



Revista de Políticas Públicas da UFPE, Recife/PE, v. 11, n. 2, ano 2026. ISSN-e 2595-5535

MOBILIDADE URBANA E SEGMENTAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO EM TERESINA: IMPLICAÇÕES PARA A FORMAÇÃO DA CONSCIÊNCIA DE CLASSE

José Edson da Silva Barrinha¹
Raimundo Lenilde de Araújo²

RESUMO

A mobilidade urbana tem assumido crescente relevância nos estudos sobre cidades, trabalho e desigualdades sociais. O transporte coletivo desempenha papel fundamental ao viabilizar o acesso da população ao emprego, aos serviços públicos e aos demais espaços urbanos. Limitações de acessibilidade, longos tempos de deslocamento e a precariedade dos sistemas de transporte podem restringir as oportunidades ocupacionais de determinados grupos sociais, contribuindo para a reprodução das desigualdades socioespaciais. Este artigo busca responder à seguinte questão: de que maneira as condições de mobilidade urbana, mediadas pelo transporte coletivo, contribuem para a segmentação do mercado de trabalho e dificultam a formação de uma consciência de classe entre os trabalhadores? O objetivo geral consiste em analisar a relação entre mobilidade urbana, segmentação do mercado de trabalho e seus desdobramentos na formação da consciência de classe. Especificamente, busca-se examinar o papel da mobilidade urbana no acesso ao trabalho, compreender os mecanismos que estruturam a segmentação laboral e investigar como a fragmentação das condições de inserção ocupacional interfere na construção de uma consciência de classe. Parte-se da hipótese de que as limitações de mobilidade reforçam desigualdades ocupacionais, ampliam a segmentação do mercado de trabalho e dificultam a construção de vínculos coletivos entre os trabalhadores.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Segmentação; Consciência de classe; Mercado de trabalho; Transporte coletivo.

ABSTRACT

Urban mobility has gained increasing relevance in studies on cities, labor, and social inequalities. Public transportation plays a fundamental role in enabling the population's access to employment, public services, and other urban spaces. Limitations in accessibility, long commuting times, and the precariousness of transportation systems can restrict occupational opportunities for certain social groups, contributing to the reproduction of socio-spatial inequalities. This article seeks to answer the following question: how do urban mobility conditions, mediated by public transportation, contribute to labor market segmentation and hinder the formation of class consciousness among workers? The general objective is to analyze the relationship between urban mobility, labor market segmentation, and its implications for the formation of class consciousness. Specifically, the study seeks to examine

¹ Professor de Geografia do Instituto Federal do Maranhão (IFMA) e doutorando do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Piauí – UFPI. jose.barrinha@ifma.edu.br

² Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia e em Políticas Públicas da UFPI. raimundolenilde@gmail.com

the role of urban mobility in access to employment, understand the mechanisms that structure labor market segmentation, and investigate how the fragmentation of occupational insertion conditions interferes with the formation of class consciousness. The study is based on the hypothesis that mobility constraints reinforce occupational inequalities, intensify labor market segmentation, and hinder the development of collective bonds among workers.

Keywords: Urban mobility; Segmentation; Class consciousness; Labor market; Public transportation.

1 Introdução

Este texto vai tratar da relação pertinente entre mobilidade urbana, segmentação no mercado de trabalho e da necessária formação de uma consciência de classe entre os trabalhadores.

A mobilidade urbana constitui um elemento central na produção e organização do espaço, na medida em que contribui para o deslocamento da população pelas diferentes regiões em busca de trabalho, bens e serviços e urbanos para suprir necessidades. Nesse contexto, o transporte coletivo assume papel relevante e estratégico, especialmente para os grupos sociais de baixa renda, ao mediar o deslocamento cotidiano e viabilizar a participação nas dessas pessoas no mercado de trabalho.

Desse modo, o mercado de trabalho não pode ser entendido como um espaço homogêneo, mas como um campo estruturado por processos de segmentação, nos quais distintos grupos de trabalhadores ocupam posições desiguais em termos de estabilidade, renda e proteção social. Conforme, Borjas (2012, p. 3), os trabalhadores são protagonistas, pois sem eles não há “mão de obra” no mercado. Por isso, possíveis limitações impostas pela mobilidade urbana — especialmente para a classe trabalhadora periférica — tendem a restringir o acesso desses grupos a posições e ocupações mais valorizadas do mercado, condenando-os a permanecer em ocupações precárias. Essas limitações também podem fragmentar a classe trabalhadora, dificultando a construção de uma consciência de classe unificada. Esse processo pode ser compreendido a partir do conceito de segmentação do mercado de trabalho, entendido como a divisão ou fragmentação do conjunto de posições ocupacionais em que trabalhadores com níveis semelhantes de produtividade passam a receber remunerações sistematicamente distintas. Nessa perspectiva, a segmentação refere-se à existência de diferenciais salariais persistentes entre grupos de trabalhadores, independentemente das origens ou das causas que explicam a manutenção dessas desigualdades ao longo do tempo (IPEA, 1990).

Feitas essas considerações, o texto final ganhará maior relevância sobretudo por sua contribuição no sentido de se fazer compreender como a mobilidade urbana, frequentemente tratada apenas sob uma perspectiva técnica, constitui um fator determinante na organização do mercado de trabalho e na reprodução das desigualdades sociais.

