



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I**  
**BACHARELADO EM URBANISMO**

**LUANA MAGALHÃES DE CASTRO CRUZ**

**INFRAESTRUTURAS DOS PONTOS DE PARADA DE ÔNIBUS E ENTORNO  
IMEDIATO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE A ESTRADA DA LIBERDADE E  
A AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA – SALVADOR (BA)**

**SALVADOR- BA**  
**2019**

LUANA MAGALHÃES DE CASTRO CRUZ

**INFRAESTRUTURAS DOS PONTOS DE PARADA DE ÔNIBUS E ENTORNO  
IMEDIATO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE A ESTRADA DA LIBERDADE E  
A AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA – SALVADOR (BA)**

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo da Universidade do Estado da Bahia.

Orientação: Professor Dr. Agripino Souza Coelho Neto

SALVADOR - BA  
2019

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

- ANTP** – Agência Nacional de Transportes Públicos
- CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- IDHM** – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
- CONDER** – Coordenadoria de Desenvolvimento Urbano da Bahia
- LOM** – Lei Orgânica Municipal de Salvador
- LOUOS** – Lei Ordenação Uso e Ocupação do Solo
- PLANMOB** – Plano de Mobilidade de Salvador
- PNAD** – Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios
- PNUD** - O Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas
- SEMAN** – Secretaria Municipal de Manutenção
- SEMOB** – Secretaria de Mobilidade Urbana de Salvador
- SNMU** – Sistema Nacional de Mobilidade Urbana
- SUCOM** – Secretaria Municipal de Urbanismo
- STCO** – Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus

## LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico 01.** Quanto ao sexo dos questionados.....47
- Gráfico 02.** Faixa etária dos questionados .....48
- Gráfico 03.** Sensação de in(segurança) nos pontos de parada.....48
- Gráfico 04.** Usuários que já sofreram assaltos em pontos ou coletivo nas vias estudadas.....48
- Gráfico 05.** Tempo média de espera no ponto de ônibus.....53
- Gráfico 06.** Condição de qualidade da parada .....53
- Gráfico 07.**Qualidade dos deslocamentos de casa até o ponto mais próximo .....54
- Gráfico 08.** Avaliação da condição das calçadas segundo os usuários .....54
- Gráfico 09.** Dificuldade de acesso ao ponto de ônibus .....55
- Gráfico 10.** Dificuldade para pegar o ônibus .....56

<b>Gráfico 11.</b> Frequência de ônibus .....	56
<b>Gráfico 12.</b> Atendimento das linhas de ônibus .....	57
<b>Gráfico 13.</b> Posição dos usuários sobre a oferta de informação do transporte público pela Prefeitura .....	58
<b>Gráfico 14.</b> Utilização de aplicativo de previsão de chegadas pelos usuários do transporte público .....	58
<b>Gráfico 15.</b> Sugestão dos usuários para melhorias do conforto e acessibilidade nos pontos de parada .....	58
<b>Gráfico 16.</b> Existência de iluminação na Estrada da Liberdade .....	59
<b>Gráfico 17.</b> Classificação quanto a iluminação na Estrada da Liberdade.....	59
<b>Gráfico 18.</b> Existência de iluminação na Av. Manoel Dias .....	61
<b>Gráfico 19.</b> Classificação quanto a iluminação na Av. Manoel Dias.....	61
<b>Gráfico 20.</b> Existência de abrigo na Estrada da Liberdade .....	62
<b>Gráfico 21.</b> Classificação quanto à existência/qualidade dos abrigos na Estrada da Liberdade .....	62
<b>Gráfico 22.</b> Existência de abrigo na Av. Manoel Dias.....	63
<b>Gráfico 23.</b> Classificação quanto à existência/qualidade dos abrigos na Av. Manoel Dias .....	63
<b>Gráfico 24.</b> Existência de placa de identificação dos pontos da Estrada da Liberdade .....	64
<b>Gráfico 25.</b> Classificação da identificação/qualidade das placas indicativas de pontos na Estrada da Liberdade .....	64
<b>Gráfico 26.</b> Existência de placa de identificação dos pontos da Av. Manoel Dias....	64
<b>Gráfico 27.</b> Classificação da identificação/qualidade das placas indicativas de pontos na Av. Manoel Dias.....	64
<b>Gráfico 28.</b> Existência de bancos e lixeiras na Estrada da Liberdade.....	65
<b>Gráfico 29.</b> Classificação da existência/qualidade de bancos e lixeiras na Estrada da Liberdade .....	65
<b>Gráfico 30.</b> Existência de bancos e lixeiras na Av. Manoel Dias.....	65
<b>Gráfico 31.</b> Classificação da existência de bancos e lixeiras na Av. Manoel Dias ...	65
<b>Gráfico 32.</b> Classificação quanto ao posicionamento dos pontos de ônibus da Estrada da Liberdade .....	66

<b>Gráfico 33.</b> Classificação quanto ao posicionamento dos pontos de ônibus da Av. Manoel Dias .....	66
<b>Gráfico 34.</b> Acessibilidade aos pontos de ônibus da Estrada da Liberdade .....	68
<b>Gráfico 35.</b> Classificação quanto a acessibilidade na Estrada da Liberdade .....	68
<b>Gráfico 36.</b> Acessibilidade aos pontos de ônibus da Av. Manoel Dias .....	68
<b>Gráfico 37.</b> Classificação da acessibilidade aos pontos da Av. Manoel Dias .....	68
<b>Gráfico 38.</b> Condição das calçadas na Estrada da Liberdade.....	69
<b>Gráfico 39.</b> Avaliação das condições das calçadas na Estrada da Liberdade .....	69
<b>Gráfico 40.</b> Condição das calçadas na Av. Manoel Dias .....	69
<b>Gráfico 41.</b> Avaliação das condições das calçadas na Av. Manoel Dias.....	69
<b>Gráfico 43.</b> Avaliação dos acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Estrada da Liberdade .....	69
<b>Gráfico 42.</b> Condições favoráveis de acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Estrada da Liberdade.....	70
<b>Gráfico 43.</b> Avaliação dos acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Estrada da Liberdade.....	70
<b>Gráfico 44:</b> Condição favoráveis de acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Av. Manoel Dias.....	71
<b>Gráfico 45:</b> Classificação dos acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Av. Manoel Dias.....	71
<b>Gráfico 46:</b> Existência de informações em pontos de ônibus da Estrada da Liberdade.....	72
<b>Gráfico 47:</b> Classificação da existência/qualidade das informações em pontos de ônibus.....	72
<b>Gráfico 48:</b> Existência de informações em pontos de ônibus da Av. Manuel Dias.....	72
<b>Gráfico 49:</b> Classificação da existência/qualidade de informações em pontos de ônibus da Av. Manuel Dias.....	72

