



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA
CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO**

MIRELLA FREITAS MATOS

**A REDUÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM PERNAMBUÉS, SALVADOR-BA:
IMPACTOS NA MOBILIDADE E NA ACESSIBILIDADE DA POPULAÇÃO**

SALVADOR, BA

2025

MIRELLA FREITAS MATOS

**A REDUÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM PERNAMBUÉS, SALVADOR-BA:
IMPACTOS NA MOBILIDADE E NA ACESSIBILIDADE DA POPULAÇÃO**

Monografia de Conclusão de Curso apresentada à Universidade do Estado da Bahia, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Urbanismo. Orientador: Prof. Dr. James Amorim Araújo

Coorientadora: Profa. Dra. Ednice de Oliveira
Fontes Baitz

SALVADOR, BA

2025

FOLHA DE APROVAÇÃO


MIRELLA FREITAS MATOS

A REDUÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM PERNAMBUCO, SALVADOR-BA: IMPACTOS NA MOBILIDADE E NA ACESSIBILIDADE DA POPULAÇÃO


Monografia de Conclusão de Curso apresentada à
Universidade do Estado da Bahia, como requisito para a
obtenção do título de Bacharel em Urbanismo.

Aprovada, 30 de Julho de 2025.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 JAMES AMORIM ARAUJO
Data: 24/08/2025 18:37:38-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. James Amorim Araújo (Orientador)
Universidade do Estado da Bahia

Documento assinado digitalmente
 EDNICE DE OLIVEIRA FONTES BAITZ
Data: 25/08/2025 19:50:16-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Ednice de Oliveira Fontes Baitz (Examinadora 1)
Universidade do Estado da Bahia

Documento assinado digitalmente
 HAMILTON RIBEIRO DE SOUZA
Data: 26/08/2025 12:48:08-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Hamilton Ribeiro de Souza (Examinador 2)
Universidade do Estado da Bahia

AGRADECIMENTOS

Agradeço, antes de tudo, a Deus, por aquela força e perseverança que me acompanhou durante toda a minha jornada. À minha família, com um carinho enorme, especialmente aos meus pais, por todo apoio incondicional, amor e pelo incentivo que nunca faltou, especialmente nos momentos mais difíceis. Às professoras Clélia Dantas e Rita Vieira, que foram as minhas responsáveis pela disciplina de Trabalho de Conclusão do Curso, pelo acolhimento e pelas orientações que foram absolutamente essenciais em todo esse processo. À minha coorientadora Ednice de Oliveira Fontes Baitz e também ao meu orientador, James Amorim Araújo, sou extremamente grata pelas suas contribuições valiosas e também, por todo o incentivo à construção crítica deste trabalho. Aos colegas do curso de Urbanismo e a todos que, de alguma maneira, contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho, a minha gratidão mais sincera.

RESUMO

Este trabalho aborda os impactos da redução das linhas de ônibus no bairro de Pernambués, Salvador, após a implementação do sistema de metrô e do BRT. A pesquisa busca compreender como as mudanças no transporte público afetam a mobilidade da população, especialmente nas áreas periféricas, que dependem de soluções eficientes para facilitar seus deslocamentos diários. Para tanto, foi realizada uma análise comparativa entre as linhas de ônibus extintas e as atualmente em operação, com base em dados secundários (como registros de órgãos públicos e planejamentos urbanos) e observações de campo. Os resultados apontam que a reestruturação da rede de transporte provocou transtornos significativos, como o aumento do tempo de deslocamento, maior necessidade de integração modal e dificuldades de acesso direto a determinadas áreas da cidade. Ao final, são apresentadas sugestões de adaptação, como a ampliação da integração entre modais e o fortalecimento da rede local de transporte público.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Transporte público. Integração modal. Redução de Linhas de ônibus. Pernambués.

ABSTRACT

This study addresses the impacts of the reduction of bus lines in the Pernambués neighborhoods, Salvador, following the implementation of the metro and BRT systems. The research aims to understand how changes in public transportation affect the mobility of the population, especially in peripheral areas that rely on efficient transportation solutions to facilitate their daily commutes. A comparative analysis was conducted between the extinct bus lines and those currently in operation, based on secondary data (such as records from public agencies and urban planning) and field observations. The results indicate that the restructuring of the transportation network caused significant disruptions, such as increased travel time, a greater need for modal integration, and difficulties accessing certain areas of the city. Finally, adaptation suggestions are presented, including the expansion of modal integration and the strengthening of the local public transportation network.

Keywords: Urban mobility. Public transportation. Modal integration. Reduction of Bus Lines. Pernambués.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 — Mapa do Bairro de Pernambués, Salvador-2025.....	10
Figura 2 — Linhas de ônibus em Pernambués antes do metrô (2014)	24
Figura 3 — Integração de Modais no Transporte Público no Bairro de Pernambués (2022). 25	
Figura 4 — Reportagem: “Cadê meu Buzu?” – Alma Preta (2023)	41
Figura 5 — Mapa das Linhas do Metrô de Salvador e Pontos de Integração – CCR Metrô Bahia.....	42
Figura 6 — Expansão do BRT Salvador: Estações e Novas Linhas – G1 (2024)	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 — Linhas de Ônibus Extintas em Pernambués (até 2014)	19
Quadro 2 — Linhas de Ônibus Atuais em Pernambués (2022)	21
Quadro 3 — Observações de Lotação dos Ônibus (2012-2014)	23
Quadro 4 — Observações de Lotação dos Ônibus (2022-2025)	23
Quadro 5 — Linhas de Ônibus Extintas em Pernambués (até 2014)	36
Quadro 6 — Linhas de Ônibus Atuais em Pernambués (2022)	37
Quadro 7 — Observações de Lotação dos Ônibus (2012-2014)	38
Quadro 8 — Observações de Lotação dos Ônibus (2022-2025)	38

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT	Bus Rapid Transit
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MTS	Metrô
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana
SEMOB	Secretaria da Mobilidade Pública de Salvador
UFBA	Universidade Federal da Bahia
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

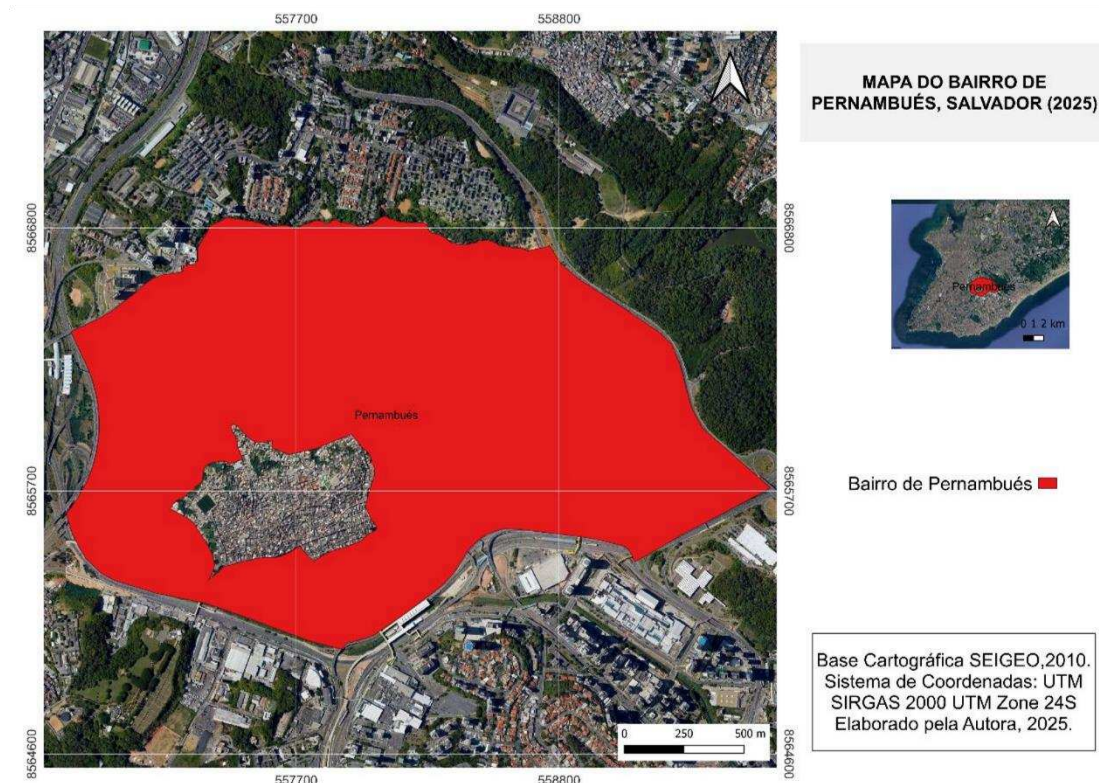
1 INTRODUÇÃO.....	10
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	14
3 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS DE PESQUISA	17
4 ANÁLISE DOS IMPACTOS DA REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE EM PERNAMBUCOS	19
4.1 COMPARAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS: EXTINTAS E ATUAIS	19
4.2 IMPACTOS NO TEMPO DE DESLOCAMENTO E ACESSIBILIDADE.....	25
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
6 REFERÊNCIAS	29
7 APÊNDICES	35
8 ANEXOS	40