Além disso, a articulação entre mobilidade urbana e segmentação do trabalho, poderá contribuir para ampliar o debate sobre as condições materiais que influenciam a formação — ou a fragilização — da consciência de classe. Diante do exposto, torna-se fundamental problematizar a relação entre mobilidade urbana, organização do mercado de trabalho e formação da consciência social dos trabalhadores, buscando compreender de que maneira as condições de deslocamento, mediadas pelo transporte coletivo, atuam como elemento ativo na produção e reprodução das desigualdades sociais nas cidades. Assim, problematiza-se: De que maneira as condições de mobilidade urbana, mediadas pelo sistema de transporte coletivo,

contribuem para a segmentação do mercado de trabalho e dificultam a formação de uma consciência de classe entre os trabalhadores e trabalhadoras?

A partir da compreensão de que as condições de deslocamento, mediadas pelo transporte coletivo, não apenas influenciam o acesso ao emprego, mas também estruturam formas diferenciadas de inserção ocupacional, contribuindo para a segmentação do mercado de trabalho, traçou-se como objetivo geral deste trabalho, analisar a relação entre mobilidade urbana, segmentação do mercado de trabalho e seus desdobramentos na formação da consciência de classe. De forma específica, busca-se: (i) examinar o papel da mobilidade urbana no acesso às oportunidades de trabalho; (ii) compreender os mecanismos que estruturam a segmentação do mercado de trabalho; e (iii) investigar como a fragmentação das condições de inserção ocupacional interfere na construção de uma consciência coletiva entre os trabalhadores.

Considerando a hipótese de que a mobilidade urbana contribui para a segmentação do mercado de trabalho e para a fragmentação da classe trabalhadora, torna-se fundamental adotar uma abordagem metodológica que permita analisar essas relações de forma integrada. Desse modo, a presente pesquisa tem como recorte espacial a cidade de Teresina, capital do estado do Piauí, escolhida em razão de sua relevância para a compreensão das relações entre mobilidade urbana, mercado de trabalho e consciência de classe no contexto das cidades médias brasileiras. A investigação adota uma abordagem qualitativa, de caráter interpretativo, por considerar que os fenômenos sociais analisados envolvem dimensões subjetivas e estruturais que não podem ser plenamente apreendidas por meio de indicadores exclusivamente quantitativos.

Quanto à sua natureza, a pesquisa caracteriza-se como exploratória e analítica. A dimensão exploratória justifica-se pela necessidade de aprofundar o conhecimento acerca das interações entre deslocamentos urbanos e inserção laboral, enquanto o caráter analítico busca compreender criticamente as determinações sociais, econômicas e espaciais que condicionam tais processos. Nesse sentido, os procedimentos metodológicos fundamentam-se na revisão bibliográfica e na pesquisa documental. A revisão bibliográfica contempla a análise de obras clássicas e contemporâneas sobre mercado de trabalho, mobilidade urbana, produção do espaço e consciência de classe, permitindo a construção do arcabouço teórico que sustenta a investigação. A pesquisa documental abrange a análise de legislações, planos de mobilidade urbana, relatórios institucionais e demais documentos oficiais relacionados ao transporte coletivo e à organização da mobilidade na cidade de Teresina.

A análise dos dados obtidos na pesquisa documental foi orientada pelo referencial crítico marxista, que compreende a mobilidade urbana como parte das relações de produção e reprodução do espaço capitalista. Nessa perspectiva, busca-se analisar de forma integrada as relações entre espaço urbano, mercado de trabalho e estruturas sociais, evidenciando como as condições de deslocamento podem contribuir para processos de segmentação laboral e para a formação da consciência de classe dos trabalhadores na cidade de Teresina.

Assim sendo, o trabalho foi dividido em duas seções: Mobilidade urbana, segmentação e acesso ao mercado de trabalho; Transporte coletivo e desigualdades socioespaciais em Teresina, seus respectivos subitens, além da introdução e considerações finais.

2 Mobilidade urbana, segmentação e acesso ao mercado de trabalho

A discussão sobre mobilidade urbana, segmentação do mercado de trabalho e consciência de classe tem ocupado lugar de grande relevo na literatura acadêmica, sendo abordada por diferentes autores a partir de distintas perspectivas teóricas. Com relação à mobilidade urbana, um dos temas mais discutidos no Brasil, verifica-se que nos últimos anos, houve uma diversificação de sua abordagem, sendo comparada “como um pilar central na urbanização contemporânea, refletindo um componente essencial do cotidiano global urbano (Alvim, Izaga e Claps (2024). Vasconcellos (2001, 2018) amplia a compreensão do tema a partir de dados que indicam as desigualdades de acesso ao sistema de transporte.

Nessa mesma linha de Vasconcelos (2018), registram-se investigações pelo viés da mobilidade urbana como justiça e equidade (Silva, Pinto e Bertollini, 2019; Traatemeier e Bertollini, 2020; Pereira, Schwanen e Banister, 2017) que vem considerando a acessibilidade, compreendida como as oportunidades que podem ser alcançadas dentro de um determinado tempo ou custo de viagem, como princípio fundamental para se pensar as mobilidades.

Destacam-se estudos que a analisam como um elemento sistêmico na construção democrática do desenvolvimento urbano, bem como aqueles que enfatizam a necessidade de uma mobilidade urbana mais ativa. A mobilidade é considerada a habilidade de se movimentar em decorrência de fatores físicos e econômicos. Assim, setores marginalizados da população seriam desfavorecidos em relação aqueles com alto poder aquisitivo e sem problemas físicos de deslocamento (LEITE, 2013, p. 59).