## LISTA DE IMAGENS

<b>Figura 01.</b> Modelo de abrigo SMTU .....	13
<b>Figura 02.</b> Modelo de abrigo padrão RENURB.....	13
<b>Figura 03.</b> Modelo de abrigo utilizado no CAB.....	14
<b>Figura 04.</b> Modelo de abrigo conjugado à passarela.....	14
<b>Figura 05.</b> Modelo de abrigo CVL.....	14
<b>Figura 06.</b> Modelo de abrigo Cox da Cemusa.....	14
<b>Figura 07.</b> Modelo de abrigo PAL-LI da Cemusa.....	14
<b>Figura 08.</b> Plano Inclinado da Liberdade.....	37
<b>Figura 09.</b> Trecho da Estrada da Liberdade, calçada precária e com barreiras físicas.....	37
<b>Figura 10.</b> Atual Igreja N. Sra da Luz.....	40
<b>Figura 11.</b> Praça N. Sra da Luz.....	40
<b>Figura 12.</b> Avenida Manoel Dias da Silva.....	41
<b>Figura 13.</b> Pontos de ônibus da Estrada da Liberdade escolhidos para realização da pesquisa.....	42
<b>Figura 14.</b> Pontos de ônibus da Estrada da Av. Manoel Dias escolhidos para realização da pesquisa.....	42
<b>Figura 15.</b> Espacialização dos principais destinos das linhas de ônibus que atendem a Estrada da Liberdade.....	50
<b>Figura 16.</b> Espacialização dos principais destinos das linhas de ônibus que atendem a Av. Manoel Dias.....	51
<b>Figura 17.</b> Abrigo modelo CVL, o passeio do Centro Social urbano.....	61
<b>Figura 18.</b> Abrigo modelo PAL-LI, no Largo do Tanque.....	61
<b>Figura 19.</b> Abrigo modelo Cox, da JCDecaux.....	62
<b>Figura 20.</b> Ponto de parada sem abrigo e em frente a pontos comerciais na Estrada da Liberdade.....	65
<b>Figura 21.</b> Presença de comércio informal nos passeios dificultando a acessibilidade na Estrada da Liberdade.....	66
<b>Figura 22.</b> Calçada da Avenida Manoel Dias.....	68
<b>Figura 23.</b> Calçada da Estrada da Liberdade.....	68

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 01.</b> Distância entre pontos das vias de estudo .....	46
<b>Quadro 02.</b> Linhas de ônibus que atendem a Estrada da Liberdade.....	49
<b>Quadro 03.</b> Linhas de ônibus que atendem a Av. Manoel Dias.....	50

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 01.</b> Localização da Liberdade e da Estrada da Liberdade .....	35
<b>Mapa 02.</b> Localização da Pituba e da Avenida Manoel Dias da Silva.....	38

## RESUMO

A demanda pela utilização do transporte público por ônibus ainda é grande em Salvador. No entanto, a diferenciação por bairros dos equipamentos do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus acaba dificultando o acesso a ele. Dessa forma, a pesquisa visa diagnosticar e comparar os pontos de ônibus existentes na Estrada da Liberdade, na Liberdade e da Avenida Manoel Dias, na Pituba. Inicialmente realizou-se uma revisão de literatura para discussão dos conceitos fundamentais da pesquisa. Desenvolveu-se também, uma análise de conteúdo de documentos institucionais para delineamento dos aspectos legais e jurídicos que envolvem o transporte público. Em seguida, foram realizadas as visitas à campo para a realização da observação sistemática e aplicação dos questionários aos usuários do transporte público da Estrada da Liberdade e da Avenida Manoel Dias. Os resultados mostraram que os pontos de ônibus encontrados ao longo da Estrada da Liberdade possuem características distintas dos encontrados na Avenida Manoel Dias, tanto em forma, quanto em presença de equipamentos e infraestrutura essenciais a utilização do serviço de transporte público coletivo, conferindo a Manoel Dias, melhores condições de circulação e utilização do transporte coletivo por ônibus. Dessa maneira, faz-se necessário políticas públicas que visem a equidade dos espaços e não busquem promover distinções ainda maiores, ampliando as questões de segregação socioespacial, conseqüentemente, contribuindo para oferta de serviços inferiores em determinados bairros e localidades.

**Palavras – chave:** Transporte coletivo, ponto de parada de ônibus, segregação socioespacial

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS</b> .....	3
<b>LISTA DE GRÁFICOS</b> .....	3
<b>LISTA DE IMAGENS</b> .....	6
<b>LISTA DE QUADROS</b> .....	7
<b>LISTA DE MAPAS</b> .....	7
<b>1.INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>2. O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS E AS CONDIÇÕES QUE DEFINEM O PUNTO DE PARADA E CONFORMAM A PAISAGEM</b> .....	20
2.1 Transporte público e o espaço urbano: aspectos legais e jurídicos .....	21
2.2 Elementos essenciais que definem as condições dos pontos de parada .....	24
2.2.1 Acessibilidade .....	26
2.2.2 Segurança .....	28
2.2.3 Conforto .....	28
2.2.4 Informação.....	29
2.3 A conformação da paisagem urbana e as infraestruturas de transporte público .....	30
<b>3. BREVE APRESENTAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTUDO</b> .....	34
3.1 Estrada da Liberdade.....	34
3.2 Avenida Manoel Dias da Silva .....	38
<b>4. AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE PARADA: ACESSIBILIDADE, SEGURANÇA, CONFORTO E INFORMAÇÃO</b> .....	43
4.1 Algumas notas sobre a pesquisa de campo nos pontos de parada e seu entorno imediato.....	44
4.2 Avaliação dos pontos de parada segundo a ótica dos usuários: acessibilidade, segurança, conforto e informação .....	47
4.3 Avaliação dos pontos de parada: condições infraestruturais, de acessibilidade e informação.....	60
4.3.1 Quanto as condições infraestruturais dos pontos de parada .....	60
4.3.2 Quanto as condições de acessibilidade.....	67
4.3.3 Quanto as condições de informação sobre logradouro, linhas passantes e existência de mapa de localização .....	72
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	75
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	78
<b>Apêndices</b> .....	82
Apêndice A - Formulário utilizado na pesquisa .....	82

Apêndice B – Questionário aplicado para pesquisa .....	83
--	----

## 1.INTRODUÇÃO

A proposta desta pesquisa decorre das experiências empíricas, vivenciadas como monitora voluntária no projeto de pesquisa e extensão Ponto Certo<sup>1</sup>, coordenado pelo professor Marcelo Medeiros e professora Rita Vieira, cuja finalidade era a produção de mapa digital com os pontos de ônibus georreferenciados com informações sobre as condições de acessibilidade do entorno dos pontos e dos equipamentos com base na coleta de dados, realizadas pelos monitores. Dessa forma, a pesquisa visa gerar informações sobre a acessibilidade aos pontos de ônibus e condições destes equipamentos, para que com a divulgação dos dados obtidos soluções mais eficazes sejam tomadas pelo poder público e conseqüentemente, favoreçam melhorias na circulação das pessoas. Além disso, as experiências acadêmicas em disciplinas relacionadas a mobilidade urbana também foram fundamentais para a motivação da pesquisa, e por fim, motivada sobretudo como usuária do transporte público coletivo na cidade do Salvador. Estas experiências foram imprescindíveis para ampliação da percepção da necessidade de melhorias nas infraestruturas de transporte e maior atenção da gestão pública para as condições dos pontos de parada e seu entorno. A problemática do transporte público, no que concerne as infraestruturas de transporte, principalmente, os pontos de parada, ocorrem porque estes acabam por não exercer funções necessárias, como abrigar os usuários de forma segura, confortável, acessível, e possuindo informação sobre o sistema, propiciando um fortalecimento da utilização dos automóveis.