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um dos desafios mais complexos enfrentados pelas grandes cidades brasileiras, sobretudo nas periferias, marcadas por acesso limitado, desarticulação e precarização dos serviços de transporte. De um lado, a formação desordenada dos centros urbanos, somada à desigualdade socioespacial e à concentração de investimentos em determinados eixos estruturantes, agrava os problemas existentes. De outro, evidenciam-se condições precárias de circulação justamente para a população que mais depende do transporte coletivo para exercer seu direito à cidade.

Em Salvador, capital da Bahia, a introdução de sistemas de transporte de média e alta capacidade como o metrô (MTS), em operação desde 2015, o Bus Rapid Transit (BRT), implantado em 2021, e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), atualmente em fase de construção, vem redefinindo a rede de transporte público. Sob o pretexto da modernização e integração multimodal, a extinção e alteração de linhas de ônibus afetaram principalmente áreas pobres e densamente povoadas, como Pernambués, configurando uma forma de racismo territorial, dado que, em uma cidade de maioria negra, como Salvador, as políticas de transporte e urbanas historicamente segregam e marginalizam bairros com alta concentração da população negra e de baixa renda.

Figura 1 — Mapa do Bairro de Pernambués, Salvador (2025)



Fonte: SEIGEO (2010)

Pernambués sempre se destacou como um dos bairros mais densamente povoados de Salvador. Segundo dados do Censo Demográfico de 2022, o bairro possui uma população de 52.564 habitantes, distribuídos em uma área de aproximadamente 3,17 km², resultando em uma alta densidade demográfica de 16.388,415 habitantes/km² (IBGE, 2022). Com forte concentração de moradores de baixa renda e um tecido urbano intensamente ocupado, sua população historicamente depende do transporte coletivo municipal para os deslocamentos cotidianos. Segundo Balbim (2015), a limitação de acesso a diferentes modos de mobilidade nas periferias urbanas contribui para aprofundar desigualdades no uso do espaço urbano, fazendo com que o transporte público se torne a única alternativa viável para grande parte dos moradores.

As antigas linhas de ônibus ofereciam acesso direto a centros comerciais, locais de trabalho e outros pontos estratégicos da cidade. Contudo, falhas frequentes no sistema provocavam atrasos, insegurança e dificuldades no acesso a serviços essenciais. Assim, melhorias eram urgentemente necessárias para garantir mobilidade confiável e acessibilidade justa.

Entre 2020 e 2025, a reestruturação do sistema de transporte público implicou a extinção de diversas linhas tradicionais e a adoção de uma lógica de integração entre modais. Em bairros como Pernambués, a maior parte das linhas antigas foi substituída por rotas circulares de menor alcance, exigindo deslocamentos a pé e múltiplos transbordos em estações do metrô como Acesso Norte, Rodoviária ou Detran. Os moradores passaram a enfrentar tempos maiores de viagem, superlotação nos horários de pico e falta de infraestrutura adequada nos pontos de conexão.

Essas mudanças vêm alterando significativamente a rotina dos usuários do transporte coletivo, sobretudo nas periferias urbanas. Os principais efeitos incluem o aumento do tempo de deslocamento, a redução da oferta direta de transporte e o agravamento das dificuldades operacionais nos horários de maior demanda.

As recentes reconfigurações do sistema de transporte público podem não ser planejadas com perspectiva mais inclusiva, aprofundando as desigualdades de acesso e criando mais custos, temporais e monetários, para quem mais precisa da rede. (Balbim, 2012. p.18)

Mendes (2012, p. 59) também destaca que “novos modais de transporte que sempre ocorrem como intervenção urbana precisam ter uma crítica sobre suas consequências sociais e espaciais”. Tais argumentos reforçam a necessidade de uma avaliação crítica dos impactos das políticas de mobilidade nas periferias, cujas especificidades sociais, espaciais e funcionais são frequentemente negligenciadas.

Diante desse contexto, a pesquisa parte da seguinte questão norteadora: como a chegada dos novos sistemas de transporte como o metrô, o BRT e o VLT alteraram a organização das linhas de ônibus coletivo em Pernambués e impactou a vida cotidiana de seus moradores?

O objetivo geral deste trabalho é compreender os impactos da reorganização das linhas de ônibus e da implantação de novos sistemas de transporte coletivo sobre a mobilidade cotidiana no bairro de Pernambués, em Salvador. Como objetivos específicos, propõe-se: (1) levantar as alterações nas linhas de ônibus de Pernambués até a introdução dos novos modais; (2) comparar a oferta de transporte antes e depois dessas mudanças; (3) identificar as características das linhas e operadoras em operação, considerando itinerários, frotas, horários, rotas e pontos de parada e (4) analisar os impactos da reorganização do transporte na acessibilidade dos moradores de Pernambués.

A justificativa para esta investigação reside na relevância social do tema, visto que Pernambués é uma área de alta densidade populacional e de grande dependência do transporte coletivo. A redução das linhas e a reestruturação do sistema têm impactado negativamente a rotina dos moradores, especialmente na acessibilidade ao trabalho, à educação e a serviços essenciais. Embora as políticas públicas prevejam a modernização da mobilidade urbana, os efeitos nos bairros periféricos têm sido insuficientes, acentuando desigualdades e comprometendo o direito pleno à mobilidade. Nesse sentido, destaca-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que estabelece como diretrizes fundamentais a equidade no acesso aos serviços de transporte e a priorização dos modos coletivos e não motorizados, princípios que, no entanto, não têm sido plenamente observados na prática. Parte-se do pressuposto de que as transformações promovidas no sistema de transporte coletivo, embora fundamentadas na modernização e na integração modal, têm agravado desigualdades sociais e operacionais em Pernambués, ao aumentar o tempo de deslocamento e reduzir a oferta direta de linhas.

Do ponto de vista metodológico, este trabalho combina análise documental, levantamento de dados secundários e observações de campo realizadas em diferentes dias e horários. Essas observações permitiram o registro detalhado de itinerários, frota, horários, rotas e paradas das linhas em operação, contribuindo para uma caracterização empírica dos impactos da reestruturação. Além disso, foram utilizados documentos oficiais da Secretaria de Mobilidade (SEMOB) e reportagens jornalísticas que contextualizam o processo de mudança no sistema de transporte.