Teresina (PI), como a maioria das cidades brasileiras, é marcada por profundas desigualdades socioespaciais, que se manifestam, entre outros aspectos, na distribuição desigual das infraestruturas urbanas e dos serviços públicos. Verifica-se na própria produção do espaço urbano, um caráter segregador na disponibilização dos meios de consumo coletivo (COSTA; SILVA, 2025). Nesse sentido, é importante reforçar que o sistema de transporte coletivo urbano adquire, assim, importância central para se pensar a produção do espaço urbano e a viabilidade de acesso aos meios de consumo coletivo de modo mais equitativo (COSTA; SILVA, 2025, p. 280). Qualquer dificuldade de acesso a sistemas eficientes de transporte limita as possibilidades de inserção no mercado de trabalho, sobretudo para populações residentes em áreas periféricas, onde o acesso a equipamentos urbanos e oportunidades de emprego tende a ser mais restrita. Assim, o transporte coletivo não apenas organiza fluxos urbanos, dando-lhe um caráter mais sustentável, mas também influencia trajetórias ocupacionais e condições de vida. São esses posicionamentos que fazem desse tema um fenômeno dotado de grande complexidade. E, diante dessa constatação, devem-se examinar quais as saídas para os graves problemas enfrentados nos últimos anos, questionando, principalmente, o modelo de mobilidade urbana implantado nas principais cidades brasileiras, notadamente, Teresina.

2.1 Mobilidade urbana e segmentação do mercado de trabalho: implicações para a formação da consciência de classe

Na capital piauiense, o sistema de transportes coletivos realizado pelos ônibus, além de importante na circulação de população e mercadorias, promove diversas transformações no espaço geográfico. Por isso, não há como não reconhecer a relevância dos meios de transportes para o uso e ocupação do solo. Há uma relação de causa e efeito entre a presença

ou ausência, em qualquer espaço geográfico, dos meios de transportes (BARRINHA, 2017, p. 107). Nessa perspectiva, a relação entre transporte coletivo, mobilidade urbana e mercado de trabalho revela-se fundamental para a compreensão das desigualdades socioespaciais.

A desigualdade social se manifesta de diversas formas, afetando aspectos fundamentais da vida das pessoas, como acesso a educação, saúde, moradia e oportunidades de trabalho. A distribuição desigual de recursos e oportunidades cria barreiras e desafios para aqueles que estão em situação de vulnerabilidade, perpetuando um ciclo de desvantagens e limitações (SOUZA, 2023). Assim, com respeito às origens e à persistência, duas são as razões mais comumente alegadas para a segmentação no mercado de trabalho, conforme a pesquisa econômica realizada pelo IPEA (1990):

A heterogeneidade das firmas, que pode se manifestar com respeito à tecnologia, tamanho, proporção do capital, privatização, grau de imperfeição no mercado de trabalho final etc; e os aspectos institucionais, cujos mais importantes são os sindicatos e a legislações trabalhista. Em geral, estes fatores encontram-se altamente relacionados: as firmas maiores, por exemplo, são as que respeitam a legislação trabalhista e utilizam tecnologia moderna. Em casos como este, é extremamente difícil identificar os reais determinantes do processo de segmentação (IPEA, 1990, p. 87-88).

Embora possam existir inúmeros fatores de segmentação, a carteira assinada é um diferencial pois permite acesso a um conjunto de vantagens. Por exemplo, os trabalhadores com carteira assinada recebem salários bem maiores do que os aqueles sem carteira (Barros e Varandas, 1987). A carteira de trabalho pode distinguir os “bons e os maus” postos de trabalho (IPEA, 1990). A situação descrita interfere diretamente na formação da consciência de classe, visto que esta depende da homogeneidade social verificada entre os trabalhadores.

Conforme NEFFA (1978)

O dualismo tecnológico, fruto da concentração do sistema capitalista, induz e reforça a segmentação do mercado de trabalho por meio de feedback positivo, ao invés de negativo, do ciclo técnico de produção. Isto é, no mercado primário, os altos salários induzem à adoção e inovação de técnicas intensivas de capital, mas, ao invés de reduzir os salários via redução de demanda de trabalho (modelo neoclássico), os investimentos em capital humano acompanham os investimentos em capital físico. Estas reações acarretam aumentos na produtividade, devido ao acoplamento entre o capital moderno adotado pela empresa e a qualificação da mão-de-obra e, conseqüentemente, aumentos nos salários (NEFFA, 1978, p. 61).

Para o autor, o capitalismo moderno tende a concentrar tecnologia e qualificação em certos segmentos, elevando salários nesses espaços, enquanto outros permanecem estagnados — o que reforça a segmentação do mercado de trabalho, fato que se reflete na dinâmica do espaço e no cotidiano da população cidadina. É importante dizer que esta segmentação atinge um certo número de trabalhadores que se beneficia da garantia de estabilidade no emprego, altos salários, proteção previdenciária, boas condições de trabalho e proteção sindical, enquanto outros se encontram em uma situação muito diferente, constituindo o que poderíamos chamar de “mundo dos trabalhadores precários” (NEFFA, 2023, p. 6). Essa situação é causada por falta de conscientização, por pressão dos empregadores ou pela não filiação a uma organização sindical. Também pode acontecer que, mesmo se houver um

sindicato e os trabalhadores forem filiados, este seja fraco para protegê-los, acrescenta o autor (NEFFA, 2023).