Segundo Pianucci (2011, p.1), “O Brasil possui um alto índice de desigualdade socioeconômica, sendo que a injustiça não é apenas de renda e de oportunidades, mas também de acessos aos serviços de transporte coletivo, ou seja, acesso aos serviços públicos essenciais”. Dessa forma, a renda é fator preponderante para mensurar o nível de mobilidade de uma pessoa, bem como a qualidade de infraestrutura e equipamentos, disponíveis para usuários de classes diferenciadas,

---

<sup>1</sup> O projeto Ponto Certo, é um projeto de pesquisa e extensão cujo principal objetivo é proporcionar uma visão das reais condições de acessibilidade dos pontos de ônibus na cidade do Salvador, utilizando-se de dados georreferenciados, coletados a partir de inspeções técnicas realizadas in loco. SANTOS, Elton A.; MEDEIROS, Marcello S. de.; VIEIRA, Rita, Maria. B. O uso de geotecnologias para promoção da cidadania através da melhoria das condições de acessibilidade dos espaços públicos: uma aplicação do projeto ponto certo **Revista Políticas Públicas & Cidades**, v.6,n.2, p.164-178, ago./dez.2018.

portanto, a renda é um fator que pode dificultar ou facilitar os deslocamentos na cidade.

As deficiências existentes no transporte público coletivo, são outro fator que implicam diretamente na mobilidade das pessoas. Em Salvador não é diferente, pois o transporte público é um desafio para a gestão urbana, que necessita cada vez mais atender a uma demanda crescente por transporte público de qualidade e acessível, que devido as diferenças, fazem com que a população tenha descrédito pela oferta do serviço municipal.

De acordo Andrade et. al. (2004, p.3), questões como mau gerenciamento das demandas de oferta do transporte, resultam num desequilíbrio entre o uso crescente do automóvel, favorecido pela ausência de um transporte público mais atrativo. Alinhado a questões políticas, é notório que ao longo dos anos o transporte individual tenha sido privilegiado em detrimento do transporte público coletivo, embora este último seja em termos de planejamento urbano, mais produtivo e eficiente, constituindo uma importante solução para um dos principais problemas urbanos.

O transporte público é um serviço imprescindível, que afeta diretamente o bem-estar e a economia da população (ARAÚJO, 2006). O transporte público exige uma gama diversificada de condições para que funcione com eficiência e efetividade: dentre elas estão as infraestruturas de suporte que são os pontos de parada e seu entorno imediato. Nesse sentido, consideramos como essenciais aos pontos de parada, a acessibilidade, a segurança, o conforto e a informação, que se tornam necessárias numa busca pela melhoria da oferta do serviço de transporte.

Segundo a Assembleia legislativa de Minas Gerais (s/p) “a infraestrutura de transportes é definida como a rede física disponível para o transporte de pessoas e bens, e compreende diversos modais de transporte” (Minas Gerais, s/p). De acordo com isso, os abrigos de ônibus são infraestruturas de transporte, que auxiliam e fazem a ligação entre o usuário e o sistema de transporte coletivo por ônibus, e a sua ausência dificulta o pedestre tornar-se usuário do sistema, ressaltando ainda que os abrigos compõem a lista de indicadores de qualidade do serviço de transporte público coletivo oferecido.

A existência de diferentes modelos de abrigo adotados para os pontos de parada, inclusive a não existência destes, a falta de funcionalidade, ausência de

informação ao usuário, sinalização dos pontos e infraestruturas de acesso, são alguns dos fatores preponderantes, que afetam a utilização do sistema de transporte, e comprometem a acessibilidade, fatores que implicam diretamente nos deslocamentos diários da população soteropolitana, com ou sem mobilidade reduzida, que recaem principalmente, sobre a população das classes de menor renda.

Segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB), em Salvador, ainda existem variados modelos de abrigos, conforme imagens de 01 a 07, que foram construídos e implantados em gestões anteriores. Atualmente, existem três tipos de abrigos, sendo implantados na cidade, dois deles fabricados pelas empresas privadas, vencedoras da licitação com vigência de 2000 a 2020, sendo elas: a Cemusa (Espanhola) e JCDecaux (Francesa).

Em contrapartida foi oferecida a estas empresas a exploração publicitária dos abrigos. O interesse principal das empresas responsáveis pela implantação dos abrigos de ônibus, parece ser a exploração publicitária, encontrada na maioria dos equipamentos.

Os abrigos que não foram licitados são de responsabilidade direta da Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Manutenção (SEMAN), que fabrica equipamentos menos tecnológicos e mais econômicos, com materiais metálicos, e são geralmente encontrados em bairros periféricos, caracterizados pela cor azul. De acordo com Paz (2004), os demais abrigos encontrados ao longo da cidade, são resquícios das políticas anteriores e que pela descontinuidade, formam um misto de modelos adotados por gestões diferentes ao longo da cidade, abaixo podemos observar alguns dos modelos de abrigo existentes na cidade de Salvador.



**Figura 01.** Modelo de abrigo Secretaria Municipal de transporte urbanos  
Fonte: Paz, 2004



**Figura 02.** Modelo de abrigo padrão RENURB  
Fonte: Paz, 2004



**Figura 03.** Modelo de abrigo utilizado no Centro Administrativo da Bahia  
Fonte: Paz, 2004



**Figura 04.** Modelo de abrigo PAL-LI da Cemusa  
Fonte: Paz, 2004



**Figura 05.** Modelo de abrigo CVL  
Fonte: Paz, 2004



**Figura 06.** Modelo de abrigo Cox, da JCDecaux  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019



**Figura 07.** Modelo de abrigo PAL-LI da Cemusa  
Fonte: Paz, 2004

Dessa forma, nota-se que todos os modelos de abrigo encontrados ao longo da cidade, não atendem aos requisitos básicos de acessibilidade, segurança, conforto e informação, isso ocorre pelo fato de que em todas as substituições de pontos de parada, a opinião dos usuários sempre fora um aspecto pouco considerado nas decisões. Rolnik (2013, s/p) completa afirmando que “certamente falta diálogo dos gestores com a população na hora de pensar investimentos não apenas em pontos de ônibus, mas no mobiliário urbano em geral [...]”.