Ao final, espera-se que este trabalho contribua para uma reflexão crítica sobre as políticas de mobilidade urbana, evidenciando lacunas existentes e apontando caminhos para

uma gestão mais eficiente, inclusiva e justa do transporte coletivo em Salvador, com foco especial nas demandas dos bairros periféricos, como Pernambués.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade urbana é mais do que o simples deslocamento de pessoas; é condição essencial para o exercício da cidadania e para o acesso aos direitos sociais nas cidades contemporâneas. Nas palavras de Balbim (2012, p. 41), “a mobilidade deve ser conceituada de forma sistêmica, integrando a política habitacional, a organização territorial da cidade e o direito ao deslocamento como garantidor da justiça social”. Esse olhar exige compreender o transporte público não apenas como um serviço, mas como um vetor estruturante do território e da inclusão urbana.

No Brasil, a mobilidade urbana tem se tornado uma área de crescente preocupação, especialmente diante do colapso do transporte público em muitas metrópoles. De acordo com Carvalho (2016, p. 10), “a crise da mobilidade reflete a falência do modelo de desenvolvimento urbano baseado na expansão horizontal, na valorização do automóvel e na negligência dos sistemas coletivos”. O modelo vigente priorizou o transporte individual em detrimento do coletivo, resultando em uma infraestrutura pública insuficiente, fragmentada e desarticulada com as dinâmicas sociais reais.

Nesse mesmo sentido, Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011, p. 22) alertam que “as políticas públicas de transporte ainda operam sob uma lógica fragmentada, desconsiderando os impactos sociais das reestruturações de rede nas áreas urbanas mais vulneráveis”. Em Salvador, essa crítica ganha relevância diante da implantação de novos modais estruturantes, como o metrô e o BRT, que resultaram na extinção de centenas de linhas de ônibus convencionais. Essa medida teve como principais motivações a redução da sobreposição de itinerários, a otimização da frota disponível e a racionalização dos custos operacionais do sistema. As linhas alimentadoras passaram a direcionar os fluxos de passageiros para estações de integração, como Acesso Norte, Rodoviária e Detran.

Embora essa reconfiguração tenha buscado melhorar a eficiência da rede, nem sempre considerou os padrões reais de deslocamento dos usuários, principalmente nas áreas periféricas. Em bairros como Pernambués, onde há forte dependência do transporte coletivo convencional, a retirada das linhas diretas comprometeu a acessibilidade cotidiana, ampliando o número de transbordos, o tempo total de viagem e a sobrecarga nos horários de pico.

A substituição de linhas locais por modais de média e alta capacidade é frequentemente justificada por discursos de modernização, eficiência e racionalidade técnica. Contudo, tais mudanças podem gerar efeitos adversos quando não são acompanhadas de uma rede de alimentação eficaz, de infraestrutura adequada e de políticas que garantam acessibilidade

universal. Mendes (2016, p. 138) afirma que “essas mudanças refletem uma lógica de exclusão territorial quando não se consideram os territórios populares em sua diversidade funcional e social”. Para o autor, o planejamento da mobilidade urbana deve partir da realidade concreta dos usuários, especialmente os mais vulneráveis social e economicamente.

A expressão racismo territorial tem sido utilizada por alguns autores para analisar como fatores raciais e espaciais se articulam na produção das desigualdades urbanas. Maricato (2011, p. 75) observa que “as metrópoles brasileiras foram historicamente estruturadas para atender aos interesses das elites econômicas, afastando as populações mais pobres, em sua maioria negras, dos centros urbanos”. Rolnik (2015, p. 93) reforça essa crítica ao afirmar que “a lógica da cidade-mercadoria restringe o acesso ao espaço urbano e à mobilidade, fragmentando o território e aprofundando a segregação”. Em Salvador, onde a população negra constitui a maioria, a segregação espacial e a exclusão no acesso ao transporte público expressam uma dimensão racial que pode ser compreendida por meio dessa perspectiva, evidenciando como o espaço urbano também reflete e reproduz desigualdades raciais.

Ao analisar a intermodalidade em Salvador, Silva (2015, p. 67) aponta que “a integração ônibus-metrô, embora necessária, tem sido implementada de forma incompleta, com falhas de conexão física, tarifária e de infraestrutura nos pontos de transferência”. A ausência de integração plena entre os sistemas afeta diretamente a eficiência e a acessibilidade do transporte coletivo, ampliando os tempos de deslocamento e dificultando o acesso dos moradores às centralidades urbanas.

No estudo de Matos e Carvalho (2012, p. 126), evidencia-se que “as intervenções do sistema de transporte em Salvador acentuaram a segregação espacial, priorizando eixos estruturantes em detrimento da capilaridade local dos ônibus”. Os autores destacam que a política de mobilidade deve ser orientada pela lógica do direito à cidade, assegurando o acesso equitativo aos equipamentos urbanos e às oportunidades socioeconômicas.

Pesquisa de Jesus (2021, p. 89), desenvolvida na Universidade Federal da Bahia (UFBA), identificou que “a retirada de linhas e a dependência exclusiva da integração com o metrô geraram sobrecargas em horários de pico e prejudicaram especialmente os moradores de áreas periféricas como Pernambués”. O estudo reforça que, sem uma política integrada de mobilidade, a população mais dependente do transporte coletivo é quem mais sofre os impactos da reestruturação.

Saback Júnior e Santana (2017, p. 6) também analisam essas transformações, destacando que “as mudanças na rede de transporte impactaram diretamente o cotidiano da

população, sobretudo no tempo de deslocamento e na acessibilidade aos serviços essenciais”. A redução da capilaridade da malha viária compromete o atendimento a territórios não estruturados, que passam a depender de conexões complexas e demoradas.

Essa desigualdade de acesso reflete uma estrutura urbana marcada por processos históricos de segregação. Como destaca Maricato (2011, p. 75), “as metrópoles brasileiras foram historicamente estruturadas para atender aos interesses das elites econômicas, afastando as populações mais pobres dos centros urbanos”. Rolnik (2015, p. 93) complementa essa crítica ao afirmar que “a lógica da cidade-mercadoria restringe o acesso ao espaço urbano e à mobilidade, fragmentando o território e aprofundando a segregação”.

À luz dessas contribuições teóricas, fica evidente que a retirada de linhas de ônibus em bairros como Pernambués não pode ser tratada como uma simples readequação técnica ou logística. Trata-se de uma transformação estrutural com profundas implicações sociais e territoriais, que exige análise crítica e planejamento urbano orientado por princípios de equidade, universalização do acesso e integração plena entre os modais e os territórios populares.

3 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS DE PESQUISA

A investigação foi classificada como exploratória e descritiva. É exploratória por buscar compreender os impactos da reorganização do transporte público em uma área periférica; e descritiva, por apresentar dados organizados sobre as linhas de ônibus que foram removidas e as que ainda estão em operação, comparando trajetos, empresas operadoras e modos de integração tarifária. Conforme Gil (2008, p. 42), a pesquisa exploratória visa aprofundar a compreensão sobre um tema pouco conhecido, enquanto a pesquisa descritiva se propõe a detalhar as particularidades de um fenômeno específico ou de uma população determinada.

A pesquisa foi desenvolvida por meio de procedimentos de coleta de dados documentais e de levantamento de dados em campo, com base em observações sistemáticas e análise de conteúdo. Na etapa documental, foram analisados planos urbanos, legislações municipais, relatórios técnicos, dados do sistema SalvadorCard e registros de órgãos oficiais como a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB), o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e o Plano de Mobilidade Urbana de Salvador (PLANMOB). No campo empírico, as informações foram obtidas por meio de visitas de campo ao bairro de Pernambués, com as anotações das observações realizadas, uso de GPS para georreferenciamento dos trajetos e levantamento da infraestrutura de transporte local, incluindo pontos de ônibus, vias de circulação e acessos ao metrô.

