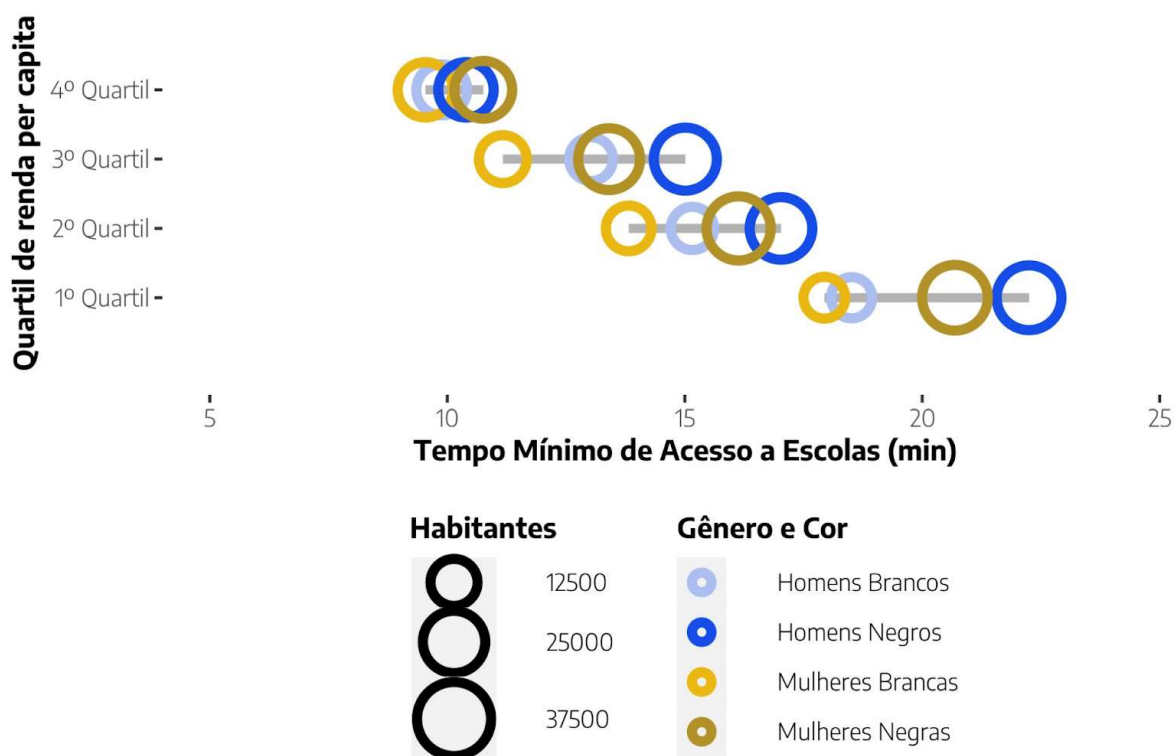
Figura 29: Tempos mínimos de acesso a estabelecimentos de ensino médio por bicicleta.



Fonte: INEP (2021); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Observando as desigualdades de tempo mínimo de acesso a escolas de ensino médio por bicicleta (Figura 30), as desigualdades no acesso apresentam diferenças superiores a 10 minutos entre os recortes, provavelmente devido ao número e à distribuição das escolas. Em todos os quartis, as pessoas negras apresentam desvantagem em relação às brancas, com a maior desigualdade no 1º quartil. No 4º quartil, correspondente à população de renda alta, as pessoas brancas estão em vantagem, mas os tempos são bem próximos (em torno de 10 minutos), não havendo desigualdades elevadas. Cabe destacar que outras barreiras de acesso a equipamentos de ensino médio não são contabilizadas nessa análise espacial, como aspectos de segurança pública e viária, e competição por matrículas disponíveis.

Figura 30: Desigualdade a escolas de ensino fundamental por bicicleta.



Fonte: INEP (2021); IBGE (2010). Elaboração própria.

4.2 Saúde

Os equipamentos de saúde possuem padrões de localização distintos de acordo com seu nível de complexidade. Geralmente, equipamentos de saúde básica e média complexidade são mais bem distribuídos no território, enquanto equipamentos de alta complexidade, como hospitais e centros especializados, possuem localizações mais restritas. Em Vitória da Conquista, os equipamentos de alta complexidade estão concentrados no Recreio, Jurema e Alto Maron. Como as pessoas normalmente não utilizam o modo a pé e bicicleta para acessar equipamentos de saúde de alta complexidade, optou-se por não analisar o acesso a esse tipo de oportunidade por esses modos no município.

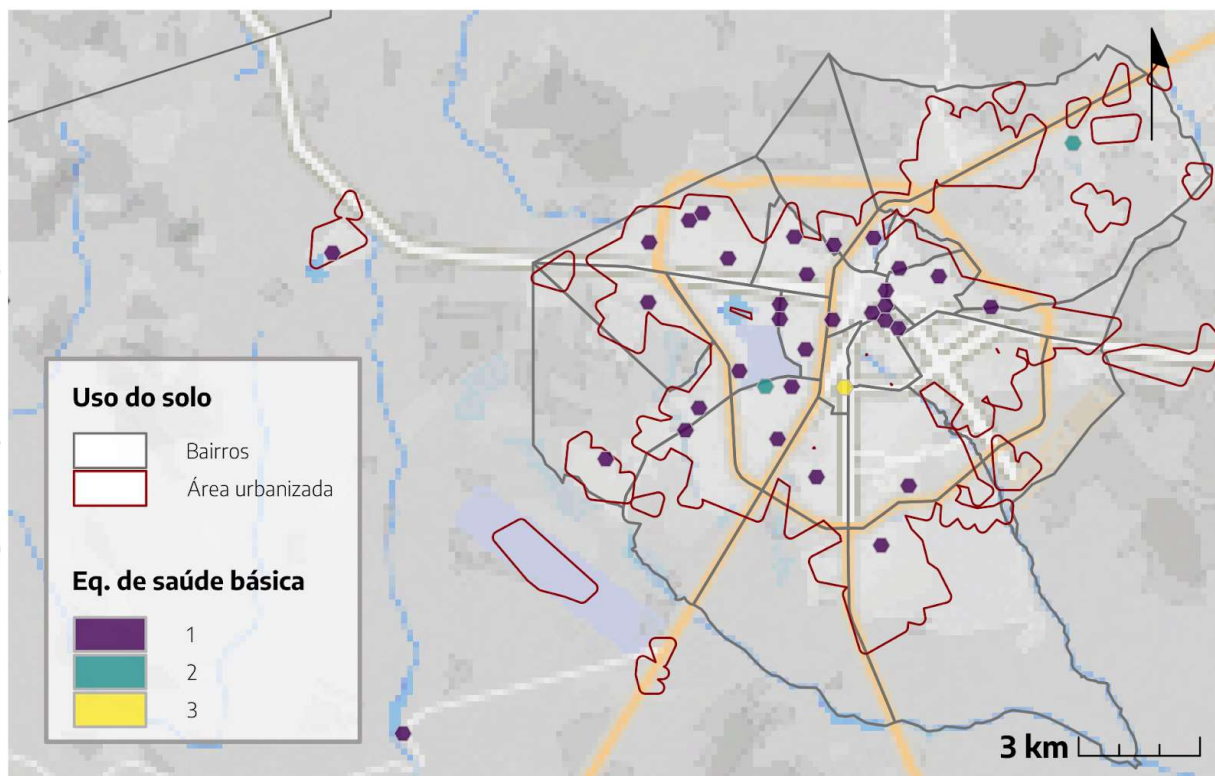
Aqui, as análises por tempo mínimo são apresentadas com divisão para os equipamentos de menor nível de complexidade — nível 1 (atenção primária). Os resultados para os equipamentos de saúde de média complexidade — nível 2 e para alta complexidade — nível 3 são mostrados no Apêndice F e G, respectivamente.

4.2.1 Equipamentos de saúde básica

Na Figura 31 é mostrada a distribuição espacial dos equipamentos de saúde básica na cidade de Vitória da Conquista, que conta com 50 unidades. Cada ponto do mapa indica o número de unidades presentes em cada hexágono, sendo possível verificar que na área urbanizada há uma

distribuição mais concentrada na região norte do município. Com isso, bairros como Recreio, Centro, Alto Maron, Brasil e Ibirapuera apresentam esses estabelecimentos em maiores quantidades. Já na região sul, os estabelecimentos se distribuem de maneira espaçada, havendo somente um estabelecimento em bairros como Boa Vista e Espírito Santo.

Figura 31: Equipamentos de saúde de atenção primária do município de Vitória da Conquista.

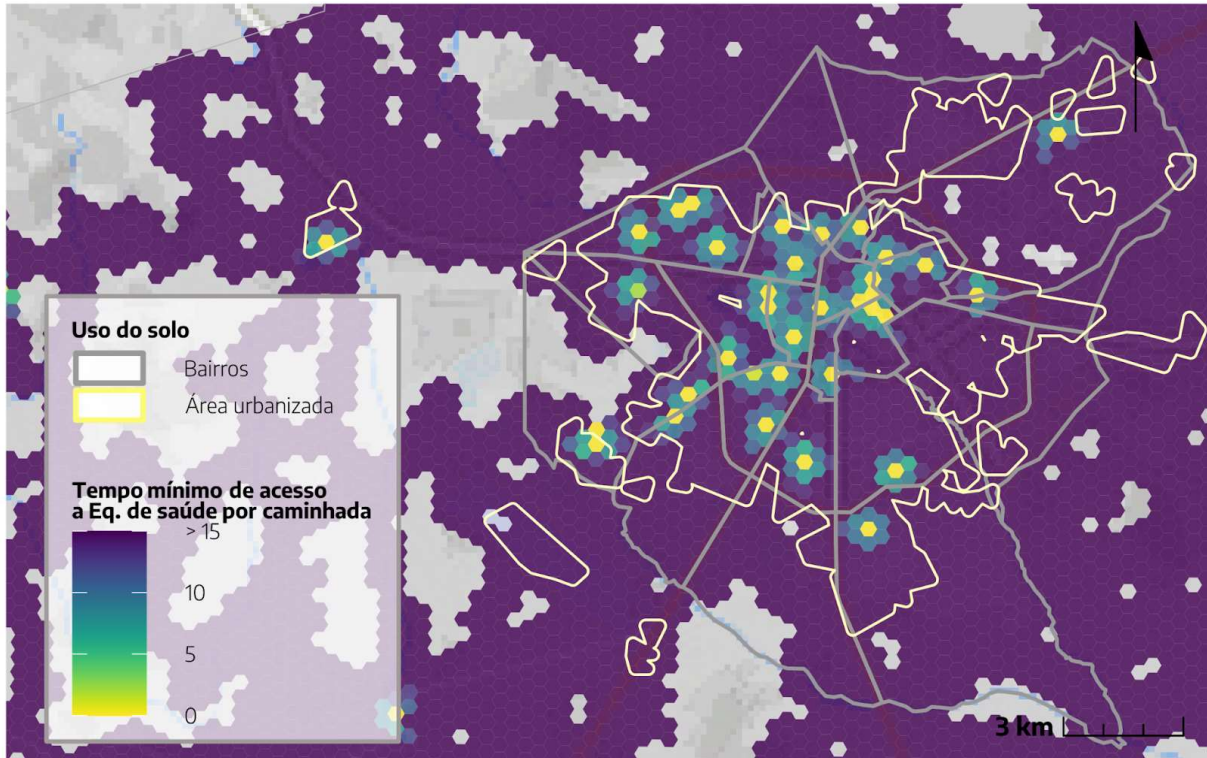


Fonte: CNES (2022); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Na Figura 32 são mostrados os indicadores de tempo mínimo para estabelecimentos de saúde básica a pé. Os menores tempos de caminhada (até 10 minutos) se localizam no entorno dos equipamentos, com menores tempos na região norte, que também é a região que possui uma maior quantidade de escolas. Observa-se também que bairros que estão localizados ao sul, nos limites da área urbana do município e que não possuem equipamentos de lazer no seu território (como o Candeias) possuem tempos mínimos de 15 minutos ou mais.

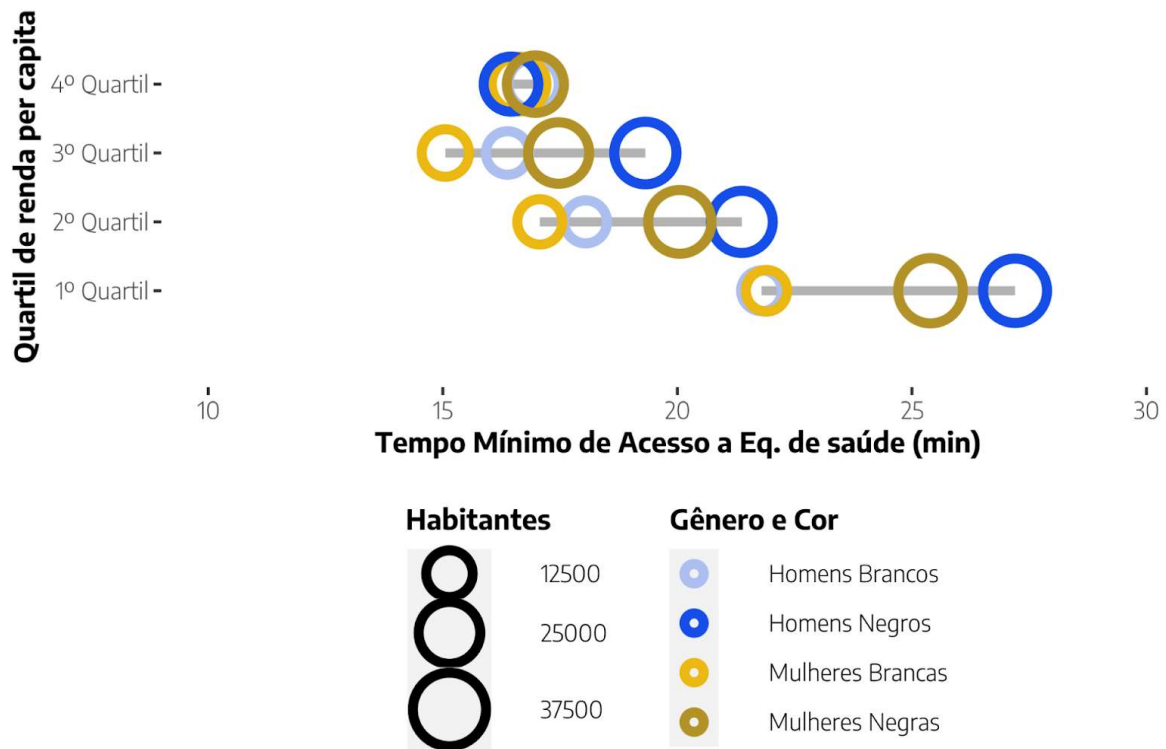
No que tange à desigualdade do acesso a equipamentos de atenção primária pelo modo a pé (Figura 33), há divergências significativas entre os recortes de renda, raça e gênero, variando de 15 a 28 minutos entre os quartis de renda e variando em torno de 5 minutos entre os recortes de raça e gênero. O 3º e 4º quartis, que representam os mais ricos, são os que levam menos tempo para acessar ao menos um equipamento de saúde básica a pé, entre 15 e 18 minutos. A população dos quartis intermediário (2º quartil) leva entre 17 e 22 minutos e a do quartil correspondente aos 25% mais pobres leva entre 23 e 27 minutos. Em relação aos recortes de raça/gênero, as pessoas negras são as que levam mais tempo para acessar os equipamentos de saúde básica em comparação com as brancas, com os homens negros apresentando leve desvantagem para os outros recortes.

Figura 32: Tempos mínimos de acesso a estabelecimentos de saúde básica a pé.



Fonte: PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Figura 33: Desigualdade na acessibilidade por tempo mínimo à saúde básica a pé.



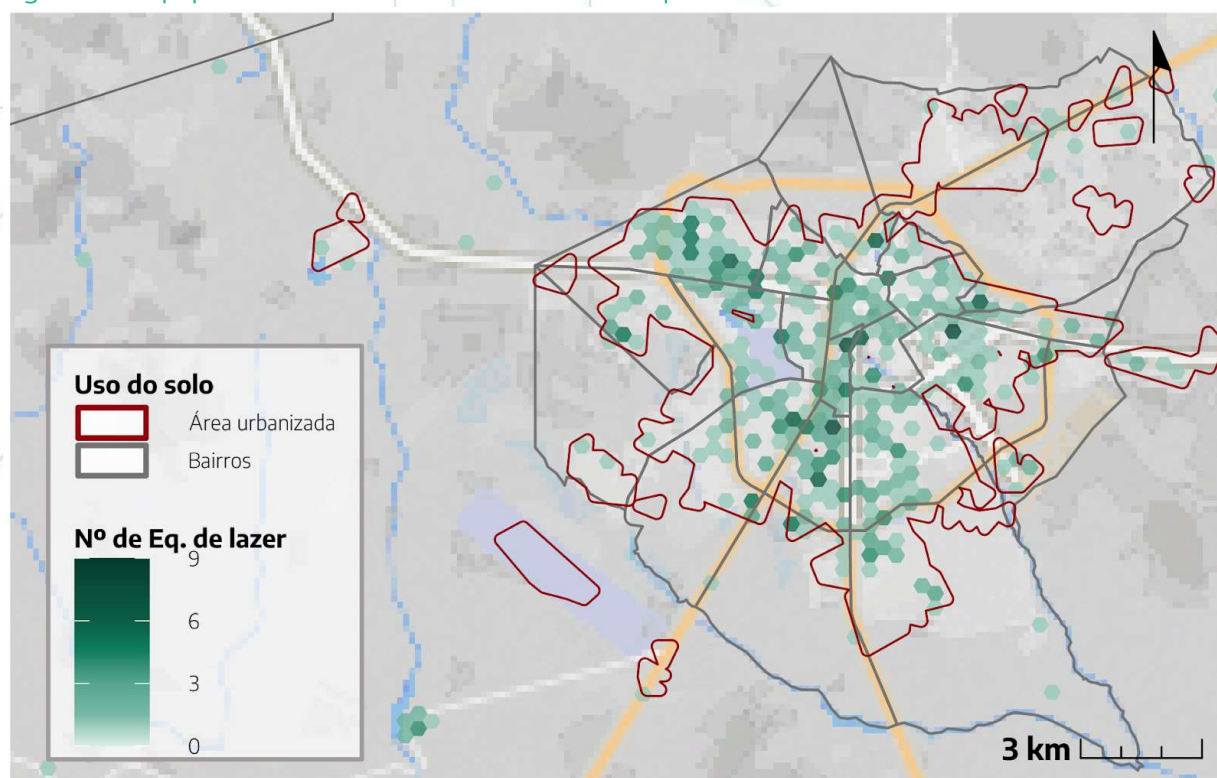
Fonte: CNES (2022); IBGE (2010); Elaboração própria.

4.3 Lazer

Para o cálculo do acesso às oportunidades de lazer, foram utilizados os dados da base do OpenStreetMap. Assim, foram considerados como equipamentos de lazer as bibliotecas, os parques e praças, os *playgrounds*, os campos de futebol, os estádios, praias, piers e áreas de piquenique. Com isso, observou-se cerca de 679 equipamentos disponíveis no município.

A distribuição espacial dos equipamentos de lazer é mostrada na Figura 34. Nela, observa-se que os equipamentos de lazer estão distribuídos pela área urbana do município, estando em maior quantidade nos bairros de Felícia, Patagônia, Jurema, Recreio, Candeias, Primavera, Zabelê e Bateias, com áreas que possuem cerca de 9 equipamentos. Em grande parte do território observa-se também bairros com áreas com pelo menos 3 equipamentos, como ocorre em Boa Vista e Espírito Santo.

Figura 34: Equipamentos de lazer de Vitória da Conquista.