A diferenciação no interior do mercado de trabalho não se limita à esfera econômica, mas se expressa também no espaço urbano. Nesse sentido é importante entender que a compreensão predominante sobre o mercado de trabalho está inevitavelmente impregnada dos pressupostos presentes no vocabulário mais usual, em que prevalece a visão de um “lugar” (eventualmente abstrato) onde o conjunto de ofertas e de demandas de emprego se confrontam e as quantidades oferecidas e demandadas se ajustam em função do preço, isto é, dos salários no mercado de trabalho (OLIVEIRA, S. R.; PICCININI, 2011). Os autores argumentam que essa abordagem é apenas uma entre várias possíveis interpretações do mercado de trabalho, apresentando limitações diante da complexidade das relações sociais. Como esse mercado está em constante transformação, tratá-lo como um conceito fixo implica ignorar o caráter dinâmico da sociedade.

Dito isto, a segmentação, ao produzir trabalhadores com distintos níveis de renda, estabilidade e proteção social, contribui para sua distribuição desigual no território, reforçando processos de segregação socioespacial. A segmentação quebra essa homogeneidade na medida em que os salários entre os trabalhadores são distintos, alguns possuem carteira assinada e outros não. Outros trabalham em grandes e modernas empresas, enquanto outros estão em postos de trabalhos de empresas menores e com maior insegurança no vínculo empregatício.

A situação descrita se fortalece na medida em que se assiste desde o final dos anos 1980 a “emergência do neoliberalismo e sua virulência no universo ideopolítico, acarretando um refluxo no novo sindicalismo (ANTUNES, 2025, p. 7), verificou-se consequências muito profundas para o universo da classe trabalhadora, o movimento sindical e a esquerda brasileira. O novo sindicalismo, contratualista, embora procure se apresentar como uma alternativa possível para o combate ao neoliberalismo, distancia-se de maneira crescente da alternativa socialista que foi decisiva na fundação da Central única dos Trabalhadores (CUT) e se aproxima da agenda neoliberal, como demonstra vários exemplos de sua prática no Brasil recente ((ANTUNES, 2025, p. 8).

Diante do exposto, observa-se que a formação de uma efetiva consciência de classe é dificultada, na medida em que esta depende, fundamentalmente, de organização, unidade e ação coletiva. Nesse processo, os sindicatos desempenham historicamente um papel central, ao promoverem a formação política e a articulação entre os trabalhadores. Assim, “a consciência de classe é a reação racional adequada que deve ser adjudicada a uma determinada situação típica no processo de produção”. Essa consciência não é nem a soma nem a média do que os indivíduos que formam a classe, tomados separadamente, pensam, sentem, etc (LUKACS, 1920, p. 5). Não existe, portanto, uma a consciência de classe naquilo que cada trabalhador acha isoladamente.

Assim, pode-se afirmar que mobilidade urbana, segmentação do mercado de trabalho e formação da consciência de classe constituem dimensões profundamente interligadas na análise das desigualdades contemporâneas. A mobilidade, ao condicionar o acesso aos espaços de trabalho e às oportunidades urbanas, atua diretamente na forma como os indivíduos se inserem no mercado de trabalho, frequentemente reforçando sua segmentação. Por sua vez, essa segmentação, ao produzir trajetórias ocupacionais desiguais e experiências sociais fragmentadas, tende a dificultar a construção de vínculos coletivos entre os

trabalhadores. Nesse contexto, a consciência de classe emerge como um processo social complexo, condicionado não apenas por fatores ideológicos, mas também pelas condições materiais e espaciais que estruturam a vida urbana.

2.2 Mobilidade urbana e reprodução do mercado de trabalho

A mobilidade urbana constitui uma dimensão fundamental da reprodução da força de trabalho nas sociedades capitalistas contemporâneas. Mais do que um simples deslocamento entre os locais de moradia e trabalho, ela representa uma condição indispensável para que os trabalhadores tenham acesso às oportunidades de emprego e aos meios necessários à sua subsistência. No cotidiano das cidades, milhões de pessoas dependem dos sistemas de transporte para garantir sua inserção e permanência no mercado de trabalho, tornando a mobilidade um elemento central da vida social e econômica. Entretanto, esses deslocamentos não ocorrem sem custos. Seja para aqueles que buscam uma colocação profissional, seja para os que já mantêm vínculos empregatícios, o acesso ao trabalho implica gastos financeiros, dispêndio de tempo, desgaste físico e impactos sobre a qualidade de vida e, inclusive nos rendimentos, segmentando o mercado de trabalho.

Dessa forma, a mobilidade urbana transcende sua dimensão técnica e revela-se como um fator diretamente relacionado às condições de reprodução da força de trabalho e à produção das desigualdades socioespaciais. Portanto, os efeitos da mobilidade urbana repercutem diretamente nas condições de desempenho e bem-estar dos trabalhadores. Os longos deslocamentos cotidianos podem gerar desgaste físico e mental, reduzir o tempo disponível para descanso e lazer e comprometendo sua saúde, produzindo impactos que se refletem na capacidade produtiva. Conforme Lameira e Golgher (2022), “parte do custo do deslocamento ao trabalho é paga como resultado da perda de produtividade dos trabalhadores que realizam a comutação diária (GUTIÉRREZ; VAN OMMEREN, 2010). Acrescente-se ainda que “nesse sentido, é preciso considerar o efeito da distância de comutação sobre o absentismo, uma vez que são observados menores números de dias trabalhados e horas diárias trabalhadas para trabalhadores com alta comutação”.