Os métodos adotados análise documental, observação sistemática e levantamento georreferenciadas permitiram identificar e analisar as alterações ocorridas na rede de transporte público do bairro de Pernambués, em Salvador, considerando o contexto de implantação do metrô (MTS) e do sistema Bus Rapid Transit (BRT). A partir dessas estratégias metodológicas, foi possível comparar linhas extintas e ativas, avaliar mudanças na cobertura espacial e na frequência dos serviços, e compreender os efeitos da reorganização do transporte sobre a mobilidade e acessibilidade da população residente.

O recorte temporal da pesquisa compreendeu o período entre 2012 a 2025, abarcando o cenário anterior e posterior à chegada do metrô e do BRT à região. A escolha do bairro de Pernambués se justificou por ser uma das áreas diretamente afetadas pelas mudanças no sistema de transporte, com destaque para as conexões com as estações Acesso Norte e Detran (metrô), e para o eixo viário da Avenida Antônio Carlos Magalhães (ACM) e Avenida Professor Magalhães Neto, onde opera o BRT.

A coleta dos dados primários foi realizada em abril e maio de 2025, por meio de dez visitas de campo ao bairro de Pernambués, em diferentes dias e horários. Essas visitas tiveram

o objetivo de observar a dinâmica do transporte público local. Nessas observações, foram anotadas informações sobre horários de circulação, volume de passageiros, pontos de parada, estrutura de integração com o metrô e condições gerais da infraestrutura de transporte.

Também foram utilizados dados secundários, obtidos a partir de fontes documentais oficiais, como o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PDDU, 2014), o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (PLANMOB, 2015), relatórios da Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB, 2020), do programa Integra Salvador (2019) e do Sistema BRT Salvador (2021). Além disso, foram consultadas informações sobre as linhas de ônibus anteriormente operadas pela empresa Vitória Expresso, com base nos dados disponíveis no sistema Salvador Card, e sobre as linhas atuais operadas pela OT Trans, por meio das informações publicadas no site oficial da empresa.

Com base nessas fontes e nas observações em campo, elaborou-se um quadro comparativo entre as linhas de ônibus desativadas e as atualmente em operação, com o objetivo de evidenciar as alterações na cobertura, frequência, qualidade e acessibilidade do transporte público no bairro. Esses dados foram organizados em quadros analíticos e mapas temáticos produzidos no software QGIS, utilizando arquivos vetoriais e coordenadas georreferenciadas registradas com o aplicativo Geo Tracker durante os deslocamentos da pesquisadora.

Adicionalmente, aplicou-se a análise de conteúdo de documentos técnicos e normativos, conforme proposta de Bardin (2016, p. 37), que define a análise de conteúdo como “um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos, a descrição do conteúdo das mensagens”, incluindo a avaliação dos impactos sociais, especialmente no que diz respeito à acessibilidade da população residente.

4 ANÁLISE DOS IMPACTOS DA REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE EM PERNAMBUÉS

Este capítulo apresenta os resultados da análise comparativa entre as linhas de ônibus que foram extintas e aquelas que permanecem em operação no bairro de Pernambuco, em Salvador, após a reorganização do sistema de transporte urbano. A investigação baseou-se em dados secundários obtidos em fontes oficiais e documentos de planejamento urbano, além de informações primárias provenientes de observações sistemáticas realizadas durante visitas de campo no ano de 2025.

4.1 Comparação das Linhas de Ônibus: Extintas e Atuais

A substituição de diversas linhas de ônibus por sistemas de transporte de média e alta capacidade impactou significativamente a mobilidade urbana em Pernambuco. Os Quadros 1 e 2 apresentam, respectivamente, as linhas de ônibus extintas (até 2014) e as linhas atualmente em operação no bairro (a partir de 2022). Para uma comparação detalhada das linhas de ônibus antes e após a reestruturação, consulte o Apêndice A.

Quadro 1 - Linhas de Ônibus Extintas em Pernambuco (até 2014)

Situação	Número da Linha	Operadora	Frota	Tempo Mínimo da Viagem	Rotas	Total de Paradas	Observações
Antes	1110	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambúés/ Tancredo Neves Tancredo Neves/ Pernambúés	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	I021	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambúés/ Circular	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1109	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambúés/ Barroquinha Barroquinha/ Pernambúés	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos

Antes	1113	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/Lapa Lapa/Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1114	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/ Pituba Pituba/ Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1137	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/Barra Barra/Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	H014	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/ Cabula 6 x CAB Cabula 6 x CAB/ Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	H015	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/ Sussuarana x CAB Sussuarana x CAB/Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	P077	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/ Itapuã Itapuã/ Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1127	Vitória Expresso	-1	-1	Pernambués/Doron x Narandiba x Ribeira Ribeira x Narandiba x Doron/Pernambués	-1	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos

Nota¹: Dados não disponíveis nos registros oficiais para as colunas Frota, Tempo mínimo da viagem e Total de paradas

Fontes: Trabalho de Campo (2025); aplicativos Cittamobi e Moovit

Quadro 2 - Linhas de Ônibus Atuais em Pernambucoés (2022)

Situação	Número da Linha	Operadora	Frota	Tempo Mínimo da Viagem	Rotas	Total de Paradas	Observações
Depois	1103	Consórcio OT Trans	3 veículos	20 min	Alto do Cruzeiro x Bela Vista x Terminal Acesso Norte/ Pernambués Pernambués/ Alto do Cruzeiro x Bela Vista x Terminal Acesso Norte	28	Linha circular que atende aos moradores do bairro
Depois	1133	Consórcio OT Trans	8 veículos	12 min	Terminal Acesso Norte / Pernambués, Pernambués x Terminal Acesso Norte	17	Linha de percurso rápido, com integração ao metrô
Depois	1163	Consórcio OT Trans	5 veículos	30 min	Pernambués/ Shopping da Bahia via (Jardim Brasília), Shopping da Bahia via (Jardim Brasília) / Pernambués	37	Linha extensa, com percurso abrangente até o terminal de Pernambués

Fonte: Trabalho de campo (2025); aplicativos Cittamobi e Moovit.

O quadro revela uma redução significativa na oferta de linhas diretas, que antes permitiam o acesso dos moradores de Pernambués a áreas centrais da cidade e a polos comerciais e de serviços, como os shoppings Bela Vista e Salvador, centros de saúde, mercados e bairros vizinhos. As novas linhas, predominantemente circulares ou perimetrais, impõem maior número de transbordos e dependência de integração modal. Conforme Balbim (2015, p. 142), “a mobilidade urbana nas periferias brasileiras continua marcada por fragmentação, longos tempos de deslocamento e ausência de alternativas reais de conexão eficiente com o resto da cidade”.

Reportagens recentes confirmam esse cenário. Segundo matéria publicada do portal Alma Preta, mais de 350 linhas de ônibus foram extintas em Salvador nos últimos anos, afetando diretamente a mobilidade da população, especialmente nos bairros periféricos. Apesar das promessas de reestruturação e ampliação da integração com o metrô e o BRT, os novos modelos não supriram a demanda anterior, resultando em maior tempo de deslocamento e dificuldade de acesso ao transporte (ALMA PRETA, 2023). Além disso, trajetos anteriormente realizados de forma direta, como o percurso entre Pernambués e Pituba, passaram a exigir a integração no Terminal Iguatemi, o que impôs novos deslocamentos e conexões para os usuários, impactando o tempo e a acessibilidade do trajeto. A linha 1114 – Pernambués x Pituba foi substituída pela linha 1163 – Pernambués x Iguatemi, que passou a operar com um número maior de viagens diárias (BUZU071, 2023).

Atualmente, a malha do bairro foi reduzida a três linhas com função de alimentar os modais estruturantes metrô e BRT. Essa transformação reflete uma lógica de racionalização da rede que, apesar de tecnicamente eficiente, não considera plenamente os padrões reais de deslocamento da população local. Enquanto favorece a demanda por metrô e BRT, essa lógica pode aprofundar desigualdades já existentes.