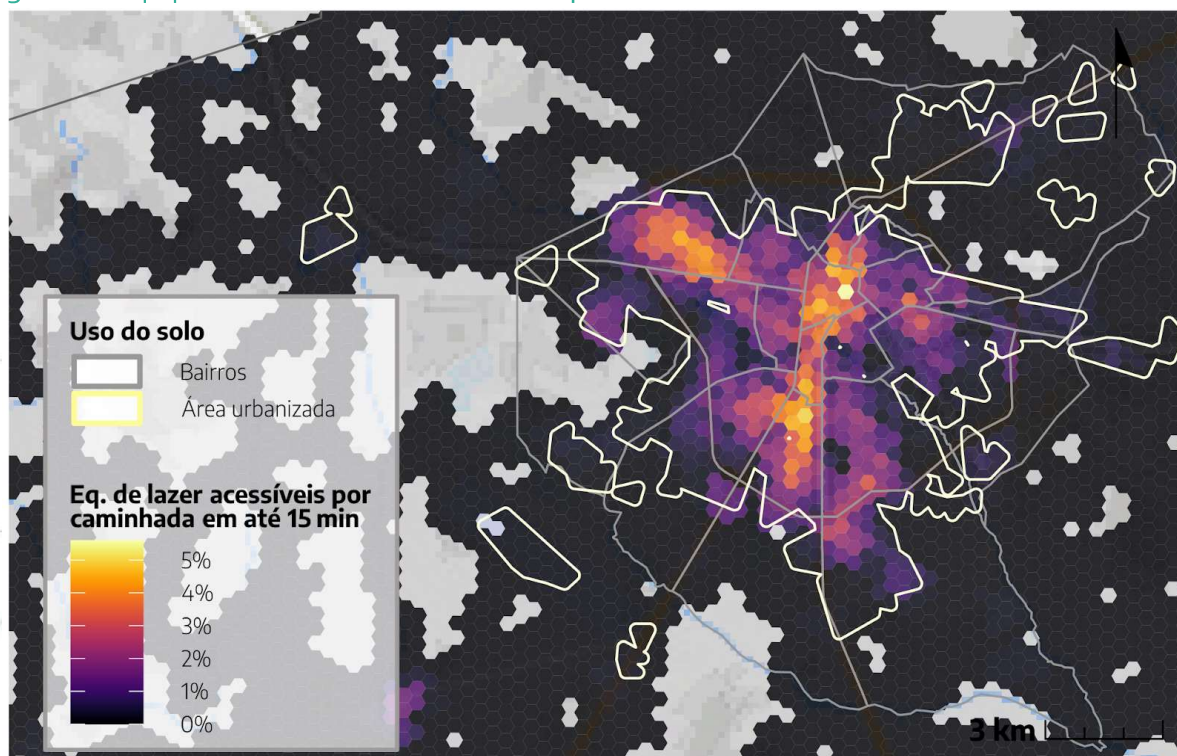
Fonte: OSM (2022); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Nas Figuras 35 e 36 são mostrados os equipamentos de lazer acessíveis a pé e por bicicleta. Com isso, é possível observar que o maior nível de acessibilidade a pé (Figura 34) em até 15 minutos é de 5%, sendo formado um corredor que passa pelos bairros Guarani, Centro, Jurema e Felícia. Nas outras áreas do município, o acesso é de cerca de 2% e nos limites da área urbana com a área rural a acessibilidade é menor.

Já em relação aos equipamentos de lazer acessíveis por bicicleta em até 30 minutos (Figura 35), nota-se que há uma acessibilidade de até 40% dos equipamentos. Dessa forma, observa-se que há um acesso de 40% no bairro Brasil e a partir dele a acessibilidade vai se diluindo para até 10%

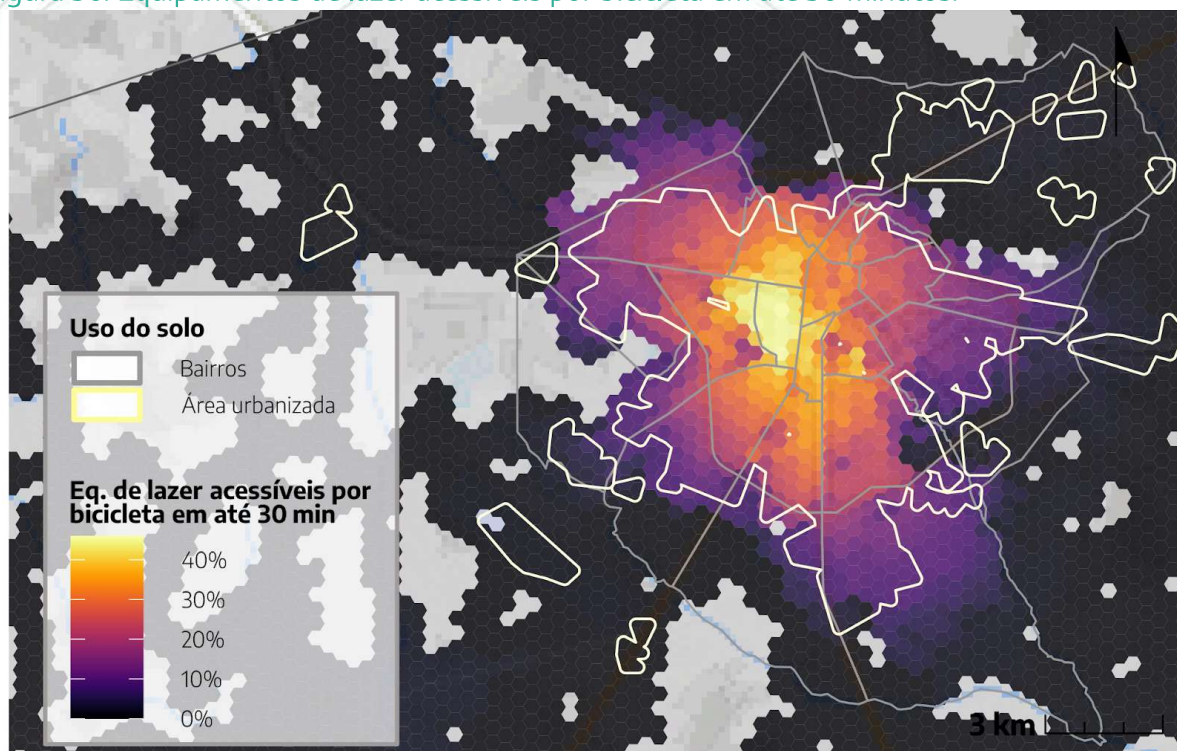
nos bairros que são limite com a área rural do município, como Espírito Santo, Universidade, Zabelê e parte de Jatobá, até o córrego Rio de Baixo.

Figura 35: Equipamentos de lazer acessíveis a pé em até 15 minutos.



Fonte: OSM (2022); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Figura 36: Equipamentos de lazer acessíveis por bicicleta em até 30 minutos.

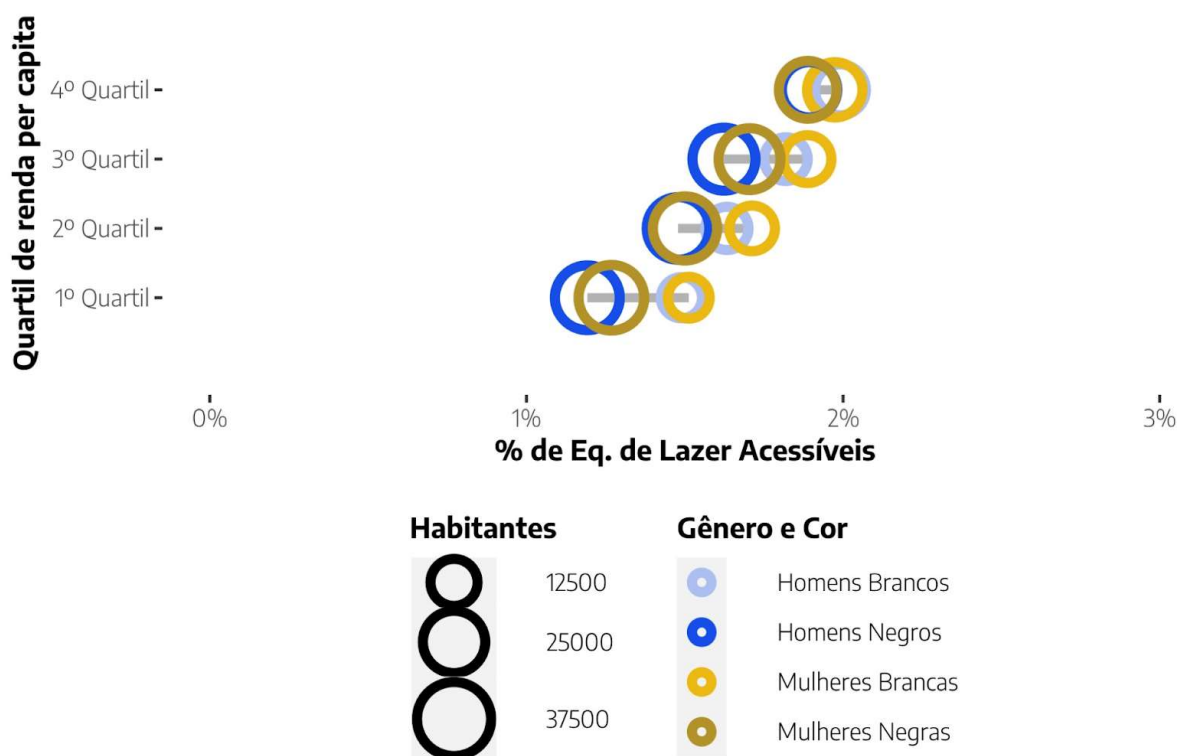


Fonte: OSM (2022); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

Em resumo, **88,6% da população consegue acessar pelo menos um equipamento de lazer em até 15 minutos a pé. Já considerando a bicicleta (em até 20 minutos), a população beneficiada aumenta, com cerca de 94,6% conseguindo acessar pelo menos um equipamento de lazer por esse modo.** Ressalta-se que acessar um equipamento de lazer não é, evidentemente, suficiente para garantir o atendimento adequado às necessidades e desejos de toda a população. Além das diferenças no tipo e qualidade da oportunidade de lazer, outros aspectos interferem diretamente no acesso da população, como segurança pública, viária, e custo monetário da viagem.

Na Figura 37, observa-se que não há grandes diferenças nas populações para acesso aos equipamentos de lazer, uma vez que todos estão com baixíssima acessibilidade, entre 1% e 2%. De toda forma, é possível observar algumas tendências de desigualdade na acessibilidade. Quanto maior a renda, maior é o acesso a equipamentos de lazer, com os 25% mais ricos e brancos possuindo o acesso a 2% dos equipamentos. Em relação à raça, nota-se que as pessoas negras possuem desvantagens em relação às pessoas brancas, principalmente os homens negros.

Figura 37: Desigualdade no acesso ao lazer por caminhada em 15 minutos (cumulativa).



Fonte: PMVC (2022); OSM (2022); IBGE (2010); Elaboração própria.

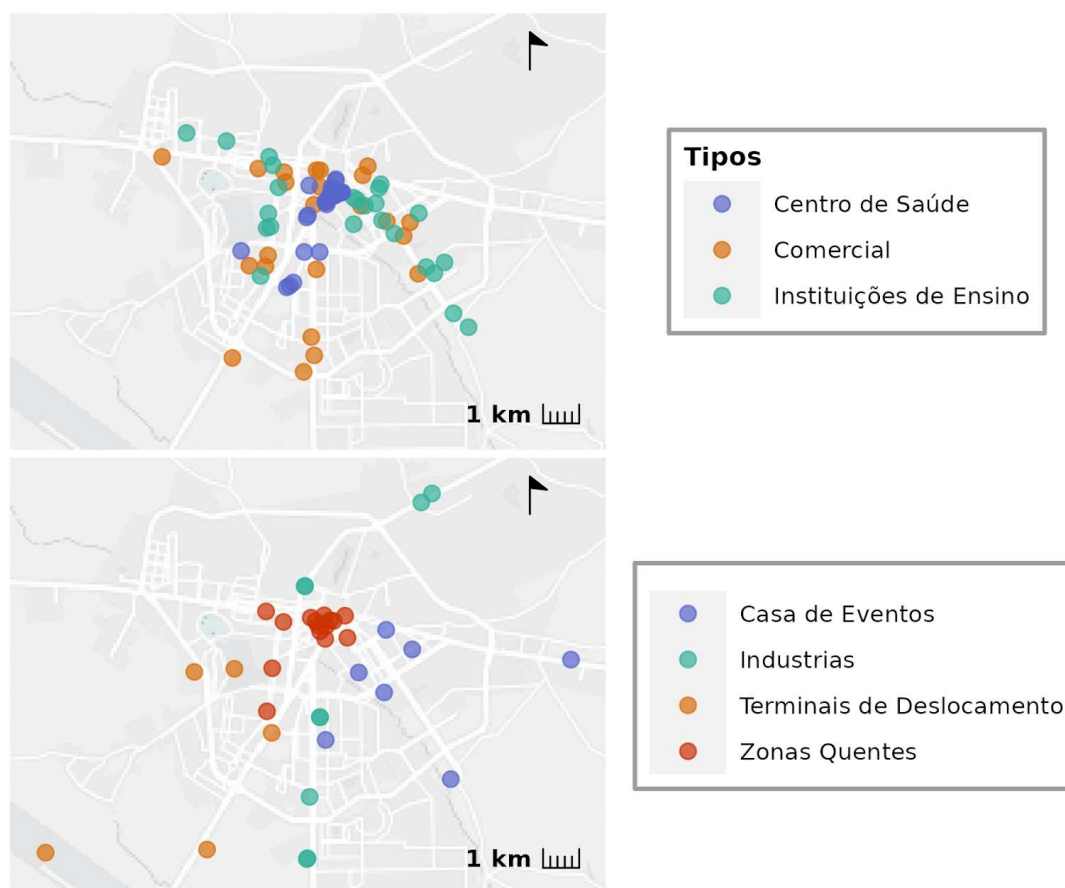
5 Padrões de mobilidade

O município de Vitória da Conquista não conta com plano municipal de mobilidade urbana. Assim, apresentamos informações sobre os principais pólos geradores de viagens, bem como análise de dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), com o objetivo de capturar alguns efeitos da política de mobilidade urbana sobre frota de veículos e óbitos no trânsito, respectivamente.

5.1 Pólos geradores de viagens

Os principais pólos geradores de viagens de Vitória da Conquista estão relacionados aos setores comerciais, casa de eventos, centros de saúde (particular e privado), indústrias, instituições de ensino superior, terminais de deslocamento, e zonas quentes (e.g. ruas com bares/restaurantes, comércio, feiras e praças). A Figura 38 ilustra esses pólos geradores conforme tipo em dois mapas, visando facilitar a visualização dos dados.

Figura 38: Principais pólos geradores de tráfego em Vitória da Conquista.



Fonte: PMVC (2022).

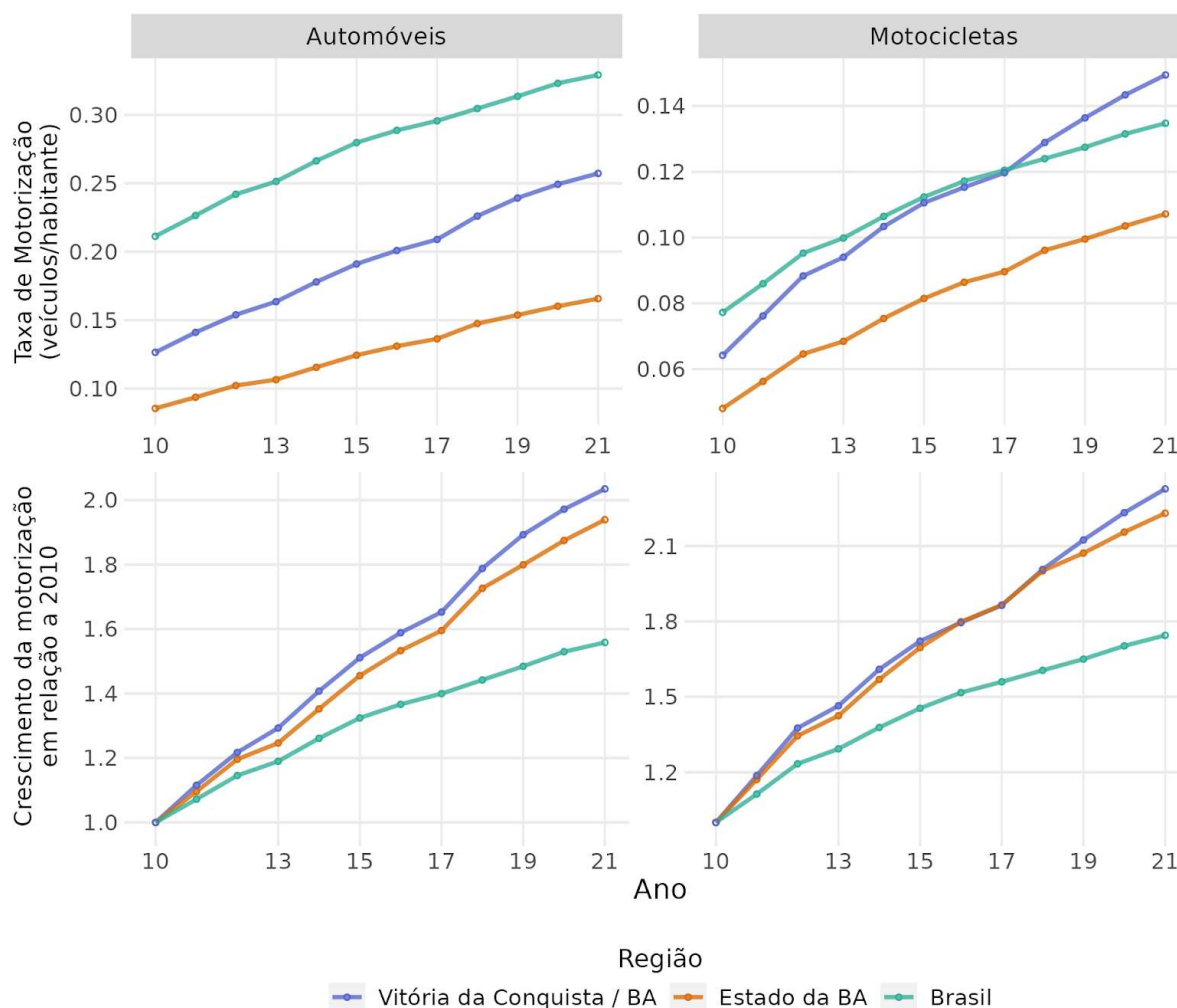
É possível observar que as casas de eventos tendem a se concentrar na região sudeste da cidade, enquanto os centros de saúde e as zonas quentes estão na região central. As indústrias, por sua

vez, se encontram ao norte da cidade. Os terminais de deslocamento (aeroportos, rodoviárias e centros logísticos) se encontram na região sudoeste do território. Os pólos restantes, como comércio, zonas quentes, instituições de ensino, tendem a ser relativamente bem distribuídos no município.

5.2 Taxa de motorização

De acordo com a Figura 39, ilustra a evolução da taxa de motorização em Vitória da Conquista, de 2010 a 2021, considerando o Estado da Bahia e o Brasil como comparação. É possível verificar que a taxa de motorização é inferior à média brasileira, com 0,25 automóveis por habitante em 2021. Contudo, essa taxa tem crescido em ritmo acelerado, com um aumento de 100% desde 2010. Com relação às motocicletas, verifica-se que Vitória da Conquista conta com taxa de aproximadamente 0,14 veículos/habitante, sendo superior à média brasileira e do estado da Bahia.

Figura 39: Taxa de motorização em Vitória da Conquista, Estado da BA e Brasil.