Outro fator além da opinião dos usuários, que também não é considerado nas escolhas de modelos de pontos de parada, é o clima local. Salvador apresenta pela sua localização geográfica, um clima tropical úmido, além de uma pluviosidade significativa ao longo do ano, apresenta ainda temperatura que variam de 22°C a 31°C, sendo raramente inferior a 20°C. Devido a sua localização geográfica, é susceptível a irradiações solares em diferentes ângulos, principalmente, na diagonal. Além disso, a proximidade com o mar, provoca em alguns lugares na cidade, principalmente, na orla marítima a ocorrência de fortes ventos. Assim, a inadequação de alguns modelos de abrigo, especificamente, os produzidos pelas empresas Cemusa e JCDecaux, atualmente em uso na cidade, se faz por possuírem características e materiais desfavoráveis ao clima local, além de terem sido escolhidos sob critérios desconhecidos, implicando diretamente no conforto ambiental e térmico dos usuários.

Em o Espaço do Cidadão, Milton Santos (2001, apud Paz, 2004) chama atenção para a diferença existente entre serviços públicos e privados, afirmando que os primeiros atendem à lógica do cidadão, não são lucrativos ou deficitários, mas um direito do cidadão intermediado pelo Estado e sua distribuição atende à carência real do seu uso. Já o serviço privado, visa atender às necessidades da camada solvável de consumidores. Por conseguinte, a população acaba perdendo sua posição de usuário para se tornar “cliente”, de um serviço de má qualidade, alto custo e deficitário.

Em Salvador, onde cerca de 600.955<sup>2</sup> pessoas utilizam diariamente o transporte público municipal, sendo a maioria destes, pessoas originárias de bairros periféricos, e conseqüentemente, componentes das classes de menor poder aquisitivo, que por este fato já possuem uma mobilidade restrita. De acordo com Krempi (2004, apud PIANUCCI, 2011) os moradores das áreas periféricas das cidades, são sempre os mais prejudicados nos seus deslocamentos, seja pela grande distância de caminhada ou pelos precários serviços de transporte, assim, acabam despendendo mais tempo nas viagens diárias.

Assim, a partir das condições da infraestrutura dos pontos de parada encontrados na cidade do Salvador, foram feitos os seguintes questionamentos, os quais balizaram o desenvolvimento deste trabalho, que busca responder quais as diferenças existentes nas condições das infraestruturas dos pontos de parada e entorno, entre dois bairros com origens e características socioeconômicas antagônicas, bem como descobrir se existem diferenças quanto as condições de acessibilidade, segurança, conforto e informação.

Desta maneira, duas vias importantes da cidade foram escolhidas para realização dessa análise, a Estrada da Liberdade, na Liberdade e Avenida Manoel Dias da Silva, na Pituba, possuindo cada uma, especificidades desde o seu surgimento até a sua utilização atual.

Pode-se presumir que de acordo com as diferenças socioeconômicas e espaciais de ambas as vias, é possível que existam diferenciações dos equipamentos e infraestrutura de transporte entre bairros, majoritariamente ocupados por classes sociais díspares. Assim, também é possível inferir que na Estrada da Liberdade

---

<sup>2</sup> Informação obtida por meio do site da SEMOB em 23 de abril de 2019; o valor é uma média do período de 01 de janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2018.

existam mais infraestruturas em más condições de conservação, em relação a Avenida Manoel Dias da Silva.

Com o crescimento das cidades (em termos populacionais e de extensão do tecido urbano), transformando-se em extensas áreas metropolitanas, a questão do transporte e a demanda por mobilidade se tornou um desafio para cientistas, técnicos, políticos e movimentos da sociedade civil organizada.

Em uma cidade como Salvador, cujos indicadores de desigualdade de renda marcam profundamente a realidade urbana, grande parte da população depende do transporte público para acessar bens e serviços urbanos. Nesse sentido, torna-se essencial a existência de infraestruturas e equipamentos urbanos de transportes que possam assegurar condições básicas fundamentais para viabilizar a circulação dos usuários do transporte público, possibilitando a equidade e equiparação de oportunidades.

Como a cidade capitalista contemporânea é um espaço fragmentado e que expressa profundas desigualdades socioespaciais, os estudos das manifestações dessas desigualdades no espaço são fundamentais para compreender a dinâmica urbana. Por isso considera-se fundamentais os estudos que possam analisar comparativamente áreas com distintos perfis socioeconômicos da população, para compreender as diferentes formas de apropriação do espaço urbano pelas classes sociais.

Diante do exposto, a presente monografia tem o objetivo de identificar quais as diferenças existentes na infraestrutura dos pontos de parada e do seu entorno de um bairro com população de baixo poder aquisitivo para um bairro de classe média, tomando como base duas vias da cidade do Salvador, que cumprem importante ligação entre os bairros adjacentes. A ideia é compreender até que ponto as diferenças socioespaciais e econômicas implicam na escolha de determinados tipos de infraestrutura de transporte público, bem como a infraestrutura do entorno, possuindo ou não elementos essenciais a utilização dos usuários.

Secundariamente, pretende-se avaliar e verificar as condições físicas dos pontos de parada de ônibus de ambas as vias, bem como verificar a opinião dos usuários sobre a qualidade dos serviços e infraestruturas de transportes nos locais objetos desta investigação, além de comparar as infraestruturas, tanto dos locais de

espera quanto do entorno, existentes em ambas as vias. Pretende-se ainda, com os dados obtidos das fases de campo gerar um diagnóstico descritivo dos pontos de parada e seu entorno, das vias de estudo.

Quanto a revisão da bibliografia, diversos foram os autores que se debruçaram sobre a avaliação do transporte público e suas infraestruturas, desenvolvendo variáveis que possibilitam a operacionalização e favorecem análises das condições, serviços e políticas de transporte público.

No livro Transporte Público Urbano, Ferraz e Torres (2004) apresentam os fundamentos sobre Transporte Público de forma sintética e prática, abordando desde a importância no transporte urbano, histórico, aspectos operacionais, legislação entre outros. Apresentam ainda aspectos necessários aos pontos de parada, como identificação, e ressaltam a importância de abrigos nestes locais, que de acordo com eles é importante para proteger as pessoas da chuva, do sol e do vento, favorecendo melhor conforto ambiental e térmico.

Kneib et. al (2007), em seu artigo “Contribuição metodológica para avaliação da acessibilidade a pontos de parada de transporte coletivo: estudo aplicado ao Distrito Federal”, abordou os elementos que devem ser considerados em um projeto de ponto de parada: abrigo, sinalização, iluminação, informação, calçada, faixa de travessia e diferenciação visual. Enfatizam, a necessidade da existência de tais elementos para a prestação eficiente do serviço.

Costa e Silva (2016), no artigo “O transporte coletivo na produção do espaço urbano em Teresina”, apresenta uma análise do papel do transporte coletivo na produção do espaço, apresentando ainda a distribuição seletiva dos meios de consumo nas cidades como uma ação intencional, que culmina na segregação socioespacial.