Além da análise documental, as observações de campo realizadas em abril e maio de 2025 reforçaram os dados sobre os impactos da reestruturação do sistema de transporte público em Pernambués. A metodologia adotada incluiu o monitoramento da lotação dos ônibus e das estações de integração em diferentes horários e dias da semana, utilizando um sistema de categorização por cores (verde – vazio; amarelo – moderado; vermelho – lotado).

Os Quadros 3 e 4 sistematizam os registros de lotação das principais linhas utilizadas pelos moradores, comparando os períodos antes de 2014, e depois de 2022 em diante, como parte da reestruturação. Considerou-se como “antes” o padrão de circulação ainda observado em 27 de maio de 2025, data em que parte da antiga lógica operacional permanecia, especialmente no caso da linha 1163, que substituiu a extinta 1114, mantendo parte de seu itinerário original. Já o período “após a reestruturação” corresponde às observações de abril de 2025, quando as mudanças promovidas entre 2021 e 2023 já estavam consolidadas, com a redução de linhas diretas e a obrigatoriedade de integração entre ônibus e metrô.

Quadro 3 - Observações de Lotação dos Ônibus (2012-2014)

Data	Horário da Observação	Linha + Estações	Sentido	Nível de Ocupação	Observação Adicional
27/05/2025	16:40 – 16:57	1163	Pernambuéis – Lapa	Amarelo (Moderado)	Ônibus com fluxo moderado, limpeza ruim, sem ar-condicionado
27/05/2025	17:07 – 17:51	Estações Lapa – CAB	Lapa – CAB	Vermelho (Lotado)	Estações lotadas com pessoas dentro dos vagões
27/05/2025	17:52 – 18:00	Estações CAB – Rodoviária	CAB – Rodoviária	Vermelho (Lotado)	Grande fluxo de pessoas em direção à rodoviária
27/05/2025	18:00 – 18:29	Estações + 1163	Rodoviária – Rua Numa Pompílio Bittencourt	Vermelho (Lotado)	Atraso ônibus 1163; lotado.

Fonte: Trabalho de Campo (27/05/2025).

Quadro 4 - Observações de Lotação dos Ônibus (2022-2025)

Data	Horário da Observação	Linha	Sentido	Nível de Ocupação	Observação Adicional
16/04/2025	07:00 – 08:30	1163	Pernambuéis – Rua Numa Pompílio Bittencourt	Vermelho (Lotado)	Ônibus cheio em horário de pico
20/04/2025	13:00 – 14:30	1133	Terminal Acesso Norte – Terminal Pernambuéis	Amarelo (Moderado)	Ônibus cheio, mas trânsito fluido
22/04/2025	10:00 – 12:00	1163	Pernambuéis – Shopping Bela Vista	Verde (Vazio)	Fluxo rápido, sem engarrafamento
23/04/2025	17:40 – 19:00	1163	Shopping da Bahia – Pernambuéis	Vermelho (Lotado)	Ônibus lotado, muito engarrafado
24/04/2025	10:00 – 12:00	1103	Alto do Cruzeiro – Rodoviária	Amarelo (Moderado)	Trânsito fluido e com ônibus não tão cheio.
26/04/2025	14:38 – 15:26	1163	Pernambuéis – Terminal Pernambuéis	Vermelho (Lotado)	Lotado até o posto do SUS; vazio no trecho final
26/04/2025	15:31 – 16:00	1133	Terminal Pernambuéis – Acesso Norte	Amarelo (Moderado)	Ônibus não cheio e trânsito rápido
28/04/2025	09:15 – 10:20	1103	Alto do Cruzeiro – Shopping Bela Vista	Amarelo (Moderado)	Ônibus com passageiros em pé
28/04/2025	16:36 – 16:56	1163	Pernambuéis – Shopping da Bahia	Verde (Vazio)	Trânsito fluido, poucas pessoas no ônibus
28/04/2025	18:00 – 18:46	1133	Acesso Norte – Pernambuéis	Vermelho (Lotado)	Alta demanda no horário de pico

Fonte: Trabalho de Campo (abril de 2025).

Os resultados evidenciam que, apesar da substituição de linhas e da adoção da integração com o metrô, problemas históricos do sistema de transporte coletivo como a superlotação nos horários de pico, atrasos frequentes e desconforto nas viagens persistem após a reestruturação. Em alguns casos, a lotação aumentou devido à redução de opções diretas e à concentração de passageiros em um número limitado de rotas circulares. Embora tenha sido possível registrar melhorias pontuais em horários de menor demanda, a maior parte dos deslocamentos analisados segue marcada por precariedade, demonstrando que a reorganização não solucionou os principais gargalos da mobilidade cotidiana no bairro.

As Figuras 2 e 3, localizadas nas páginas 24 e 25, apresentam, respectivamente, as linhas de ônibus em Pernambués antes do metrô (2014) e a integração de modais no transporte público no bairro de Pernambués (2022), após a implantação do metrô e do BRT. A comparação evidencia uma redução significativa na cobertura direta pelo transporte por ônibus, com a substituição de diversas linhas por rotas circulares que exigem integração com os novos modais. Essa mudança resultou em aumento do tempo de deslocamento e maior complexidade nos trajetos para os moradores, especialmente para aqueles que dependem exclusivamente do transporte coletivo para seus deslocamentos cotidianos.

Figura 2 – Linhas de ônibus em Pernambués antes do metrô (2014)