Para Gomide (2003), os impactos do transporte urbano sobre a pobreza podem ser compreendidos de duas formas, indireta e direta:

Os impactos indiretos referem-se às externalidades do transporte urbano sobre a competitividade das cidades (as economias ou deseconomias urbanas) e seus efeitos sobre a atividade econômica. Altos custos de transporte provocados pelos severos congestionamentos de tráfego, por exemplo, limitam as escolhas de localização das firmas e elevam os custos de produção, o que afeta o emprego e a renda. Os impactos diretos, por sua vez, envolvem o acesso aos serviços e às atividades sociais básicos e às oportunidades de trabalho dos mais pobres (GOMIDE, 2003, p. 10).

De acordo com o autor, o transporte urbano influencia tanto a dinâmica econômica das cidades quanto as condições de vida da população. Enquanto os impactos indiretos afetam a competitividade, o emprego e a geração de renda por meio dos custos de circulação, os impactos diretos recaem sobre os grupos mais vulneráveis, podendo limitar o acesso ao trabalho e aos serviços essenciais quando a mobilidade é precária ou onerosa.

Diante dessas considerações, torna-se evidente que a mobilidade urbana vai muito além da simples necessidade de deslocar-se diariamente pela cidade. Para milhares de trabalhadores, a qualidade do transporte disponível, o tempo gasto nos trajetos e os custos envolvidos influenciam diretamente suas possibilidades de acesso e permanência no mercado de trabalho. trabalho significa reconhecer que as desigualdades urbanas não se expressam apenas na distribuição dos serviços e da infraestrutura pela cidade, mas também nas experiências cotidianas vividas pela classe trabalhadora em sua busca por trabalho, renda e melhores condições de vida.

Em última instância, as dificuldades de mobilidade enfrentadas cotidianamente pelos trabalhadores revelam que o acesso à cidade não ocorre de forma igualitária para todos. Nesse sentido, a mobilidade urbana ultrapassa a esfera do transporte e passa a integrar o próprio debate sobre cidadania e justiça social. De acordo com Lefebvre (2001), o direito à cidade corresponde ao direito de participar plenamente da vida urbana e de usufruir dos benefícios produzidos coletivamente no espaço urbano.

3 Transporte coletivo e desigualdades socioespaciais em Teresina

Nas últimas décadas, o transporte urbano tem ocupado posição central nos debates sobre planejamento urbano e políticas públicas, tanto pelos desafios relacionados à sustentabilidade ambiental quanto pelo seu papel na promoção da inclusão social. No contexto brasileiro, os sistemas de transporte coletivo constituem um dos principais elementos da organização territorial das cidades, uma vez que garantem o direito à mobilidade e possibilitam o acesso da população ao trabalho, à educação, à saúde e aos demais serviços urbanos. Dessa forma, a mobilidade urbana configura-se como uma condição essencial para o exercício da cidadania e para a efetivação do direito à cidade.

Entretanto, o acesso à mobilidade urbana não ocorre de forma homogênea no espaço das cidades. A disponibilidade dos serviços de transporte coletivo, a frequência das linhas e a integração entre diferentes áreas urbanas variam significativamente conforme a localização dos bairros e as dinâmicas de expansão urbana. Nesse contexto, torna-se necessário compreender como a oferta de transporte coletivo está distribuída territorialmente em Teresina e de que maneira essa distribuição influencia o acesso da população às oportunidades de trabalho, serviços e equipamentos urbanos.

3.1 A distribuição espacial da oferta de transporte coletivo em Teresina

A maneira como o transporte coletivo está distribuído pela cidade influencia diretamente o cotidiano da população. Afinal, a facilidade ou dificuldade de acesso aos ônibus pode determinar o tempo gasto nos deslocamentos, o acesso ao trabalho, aos serviços públicos e às demais oportunidades urbanas. Em Teresina, compreender essa distribuição espacial é fundamental para analisar como a mobilidade urbana afeta diferentes grupos sociais e contribui para a produção das desigualdades no espaço da cidade.

Vê-se que tratar de transporte coletivo nas cidades brasileiras é desafiador, uma vez que as limitações na oferta dos serviços, os elevados custos operacionais e a expansão desigual do espaço urbano tendem a reproduzir barreiras de acesso à cidade e às oportunidades de trabalho. E, conforme Cavalcanti (2010), para que a vida nas cidades tenha possibilidade de ocorrer, é preciso que as pessoas possam circular por sua malha viária, participando, assim, individual e coletivamente, de sua produção.

Desde 2020, o transporte coletivo na capital do Piauí enfrenta uma crise severa e continua a perder usuários devido à falta de confiabilidade. Nesse período, a pandemia da Covid-19 tornou ainda mais explícito, um problema já existente. Foram três greves, oito paralisações, a desativação dos oito terminais de integração, abandono das 40 estações de transbordo, além da falta de manutenção nos veículos e a alarmante situação de insegurança que sofrem os usuários (RUSVELL, 2023). A situação descrita torna-se ainda mais desafiadora para os grupos sociais periféricos, pois o transporte coletivo, fundamental para seus deslocamentos cotidianos, nem sempre oferece condições adequadas de acessibilidade, frequência e conforto, dificultando o acesso ao trabalho, aos serviços públicos e às oportunidades urbanas.