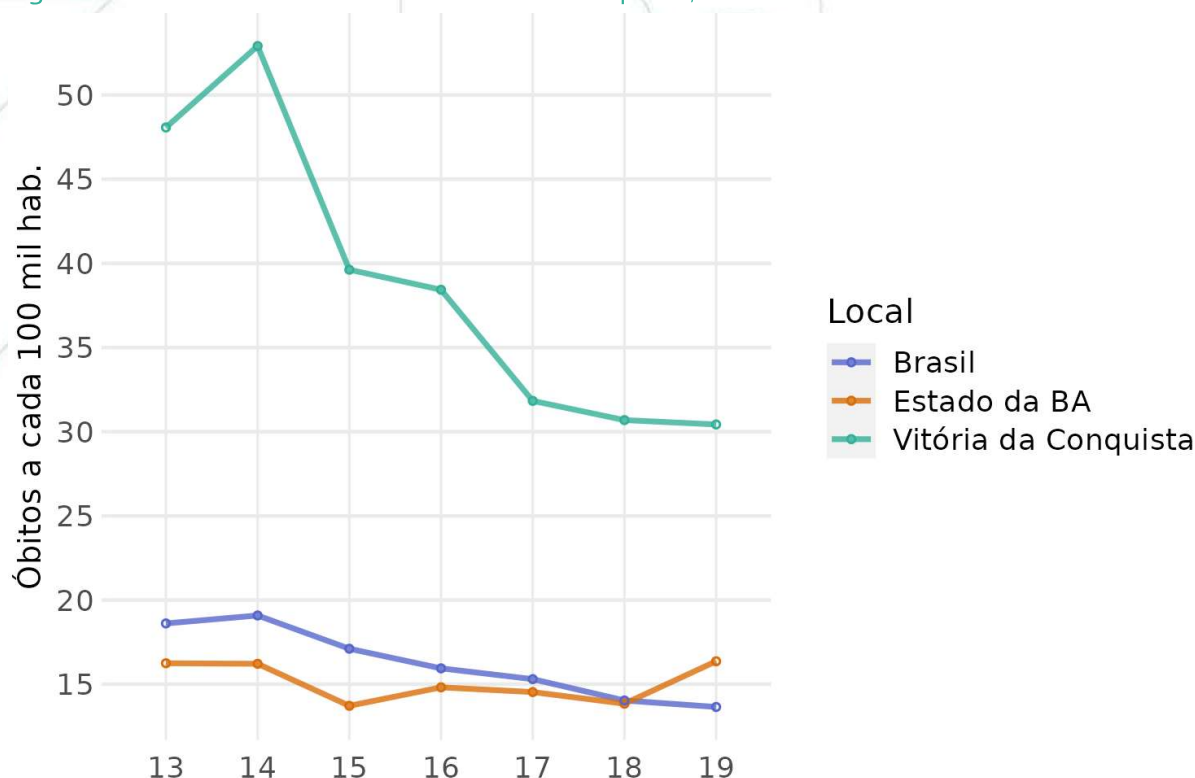
Fonte: DENATRAN (2010-2021).

Enquanto a população cresceu 11% de 2010 para 2021 (de 306 para 343 mil), a taxa de motorização avançou de forma significativa (próximo de 100%). Essas informações indicam, de forma geral, que as políticas públicas relacionadas ao investimento no transporte público, ou mesmo de incentivo para transição dos modos individuais motorizados para modos ativos ou coletivos, não têm surtido efeito relevante.

5.3 Óbitos no Trânsito

Um indicador importante relacionado ao sistema de mobilidade urbana dos municípios é o número de óbitos e feridos no trânsito. Esses dados refletem como as infraestruturas urbanas, planejamento, uso do solo, medidas de sinalização, fiscalização de trânsito, assim como os padrões de viagem do município, são configurados para garantir um trânsito seguro. Dentre os dados disponíveis em nível nacional do DATASUS, dispõe-se apenas dos óbitos resultantes desses sinistros de trânsito. A Figura 40 ilustra os óbitos a cada 100 mil habitantes considerando o município de Vitória da Conquista, o Estado da Bahia e o Brasil, de 2013 a 2019.

Figura 40: Óbitos no trânsito em Vitória da Conquista, Estado da BA e Brasil.

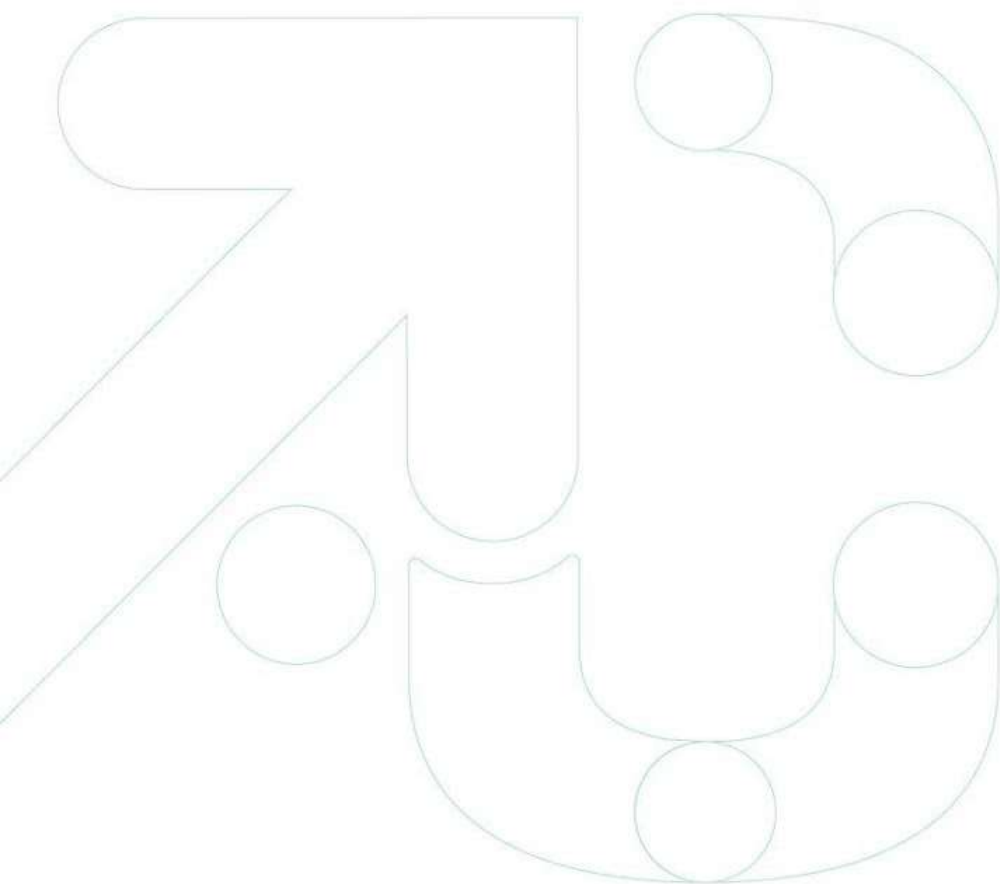


Fonte: DATASUS (2013-2019).

É possível verificar que os óbitos vêm reduzindo desde 2013, e que Vitória da Conquista tende a possuir índices superiores à média brasileira e à baiana. Em 2019, Vitória da Conquista registrou 30,4 mortes a cada 100 mil habitantes, enquanto o Estado da Bahia e Brasil contaram com 16,6 e 13,6 óbitos/100 mil hab, respectivamente. Foram registrados 103 óbitos em Vitória da Conquista em 2019, sendo 27 (26,2 %) por motocicleta, 24 (23,3%) a pé, 1 (1%) por bicicleta, 17 (16,5%)

automóvel e 33 (32 %) outros modos (ônibus, caminhão, trem, triciclo, veículo a tração animal, veículos agrícolas ou não-especificados).

Com relação aos óbitos conforme gênero, verifica-se que 81% das vítimas são do sexo masculino, sendo apenas 19% do sexo feminino. Essas diferenças são condizentes com o padrão encontrado em grande parte das cidades brasileiras. Isso ocorre devido ao fato de que as mulheres, em geral, estão menos dispostas a enfrentar os riscos associados a alguns modos de transporte, como motocicleta, bicicleta, e automóvel.



6 Retrato das desigualdades

Esta seção apresenta o retrato geral das desigualdades na acessibilidade em Vitória da Conquista. A primeira subseção apresenta a síntese dos indicadores, enquanto a subseção 6.2 trata da desigualdade entre os indivíduos, utilizando o índice de Gini. As subseções seguintes observam as desigualdades entre grupos sociais, segundo os recortes de renda, cor/raça e gênero/sexo.

6.1 Síntese de indicadores

A Tabela 05 apresenta os principais indicadores de acessibilidade para o município - a maioria já apresentado, considerando o percentual da população atendida por diferentes tipos de oportunidades e modos de transporte.

Tabela 05: Síntese de indicadores de acesso e acessibilidade.

Indicador	% da população atendida
População atendida por infraestrutura cicloviária a 300 metros	17,8
População atendida por transporte público coletivo a 300 metros	65,1
População atendida por transporte público coletivo a 500 metros	83,1
População com acesso a escolas de ensino infantil a pé - 15 minutos	75,4
População com acesso a escolas de ensino infantil por bicicleta - 20 minutos	95,4
População com acesso a escolas de ensino fundamental a pé - 15 minutos	63,6
População com acesso a escolas de ensino fundamental por bicicleta - 20 minutos	94,0
População com acesso a escolas de ensino médio a pé - 15 minutos	33,0
População com acesso a escolas de ensino médio por bicicleta - 20 minutos	79,7
População com acesso a equipamentos de saúde de baixa complexidade a pé - 15 minutos	57,8
População com acesso a equipamentos de lazer a pé - 15 minutos	88,6
População com acesso a equipamentos de lazer por bicicleta - 20 minutos	94,6

Fonte: IBGE(2010); PMVC (2022); INEP (2021); OSM (2022); Elaboração própria.

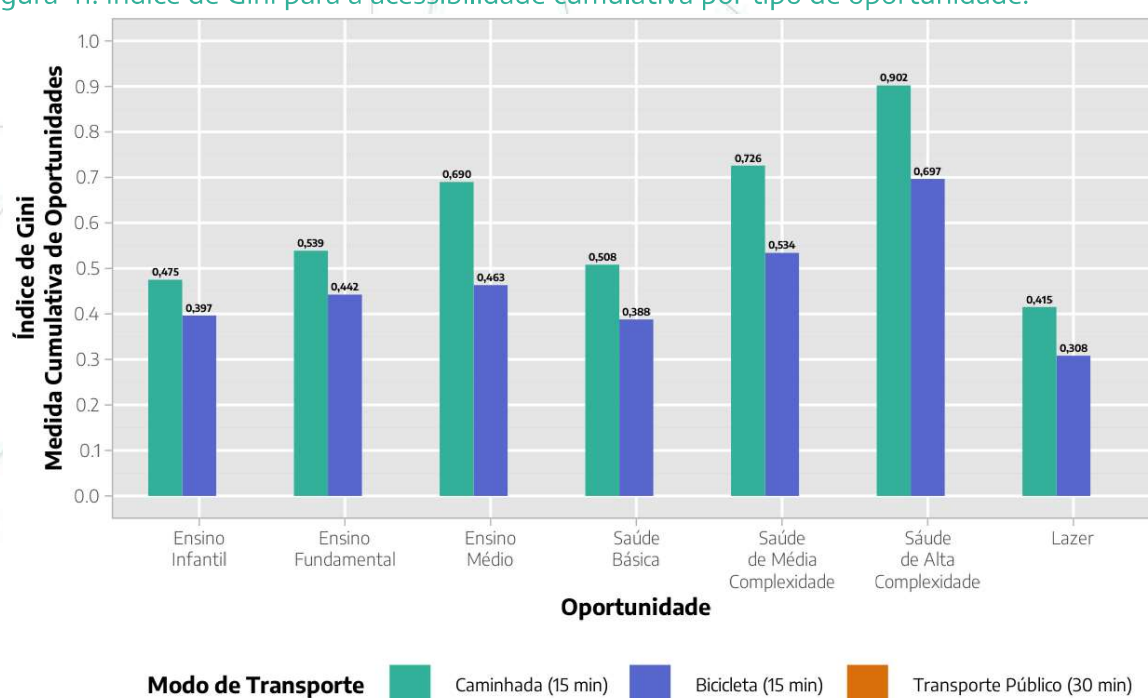
6.2 Desigualdades entre indivíduos

Por meio do Índice de Gini, representado na Figura 41, observa-se que o modo a pé não é, isoladamente, capaz de promover um acesso igualitário, entre todos os residentes do município, às oportunidades urbanas, tendo em vista as desigualdades de uso e ocupação do solo e a concentração de atividades no espaço, destacando-se a alta desigualdade principalmente aos equipamentos de saúde de média e alta complexidade e a escolas de ensino médio.

A bicicleta tem grande potencial de aproximar pessoas e atividades por meio de deslocamentos em até 15 minutos, tendo em vista a maior velocidade de deslocamento, sobretudo para as oportunidades que estão mais concentradas no território, com ensino médio e saúde de alta complexidade. Contudo, depende de infraestrutura e elementos de apoio adequados para de fato tornar-se um modo de transporte mais amplamente utilizado pela população.

Por fim, o transporte público coletivo não pôde ser analisado quanto à redução das desigualdades socioespaciais na acessibilidade, devido à falta dos quadros horários da operação. Além de ser mais democrático, pode ser utilizado por pessoas de todas as idades e condições físicas e motoras, o transporte público permite deslocamentos mais longos e, assim, maior acesso a atividades espacialmente distribuídas na cidade. É importante observar, porém, outras barreiras de acesso, incluindo o preço da tarifa, condições de acessibilidade universal, segurança pessoal e viária, etc.

Figura 41: Índice de Gini para a acessibilidade cumulativa por tipo de oportunidade.



Fonte: Elaboração própria.

A partir desse retrato, nas Tabelas 06 e 07 são apresentadas as acessibilidade a saúde, educação e lazer dos 10 bairros com piores e melhores condições de acesso, respectivamente, ordenados pelo tempo mínimo de acesso aos equipamentos de saúde. Observa-se que a maioria dos 10 piores bairros possuem população acima de 1000 habitantes e contam com tempo de acesso superior a 30 minutos para as oportunidades consideradas, como é o caso dos bairros Ayrton Senna, Espírito Santo, Nossa Senhora Aparecida, Primavera, Jatobá e Lagoa das Flores. Destacam-se os bairros Espírito Santo e Nossa Senhora Aparecida, com população de mais de 10 mil habitantes e tempo de acesso de cerca de uma hora aos equipamentos de saúde. A maioria dos bairros com menor acessibilidade estão na periferia sul e norte. Já os bairros com melhores condições de acessibilidade (Tabela 09) são aqueles próximos ao Centro, como Brasil, Jurema, Recreio e Ibirapuera.

Tabela 06: Ranking dos bairros com menor acessibilidade por caminhada (em %).

Ranking	Bairro	População (hab)	TMI Estab. saúde (min)	TMI Estab. educação (min)	TMI Estab. lazer (min)
1º pior	Ayrton Senna	2.224	75,0	66,7	69,8
2º pior	Espírito Santo	14.184	69,6	38,6	26,5
3º pior	Distrito Industrial	3.301	62,8	32,5	24,7
4º pior	Nossa Senhora Aparecida	11.499	59,6	37,3	48,0
5º pior	Primavera	4.109	52,1	43,0	17,2
6º pior	Jatobá	11.731	45,8	36,0	23,1
7º pior	Lagoa das Flores	9.176	43,6	34,0	24,3
8º pior	São Pedro	4.206	29,6	28,0	20,8
9º pior	Campinhos	8.146	27,2	25,5	20,7
10º pior	Zabelê	31.081	23,7	22,6	15,1

*Bairros/Ilhas com população superior a 100 habitantes em 2010.

Fonte: IBGE(2010); PMVC (2022); Elaboração própria.

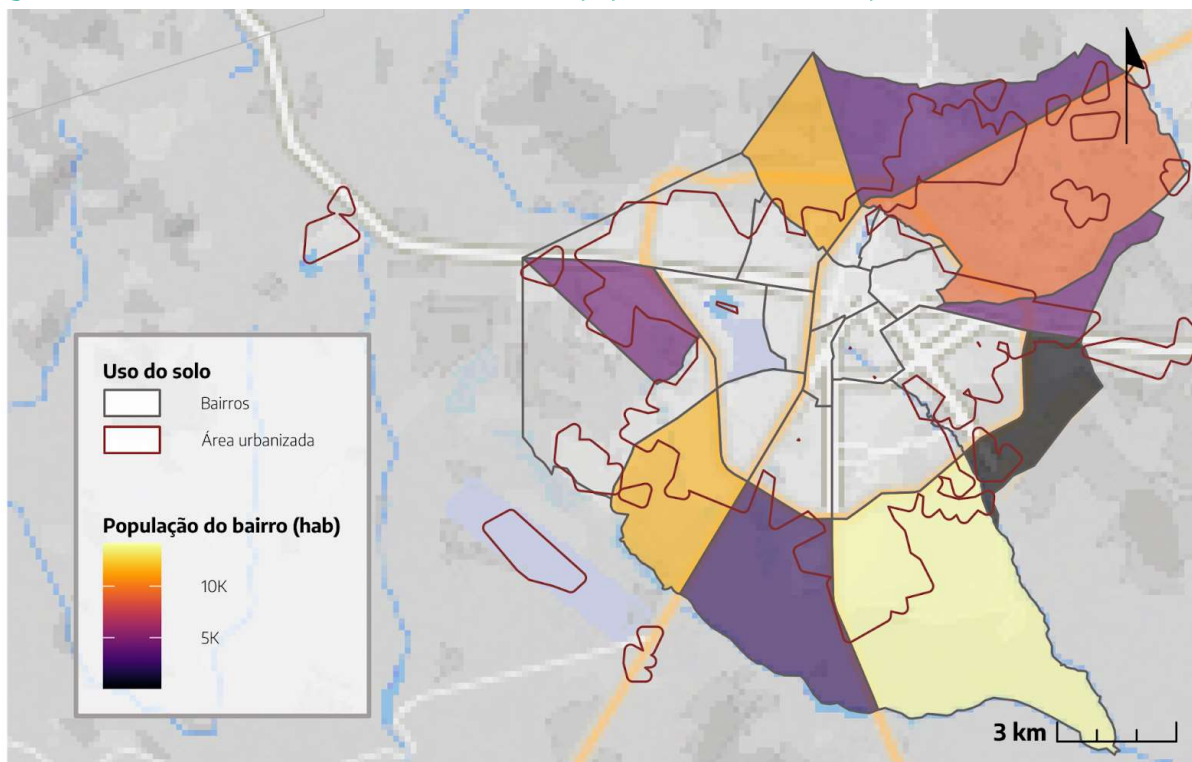
Tabela 07: Ranking dos bairros com maior acessibilidade por transporte público (em %).

Ranking	Bairro	População (hab)	TMI Estab. saúde (min)	TMI Estab. educação (min)	TMI Estab. lazer (min)
1º melhor	Centro	22.808	7,0	8,1	1,4
2º melhor	Brasil	30.946	7,5	6,3	3,1
3º melhor	Jurema	10.780	8,4	9,3	0,9
4º melhor	Recreio	11.407	9,6	14,2	4,9
5º melhor	Ibirapuera	28.588	12,2	9,0	5,7
6º melhor	Alto Maron	27.082	13,3	11,0	5,8
7º melhor	Patagônia	32.653	14,3	11,7	4,7
8º melhor	Guaraní	15.652	15,0	9,1	5,2
9º melhor	Felícia	9.597	15,8	27,1	5,0
10º melhor	Bateias	26.471	17,1	14,7	5,8

Fonte: IBGE(2010); PMVC (2022); Elaboração própria.

Além disso, na Figura 42 é apresentada a disposição espacial dos 40% piores bairros em termos de acessibilidade a equipamentos de saúde, utilizando o indicador de tempo mínimo. Nota-se que as populações das periferias norte e sul são especialmente impactadas pela distância até os equipamentos de saúde, pela extensão desses bairros, bem como pela barreira causada pelo Parque da Serra do Periperi.

Figura 42: Piores bairros em acessibilidade a equipamentos de saúde por caminhada.



Fonte: CNES (2022); PMVC (2022); MAPBIOMAS (2021); Elaboração própria.