Eduardo Vasconcellos (2001), aborda em seu livro “Transporte urbano, espaço e equidade”, metodologias e procedimentos alternativos para a realização de análise de problemas relacionados às políticas públicas de transporte e trânsito, voltadas para a questão social e política, indicando ainda variáveis que devem conter nas análises do transporte urbano. Além de enfatizar, que as metodologias disponíveis não priorizam a análise das condições existentes, logo, têm-se dificuldade em solucionar

os problemas que se expressam. Destaca ainda, os agentes que interferem na produção do espaço urbano e na circulação.

Metodologicamente, o trabalho foi apoiado em revisão da literatura, explorando teoricamente as questões de transporte público no âmbito legal e jurídico, abordando o espaço urbano como meio importante onde os deslocamentos urbanos acontecem, além de elementos definidores das condições dos pontos de parada, bem como a conformação da paisagem urbana e do espaço urbano.

A realização da pesquisa de campo se deu em duas fases, abrangendo dez pontos de parada, sendo cinco, na Estrada da Liberdade e cinco, na Avenida Manoel Dias da Silva. A primeira fase (de caráter qualitativo) foi desenvolvida por meio de observação sistemática, utilizando grade de observação, adaptada do projeto Ponto Certo, além de registros fotográficos, que segundo Minayo (2004) expressam aspectos que apreciam a realidade e não podem ser quantificados, lidando com aspirações, crenças, valores e atitudes.

A segunda fase ocorreu com a aplicação de questionários, nos respectivos pontos de parada, conforme informação supracitada, com uma amostra de cinquenta pessoas, exclusivamente usuárias do transporte público e maiores de 18 anos, com idade e gênero variados, destinados a levantar a opinião da população usuária, afim de obter informações sobre a qualidade dos serviços e infraestruturas de transportes dos pontos de parada sob a ótica de quem utiliza.

Para tanto a monografia está dividida em cinco capítulos. O primeiro capítulo equivale à introdução, sendo apresentada a problemática, as questões de pesquisa, os objetivos de investigação, os procedimentos metodológicos utilizados e o anúncio da estrutura da monografia. O segundo capítulo discute aspectos referentes ao transporte público e legislação, abordando ainda, conceitos dos elementos considerados imprescindíveis para definir as condições dos pontos de parada, sendo eles a acessibilidade, segurança, conforto e informação, estes de suma importância para os usuários, cuja não conformidade implica diretamente na utilização do transporte público coletivo. O terceiro capítulo, aborda o contexto histórico de formação das vias de estudo, visando ainda uma caracterização das mesmas, a fim de entender as diferenças existente entre elas. No quarto capítulo, foram apresentados e discutidos os resultados encontrados e observados na pesquisa de

campo, utilizando fotografias para ilustrar algumas das situações encontrada e gráficos para expressarem os resultados. Por fim, o quinto capítulo, resume as principais conclusões obtidas ao longo do trabalho, além de apresentar a avaliação do processo e recomendações.

## **2. O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS E AS CONDIÇÕES QUE DEFINEM O PONTO DE PARADA E CONFORMAM A PAISAGEM**

O serviço de transporte é um direito garantido por lei, e fator crucial para o desenvolvimento econômico e social das cidades. No entanto, a qualidade e facilidade dos deslocamentos das pessoas, depende diretamente das características do sistema de transporte. Dessa maneira, a qualidade e a facilidade dos deslocamentos, são características importantes para a qualidade de vida da população (FERRAZ e TORRES, 2004).

As atividades comerciais, industriais entre outras, que são desenvolvidas nas cidades, e são essenciais a vida e a reprodução das classes sociais, somente são viabilizadas pelo transporte de pessoas e produtos. Dessa forma, Ferraz e Torres (2004, p.1) apresentam a importância do transporte urbano em comparação à serviços básicos, e afirmam que “o transporte urbano é tão importante para a qualidade de vida da população quanto os serviços de abastecimento de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica, iluminação pública, etc”.

O funcionamento do transporte urbano, é uma preocupação existente em todos os países do mundo, pelo fato da maioria da população residir nas cidades. No Brasil, segundo o PNAD (2015) aproximadamente, 84,72% da população vive em áreas

urbanas. Assim, um contingente significativo da população, utiliza e depende dos sistemas de transporte urbano.

Portanto, a importância do transporte público, vai além de apenas deslocar a população no ambiente urbano. De acordo com Ferraz e Torres (2004, p.5) o transporte público urbano assume papel fundamental, no que se refere a “a justiça social, a qualidade de vida e a eficiência das cidades modernas [além do desenvolvimento econômico]”, interferindo incisivamente nas dinâmicas urbanas.

## 2.1 Transporte público e o espaço urbano: aspectos legais e jurídicos

O conceito de transporte, de acordo com Ferraz e Torres (2004, p.2), resume-se ao deslocamento de pessoas e produtos, distinguindo-o como transporte de passageiros e carga, conforme fragmento abaixo:

É a denominação dada ao deslocamento de pessoas e de produtos. O deslocamento de pessoas é referido como transporte de passageiros e o de produtos, como transporte de carga. O termo transporte urbano é empregado para designar os deslocamentos de pessoas e produtos realizados no interior das cidades.

Nesse sentido, de acordo com o conceito acima, o transporte pode ser subdividido em duas categorias, que são: o deslocamento de pessoas e o de produtos. Por conseguinte, vale ressaltar a importância do transporte, considerado na legislação brasileira como um direito social.

O transporte surgiu como direito social, legalmente em 2015 quando foi incluído na Constituição Federal vigente, que elenca no texto do art. 6º, os direitos sociais, dentre os quais encontra-se expresso o direito ao transporte, de acordo com o trecho a seguir:

“são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.  
(BRASIL, 1988)

Já no âmbito do Município de Salvador, de acordo com a Lei Orgânica Municipal (LOM), o direito ao transporte é ratificado de acordo com o artigo 239, o qual diz que “o transporte coletivo é um serviço público essencial a que todo cidadão tem direito,

sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal o planejamento, o gerenciamento, e a operação do mesmo” (SALVADOR, 2016)

Embora a LOM, não tenha capítulo específico para tratar dos direitos sociais, abordados inicialmente na Constituição Federal de 1988, apresentando diretrizes mais específicas, esta aponta apenas o transporte como um dos objetivos a serem alcançados, conforme artigo 204, capítulo III, da saúde, no seu IV item, que afirma de forma pura e simplista que se deve “assegurar condições dignas de trabalho, saneamento, habitação, alimentação, educação, transporte e lazer” (SALVADOR, 2016). No capítulo VI, que trata especificamente do transporte, somente são apresentadas as competências do município, bem como aspectos inerentes ao planejamento, operação e fiscalização.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei 12.587/2012, define em seu artigo 4º, o transporte público coletivo como sendo o “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”. (BRASIL, 2012)

Nessa perspectiva, o transporte público coletivo é imprescindível para a circulação das pessoas, bem como a utilização do espaço e reprodução da força de trabalho, principalmente, para a população dos segmentos de renda mais baixo da sociedade, que dependem quase que exclusivamente dos equipamentos e serviços públicos, que são meios de consumo coletivo, ou seja, são um “suporte dado pelo Estado a certos bens públicos” conforme apontado por Gottdiener (2010, apud COSTA e SILVA, 2016, p. 284) além de ser uma alternativa para quem não pode dirigir, como: crianças, adolescentes, e pessoas com pouca ou nenhuma mobilidade seja ela temporária ou permanente.