Na cidade de Teresina, o transporte coletivo representa apenas 24% do total de viagens realizadas; a maioria da população (53%) utiliza o transporte privado, individual e motorizado em seus percursos diários. Cerca de 23% dos teresinenses utiliza modos não motorizados, como a bicicleta e o deslocamento a pé (Rusvell (2023). Nesse contexto, o uso predominante do transporte privado em Teresina agrava ainda mais a situação daqueles que diariamente necessitam do transporte público coletivo.

3.1.1 A organização da rede de ônibus na cidade

Em 2016, a cidade de Teresina implantou o sistema de integração nos transportes públicos coletivos realizados por ônibus (INTHEGRA). O sistema radial³ das linhas de ônibus existente até então, foi substituído pelo modelo tronco-alimentador.⁴ À época da implementação do sistema de integração do transporte coletivo realizado por ônibus foram construídos terminais de integração em posições quase equidistantes entre si e o centro econômico e histórico da cidade. Objetivava-se assim, evitar a sobreposição das linhas de ônibus, que eram os principais responsáveis pelo congestionamento do tráfego e pela confusão entre os usuários.

O sistema de integração por ônibus implantado em Teresina procurou seguir modelos já existentes, como o sistema de Fortaleza - CE e Curitiba - PR. Teresina adotou o Bus Rapid Transit (BRT), com corredores exclusivos para os ônibus, implantado inicialmente em Curitiba, ainda na década de 1970. Esse sistema consiste numa integração entre acessibilidade, agilidade e redução de custos que resulta em melhorias significativas no tráfego e na emissão de poluentes.

Além dos terminais de integração, também foram construídas as estações de passageiros, dotadas de climatização e portas de vidro automáticas. Mas isso, não foi suficiente para fazer o sistema funcionar como um todo. O sistema de integração continua sendo alvo de atenção e críticas. Senão vejamos o que disse Plínio Valente, Procurador do Tribunal de Contas do Estado do Piauí –TCE, sobre os objetivos de uma auditoria realizada pelo órgão:

O objetivo da auditoria é verificar o funcionamento do serviço público prestado aos cidadãos. “ É direito do usuário um serviço de qualidade, com frota suficiente, tempo de espera razoável e conforto térmico. Serão analisadas várias questões dentro do Sistema Inthebra” (TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PIAUÍ, TCE, 2018).

³ Linhas de ônibus que trafegam em vias coincidentes em corredores que ligam os bairros ao centro da cidade.

⁴ Linhas de ônibus que trafegam dos bairros até os terminais (alimentadoras) e dos terminais ao centro da cidade (troncais).

Nota-se pelo exposto que o desempenho do sistema de integração realizado pelos ônibus, desde o seu início foi marcado pela preocupação dos órgãos fiscalizadores em enfrentar os desafios constantes. As reclamações partiam de todos os segmentos envolvidos. Os passageiros reclamam dos serviços, enquanto os motoristas e cobradores de ônibus criticam o sistema e os empresários. A situação se agravou a ponto de se pedir uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar o funcionamento e os problemas apresentados pelo sistema de integração.

O relatório final criado por membros da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte apontou diversas irregularidades na execução do contrato, como informou o vereador presidente da CPI:

“Encontramos provas de descumprimento dessa licitação, ao longo dos anos o contrato foi negligenciado pelo poder público e as empresas. Nós encontramos irregularidades como falsificação de dados, verdadeiras maquiagens grotescas para ludibriar esse poder público, a Câmara Municipal, escondendo informações que provam que esse dinheiro foi malversado, que houve crimes”, disse o vereador presidente da CPI (CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA, 2021).

Pelo exposto, o Sistema Integra apresentou vários problemas no próprio contrato original estabelecido entre empresários do setor e a Prefeitura Municipal de Teresina (PMT). Como se não bastassem os problemas já existentes, em 2020 em função da Pandemia do Covid-19, o sistema deu sinais de esgotamento.

Isto posto, verifica-se que o transporte coletivo continua sendo um dos principais problemas enfrentados pela administração pública e pela população teresinense. Os terminais de integração encontram-se parados. Muito embora a STRANS tenha propostas de retomar o sistema de integração nos mesmos moldes em que ele foi lançado em 2016, seguem impasses entre todos os entes envolvidos (SETUT, STRANS, SINTETRO).⁵

3.2 Acessibilidade, tempo de deslocamento e desigualdades no acesso ao trabalho

Para grande parte da população, especialmente aquela que vive nas áreas mais afastadas dos centros urbanos, chegar ao trabalho representa um desafio diário. O tempo gasto nos deslocamentos, a necessidade de múltiplas conexões, quando possíveis e as limitações do transporte coletivo podem dificultar o acesso às oportunidades de emprego e tornar a rotina dos trabalhadores mais desgastante. Assim, a acessibilidade não se resume à existência de meios de transporte, mas envolve a possibilidade real de alcançar os locais de trabalho de forma eficiente, segura e com um custo compatível com a renda. Quando essas condições não são garantidas, as desigualdades urbanas tendem a se aprofundar, restringindo as oportunidades de inserção ocupacional e afetando diretamente a qualidade de vida da população.