6.3 Desigualdades de renda e acessibilidade

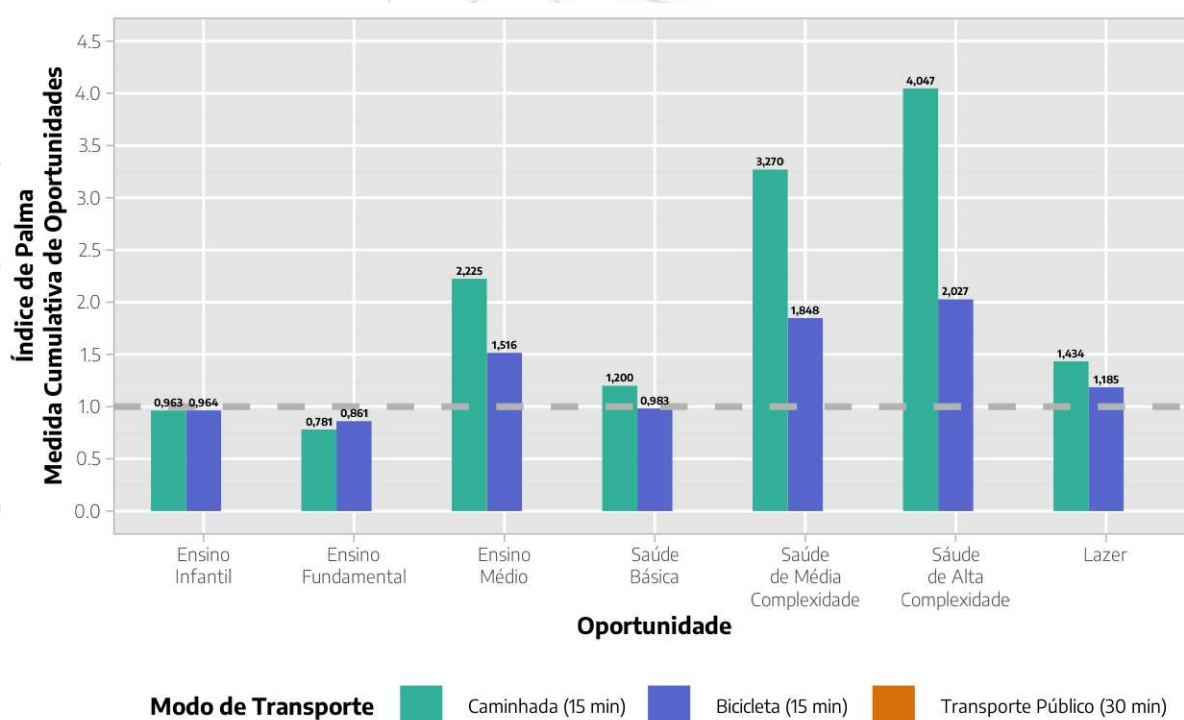
Nessa subsecção, a Razão de Pseudo Palma utilizada mede o quociente entre a acessibilidade dos mais ricos (10% mais ricos) pela acessibilidade dos mais pobres (40% mais pobres). Se o valor é maior do que 1, indica que os mais ricos têm maior acessibilidade do que os mais pobres. Se a razão é menor do que 1, a relação é inversa.

Na Figura 43, é apresentada a Razão de Pseudo Palma do indicador de oportunidades cumulativas para caminhada e bicicleta e categorias de oportunidades. Nos equipamentos de saúde de média e alta complexidade e escolas de ensino médio, em especial, mas também para lazer e saúde básica por caminhada, os mais ricos têm mais acessibilidade, chegando a 4 vezes mais acessibilidade por caminhada a equipamentos de saúde de alta complexidade e duas vezes mais acessibilidade a escolas de ensino médio. De forma geral, os mais pobres só possuem mais acesso às escolas de ensino fundamental, onde estes têm cerca de 30% mais acessibilidade do que os mais ricos por caminhada. Para as escolas de ensino infantil e saúde básica por caminhada

praticamente não há diferença na acessibilidade, com uma leve vantagem para os mais pobres de cerca de 3%.

De forma geral, apesar da presença do Parque da Serra do Periperi que dificulta o deslocamento por modos ativos para os bairros da periferia norte, a bicicleta foi o modo com maior redução das desigualdades, muito em função de sua velocidade maior em relação à caminhada. Por exemplo, para equipamentos de saúde de alta complexidade, os mais ricos têm cerca de quatro vezes mais acessibilidade do que os 40% mais pobres, ao passo que essa diferença cai pela metade quando considerada a bicicleta. Como limitação, o transporte público não foi considerado no cálculo das desigualdades.

Figura 43: Razão de Pseudo Palma para o indicador de acessibilidade de oportunidades cumulativas.



Fonte: Elaboração própria.

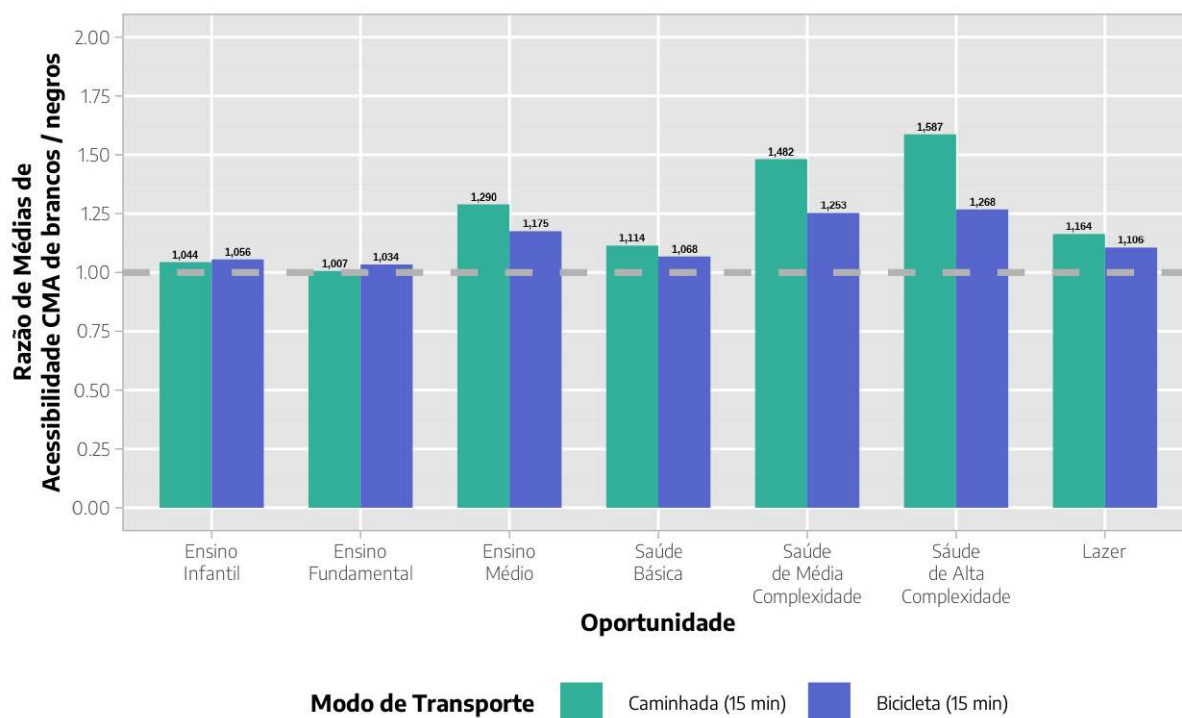
6.4 Desigualdades de cor na acessibilidade

A Figura 44 ilustra as razões entre a acessibilidade da população branca pela acessibilidade da população negra. Valores acima de 1 indicam que a população branca tem maior acesso que a negra para determinado modo de transporte, enquanto valores inferiores a 1 mostram um maior acesso da população negra.

Ao considerar caminhada e bicicleta no tempo limite de 15 minutos, a população branca possui melhor acesso a todas as oportunidades. Mais uma vez, a bicicleta é capaz de reduzir as desigualdades espaciais, permitindo aos negros (e mais pobres) acessarem as oportunidades que estão concentradas nas áreas de maior renda (e de concentração de brancos). Contudo, os negros

não têm maior acessibilidade por nenhum modo em nenhuma das oportunidades (embora a diferença seja pequena para as escolas de ensino infantil e fundamental, de até 5%). As maiores desigualdades de raça/cor são vistas para equipamentos de saúde de média e alta complexidade, com os brancos com cerca de 50% mais acessibilidade por caminhada e cerca de 25% maior acessibilidade por bicicleta. Assim, a bicicleta é capaz de reduzir pela metade as desigualdades observadas para essas oportunidades.

Figura 44: Razão entre o indicador de acessibilidade de oportunidades cumulativas para o recorte de raça.

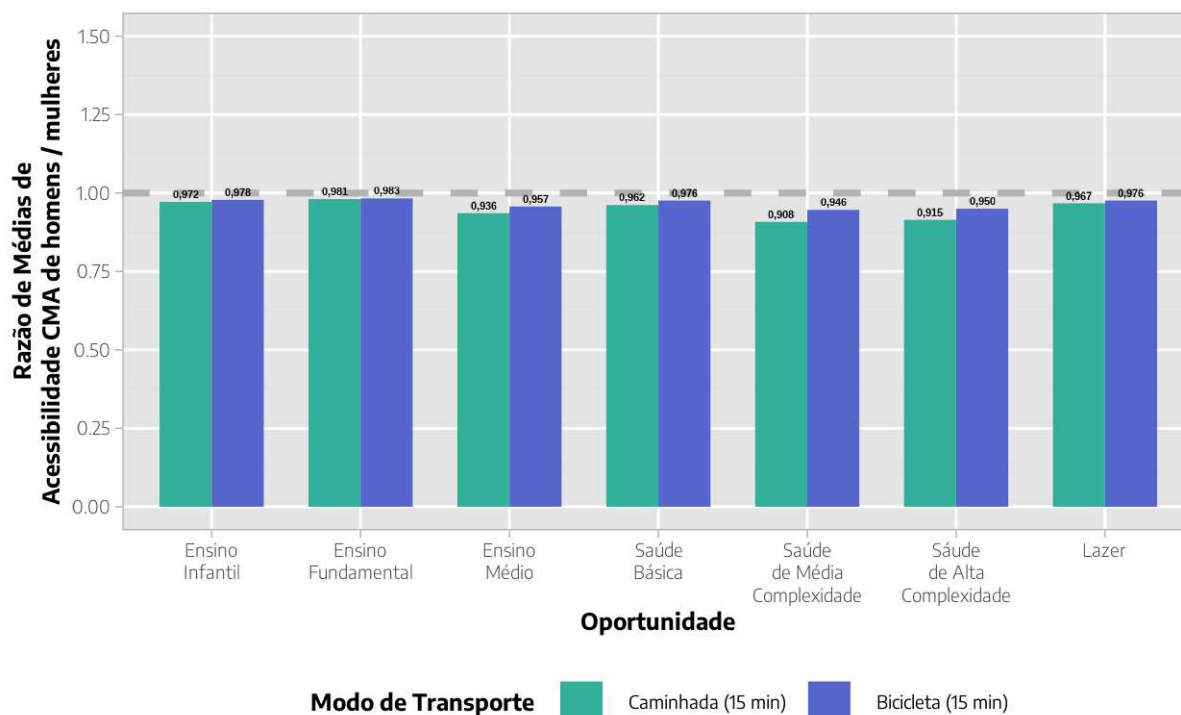


Fonte: Elaboração própria.

6.5 Desigualdades de gênero/sexo na acessibilidade

Com relação às desigualdades de gênero/sexo, através da razão entre as acessibilidades de homens pela acessibilidade de mulheres, observa-se que há uma menor desigualdade entre homens e mulheres às oportunidades em relação às desigualdades de renda e cor observadas, uma vez que todos os valores do índice são bem próximos de 1 (Figura 45), com exceção da acessibilidade a equipamentos de saúde de média e alta complexidade por caminhada, para o qual as mulheres chegam a ter acessibilidade cerca de 10% maior do que os homens. Para as demais oportunidades, as mulheres têm acessibilidade cumulativa a oportunidades médias em torno de 4% maior do que a dos homens. Além disso, para todas as oportunidades, a bicicleta foi o modo que apresentou menores disparidades.

Figura 45: Razão entre o indicador de acessibilidade de oportunidades cumulativas para o recorte de gênero/sexo.



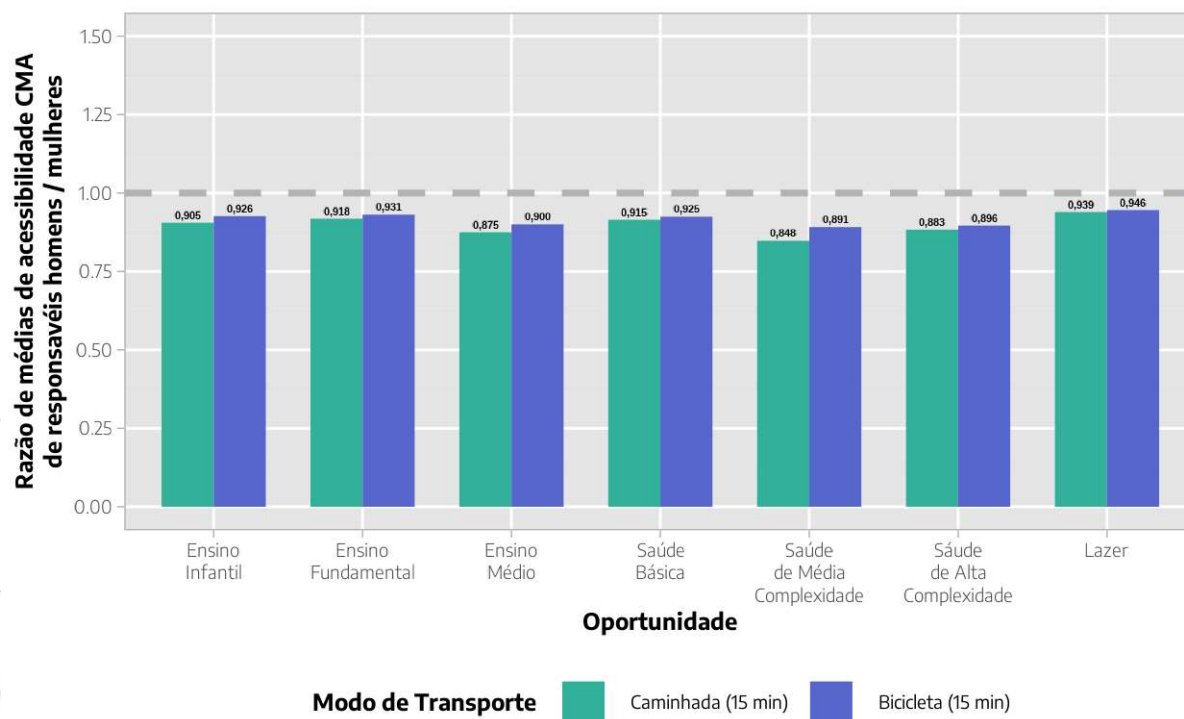
Fonte: Elaboração própria.

Já a Figura 46, que tem como foco o acesso por oportunidades cumulativas, considerando o principal responsável pelo domicílio, nota-se que o padrão também é de desigualdade maior do que quando considerado apenas o gênero, com as responsáveis mulheres com um pouco mais de acessibilidade do que os responsáveis homens, em torno de 10% para a maioria das oportunidades por caminhada, chegando a 18% para os equipamentos de saúde de média e alta complexidade por caminhada, em até 15 minutos e mantendo-se entre 5% e 10% quando se considera a bicicleta em até 15 minutos, favorecendo as mulheres.

No entanto, é importante destacar que existem diversas outras barreiras de acesso, para além das questões de proximidade e da conectividade serviços de transporte público tratados aqui, que influenciam na mobilidade e na garantia do uso de determinado equipamento. Por exemplo, no caso de diferenças de gênero/sexo, destaca-se o problema de segurança pública durante o deslocamento a pé e por transporte público, que afeta predominantemente o público feminino.

De forma similar, a percepção de segurança viária é bastante distinta entre gênero/sexo, de modo que o acesso por bicicleta é bastante afetado pela falta de infraestrutura cicloviária, principalmente para a parcela feminina da população. Algumas barreiras, ainda, podem ser mais acentuadas por mulheres negras de baixa renda, devido à aspectos de discriminação racial, como relatado por Silva *et al.* (2020) no caso de sistemas de saúde.

Figura 46: Razão entre o indicador de acessibilidade de oportunidades cumulativas para o recorte de gênero/sexo do responsável pelo domicílio.



Fonte: Elaboração própria.

7 Planos existentes

Vitória da Conquista possui Plano Diretor de 2006, que se encontra em processo de revisão, e um Diagnóstico do Plano de Circulação Viária. Ainda não há para o município os planos de Mobilidade Urbana, Cicloviário, Caminhabilidade/Calçadas e Segurança Viária.

7.1 Plano Diretor

O Plano Diretor Urbano do Município de Vitória da Conquista-BA foi instituído pela Lei nº 1.385/2006, de 26 de dezembro de 2006, alterado pela Lei Complementar nº 1.928, de 02 de setembro de 2013. Atualmente se encontra em processo de revisão na Câmara Municipal um anteprojeto de lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), de agosto de 2021. No Plano instituído em 2006, há discussões relacionadas à redução de desigualdades sociais, ocupação do solo, diretrizes da política habitacional, planejamento urbano, entre outras. Na Lei Complementar de 2013 é criado o Conselho Municipal da cidade.

Embora no Plano Diretor de 2006 haja uma preocupação com a redução de desigualdades sociais através da mobilidade e acessibilidade, na minuta de anteprojeto de lei do Plano Diretor em revisão (2021) há um aprofundamento das questões relacionadas. Nessa minuta de anteprojeto, **um dos objetivos gerais da política urbana de Vitória da Conquista é reduzir as desigualdades socioterritoriais nos espaços urbano e rural do Município**, dotando-os de equipamentos e infraestrutura urbana básica nos bairros e sedes distritais – prioritariamente em áreas carentes com grupos socialmente vulnerabilizados, contemplando as especificidades étnico/raciais, de gênero, de faixa etária e cultural, assegurando o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

7.2 Plano de Circulação Viária

O Diagnóstico do Plano de Circulação Viária de 2019, como o próprio nome sugere, retrata o cenário atual do município de Vitória da Conquista no âmbito da estrutura e hierarquia viária existente. O plano detalha o sistema viário regional e urbano, além dos principais corredores, vias de circulação, estudos e projetos existentes, etc. Os projetos existentes contam com restauração de vias, implantação de pista de caminhada e ciclovias, reforma do terminal, dentre outros. Destaca-se que há um item do plano que caracteriza a acessibilidade por modo a pé no município, porém tem como foco a acessibilidade universal, iniciando com o conceito da acessibilidade como base para a mobilidade sustentável e evidenciando o cenário atual encontrado.

8 Estrutura institucional da mobilidade

Diversas secretarias são responsáveis por políticas que influenciam diretamente o acesso a oportunidades urbanas, como a Secretaria Municipal de Educação, a Secretaria Municipal de Saúde, a Secretaria Municipal de Cultura, Turismo, Esporte e Lazer, Secretaria Municipal de Serviços Públicos, entre outros. No entanto, o principal órgão responsável pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana em Vitória da Conquista é a Secretaria de Mobilidade Urbana. Além disso, a Secretaria de Infraestrutura Urbana é o órgão responsável por planejar, elaborar e fiscalizar a execução de obras públicas, bem como os estudos e projetos de alterações e atualizações do Plano Diretor Urbano e da regulamentação do uso e do parcelamento do solo urbano, também com interseção direta com a acessibilidade e mobilidade.

O [Conselho Municipal de Transportes Públicos](#) foi originalmente reestruturado e regulamentado pela [Lei Municipal nº 1.291/2005](#), com os objetivos de promover a participação da população e de seus segmentos sociais na gestão do sistema de transporte coletivo de passageiros, bem como orientar, cooperar e exercer a fiscalização dos programas, proventos, diretrizes e planos referentes ao sistema de transporte. Sua composição é formada por 13 representantes do poder público e 13 representantes da sociedade civil, incluindo o executivo e o legislativo municipal, operadores e trabalhadores do setor de transporte, estudantes, empresas privadas e associações. A sua atual composição, com reuniões mensais, é dada pelo [Decreto nº 21.657, de 25 de janeiro de 2022](#), com mandato de dois anos.

O [Conselho Municipal de Usuários de Serviços Públicos](#) foi instituído pelo [Decreto Municipal nº 20.855/2021](#), junto ao Programa Municipal de Proteção e Defesa dos Direitos do Usuário dos Serviços Públicos. São 16 representantes, sendo 8 do poder público municipal e 8 dos usuários dos serviços públicos, selecionados mediante edital de chamamento público.

Além disso, existem os seguintes conselhos com pautas transversais ao escopo deste diagnóstico:

- a) Conselho municipal de igualdade social
- b) Conselho municipal da pessoa com deficiência
- c) Conselho municipal do idoso
- d) Conselho municipal da juventude

Quanto às secretarias,

8.1 Secretarias de Infraestrutura e de Mobilidade Urbana

A análise da distribuição por gênero/sexo dos técnicos(as) e gestores(as) da administração pública responsável pela gestão da mobilidade urbana em Vitória da Conquista teve como referência os dados dos servidores, cargos e salários provenientes do [portal da transparência](#), filtrados para as Secretarias de Infraestrutura Urbana e de Mobilidade Urbana para março de 2023 e categorizados segundo a estimativa de gênero/sexo, conforme explicado no anexo de metodologia. Não foi

possível identificar a raça/cor dos servidores por meio dos dados disponíveis, o que pode ser posteriormente avaliado.