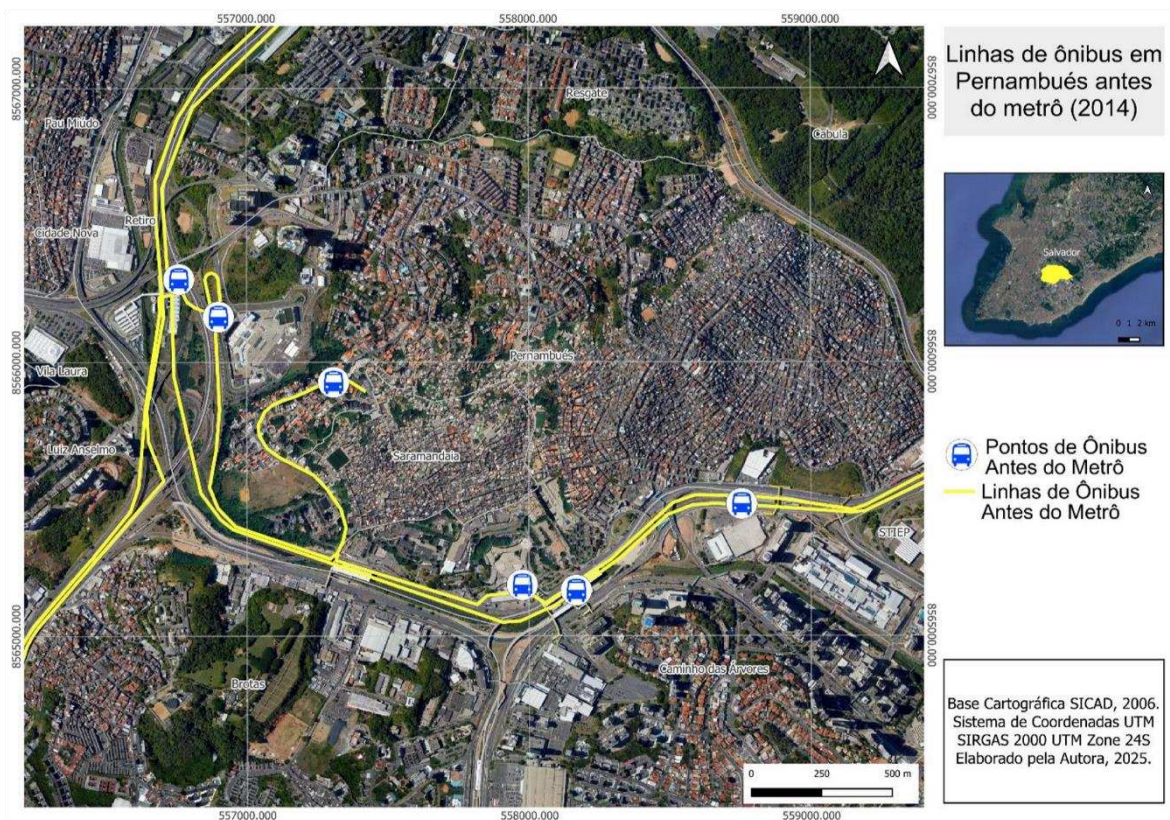
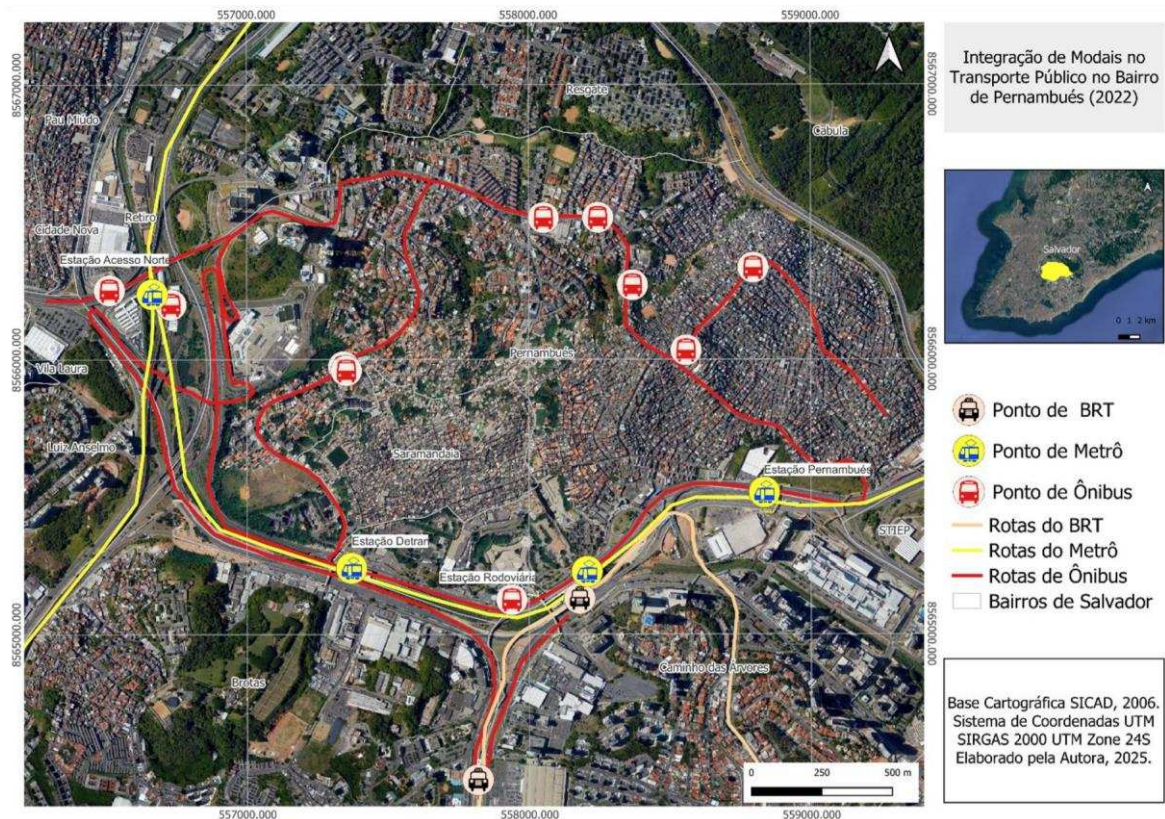


Figura 3 – Integração de Modais no Transporte Público no Bairro de Pernambués (2022)



Fonte: SICAD (2006)

4.2 Impactos no Tempo de Deslocamento e Acessibilidade

Com a extinção das linhas diretas entre Pernambués e outras centralidades da cidade, houve um aumento no número de transbordos exigidos para que os moradores cheguem ao seu destino. Muitos trajetos que antes podiam ser feitos com uma única linha agora demandam, no mínimo, dois ou mais modais distintos, como ônibus integrados ao metrô ou ao

BRT

Esse novo arranjo impacta diretamente a acessibilidade. A necessidade de caminhar até estações ou pontos de integração muitas vezes distantes das residências, com sinalização precária e ausência de proteção contra sol ou chuva representa uma barreira significativa. Essa condição afeta, sobretudo, idosos, pessoas com mobilidade reduzida e famílias com crianças pequenas. A falta de infraestrutura segura e adequada para esses deslocamentos a pé contribui para a exclusão de grupos socialmente vulneráveis do sistema de transporte público.

Além disso, o tempo total de deslocamento aumentou em diversos casos. A espera por ônibus com horários irregulares, a necessidade de trocas entre diferentes linhas e os

engarrafamentos persistentes em determinados trechos urbanos comprometem a eficiência do transporte. A observação feita no dia 27/05/2025 (Quadro 3), por exemplo, mostra que um deslocamento entre a Rodoviária e Pernambués, que antes era direto, agora exige a combinação de metrô e ônibus e levou quase uma hora, com veículos lotados e atrasos significativos.

Esse cenário evidencia a precarização da acessibilidade funcional: os modais existem, mas a integração não garante conforto, agilidade ou inclusão plena dos usuários.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo analisar os impactos decorrentes da diminuição das linhas de ônibus no bairro de Pernambués, em Salvador, em função da implantação dos sistemas de metrô e BRT. A investigação, fundamentada em documentos oficiais, dados operacionais e observações de campo realizadas no ano de 2025, permitiu identificar alterações significativas na mobilidade urbana local, especialmente no que concerne à acessibilidade, à fluidez dos deslocamentos e a utilização eficiente do transporte público pelos usuários.

Os resultados corroboram a hipótese inicial de que a substituição das linhas diretas por linhas circulares e a imposição de múltiplos transbordos ocasionaram prejuízos à população residente. Apesar da introdução dos novos modais, a integração modal mostrou-se insuficiente, agravada pela má distribuição espacial das linhas remanescentes e pela precariedade da infraestrutura nos pontos de conexão, comprometendo o direito à mobilidade plena, especialmente para grupos vulneráveis, tais como idosos, pessoas com deficiência e famílias com crianças.

Observou-se que a diminuição das conexões diretas entre Pernambués e áreas centrais, comerciais e litorâneas impôs aos usuários longos tempos de espera, superlotação dos veículos e maiores deslocamentos a pé, frequentemente em condições inadequadas de circulação e conforto. Nesse contexto, a modernização anunciada não se materializou em inclusão social nem em melhoria efetiva da eficiência operacional, revelando uma política de mobilidade orientada sobretudo por critérios de racionalização técnica, em detrimento das reais necessidades da população usuária.

Este cenário confirma as críticas apresentadas na literatura especializada, que ressaltam os riscos de políticas de mobilidade urbana orientadas exclusivamente por critérios de mercado e eficiência, em detrimento da equidade e da justiça espacial. Torna-se, portanto, premente que o poder público promova uma reavaliação da organização do transporte coletivo em Salvador, adotando uma abordagem territorializada e participativa, pautada na escuta das necessidades dos usuários e na consideração das especificidades locais.

Dentre as medidas recomendadas, destacam-se a ampliação das linhas que promovam conexões diretas e eficientes, a reativação de rotas estratégicas, o fortalecimento da integração tarifária e a requalificação dos pontos de transbordo, de modo a garantir conforto, segurança e acessibilidade facilitada. A mobilidade urbana deve ser reconhecida como um direito fundamental, essencial à construção de cidades mais justas, sustentáveis e inclusivas.