O crescimento urbano e a expansão territorial das capitais brasileiras, entre elas Teresina, têm intensificado os desafios relacionados à mobilidade urbana. À medida que a cidade se expande, aumentam as distâncias entre os locais de moradia, trabalho e acesso aos serviços urbanos, tornando os deslocamentos mais complexos e demorados. Soma-se a isso a

⁵ Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros de Teresina (SETUT); Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (STRANS); Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários no Estado do Piauí (SINTETRO).

crescente disputa pelo uso do espaço viário entre diferentes modos de transporte, motorizados e não motorizados, o que evidencia as dificuldades de circulação e acessibilidade enfrentadas pela população. Diante desse cenário, o poder público municipal tem buscado implementar intervenções e políticas voltadas à melhoria da mobilidade urbana, com o objetivo de atender às necessidades de deslocamento da coletividade e ampliar o acesso da população às oportunidades oferecidas pela cidade (BARRINHA, 2017).

O sistema de BRT, implantado em Teresina tinha entre outros objetivos, competir com os automóveis particulares, manejando confortavelmente altas demandas de passageiros de forma rápida, evitando as esperas de usuários em estações e terminais. Conforme o Ministério das Cidades do Brasil (Mcid) três são as características que diferem o BRT de um sistema convencional de ônibus: capacidade, velocidade e frequência (BRASIL, 2008).

Assim,

A capacidade do sistema deve ser suficiente para manejar a demanda de passageiros esperada, no horizonte de projeto almejado. Por exemplo, cidades em que o desenvolvimento urbano é pulsante, o crescimento populacional deve ser considerado nos anos que se seguiram a operação do sistema, necessitando a previsão da expansão para o atendimento da demanda. A velocidade de serviço é o fator que minimiza o tempo de viagem e se torna fator crucial na atratividade do sistema enquanto compete com os automóveis particulares. A frequência de serviço minimiza a espera dos usuários para a utilização de serviço, sendo também fator atrativo (BRASIL, 2008, p. 264).

O BRT não diz respeito apenas a transportar a população. Antes, o BRT representa um elemento em um pacote de medidas que pode transformar cidades em lugares mais habitáveis (BRASIL, 2008). Sozinho o BRT não resolverá os problemas sociais, ambientais e econômicos que desafiam os centros urbanos do Brasil, marcados por desigualdades no acesso ao trabalho.

É relevante mencionar que, em relação à distribuição das linhas de ônibus em Teresina, o tempo de espera entre um veículo e outro constitui um importante problema de mobilidade urbana. De acordo com dados da STRANS (2013), no horário de pico da manhã (entre 6h30 e 8h30), 28% das linhas apresentam intervalos entre 10 e 20 minutos, enquanto 24% registram intervalos superiores a 45 minutos, situação considerada crítica para os padrões de transporte coletivo. Essa realidade afeta principalmente os trabalhadores que vivem nos bairros mais afastados e dependem do transporte coletivo para chegar ao trabalho. Quando os ônibus demoram a passar, o trajeto torna-se mais longo e incerto, obrigando muitas pessoas a sair de casa ainda mais cedo para evitar atrasos. Além do tempo perdido nos pontos de ônibus e nos deslocamentos, essa situação provoca cansaço físico e desgaste emocional, impactando a rotina diária dos trabalhadores. Com menos tempo para descansar, conviver com a família ou realizar outras atividades essenciais, esses indivíduos acabam suportando um custo que vai muito além da tarifa paga pelo transporte, refletindo diretamente em sua qualidade de vida e nas condições de permanência no mercado de trabalho.

Considerações Finais

Ao longo deste trabalho, procurou-se demonstrar que a mobilidade urbana não pode ser compreendida apenas como uma questão relacionada somente ao transporte ou à

circulação de pessoas pela cidade. Para os trabalhadores, especialmente aqueles que residem nas áreas periféricas, resultantes do espraiamento urbano, representa um desafio diário que influencia diretamente nas suas possibilidades de acesso ao mercado de trabalho, à renda, aos serviços urbanos e, em última instância, à própria cidadania.

A análise realizada permitiu constatar que as condições de mobilidade existentes em Teresina não afetam todos os cidadãos da mesma forma. Enquanto alguns grupos conseguem acessar oportunidades de trabalho e serviços urbanos com relativa facilidade, outros enfrentam longos deslocamentos, tempos excessivos de espera e uma infraestrutura de transporte frequentemente insuficiente para atender às suas necessidades. Essas dificuldades acabam impondo custos invisíveis ao cotidiano dos trabalhadores, expressos no cansaço físico, no desgaste emocional, na redução do tempo dedicado à família, ao lazer e ao descanso, elementos fundamentais para uma vida digna. Observa-se também que a mobilidade urbana exerce influência significativa sobre a forma como os trabalhadores se inserem no mercado de trabalho. As limitações de acesso ao transporte coletivo tendem a restringir oportunidades ocupacionais, reforçando processos de segmentação que distinguem trabalhadores segundo seus níveis de renda, estabilidade e proteção social. Dessa forma, as desigualdades presentes no espaço urbano acabam reproduzindo-se no mundo do trabalho, contribuindo para a manutenção de trajetórias marcadas pela precariedade e pela exclusão.

Verifica-se também que os impactos dessas desigualdades e exclusão impactam na construção da consciência de classe. Quando os trabalhadores vivenciam experiências cada vez mais distintas em relação ao emprego, à renda, ao acesso à cidade e às condições de vida, torna-se mais difícil a formação de vínculos coletivos capazes de fortalecer processos de organização e ação conjunta. A fragmentação do mercado de trabalho não produz apenas diferenças econômicas, mas também enfraquece a percepção de interesses comuns entre aqueles que compartilham a condição de viver do próprio trabalho.