A divisão dos funcionários por nível hierárquico realizada a partir dos salários mensais brutos dos servidores não foi possível pois o portal da transparência do município não permite a exportação completa dos dados, apenas acesso aos salários individualmente por meio da plataforma online.

Já o agrupamento dos cargos foi realizado de forma a unir cargos com perfil e níveis de decisão relativamente semelhantes, apesar das diferenças de função. Assim, técnicos, fiscais, auxiliares administrativos e técnicos e supervisores com diferentes funções em diferentes áreas da mobilidade foram agrupados em “técnicos”, “fiscais”, “auxiliares” e “supervisores”, etc.

A Tabela 08 mostra o número de trabalhadores vinculados às secretarias, por gênero/sexo. Nos dois órgãos, a maioria dos servidores são homens, variando entre 72 e 76%. Mulheres são apenas cerca de um quinto dos técnicos e gestores de infraestrutura e mobilidade urbana.

Tabela 08: Número de profissionais vinculados às secretarias de infraestrutura e mobilidade urbana por gênero/sexo.

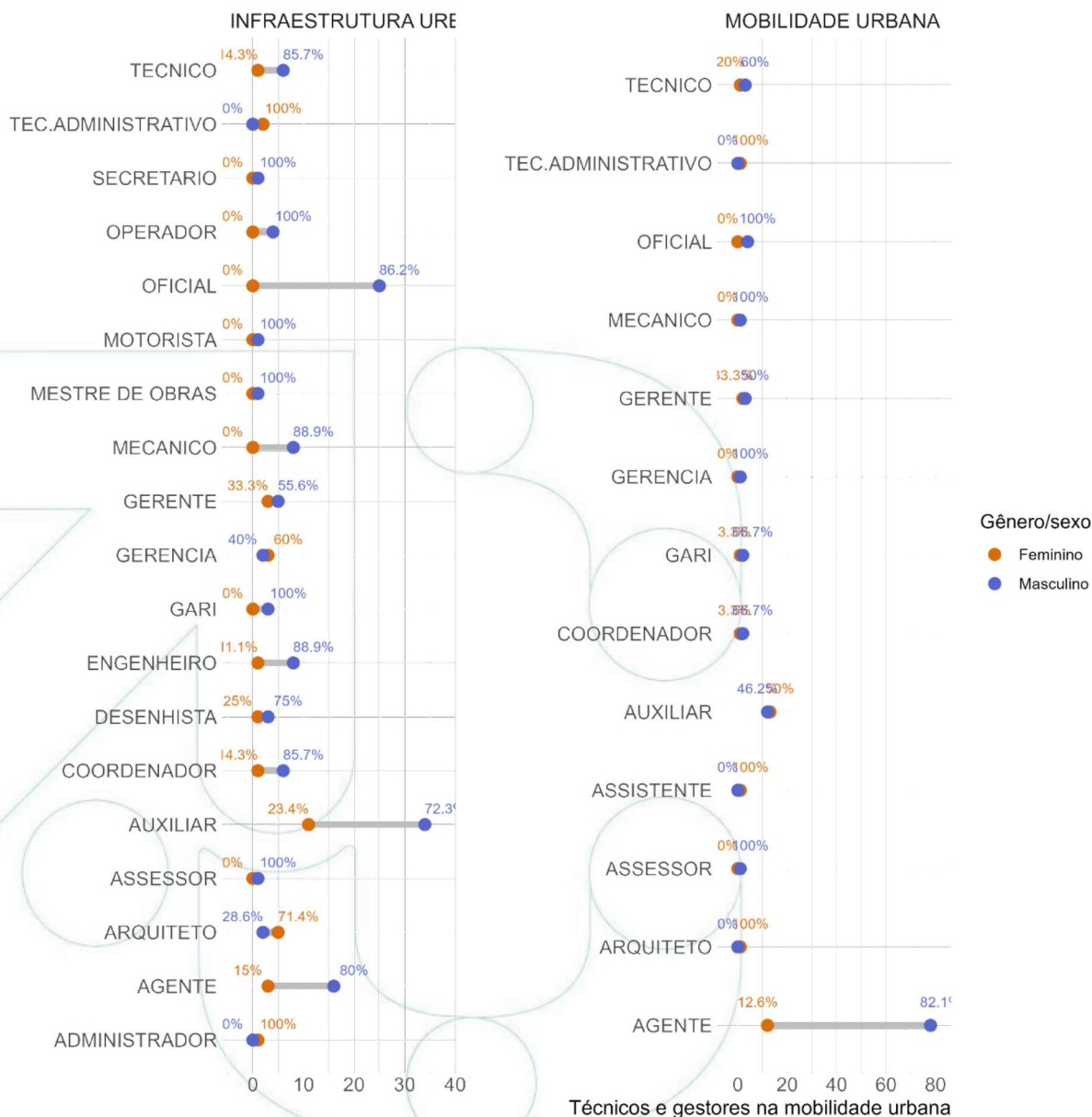
Gênero	Mobilidade		Infraestrutura	
	Total	%	Total	%
Mulheres	33	22,3%	32	19,2%
Homens	107	72,3%	126	75,5%
Não identificados	8	5,41%	9	5,39%
Total	148	100%	167	100%

Fonte: PMVC (2023).

A análise do número de trabalhadores por gênero/sexo e cargo agregado, ilustrado na Figura 47, permite localizar os cargos com maior desigualdade entre os gêneros.

Na mobilidade urbana, as mulheres são maioria apenas nos cargos administrativos, de arquitetura ou de auxiliar e assistente. Os cargos técnicos e de gerência são todos majoritariamente ocupados por homens, com destaque para os agentes de transportes e trânsito, entre os quais apenas 12,6% são mulheres. Já na secretaria de infraestrutura urbana, apesar das mulheres também estarem mais concentradas nos cargos administrativos e de arquitetura, elas também ocupam mais cargos de gerência, com mais responsabilidades e poder de decisão.

Figura 47: Distribuição do número de servidores vinculados às secretarias de infraestrutura e mobilidade urbana por gênero/sexo e cargo.



Fonte: PMVC (2023).

8.2 Conselho Municipal de Transportes Públicos

O Conselho Municipal de Transportes Públicos (CMTTP) é composto por 24 representações, sendo 11 do executivo municipal, 2 do legislativo municipal, 4 associações, 2 sindicatos de trabalhadores e 2 organizações de estudantes, 2 condutores e 1 sindicato patronal. O Conselho é atualmente composto por 48 membros, incluindo titulares e suplentes, sendo 39 homens (81,25%) e 9 mulheres (18,8%). Se contarmos apenas os titulares, excluindo suplentes, essa proporção é ainda menor: apenas 4 mulheres (16,7%).

Tabela 09: Número de membros do CMTP, por organização que representa.

Natureza	Representação	Representantes	Homens	Mulheres
Executivo municipal	Coordenação de Trânsito	4	4	0
	Coordenação de Transporte Público	4	4	0
	Gabinete Civil (GAC)	2	2	0
	Procuradoria - Geral do Município (PGM)	2	2	0
	Secretaria Municipal da Transparência e do Controle (SMTC)	2	1	1
	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB)	2	0	2
	Secretaria Municipal de Finanças e Execução Orçamentária (SEFIN)	2	2	0
	Secretaria Municipal de Gestão e Inovação (SEMG I)	2	0	2
	Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana (SEINFRA)	2	2	0
Associações	Associação de Moradores do Jardim Valéria	2	2	0
	Associação de Moradores do Nova Cidade	2	2	0
	Associação do Transporte Coletivo Rural	2	1	1
	Pessoas com mobilidade reduzida (ACIDE)	2	2	0
Sindicato de trabalhadores	Sindicato dos Comerciantes	2	2	0
	Sindicato dos Rodoviários (SINTRAVC)	2	2	0
Legislativo municipal	Câmara Municipal de Vitória da Conquista (CMVC)	4	4	0
Estudantes	Estudantes secundaristas	2	1	1
	Estudantes universitários	2	1	1
Condutores	Associação de Transporte Escolar	2	1	1
	Condutores autônomos (SINCAVIR)	2	2	0
Sindicato patronal	CDL	2	2	0
Total geral		48	39	9

Fonte: PMVC (2023).

Verifica-se uma maior desigualdade entre os indicados pelos sindicatos (dos trabalhadores e patronal) e pela Câmara Municipal, sem nenhuma representante mulher. Entre o poder público executivo municipal, 22,7% são mulheres.

Tabela 10: Número de membros do CMTM, por natureza.

Natureza da representação	Número de representantes	Homens	Mulheres	% de Mulheres
Executivo municipal	22	17	5	22,7%
Associações	8	7	1	12,5%
Sindicato de trabalhadores	4	4	0	0
Legislativo municipal	4	4	0	0
Estudantes	4	2	2	50%
Condutores	4	3	1	25%
Sindicato patronal	2	2	0	0
Total	48	39	9	18,75%

Fonte: PMVC (2023).

8.3 Conselho Municipal de Usuários de Serviços Públicos

Já o Conselho Municipal de Usuários de Serviços Públicos (CMUSP), é composto por representações do poder público (14 no total) e da sociedade civil (16). É interessante notar como no próprio decreto de nomeação das conselheiras e conselheiros, prevê-se paridade de gênero/sexo entre os representantes da sociedade civil: são 8 vagas para o público feminino e 8 vagas para o público masculino, incluindo titulares e suplentes. Entre as pessoas do poder público, a maioria são mulheres (64,3%).

Tabela 11: Número de membros do CMUSP, por natureza.

Natureza da representação	Número de representantes	Homens	Mulheres	% de Mulheres
Poder público	14	5	9	64,3%
Sociedade civil	16	8	8	50,0%
Total	30	13	17	56,67%

Fonte: PMVC (2023).

Considerações finais

Esse relatório apresentou as principais estimativas de acessibilidade para o município de Vitória da Conquista (BA), considerando as oportunidades de saúde, educação e lazer acessadas pelos modos a pé e bicicleta. A partir desses resultados, foram também calculadas as desigualdades raciais, de gênero/sexo e de renda.

As oportunidades de educação pública, especialmente de ensino infantil e fundamental, são mais distribuídas na Capital do que as escolas de ensino médio. Isso leva a menores diferenças na acessibilidade entre regiões, com tempos mínimos de viagem mais distribuídos para cada bairro. Contudo, devido à concentração desses equipamentos nos bairros centrais e da periferia sudoeste, há menor acessibilidade às oportunidades de educação para os bairros da periferia sul e norte. Os tempos mínimos de viagem até as escolas de ensino básico e fundamental são melhores para a população do 2º e 3º quartil de renda. As escolas de ensino médio são mais esparsas no território e portanto são mais difíceis de serem acessadas, sobretudo utilizando modos ativos. Isso se reflete nas maiores desigualdades de acesso conforme nível de renda e raça/cor, quando comparado com os demais níveis de ensino. Este aspecto é relevante uma vez que a população mais pobre tende a possuir apenas a alternativa de educação pública como opção, enquanto a mais rica possui maior tendência de utilização escolas privadas.

Os resultados de acessibilidade para oportunidades de saúde básica indicaram que, de forma geral, os mais pobres têm menos acesso a equipamentos de atenção primária do que os mais ricos. Esses estabelecimentos devem ser planejados para serem mais igualmente distribuídos e universalizar o acesso à saúde. Os equipamentos de alta complexidade não foram analisados quanto à acessibilidade devido à indisponibilidade dos dados de transporte público, porém encontram-se mais concentrados em áreas mais ricas, o que dificulta o acesso dos mais pobres por caminhada e bicicleta, um indicativo de que os mais pobres provavelmente têm menor acessibilidade à esses equipamentos também por transporte público. Políticas para diminuir a concentração da oferta em regiões fora da área do Centro diminuiria as diferenças no acesso geográfico à saúde; ou mesmo políticas urbanas que viabilizassem que a população de mais baixa renda se estabelecesse nas áreas de maior infraestrutura de transporte e equipamentos de saúde. Tendo em vista que ampliar os centros de alta complexidade como terapia intensiva, hemodiálise ou tratamento de câncer, entre outros, pode não ser viável devido à falta de economia de escala desses equipamentos, a performance da rede de transportes se torna fundamental. A população mais pobre, que é especialmente dependente de serviços públicos de saúde, geralmente possui um sistema de transporte público menos eficiente para acessar esses locais. Desse modo, é fundamental que a acessibilidade para esses grupos seja considerada para a melhoria do sistema de transporte público, avaliando a cobertura especial, frequência de oferta de serviços, e também outros aspectos como conforto, segurança e custo acessível.

Os equipamentos de lazer estão, de forma geral, em pouca quantidade no município, com uma leve concentração na região central, oeste e sul do município, tornando menor a desigualdade de acessibilidade entre ricos e pobres, visto que todos os recortes contam com baixa acessibilidade.

Assim como no caso de estabelecimentos de educação e saúde, a população mais pobre é mais dependente de espaços de lazer de natureza pública. Além de melhorar a distribuição desses equipamentos no município, é importante que seja avaliada a eficiência do sistema, bem como os diferentes níveis de qualidade/atratividade das oportunidades de lazer, uma vez que outros aspectos influenciam diretamente no uso desses espaços.

Cabe destacar que algumas áreas identificadas com baixa acessibilidade à todas as oportunidades analisadas, como os bairros da periferia sudeste (Espírito Santo e Ayrton Senna) e da periferia norte (Distrito Industrial, Nossa Senhora Aparecida e Lagoa das Flores), estes últimos mais distantes da região central da cidade por conta da Serra do Periperi, e as sedes dos distritos.

Portanto, é importante destacar que a garantia da população de ter suas necessidades de saúde, educação e lazer atendidas passa por outras variáveis que fogem do escopo da análise de acessibilidade espacial. Por exemplo, a população precisa reconhecer que determinado equipamento tem condições de atender suas necessidades; é preciso que haja oferta de profissionais ou equipamentos (no caso de escolas ou hospitais); vaga disponível (de empregos, leitos ou matrículas); e atendimento adequado (no caso de diagnóstico correto de saúde); e também que exista de infraestrutura de qualidade para pessoas com mobilidade reduzida e ciclistas.

Apesar dos resultados de acessibilidade indicarem baixas diferenças entre homens e mulheres, considerando diferentes modos de transporte, existem diversas outras barreiras de acesso, como segurança pública e viária, que influenciam na garantia do direito ao acesso a oportunidades. Com relação à participação de gênero/sexo em estruturas organizacionais da área de mobilidade urbana, verifica-se que homens não só se encontram em maior proporção que mulheres no setor, bem como estão mais concentrados em cargos mais altos.

Além disso, existem limitações adicionais referentes à categorização social de acordo com classe/renda, raça/cor e gênero/sexo. Em primeiro lugar, apesar da renda ser um bom preditivo da posição dos indivíduos na hierarquia social, ela desconsidera elementos importantes, como os diversos níveis de formalidade e seguridade social, habilidades profissionais, educação, autonomia no trabalho, entre outros.

Em segundo lugar, apesar da cor/raça da pele ser uma dimensão estruturante da sociedade brasileira, a maioria das pesquisas e levantamentos relacionados à mobilidade urbana desconsideram essa variável. Nesse sentido, Vitória da Conquista tem a oportunidade de incorporar aspectos de desigualdade de raça/cor e gênero/sexo em seu futuro plano de mobilidade. Porém, existem desigualdades internas a esses grupos que se alinham a debates sobre a igualdade de gênero, o racismo estrutural e o colorismo.

Em terceiro lugar, se a variável de sexo está presente na maioria das pesquisas atualmente, poquíssimos levantamentos de fato incorporam o conceito mais abrangente de gênero. Ao contrário do sexo, que é definido no momento do nascimento, o gênero é uma construção social, relacionada a aspectos individuais e coletivos. Ainda, não é uma definição binária (feminina ou

masculina), mas incorpora pessoas que se identificam com um gênero diferente do seu sexo biológico (pessoas transgênero) ou que não se identificam com apenas como mulheres ou homens (pessoas não binárias).

Uma variável bastante relacionada ao gênero é a orientação sexual, que interfere na forma com que as pessoas se relacionam e são vistas dentro de uma sociedade patriarcal. Pessoas LGBTQIA+ sofrem formas de discriminação que se sobrepõem à violência e desigualdade de gênero. Por não considerar todos esses aspectos, os dados censitários e de pesquisas de mobilidade acabam por esconder desigualdades fundamentais entre os gêneros. Ainda, se homens e mulheres (cis ou trans) e pessoas LGBTQIA+ tendem a habitar os mesmos lugares na cidade, as formas de deslocamento e de acesso são certamente diferentes e relacionadas aos diferentes papéis sociais atribuídos historicamente aos diferentes gêneros e à violência cotidiana sofrida por esses grupos.

Sendo assim, é fundamental incorporar essas dimensões nas pesquisas e levantamentos já realizados periodicamente ou ocasionalmente, bem como complementar e aprofundar os resultados quantitativos com pesquisas qualitativas, buscando compreender esses múltiplos desafios e barreiras ao pleno acesso à cidade pelos diferentes grupos sociais.

Referências

Alves, R. D. C. O. L. (2014). A influência de uma cidade média do Sudoeste da Bahia: o caso de Vitória da Conquista.

Anselin, L. 1995. Local Indicators of Spatial Association-LISA. Geographical Analysis, Ohio State University Press, v. 27, n. 2, p. 93-115.

Bahia. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. Chefas de família: perfil da monoparentalidade feminina na Bahia. Salvador: SEI, 2018. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/recortes_sociais/perfil_da_monoparentalidade_femini_na_na_bahia.pdf

Bittencourt, T., Giannotti, M. & Marques, E. (2020) Cumulative (and self-reinforcing) spatial inequalities: Interactions between accessibility and segregation in four Brazilian metropolises. Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science 48 (7), 1989-2005.

Bittencourt, T. & Giannotti, M. (2021) The unequal impacts of time, cost and transfer accessibility on cities, classes and races. Cities 116, 103257.

Bittencourt, T. & Faria, J. (2021) Distribuição de investimentos públicos, infraestrutura urbana e desigualdade socioespacial em Curitiba. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana 13, 1-20.

BRASIL, Ministério da Economia (2022). Ministério da Economia aumenta valor de salário mínimo para 2023. Disponível em [acesse.one/JHZpK](https://www.governo.br/acesse.one/JHZpK). Acesso em 18 de janeiro de 2023.

Corrêa, R. L. (2006). Estudos sobre a rede urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil

Corrêa, R. L. (1997). Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil

Davis, A. (2016) Mulheres, raça e classe. São Paulo, Editora Boitempo.

dos Passos, F. J. (2014). O BECO DE (VÓ) DOLA: TERRITÓRIO NEGRO NUM BAIRRO NEGRO DE VITÓRIA DA CONQUISTA. *Colóquio do Museu Pedagógico-ISSN 2175-5493*, 9(1), 2071-2084.

González, K., Machado, A., Alves, B., Raffo, V., Gamez, S. & Portabales, I. (2020) Por que ela se move? Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas. The World Bank.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA . Censo Brasileiro de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.

Jiró, P., Carrasco, J. & Rebolledo, M. (2021) Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. Transportation Research Part A: Policy and Practice 140.

Locomotiva (2022) Discriminação racial no transporte público. Relatório de pesquisa quantitativa - Instituto Locomotiva e Uber.

Locomotiva (2023) LGBTfobia e mobilidade. Relatório de pesquisa quantitativa - Instituto Locomotiva e Uber.

MARES, R. M. (2013). A periferia pobre e a produção do espaço urbano: O caso de Vitória da Conquista/BA. *II Simpósio de Estudos Urbanos: A dinâmica das cidades e a produção do espaço*. Disponível em: < http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/mares-rizia-mendes.pdf>. Acessado em, 14.

Oliveira, D. P. de A. *et al.* Cartografia e Legislação Urbana: delimitação cartográfica dos bairros da cidade de Vitória da Conquista - Bahia. Geoaraguaia, Barra do Garças: UFMT, ed. 8, ano 2018, n. 2, p. 19-31, Semestral.