Logo, os meios de consumo coletivo, pela sua importância e afim de garantir o acesso a todos, devem ser suportados pelo orçamento público, pois é a garantia da oferta dos serviços essenciais a população das parcelas de menor renda da sociedade. Quando as empresas atestam uma seletividade socioeconômica e espacial em relação a ofertas de serviços tidos como básicos, acabam por perpetuar a segregação e as desigualdades em seus variados níveis.

A desigualdade econômica, de acordo com Lima (2001, apud COSTA e SILVA, 2016, p.285) é um fator que, separa os indivíduos em grupos de iguais, logo, são

realizados aglomerados de populações de acordo com a renda, “[...] segundo diferentes padrões de morar, de acesso aos meios de consumo coletivo em geral, produzindo com isso a segregação socioespacial”.

Corrêa (2000, apud COSTA e SILVA, 2016, p.285) afirma que a diferenciação residencial, significa acessos diferenciados a recursos essenciais a reprodução social, cumprindo duplo papel, o de manutenção dos privilégios da classe dominante e controle social desta classe sobre os demais grupos sociais.

De acordo com a afirmação acima, a diferenciação residencial faz com que o solo ocupado por determinada classe social, no caso, as de maior poder aquisitivo, adquiram cada vez mais valor, por conta da melhor infraestrutura e oferta de serviços, bem como a mobilidade, facilitada por melhor qualidade das vias e acessos. Entre outros aspectos, a diferenciação residencial contribui para aumento da valorização de determinadas áreas urbanas, conseqüentemente, restringindo seu uso seletivamente, o contrário acontece com as áreas periféricas. Dessa forma, apontado por Harvey (1980, apud FERNANDES, LIMA e PENA, 2011), as áreas mais centrais são dotadas historicamente de mais infraestrutura, logo possuem, maior valor relacional, em relação às áreas periféricas, com menos infraestrutura, importância econômica e social.

Dessa forma, as desigualdades socioespaciais possivelmente contribuíram com seletividade de oferta de serviços básicos conseqüentemente, dificultando o acesso a estes serviços. Essa seletividade teve origem com a segregação socioespacial, que por sua vez interferem incisivamente na qualidade de vida da população nas cidades, e principalmente, nos grandes centros urbanos. Dessa forma, Vasconcellos (2001, p. 27) recupera a ideia de que a circulação, é uma necessidade física que possui relação direta com a reprodução das classes sociais, e que “são condicionadas por fatores, sociais, econômicos, políticos e culturais, que variam de uma sociedade para a outra”.

Segundo Costa e Silva (2016, p.7), os sistemas de transporte são fundamentais para a circulação intraurbana, sendo fator primordial para a produção e reprodução do espaço urbano, pois, determinam os fluxos de mobilidade, “[...] participando da produção de valor em determinadas áreas da cidade e impulsionando a presença de capital fixo localizado seletivamente no espaço urbano”. Dessa forma, os sistemas de

transportes influenciam as dinâmicas do mercado imobiliário, além de instigar mudanças na organização e produção do espaço urbano como um todo, mostrando-se como “um fator estratégico valioso no espaço urbano”.

De acordo com Costa e Silva (2016, p.287), o sistema de circulação está intrinsecamente relacionado às desigualdades de consumo do solo urbano. Dessa forma, as desigualdades e a segregação quanto a mobilidade, ocorrem em níveis variados da gestão do transporte. “Assim, tanto a infraestrutura subsidiada pelo Estado quanto o tipo prioritário de veículo adotado participam do contínuo processo de segregação socioespacial”.

No Brasil, o ônibus, é o principal meio de deslocamento utilizado pela maioria da população, segundo Vasconcellos (2001), embora na maior parte das cidades do país, a população enfrente um serviço repleto de negligências em relação a qualidade e ao atendimento das necessidades como usuários, apresentando problemas como superlotação, desconforto, não atendimento, entre outros.

Os problemas existentes na oferta dos serviços de transporte, acabam por promover acessos desiguais aos meios de consumo coletivo e ao espaço urbano, assim, são produzidas e perpetuadas dificuldades e limitações na mobilidade.

Essa situação, se faz presente na maioria das cidades brasileiras, em que as pessoas de menor poder aquisitivo, moram em periferias, segregados e com serviços de transporte coletivos de péssima qualidade, o que dificulta e impede o acesso à cidade e a seus serviços. Os problemas que envolvem o sistema de transporte público, atingem também, equipamentos mais imediatos que afetam a mobilidade e a acessibilidade, a exemplo dos abrigos de ônibus, calçadas, faixa de pedestre entre outros.

## 2.2 Elementos essenciais que definem as condições dos pontos de parada

Os pontos de parada, segundo Ferraz e Torres (2004, p.234), “são locais de embarque e desembarque de passageiros de ônibus, [...] localizados nos passeios públicos”. Além disso, possuem diversas outras denominações, bem como ponto de ônibus, pontos de embarque e desembarque (PED), entre outros.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 1995), o ponto de parada, é considerado como o local definido na via pública onde se realiza a parada do veículo de transporte coletivo para o embarque e/ou desembarque dos passageiros. Deve possuir características próprias que dependem de sua localização e do tipo de via em que está alocado.

O Decreto nº 25.966/ 2015 (SALVADOR, 2015), que aprova o Sistema de Transporte Público Coletivo por Ônibus (STCO), define ponto de parada como o local pré-estabelecido e devidamente sinalizado para embarque e desembarque de passageiros ao longo do itinerário da linha, conforme também aponta a NBR 14022:2011.

De acordo com Kneib et al. (2007, p.3) no meio urbano, os pontos de parada são também polos geradores de tráfego de pedestres. No entanto, é necessário que as necessidades de projeto sejam atendidas na sua implementação, afim de evitar transtornos “[...] pois, as esperas em locais sem abrigo ou com abrigos pouco confortáveis não garantem a qualidade do serviço oferecido”.