No caso de Teresina, os problemas observados no sistema de transporte coletivo revelam que os desafios da mobilidade urbana estão longe de se restringir à gestão operacional do serviço. Trata-se de uma questão que envolve justiça social, inclusão urbana e democratização do acesso às oportunidades produzidas pela cidade. Melhorar a mobilidade significa ampliar possibilidades de acesso ao trabalho, reduzir desigualdades e proporcionar melhores condições de vida para a população que depende cotidianamente do transporte coletivo.

Dessa forma, conclui-se que mobilidade urbana, mercado de trabalho e consciência de classe constituem dimensões inseparáveis da realidade urbana contemporânea. Pensar políticas públicas voltadas ao transporte coletivo exige reconhecer que os deslocamentos cotidianos carregam muito mais do que pessoas: transportam expectativas, projetos de vida e a esperança de acesso a melhores condições de existência. Nesse sentido, construir uma cidade mais acessível significa também construir uma cidade mais justa, na qual o direito ao trabalho, à mobilidade e à participação plena na vida urbana não seja privilégio de alguns, mas uma condição efetivamente garantida a todos os cidadãos.

REFERÊNCIAS

- ANTUNES, Ricardo. **O continente do trabalho: classe trabalhadora à brasileira**. Editora Boitempo. 2019
- BARRINHA, José Edson da Silva. **Transporte coletivo urbano por ônibus em Teresina: da implantação à integração** – 2017. 240 f.: il.
- BORJAS, George J. **Economia do trabalho** [recurso eletrônico] tradução: R. Brian Taylor; revisão técnica: Giacomio Balbinotto Neto. – 5. ed. Porto Alegre: AMGH, 2012.
- BRASIL, Ministério das Cidades do. Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Manual do BRT Bus Rapid Transit: guia de planejamento**. MCidades, Brasília: [s.n.], 2008. 883 p.
- CAVALCANTI, Lana de Souza. **A geografia escolar e a cidade: ensaios sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana**. 3ª ed. Papirus Editora. 2010.
- COSTA, Carlos Rinsson. R. da. & SILVA, Simone R. da. **O transporte coletivo na produção do espaço urbano em Teresina**. Revista Equador (UFPI), Vol. 5, Nº 3(Edição Especial 02), p.278 -298. Disponível em: <https://periodicos.ufpi.br/index.php/revistaequador/article/view/7499/5745>.
- GOLGUER, A. B./LAMEIRA, V. de C. Deslocamentos para trabalho e diferenciais salariais na região metropolitana de São Paulo. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 24, e202238, 2022/ <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202238>.
- GOMIDE, A. de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Texto para discussão nº 960IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, julho de 2003.
- GUTIÉRREZ, E.; VAN OMMEREN, J. Labour supply and commuting. **Journal of Urban Economics**, v. 68, p. 82-89, 2010.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Segmentação e mobilidade no mercado de trabalho: a carteira de trabalho em São Paulo**. Rio de Janeiro, v. 20, nº 01, p. 87-104. 1990.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEITE, Nícia Bezerra Formiga. **Expansão urbana e seus efeitos sobre a mobilidade e acessibilidade avaliada com o auxílio dos sistemas de informação geográfica (SIG) em Teresina-PI, 2013**.
- LUKÁCS, Georg. **Consciência de Classe**. Capítulo 1. 1920.
- NEFFA, Júlio Cesar. **Teorias da segmentação do mercado de trabalho**. RBEST: Revista Brasileira de Economia Social e do Trabalho, Campinas, v. 5, e023012, ISSN 2674-9564. 2023.

OLIVEIRA, S. R.; PICCININI, V. C. Mercado de trabalho: múltiplos (des) entendimentos. **Revista de Administração Pública**, v. 45, n. 5, p. 1517-1538, 2011.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T.; BANISTER, D. (2017). **Distributive justice and equity in transportation**. *Transport Reviews*, v. 37, n. 2, pp. 170-191. DOI: 10.1080/01441647.2016.1257660. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>. Acesso em: 24 abr 2026.

PIAUÍ, Tribunal de Contas do Estado do. **TCE-PI realizará auditoria operacional no Sistema Inthebra**. Disponível em: <https://www.tcepi.tc.br/tce-pi-realizara-auditoria-operacional-no-sistema-inthebra/> Acesso em: 03 jun. 2026.

SOUZA, Juliano Silva de. Desigualdade e mobilidade social: reflexões sobre as dinâmicas contemporâneas. **REVISTAFT**. REGISTRO DOI: 10.5281/zenodo.8327557. Ciências Sociais, Volume 27 - Edição 126/SET 2023. SILVA, C.; PINTO, N.; BERTOLLINI, L. (2019).

STRAATEMEIER, T.; BERTOLINI, L. (2020) **How can planning for accessibility lead to more integrated transport and land-use strategies?** Two examples from the Netherlands. *European Planning Studies*, v. 28, n. 9, pp. 1713-1734. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/09654313.2019.1612326?needAccess=true>. Acesso em: 24 abr 2026.

TERESINA, Câmara dos Vereadores de. **CPI do Transporte**. Disponível em: <https://www.teresina.pi.leg.br/noticias/cpi-do-transporte-publico-entrega-relatorio-final-ao-prefeito-dr-pessoa/> Acesso: 03 jun. 2026.

TERESINA. **Lei n. 4.487 de 2013**. Autoriza a Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Teresina. Teresina, 2013.

VASCONCELLOS, E. A. (2018). **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo, Senac.