Pereira, R., Herszenhut, D., Bragam C. K. V., Bazzo, J. P., Oliveira, J. L. A, Parga, J. P., Saraiva, M., Silva, . P., Tomasiello, D. B., Warwar, L. (2022). Distribuição espacial de características sociodemográficas e localização de empregos e serviços públicos das vinte maiores cidades do Brasil. Texto para discussão - IPEA 2772.

Pereira, R., Braga, K., Serra, B. & Nadalin, V. (2019) Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras. Texto para discussão - IPEA, 2535.

Pereira, R., Warwar, L., Parga, J., Bazzo, J., Braga, K., Herszenhut, D. & Saraiva, M. (2021) Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. Texto para discussão - IPEA, 2673.

Perrotta, A. (2017). Transit Fare Affordability: Findings From a Qualitative Study. *Public Works Management & Policy*, 22(3), 226–252.

Pizzol, B., Bittencourt, T., Logiodice, P., Freiberg, G., Tomasiello, D., Barboza, M. & Giannotti, M. (2020) Desigualdades na oferta de infraestrutura cicloviária. *Nexo Políticas Públicas*.

Pizzol, P., Tomasiello, D., Vasconcelos, S., Fortes, L. Gomes, F. & Giannotti, M. (2021) Priorizar o transporte ativo a pé! Nota técnica políticas públicas, cidades e desigualdades - CEM.

Pólis, I. (2022). Racismo ambiental e justiça socioambiental nas cidades. São Paulo. Disponível em: <https://polis.org.br/estudos/racismo-ambiental/#>.

Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista. (2020). Conflitos. Vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/conflitos/>.

Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista. (2020). Cronologia. Vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/cronologia>.

Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista. (2020). Primeiros habitantes. Vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/primeiros-habitantes/>.

Santos, W. O., & Ferraz, A. E. D. Q. (2020). Urbanização e produção do espaço urbano em Vitória da Conquista-BA: novas formas e conteúdos/Urbanization and production of urban space in Vitória Conquista-BA: new forms and contents. *Brazilian Journal of Development*, 6(1), 729-740.

Silva, A. B. (2015). Presenças e invisibilidades dos afro-brasileiros em Vitória da Conquista (Brasil). *Silva*, 52-66.

Sustentáveis, C. (2020). Mapa da desigualdade entre as capitais brasileiras. *São Paulo*.

Svab, H. (2016) Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero/sexo. Dissertação de mestrado em engenharia de transportes. Universidade de São Paulo.

Tomasiello, D. B., Pereira, R. H. M., Vieira, J. P. B., Parga, J. P. F. A., & Servo, L. M. S. (2022). Racial and income inequalities in access to health in Brazilian cities. SocArXiv. <https://doi.org/10.31235/osf.io/g5z7d>

Transporte Ativo. (2018). Pesquisa Perfil do Ciclista 2018 (p. 90) [1]. Transporte Ativo, LABMOB. <http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>

Apêndice

A - Acessibilidade a escolas de ensino infantil

Figura A1: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino infantil acessíveis por caminhada em até 15 minutos

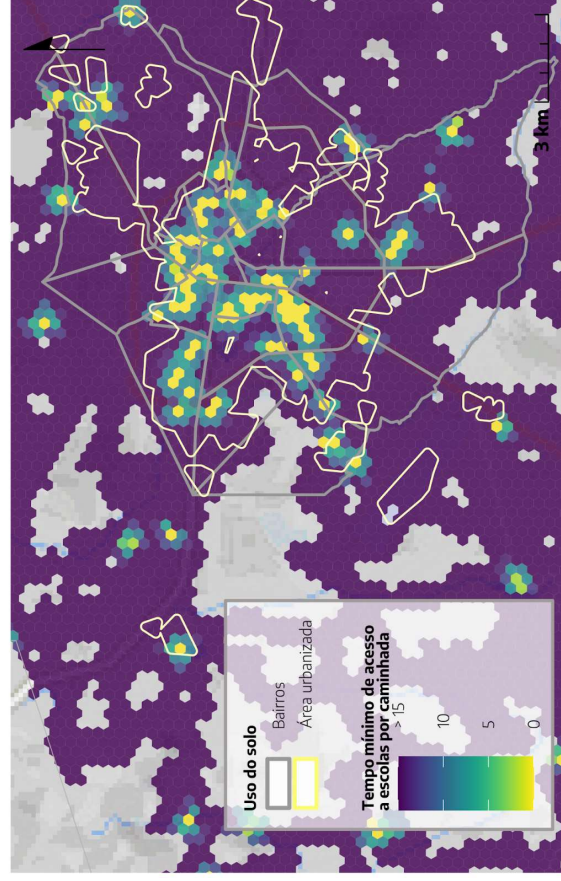


Figura A2: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino infantil acessíveis por caminhada em até 30 minutos

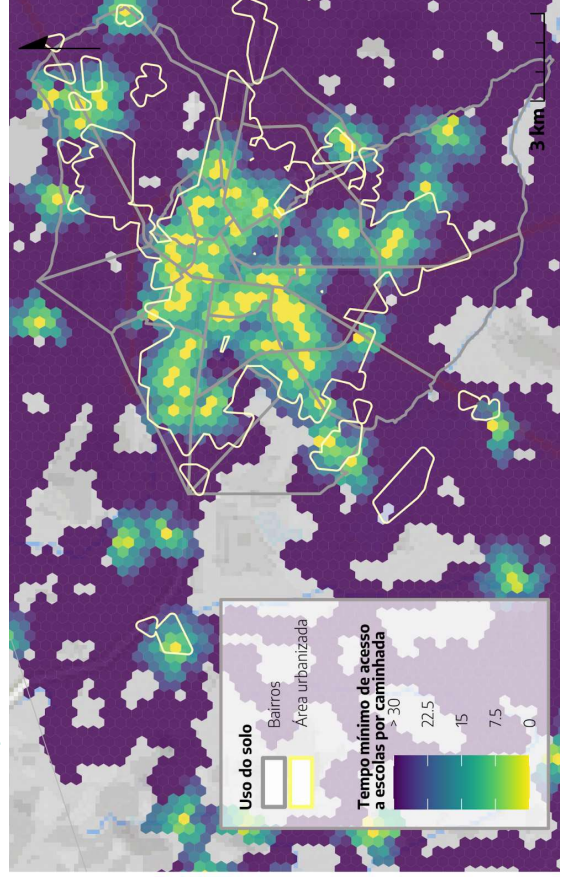


Figura A3: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino infantil acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

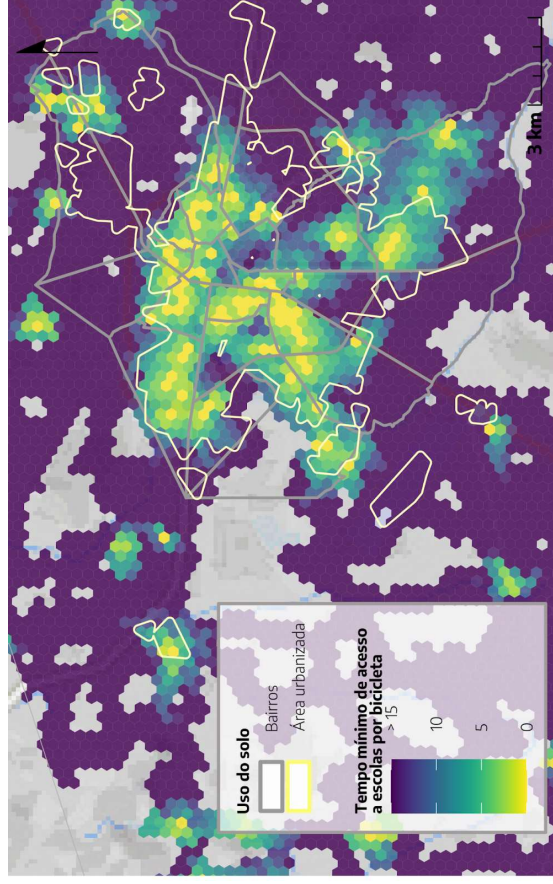


Figura A4: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino infantil acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

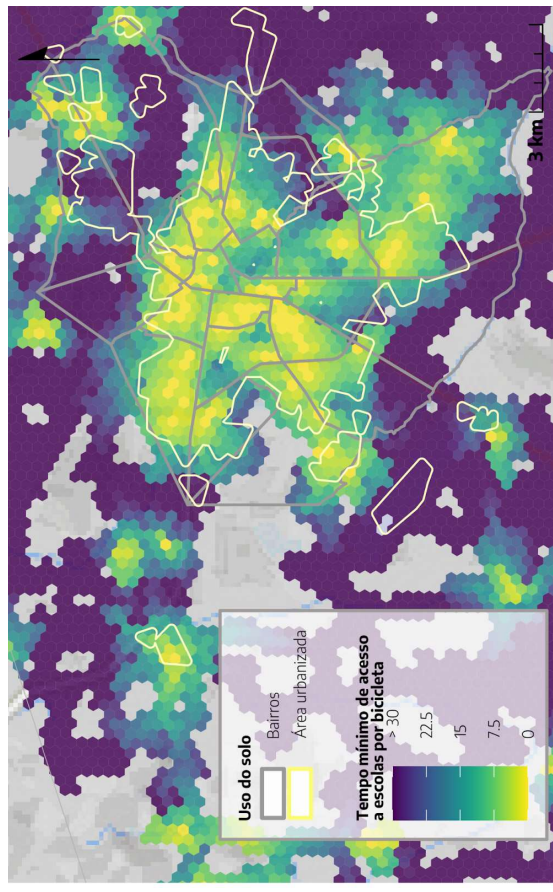
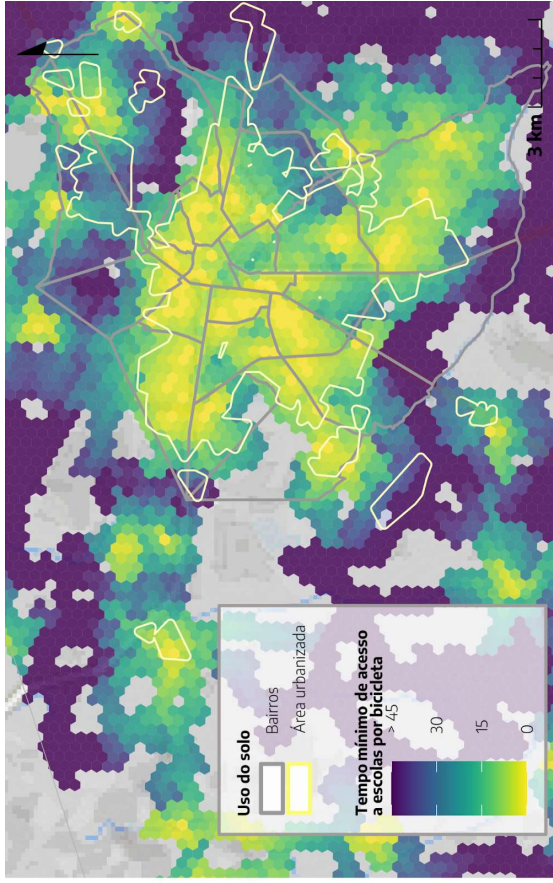


Figura A5: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino infantil acessíveis por bicicleta em até 45 minutos



B - Acessibilidade a escolas de ensino fundamental

Figura B1: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino fundamental acessíveis por caminhada em até 15 minutos

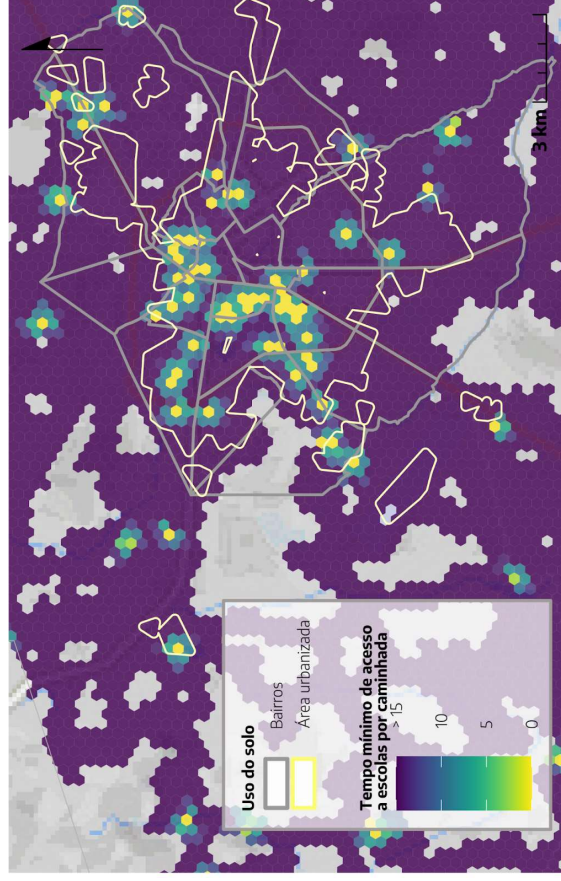


Figura B2: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino fundamental acessíveis por caminhada em até 30 minutos

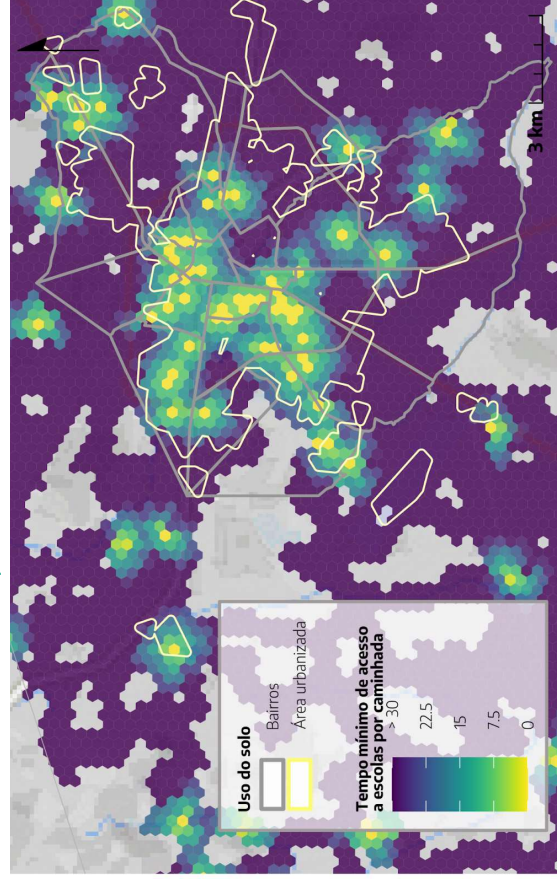


Figura B3: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino fundamental acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

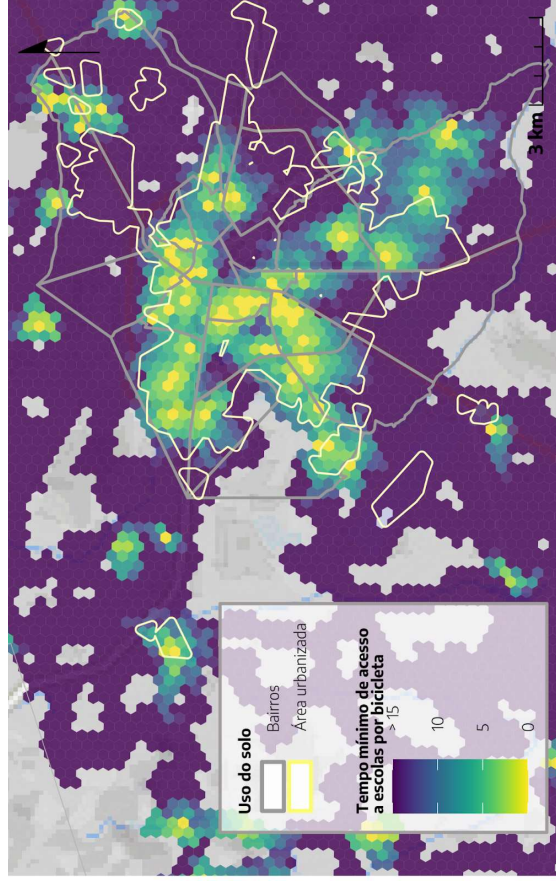


Figura B4: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino fundamental acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

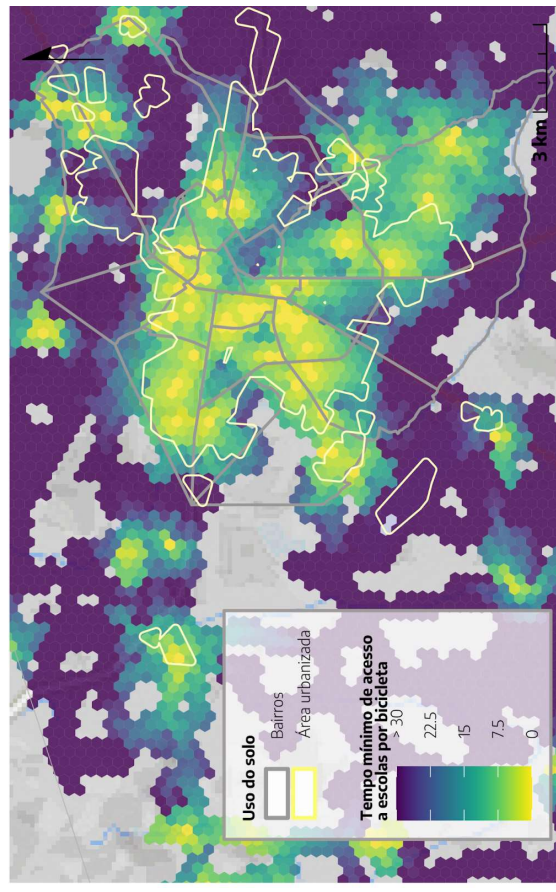
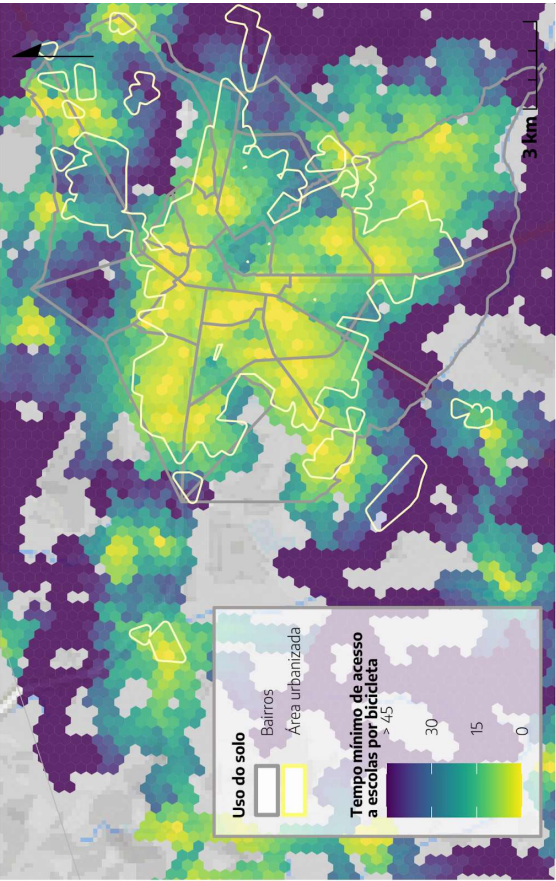


Figura B5: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino fundamental acessíveis por bicicleta em até 45 minutos



C - Acessibilidade a escolas de ensino médio

Figura C1: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino médio acessíveis por caminhada em até 15 minutos