Portanto, os pontos de parada além de serem locais de embarque e desembarque de passageiros, logo, polos geradores de tráfego de pedestres, devem conter características básicas, essenciais a garantirem conforto e segurança para os usuários, garantindo maior qualidade do serviço. Assim, Kneib et al. (2007, p. 3) elencou elementos que devem ser considerados em um projeto de ponto de parada, sendo eles:

- Abrigo: tem a função de dar conforto para o usuário, protegendo-o das intempéries e com assentos para descanso e espera do transporte;
- Sinalização de ponto de parada: neste caso ele tem uma dupla função: informar para o pedestre que ele se encontra em um ponto de parada; e informar para o fluxo de tráfego o local de entrada e saída de veículos;
- Iluminação: aumenta a segurança dos usuários, a percepção da área lindeira, facilita a identificação para os usuários que caminham para ele, auxilia o motorista do transporte coletivo na identificação de possíveis usuários no ponto e a sua sinalização para o embarque;
- Informação sobre as linhas e seus horários: não raro acontece de um usuário, por falta de uma informação sobre as linhas que servem ao ponto, ficar esperando por um ônibus que nunca irá passar naquele local;

- Calçada: a sua inexistência pode tornar inacessível o ponto de parada para muitos usuários, especialmente os com mobilidade reduzida, denotando o isolamento do ponto e sua falta de ligação com o sistema de circulação dos pedestres;
- Faixa de travessias de pedestres: facilita o acesso do usuário ao ponto de ônibus, além de garantir a segurança com relação aos outros veículos;
- Diferenciação visual: este elemento é mais específico para pessoas com deficiências visuais; neste caso o uso de cores contrastantes entre calçada e o meio-fio, bem como do próprio ponto e a utilização pisos táteis, contribuem para aumentar a acessibilidade dessas pessoas.

Embora existam inúmeros elementos que fazem com que os pontos de parada, possuam características ideais, e sejam também importantes, aqui vamos nos ater apenas aos quatro elementos que julgamos inerentes aos pontos de parada, sendo eles a acessibilidade, segurança, conforto e informação.

### 2.2.1 Acessibilidade

A Lei 13.146/2015 que instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, no seu artigo 3º apresenta a definição da acessibilidade, que conforme mencionada abaixo é:

a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Assim, a acessibilidade é um fator de grande importância em relação aos deslocamentos, pois garante a todos uma vivência da cidade com dignidade e autonomia, favorecendo a utilização universal de espaços públicos e privados.

De acordo com a NBR 9050 (ABNT, 2015) “o desenho universal compreende, a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidades de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva”.

Assim, acessibilidade associada ao desenho universal, culminou no chamado acessibilidade universal, que visa criar ambientes, acessíveis a todos, de forma inclusiva, desenvolvendo soluções que minimizem as dificuldades de acessos e deslocamentos, e aumentem a segurança, diminuindo as barreiras materiais, promovendo deslocamentos com autonomia total.

Já Vasconcellos (2001) subdivide a acessibilidade em dois tipos, sendo a macroacessibilidade, que se refere a facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados, e o segundo tipo, microacessibilidade, que é a capacidade de atingir os espaços de forma rápida e sem empecilhos, privilegiando a condição dos pedestres.

A acessibilidade nos pontos de parada é qualificada pela menor distância de caminhada, no início e no final de uma viagem, pois, maior será a acessibilidade e menor será o esforço para a realização da viagem, podendo ser mensurada pela distância ou pelo tempo de acesso, conforme Vasconcellos (2001).

Andrade et. al (2004, p.5), recupera a definição da EBTU, e assemelha-se a microacessibilidade apontada anteriormente, e diz que a acessibilidade está relacionada a frequência do serviço e proximidade com os pontos de parada:

A acessibilidade está diretamente relacionada à qualidade de vida dos cidadãos e traduz a possibilidade de cada indivíduo participar das atividades do seu interesse. Segundo a EBTU (1998), a acessibilidade de um sistema de transporte público de passageiros pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema, sendo proporcional ao tempo decorrido até o ponto de parada e o tempo de espera pelo veículo. Assim, para o passageiro, a melhor condição ocorreria quando ele dispusesse de pontos de parada próximos aos locais de origem e destino de seus deslocamentos e também contasse com frequência adequada de serviço.

Dessa forma, a acessibilidade é uma característica essencial da rede de transporte público coletivo, devido a sua configuração, localização e espaçamento entre as linhas de ônibus e da distância entre os pontos de parada, facilitando o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida permanente ou temporária. A falta ou as limitações de acessibilidade incidem, portanto, diretamente sobre a produção da segregação socioeconômica, culminando em exclusão social.

### 2.2.2 Segurança

O dicionário Aurélio online (s/p), apresenta a segurança como uma ação ou efeito de segurar; situação do que está seguro; afastamento de todo perigo. Assim, a segurança torna-se um elemento essencial para a utilização do transporte público coletivo nas cidades, pois, a violência urbana tem aumentado a cada dia e com ela aumenta também a insegurança, e o descaso com a segurança pública.

O Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas (PNUD) em 1994, identificou as dimensões de segurança humana, dentre as quais aborda a segurança pessoal frente à violência física e a violência urbana. Segundo o PNUD, os valores como a segurança pessoal, bem-estar e liberdade individual devem ser assegurados numa sociedade.

De acordo com as definições de segurança, supracitadas, pode-se inferir que a segurança que é promovida pelo Estado, tem por finalidade de garantir a dignidade e a proteção da sociedade, principalmente, em espaços públicos, como forma de promover o bem-estar e a “sensação de segurança”, por meio de policiamentos ostensivos, bem como a utilização da tecnologia, que tem contribuído na inibição de crimes e conseqüentemente, aumento da segurança.

A segurança é uma condição desejável para pensarmos os pontos de parada, especialmente quando nos deparamos com a realidade urbana de metrópoles localizadas nos países subdesenvolvidos, cujas condições históricas refletem profundos processos de desigualdades socioeconômicas, com reflexo direto nos indicadores de violência urbana.

### 2.2.3 Conforto

Para os dicionários Aurélio e Michaelis online, em resumo o conforto pode ser definido como bem-estar, Já Van Der Linden e Guimarães (2004, p.3), caracterizam o conforto como objetivo, conceituando-o como “condição em que o sujeito executa suas tarefas, de forma harmoniosa com o ambiente, sem estar exposto a sobrecargas que causem dor ou incômodo ou ainda dispêndio desnecessário de energia”.

No artigo “O conceito de conforto” publicado na Revista tecnologia e tendências, Van Der Linden aborda a origem da palavra conforto, como sendo de origem francesa e que influenciou a palavra da língua inglesa, conforme fragmento a seguir:

A origem da palavra conforto está ligada ao conceito de consolo ou apoio, a partir da palavra latina *cumfortare*, derivada de *cum-fortis*, significando aliviar dor ou fadiga. Originalmente, esse foi o significado para o francês *confort*, que por volta do século XIII deu origem ao inglês *comfort* (MALDONADO, 1991; QUEHL, 2001 apud VAN DER LINDEN, 2003).

Dessa maneira, entende-se que o conforto relacionado ao transporte público, deva trazer bem-estar a quem utiliza o serviço público de transporte, tanto no que se refere a qualidade ambiental, bem como infraestrutural, proporcionando condições adequadas de espera. Ferraz e Torres (2004, p.239), vão sinalizar que a existência de abrigos nos pontos de parada, propicia maior conforto ao usuário:

A existência de abrigos nos pontos de parada de ônibus ou bonde é importante para proteger as pessoas da chuva, do sol e do vento (quando fechadas na lateral e na parte de trás), proporcionando maior conforto aos usuários durante a espera. Se o local for dotado de banco para sentar, a comodidade é ainda maior. Uma ampla variedade de tipos de abrigo tem sido empregada no transporte coletivo.