Espera-se que este estudo contribua para o avanço do debate acerca da mobilidade nas periferias urbanas e oriente futuras políticas públicas no âmbito do planejamento urbano democrático, reafirmando o compromisso com o uso pleno e igualitário da cidade por todos os cidadãos.

6 REFERÊNCIAS

ALMA PRETA. **Cadê meu buzu?:** Salvador extingue mais de 350 linhas de ônibus e prejudica moradores. 15 mar. 2023. Disponível em: <https://almapreta.com.br/sessao/cotidiano/cade-meu-buzu-salvador-extingue-mais-de-350-linhas-de-onibus-e-prejudica-moradores/>. Acesso em: 24 abr. 2025.

_____. **Mobilidade em Salvador:** mais de 350 linhas de ônibus extintas afetam periferias. 2023. Disponível em: <https://almapreta.com.br/sessao/cotidiano/cade-meu-buzu-salvador-extingue-mais-de-350-linhas-de-onibus-e-prejudica-moradores/>. Acesso em: 17 jun. 2025.

ALMA PRETA JORNALISMO. **Terminal da Estação da Lapa com passageiros aguardando ônibus da linha 0403 - Lapa.** 2023. Disponível em: <https://almapreta.com.br>. Acesso em: 6 jun. 2025.

BAHIA. Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia. **Sistema Estadual de Informações Geográficas – SEIGEO.** Salvador: SEPLAN, 2010. Disponível em: <https://www.sei.ba.gov.br/seigeo>. Acesso em: 14 ago. 2025.

BALBIM, M. J. **Mobilidade urbana nas periferias brasileiras:** fragmentação, tempo de deslocamento e alternativas de conexão eficiente. São Paulo: Editora X, 2015.

BALBIM, Renato. **Mobilidade urbana e segregação socioespacial.** In: RIBEIRO, L. C. de Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. (org.). *As metrópoles e a questão social brasileira.* Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 39-64.

_____. **Mobilidade urbana e estrutura socioespacial das metrópoles brasileiras.** In: CARVALHO, Carlos Leite de; BALBIM, Renato; BIDERMAN, Ciro (org.). *Soluções para cidades sustentáveis: novas abordagens, novas soluções.* Brasília: IPEA, 2015. p. 75-97.

_____. **Política urbana e mobilidade nas cidades brasileiras:** por uma agenda integrada. Brasília: IPEA, 2015.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução de Luís Antero Reto et al. São Paulo: Edições 70, 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2013.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 11 jul. 2025.

BUZU071. **Salvador terá alteração de 19 linhas de ônibus a partir deste sábado (30)**. 27 set. 2023. Disponível em: <https://buzu071.com.br/2023/09/27/salvador-tera-alteracao-de-19-linhas-de-onibus-a-partir-deste-sabado-30/>. Acesso em: 24 abr. 2025.

_____. **Análise das linhas de ônibus em Salvador: impactos da reestruturação**. Salvador, 2023. Relatório técnico.

CARIBÉ, Diego. **Salvador precisa resgatar a prática do planejamento da mobilidade**. 10 fev. 2023. Disponível em: <https://www.obmobsalvador.org/post/salvador-precisa-resgatar-a-pratica-do-planejamento-da-mobilidade>. Acesso em: 24 abr. 2025.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Cidades, mobilidade e desigualdade**. Brasília: IPEA, 2016.

CAVALCANTE, Paulo. **Os efeitos sociais da redução de linhas de ônibus em Salvador**. Revista Brasileira de Transporte Público, São Paulo, v. 15, n. 3, p. 80-95, jul./set. 2021.

CCR METRÔ BAHIA. **Mapas - Linhas 1 e 2 do metrô de Salvador com principais integrações**. Disponível em: <https://mobilidade.grupoccr.com.br/metrobahia/mapas/>. Acesso em: 6 jun. 2025.

CITTAMOBIL. **Cittamobi**. Disponível em: <https://www.cittamobi.com.br/>. Acesso em: 15 maio 2025.

FERREIRA, Luís. **A acessibilidade urbana e o impacto no transporte público.** Revista Transporte e Cidade, Belo Horizonte, v. 12, n. 1, p. 45-60, jan./jun. 2020.

G1 BAHIA. **Serviços de dezembro em Salvador:** inauguração da Estação B5 e novas linhas do BRT. 12 dez. 2024. Disponível em:

<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2024/12/12/servicos-de-dezembro-em-salvador.ghtml>.

Acesso em: 6 jun. 2025.

GEO TRACKER. Disponível em: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ilyabogdanovich.geotracker>. Acesso em: 10 abr. 2025.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022:** Panorama - População por bairros (Salvador/BA). Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?tema=populacao&recorte=bairros&localidade=2927408>. Acesso em: 14 jul. 2024.

JESUS, João Miguel de. **A mobilidade urbana na perspectiva do usuário:** estudo sobre Salvador. 2021. 180 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador.

LIMA, Rodrigo Silva. **A reorganização dos transportes metropolitanos:** estudo de caso em Salvador. 2024. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Universidade Federal da Bahia, Salvador.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil.** 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

MATOS, Eduardo A.; CARVALHO, Sandra S. de. **A mobilidade urbana na cidade de Salvador e as transformações contemporâneas.** Revista da FAEB, Salvador, v. 8, n. 1, p. 119-134, jan./jun. 2012.

MENDES, Daniel. **Transporte público e exclusão territorial:** o caso de Salvador. Revista Geotemas, Fortaleza, v. 6, n. 2, p. 131-145, jul./dez. 2016.

MENDES, Lucas. **Políticas públicas de mobilidade urbana:** equidade e justiça social. Revista Brasileira de Transporte, v. 12, n. 2, p. 140-156, 2012.

MENDES, Luís K. **Metrópole, espaço e poder:** dilemas da desigualdade urbana. São Paulo: Editora Contexto, 2012.

MENDES, Luiz. **A mobilidade urbana e o direito à cidade:** transportes, acessibilidade e exclusão social. In: ROLNIK, Raquel (org.). O que é cidade. São Paulo: Brasiliense, 2012. p. 131-150.

MOOVIT. **Moovit.** Disponível em: <https://moovitapp.com/>. Acesso em: 15 maio 2025.

OLIVEIRA, Ana Paula. **A redução de linhas de ônibus e seus impactos socioeconômicos em bairros periféricos.** 2022. 250 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

OT TRANS. **Informações operacionais.** Salvador: OT Trans, 2025. Disponível em: <https://ottrans.com.br/>. Acesso em: 31 maio 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE Salvador. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador.** Salvador, 2014.

_____. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (PLANMOB).** Salvador, 2015.

_____. **Sistema BRT Salvador.** 2021. Disponível em: <https://www.brt.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 31 maio 2025.

QGIS. **QGIS Geographic Information System.** Open Source Geospatial Foundation Project. Disponível em: <https://qgis.org>. Acesso em: 10 abr. 2025.

REIS, Bruno. **Devolva meu buzu!** 2023. Disponível em: <https://www.devolvameubuzu.org/>. Acesso em: 24 abr. 2025.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a justiça social:** desafios da mobilidade urbana. Rio de Janeiro: Editora Y, 2015.

_____. **Guerra dos lugares:** a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SABACK JÚNIOR, V. O.; SANTANA, L. C. **Reestruturação urbana e mobilidade em Salvador.** In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 17, 2017, São Paulo. Anais eletrônicos. São Paulo: ANPUR, 2017. p. 1-13. Disponível em: <https://anpur.org.br/anais/>. Acesso em: 10 jul. 2025.

SALVADOR. Secretaria Municipal de Mobilidade. **Relatório de gestão da mobilidade urbana.** 2020. Disponível em: <https://mobilidade.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 31 maio 2025.