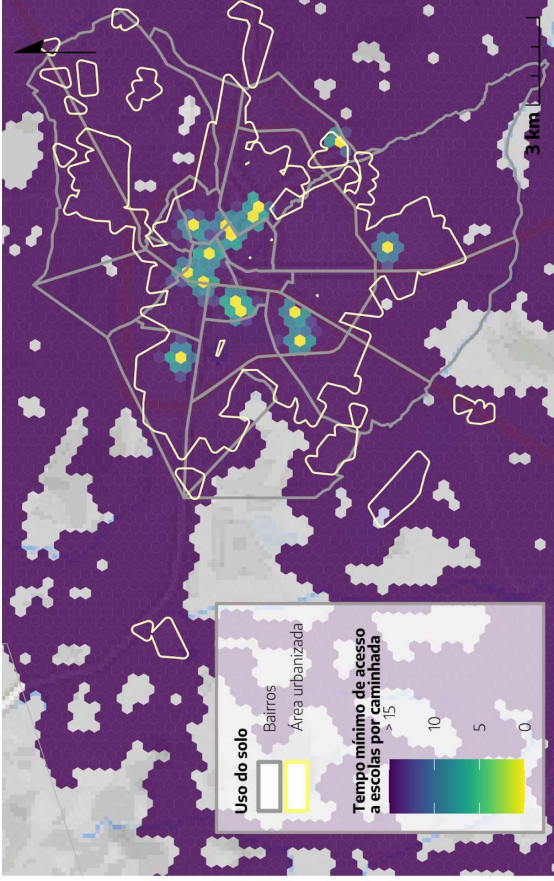


Figura C2: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino médio acessíveis por caminhada em até 30 minutos

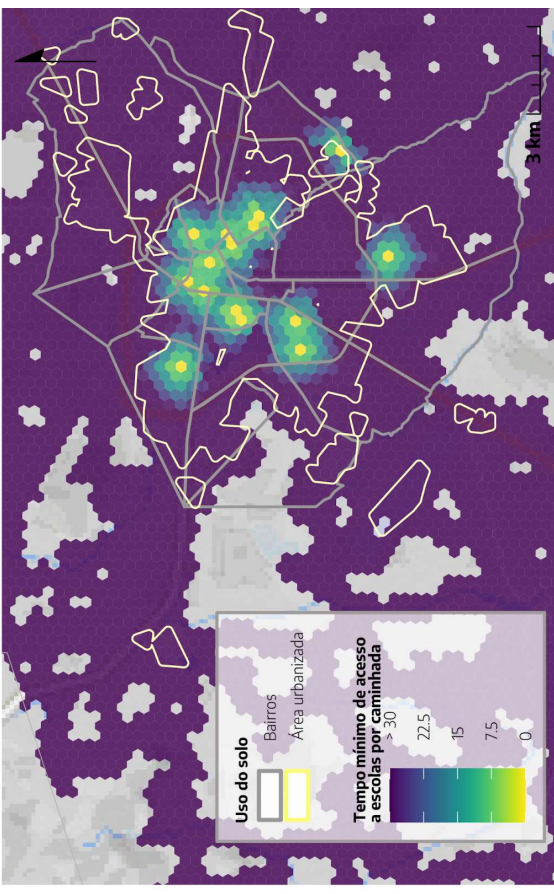


Figura C3: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino médio acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

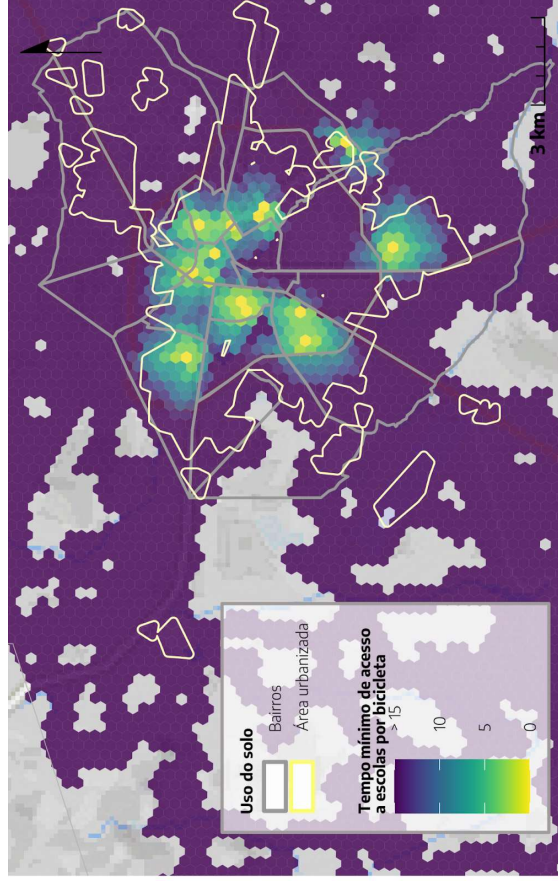


Figura C4: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino médio acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

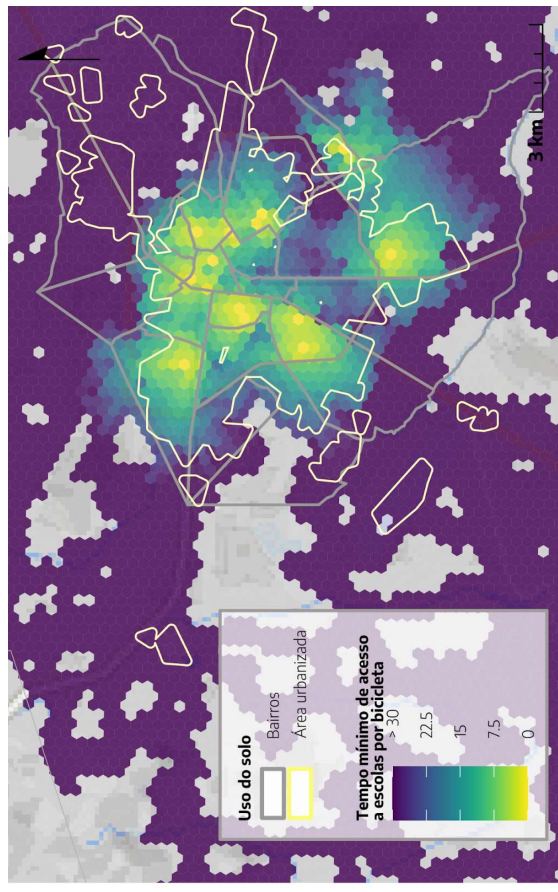
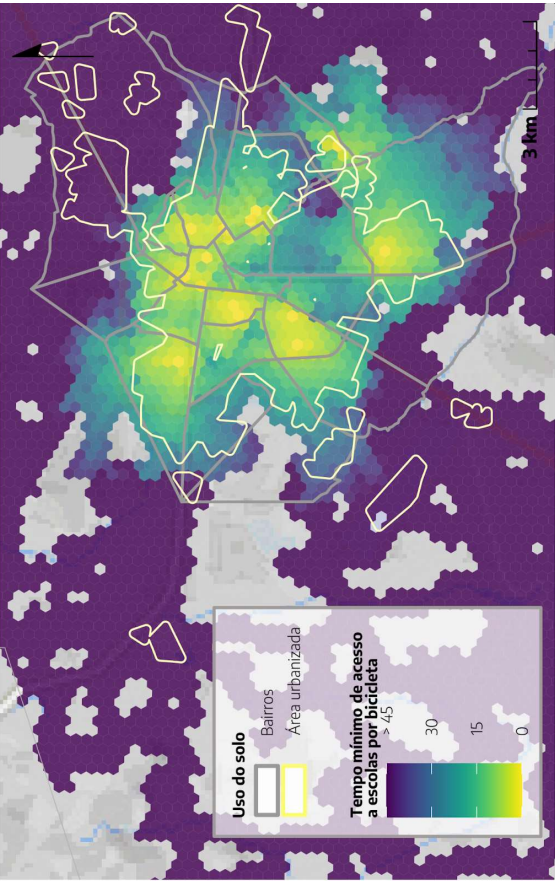


Figura C5: Indicador de tempo mínimo para escolas de ensino médio acessíveis por bicicleta em até 45 minutos



D - Acessibilidade a equipamentos de saúde básica

Figura D1: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde básica acessíveis por caminhada em até 15 minutos

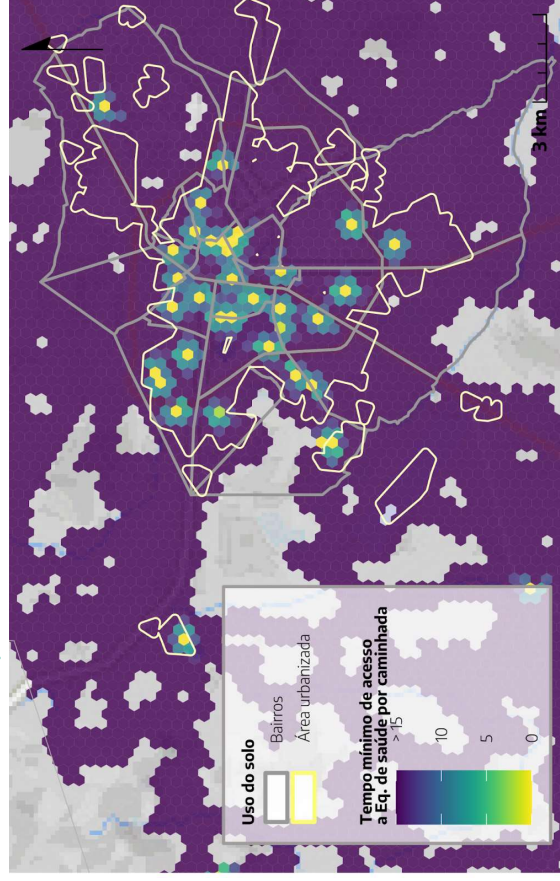


Figura D2: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde básica acessíveis por caminhada em até 30 minutos

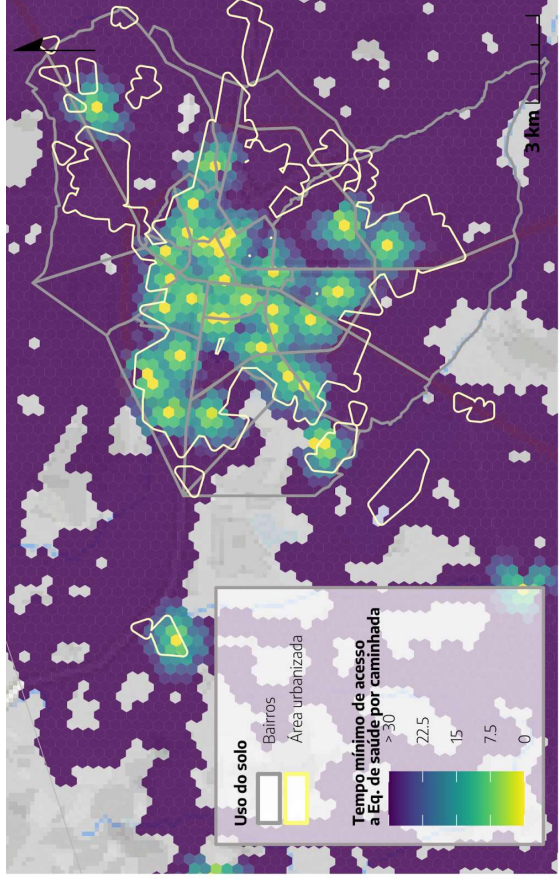


Figura D3: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde básica acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

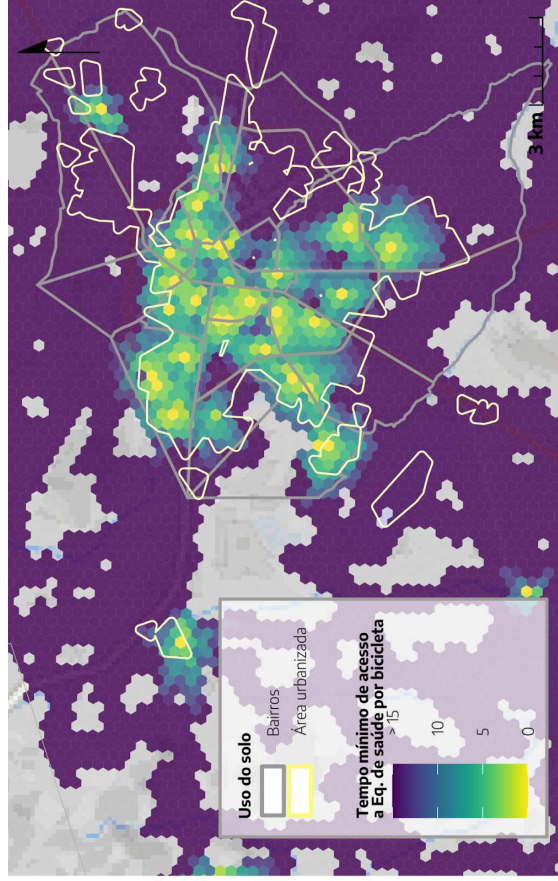


Figura D4: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde básica acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

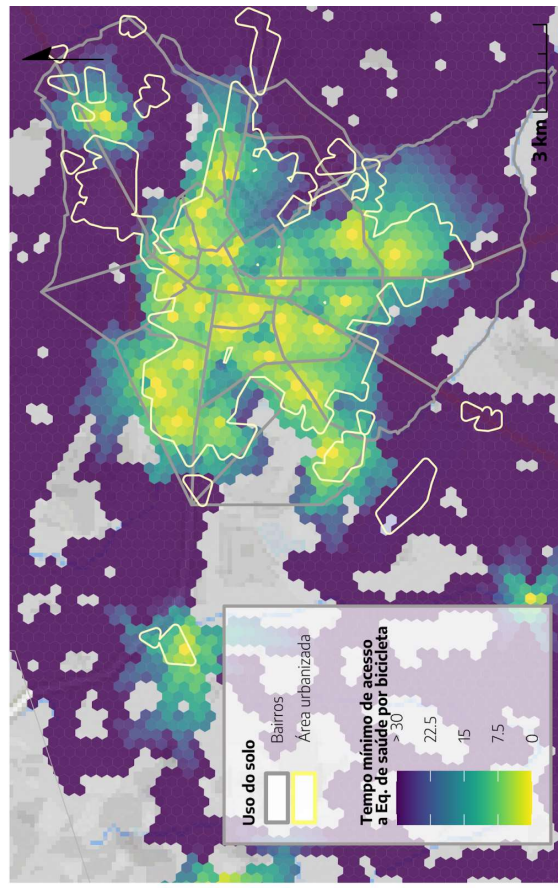
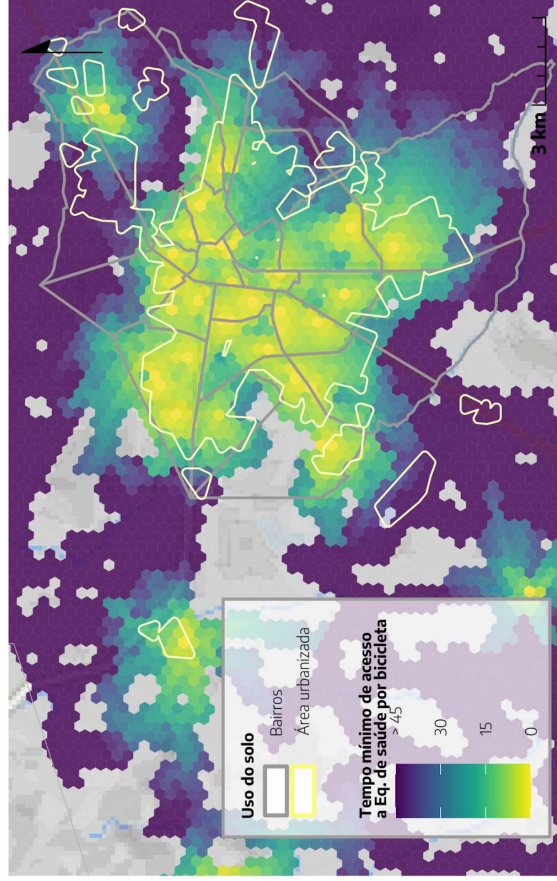


Figura D5: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde básica acessíveis por bicicleta em até 45 minutos



E - Acessibilidade a equipamentos de saúde de média complexidade

Figura E1: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de média complexidade acessíveis por caminhada em até 15 minutos

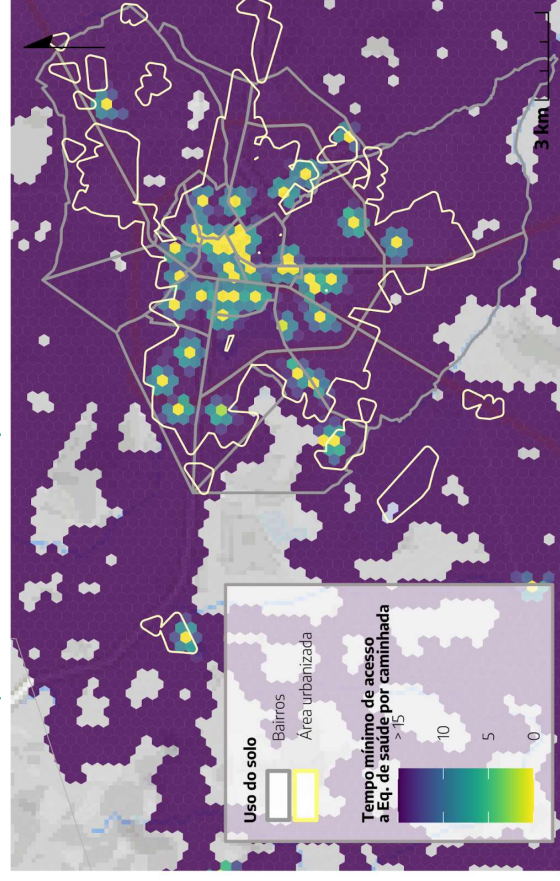


Figura E2: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de média complexidade acessíveis por caminhada em até 30 minutos

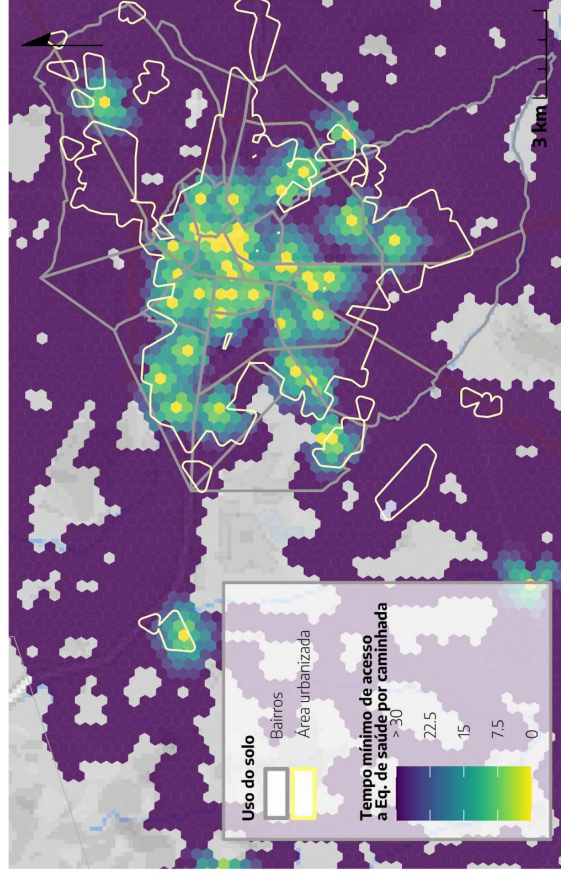


Figura E3: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de média complexidade acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

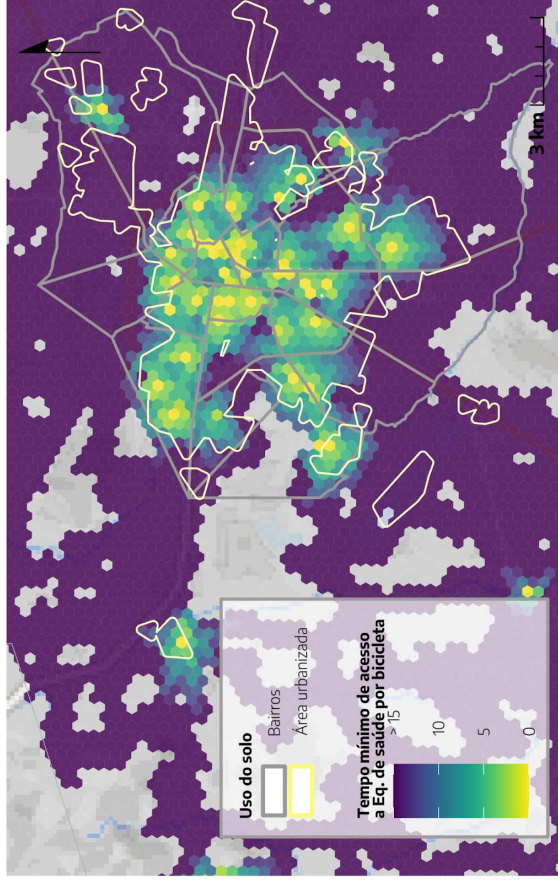


Figura E4: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de média complexidade acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