SALVADOR CARD. **Linhas de ônibus antigas.** Salvador, 2025. Disponível em: https://www.salvadorcard.com.br/wp-content/themes/salvadorcard/24_0880001.pdf. Acesso em: 31 maio 2025.

SANTOS, Fernando. **Mobilidade e exclusão social nas grandes cidades.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2019.

SANTOS, F. M. et al. **Impactos da reestruturação do transporte coletivo em áreas periféricas.** Revista de Geografia Urbana, v. 18, n. 1, p. 56-72, 2023.

SÁ DE CARVALHO, Sérgio. **Mobilidade urbana em Salvador/BA:** a Linha 2 do Metrô na perspectiva dos seus usuários. Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, n. 27, p. 45-67, dez. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.34096/rtt.i27.9956>. Acesso em: 24 abr. 2025.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO DO ESTADO DA BAHIA. **Sistema de Cadastro Territorial e Geoprocessamento – SICAD**. Salvador: SEPLAN, 2006.

SILVA, Daniel S. R. da. **Transporte público e intermodalidade em Salvador**. Caderno CRH, Salvador, v. 28, n. 74, p. 63-80, jan./abr. 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo A.; CARVALHO, Carlos Henrique R. de; PEREIRA, Rafael H. **M. Mobilidade urbana e desigualdade social**. Brasília: IPEA, 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Quadro Comparativo das Linhas de Ônibus de Pernambuco

Quadro 5 - Linhas de Ônibus Extintas em Pernambuco (até 2014)

Situação	Número da Linha	Operadora	Frota	Tempo Mínimo da Viagem	Rotas	Total de Paradas	Observações
Antes	1110	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/Tancredo Neves Tancredo Neves/Pernambúes.	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	I021	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/ Circular	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1109	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/Barroquinha Barroquinha/ Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1113	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/Lapa Lapa/Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1114	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/ Pituba, Pituba/ Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1137	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/Barra Barra/Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	H014	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/ Cabula 6 x CAB Cabula 6 x CAB/ Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	H015	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/Sussuarana x CAB Sussuarana x CAB/Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	P077	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/ Itapuã Itapuã/ Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos
Antes	1127	Vitória Expresso	—5	—5	Pernambúes/ Doron x Narandiba x Ribeira Ribeira x Narandiba, Doron/ Pernambúes	—5	Ônibus de uma empresa só, e com estrutura de ônibus antigos

Nota⁵: Dados não disponíveis nos registros oficiais para as colunas Frota, Tempo mínimo da viagem e Total de paradas.
Fonte: Trabalho de Campo (2025); aplicativos Cittamobi e Moovit.

Quadro 6 - Linhas de Ônibus Atuais em Pernambuco (2022)

Situação	Número da Linha	Operadora	Frota	Tempo Mínimo da Viagem	Rotas	Total de Paradas	Observações
Depois	1103	Consórcio OT Trans	3 veículos	20 min	Alto do Cruzeiro x Bela Vista x Terminal Acesso Norte/Pernambúes Pernambuco/Alto do Cruzeiro x Bela Vista x Terminal Acesso Norte	28	Linha circular que atende aos moradores do bairro
Depois	1133	Consórcio OT Trans	8 veículos	12 min	Terminal Acesso Norte / Pernambuco x Terminal Acesso Norte	17	Linha de percurso rápido, com integração ao metrô
Depois	1163	Consórcio OT Trans	5 veículos	30 min	Pernambúes/ Shopping da Bahia via Jardim Brasília) Shopping da Bahia via Jardim Brasília) / Pernambuco	37	Linha extensa, com percurso abrangente até o terminal de Pernambuco

Fonte: Trabalho de Campo (2025); aplicativos Cittamobi e Moovit.

APÊNDICE B – Relatório de Visitas de Campo e Observações

Este apêndice apresenta os registros sistemáticos das observações realizadas em diferentes dias e horários, com foco nos níveis de lotação das linhas de ônibus que atendem ao bairro de Pernambuco.

Quadro 7 - Observações de Lotação dos Ônibus (2012-2014)

Data	Horário da Observação	Linha + Estações	Sentido	Nível de Ocupação	Observação Adicional
27/05/2025	16:40 – 16:57	1163	Pernambuéis – Lapa	Amarelo (Moderado)	Ônibus com fluxo moderado, limpeza ruim, sem ar-condicionado
27/05/2025	17:07 – 17:51	Estações Lapa – CAB	Lapa – CAB	Vermelho (Lotado)	Estações lotadas com pessoas dentro dos vagões
27/05/2025	17:52 – 18:00	Estações CAB – Rodoviária	CAB – Rodoviária	Vermelho (Lotado)	Grande fluxo de pessoas em direção à rodoviária
27/05/2025	18:00 – 18:29	Estações + 1163	Rodoviária – Rua Numa Pompílio Bittencourt	Vermelho (Lotado)	Atraso ônibus 1163; lotado.

Fonte: Trabalho de Campo (27/05/2025).

Quadro 8 - Observações de Lotação dos Ônibus (2022-2025)

Data	Horário da Observação	Linha	Sentido	Nível de Ocupação	Observação Adicional
16/04/2025	07:00 – 08:30	1163	Pernambuéis – Rua Numa Pompílio Bittencourt	Vermelho (Lotado)	Ônibus cheio em horário de pico
20/04/2025	13:00 – 14:30	1133	Terminal Acesso Norte – Terminal Pernambuéis	Amarelo (Moderado)	Ônibus cheio, mas trânsito fluido
22/04/2025	10:00 – 12:00	1163	Pernambuéis – Shopping Bela Vista	Verde (Vazio)	Fluxo rápido, sem engarrafamento
23/04/2025	17:40 – 19:00	1163	Shopping da Bahia – Pernambuéis	Vermelho (Lotado)	Ônibus lotado, muito engarrafado
24/04/2025	10:00 – 12:00	1103	Alto do Cruzeiro – Rodoviária	Amarelo (Moderado)	Trânsito fluido e com ônibus não tão cheio.

26/04/2025	14:38 – 15:26	1163	Pernambuéis – Terminal Pernambuéis	Vermelho (Lotado)	Lotado até o posto do SUS; vazio no trecho final
26/04/2025	15:31 – 16:00	1133	Terminal Pernambuéis – Acesso Norte	Amarelo (Moderado)	Ônibus não cheio e trânsito rápido
28/04/2025	09:15 – 10:20	1103	Alto do Cruzeiro – Shopping Bela Vista	Amarelo (Moderado)	Ônibus com passageiros em pé
28/04/2025	16:36 – 16:56	1163	Pernambuéis – Shopping da Bahia	Verde (Vazio)	Trânsito fluido, poucas pessoas no ônibus
28/04/2025	18:00 – 18:46	1133	Acesso Norte – Pernambuéis	Vermelho (Lotado)	Alta demanda no horário de pico

Fonte: Trabalho de Campo (abril de 2025).

ANEXOS

Anexo A - Matéria: “Cadê meu Buzu?” – Alma Preta (2023)

Este anexo apresenta um recorte da reportagem do portal Alma Preta, publicada em 2023, que denuncia os impactos da extinção de mais de 350 linhas de ônibus em Salvador. A matéria destaca as dificuldades enfrentadas por moradores de bairros periféricos como Pernambués, especialmente após a redução de linhas diretas e a imposição de integrações forçadas com o metrô e BRT.

Figura 4 – Reportagem: “Cadê meu Buzu? – Alma Preta (2023)



Fonte: ALMA PRETA JORNALISMO (2023).

Anexo B - Mapa das Linhas do Metrô e Integrações (CCR Metrô Bahia)

Figura 5 - Mapa das Linhas do Metrô de Salvador e Pontos de Integração – CCR Metrô Bahia



Fonte: CCR METRÔ BAHIA (2025).