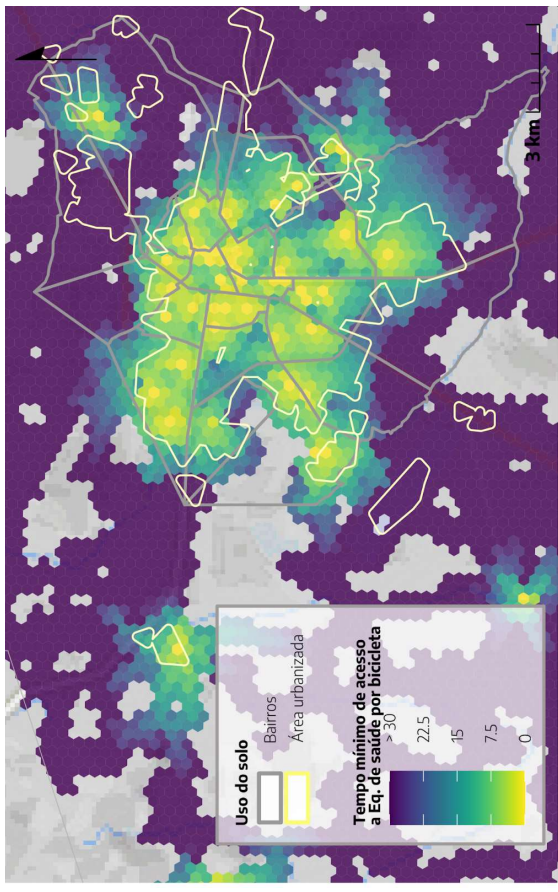
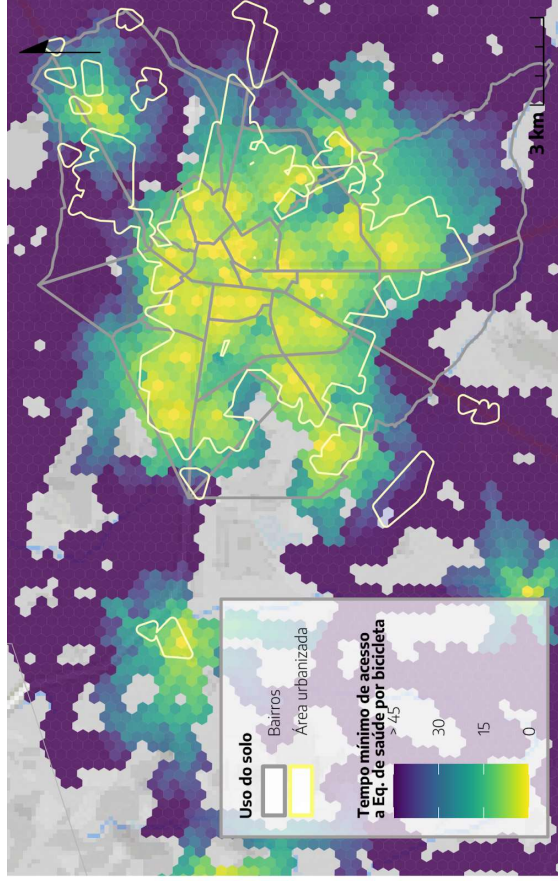


Figura E5: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de média complexidade acessíveis por bicicleta em até 45 minutos



F - Acessibilidade a equipamentos de saúde de alta complexidade

Figura F1: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de alta complexidade acessíveis por caminhada em até 15 minutos

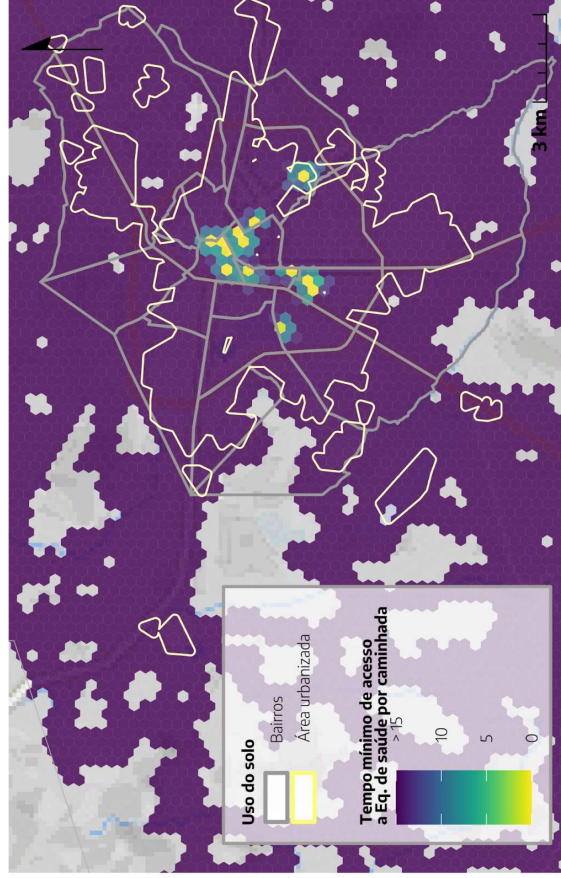


Figura F2: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de alta complexidade acessíveis por caminhada em até 30 minutos

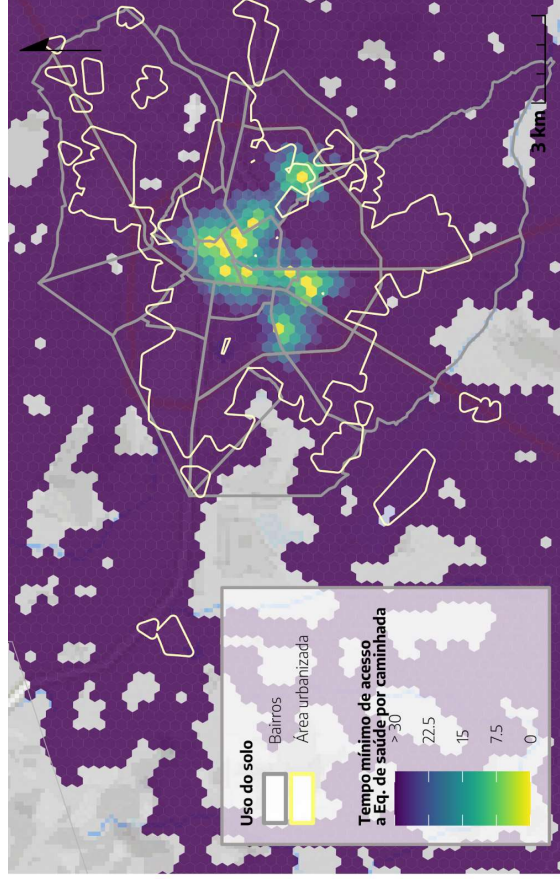


Figura F3: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de alta complexidade acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

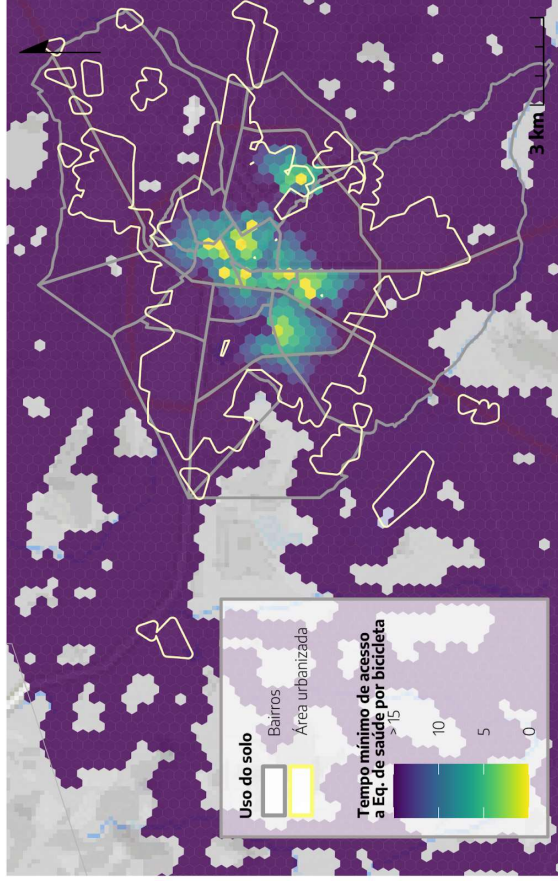


Figura F4: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de alta complexidade acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

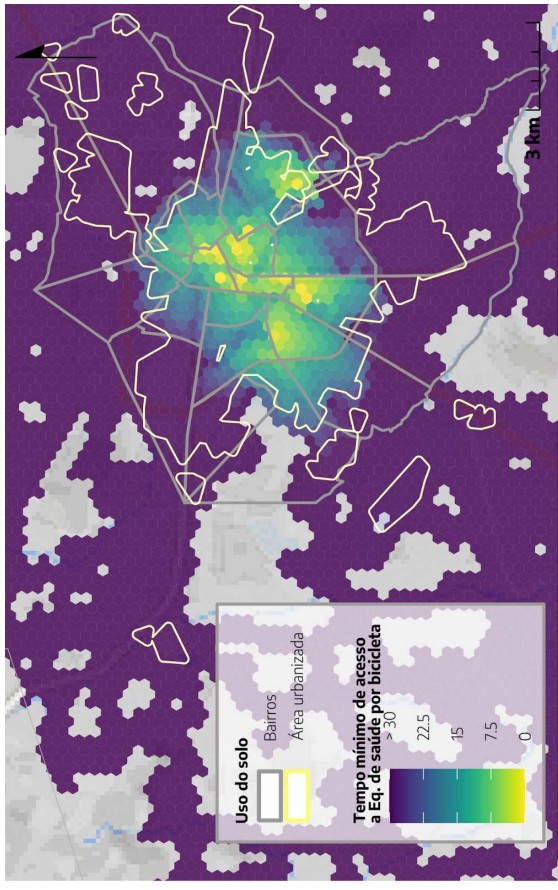
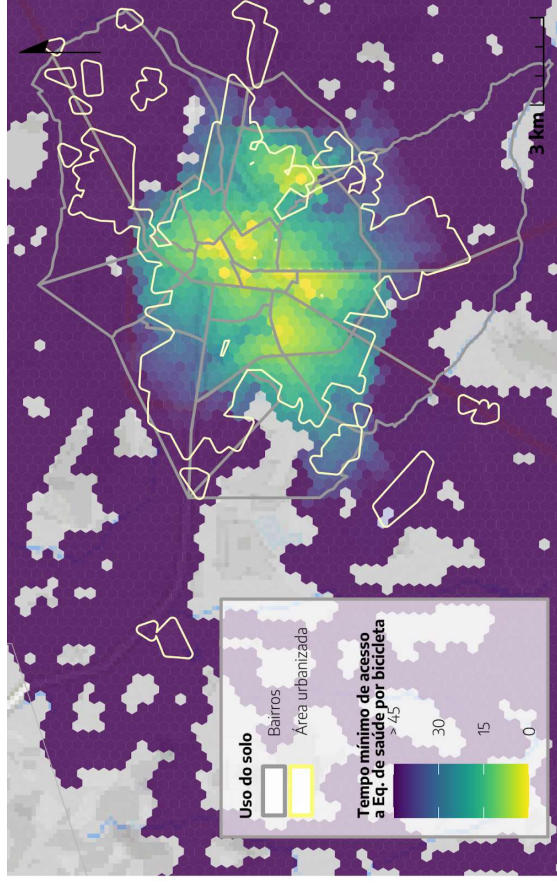


Figura F5: Indicador de tempo mínimo para equipamentos de saúde de alta complexidade acessíveis por bicicleta em até 45 minutos



G - Acessibilidade a equipamentos de lazer

Figura G1: Indicador cumulativo para equipamentos de lazer acessíveis por caminhada em até 15 minutos

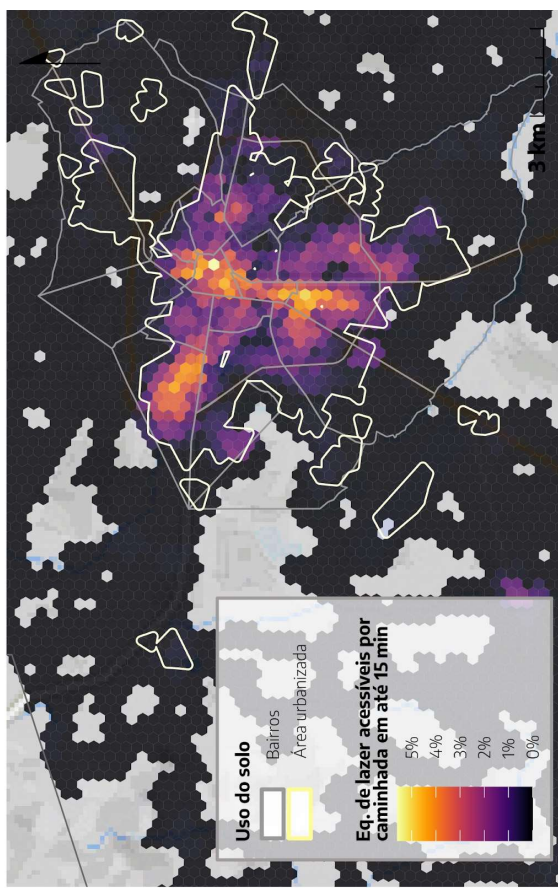


Figura G2: Indicador cumulativo para equipamentos de lazer acessíveis por caminhada em até 30 minutos

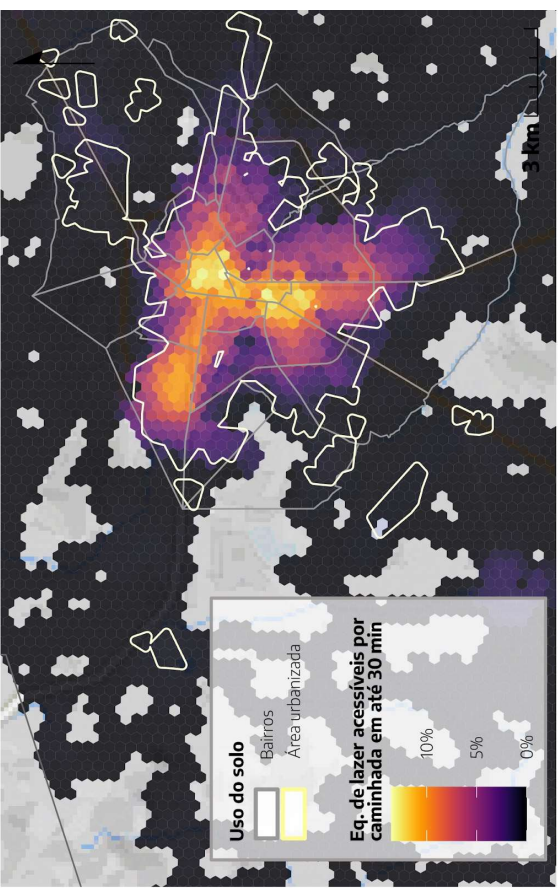


Figura G3: Indicador cumulativo para equipamentos de lazer acessíveis por bicicleta em até 15 minutos

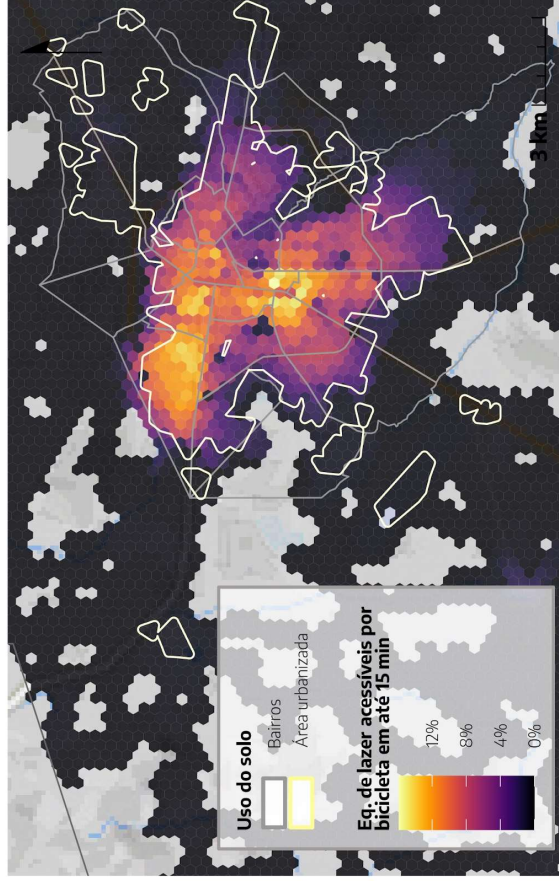


Figura G4: Indicador cumulativo para equipamentos de lazer acessíveis por bicicleta em até 30 minutos

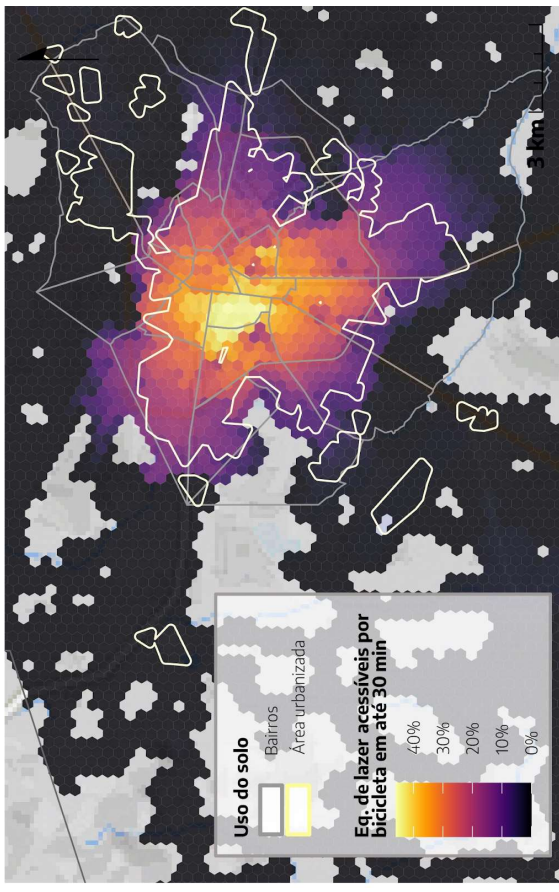
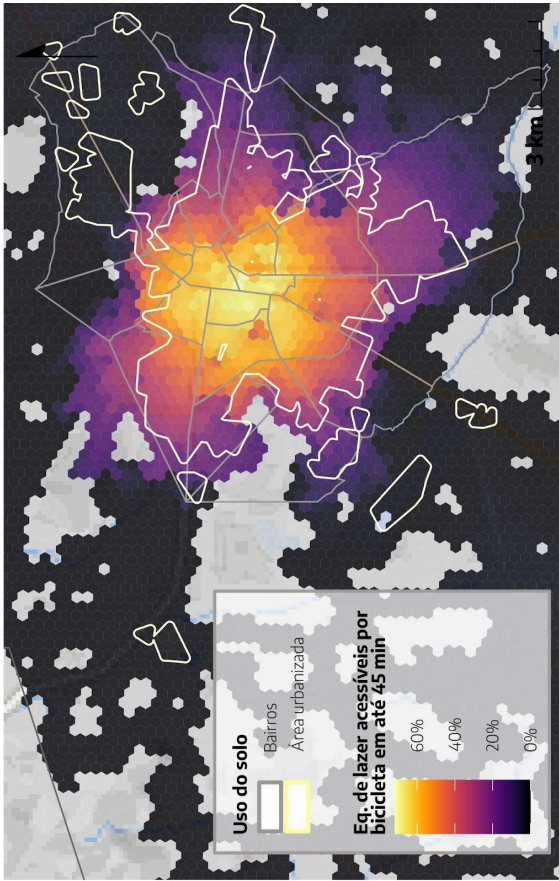


Figura G5: Indicador cumulativo para equipamentos de lazer acessíveis por bicicleta em até 45 minutos





ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas

Organização:



CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP **FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITOS**

Cofinanciador:



União Europeia