Portanto, de acordo com o que foi abordado pelos autores anteriormente, o abrigo de ônibus, se faz uma estrutura necessária à qualidade da oferta do serviço realizado por ônibus, porém, deve ser dotado de elementos que favoreçam o conforto dos usuários, no período de espera, os protegendo das adversidades climáticas e permitindo o descanso, enquanto aguardam o transporte.

#### 2.2.4 Informação

O dicionário Aurélio online (s/p) define a informação como reunião dos conhecimentos, dos dados sobre um assunto ou pessoa. O que se torna público através dos meios de comunicação ou por meio de publicidade. Já o dicionário Michaelis online (s/p) a define como o ato ou efeito de informar(-se); conjunto de conhecimentos acumulados sobre certo tema por meio de pesquisa ou instrução; notícia trazida ao conhecimento do público pelos meios de comunicação.

Assim, a partir das definições supracitadas, a informação pode ser entendida como dados, assuntos e/ou conhecimentos que podem tornar-se públicos ou não, de acordo com o conteúdo, sejam eles assuntos pessoais ou públicos.

Com a Lei Federal nº 12.587 considerado o marco regulatório do transporte público coletivo no Brasil, foram inseridas algumas novas obrigações dos poderes competentes, a exemplo de questões referentes à informação. Com a Lei, a informação tornou-se um direito do usuário, principalmente, nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, devendo ser ofertada gratuitamente, sobre aspectos referentes ao sistema de transporte, especificamente sobre “[...] itinerários; horários; tarifas dos serviços; e ainda modos de interação com outros modais [...]”. A informação deve possuir linguagem acessível, os agentes prestadores e/ou órgãos concedentes do serviço devem dispor de meios de reclamação, bem como os respectivos prazos de resposta, (BRASIL, 2012).

No âmbito Municipal, têm-se o Decreto nº 25.966/2015 que instituiu o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO), que aborda de forma explícita em seu texto, que a obtenção de informação por parte dos usuários é um direito adquirido conforme a lei aludida.

Dessa forma, de acordo com a legislação Federal e a legislação Municipal, a informação ao usuário é um direito garantido desde o ano de 2012, devendo ser prestada de forma gratuita, referente a todos os aspectos que impliquem diretamente na utilização do transporte por ônibus, bem como outros tipos de transporte.

### 2.3 A conformação da paisagem urbana e as infraestruturas de transporte público

A produção e a reprodução do espaço urbano refletem e condicionam a ação de diversos agentes sociais na cidade e a paisagem em constante mudança vai alterando seus perfis constantemente. Os agentes produtores do espaço, são apontados por Corrêa (2002) como sendo os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Cada um deles atua conforme seus anseios e assim, se apropriam da cidade e nela se reproduzem.

Corrêa (2002) caracteriza o espaço urbano como sendo simultaneamente, fragmentado, porém articulado, além de ser reflexo e condicionante social, juntos resultando em símbolos e sendo ainda campo de lutas. De acordo com o autor, isso significa que, o espaço é resultado da produção social, e descorre de ações promovidas e acumuladas durante o tempo, originárias de agentes que produzem e consomem o espaço. De acordo com Brito (2009) esses agentes sociais, são reais e concretos e não processos aleatórios existentes sobre o espaço abstrato.

O caráter da paisagem em um contexto mais amplo, é abordado por Waterman (2010, apud RECH e DOS ANJOS, 2016) como sendo um misto de influências, conforme fragmento a seguir:

o caráter da paisagem é determinado pela fusão de múltiplas influências em um meio urbano. São estes: elementos sociais, culturais, econômicos e históricos, que são expressos de uma linguagem espacial que são baseados na topografia, vegetação, nos materiais que estão disponíveis e no clima do local. A escala humana é de grande importância para as decisões de projetos que se preocupam com a harmonia com a maneira que as pessoas daquele local tenham vivido por várias gerações.

Já Holzer (1999, apud CASTRO, 2004, s/p) afirma que “a paisagem são porções do espaço relativamente amplas que se destacavam visualmente por possuírem características físicas e culturais suficientemente homogêneas para assumirem uma individualidade.”

De acordo com Berque (1998, apud CASTRO, 2004) a paisagem, é uma marca e uma geografia, concomitantemente, que é marcada pela sociedade na superfície, constituindo-se como condição para existência e para a ação humana.

Santos (2002, p.66) salienta que, a paisagem é fruto das relações do homem e natureza, e que esta ultrapassa as barreiras do tempo:

a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. [...] A paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal.

Schier (2003, p.85) em seu artigo, “Trajetórias do conceito de paisagem na geografia” afirma que em muitos casos, defende-se que a paisagem deva ser vista, como uma forma de vivência e resultado da ação do homem no mundo, de acordo com o trecho abaixo:

A paisagem deve ser encarada não apenas como um objeto de estudo, refletido e interpretado intelectualmente, mas como uma forma de vivência na sua plena positividade do cotidiano das pessoas, conforme também coloca Dardel (1990, p.54) ao pregar que “a paisagem não se refere à essência, ao que é visto, mas, representa a inserção do homem no mundo, a manifestação de seu ser para com os outros, base de seu ser social”.

A definição de paisagem urbana apresentada por Cullen (1959, p.135) é uma exemplificação, que segundo ele, “um edifício é a arquitetura, mas dois seriam já a paisagem urbana”. Portanto, para o autor a paisagem urbana é constituída não de uma unidade autônoma, mas de conjuntos de edificações, que promovem e favorecem no espaço, relações diversas.

De maneira geral, é perceptível que ao longo do tempo tenham aumentado as necessidades da vida em sociedade e com isso, a demanda por certos serviços fundamentais à produção e reprodução do capital, conseqüentemente, das classes sociais. Assim, destacadamente, é possível compreender as sucessivas modificações da paisagem, pois, os ambientes urbanos se transformaram para adequar-se às novas necessidades, principalmente, as das classes médias, adquirindo novas configurações e características, e as infraestruturas de transporte foram fundamentais nesse processo.

De acordo com Pablo Hereñu (2016, apud FERRI, 2018, p.47), “os sistemas infraestruturais de mobilidade delinearam um papel fundamental na estruturação e configuração da forma urbana e de suas especialidades ao longo da história”. Conseqüentemente, apresentou modificações na paisagem e no espaço urbano, sofrendo sempre alterações com o desenvolvimento tecnológico dos sistemas de transporte. A inserção desses sistemas infraestruturais no ambiente urbano, produziram espaços urbanos distintos ao longo do tempo, fragmentados, porém, perceptíveis.

As infraestruturas de transporte, largamente implantadas a partir do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), com a construção de autoestradas para automóveis e caminhões, entre outros elementos, contribuíram de certa forma para vitalizar a área urbana e facilitar os deslocamentos urbanos. Dessa forma, aos espaços foram sendo acrescentados elementos que com passar do tempo foram modificando a paisagem, tornando-a dinâmica e conferindo-lhe vida, transformando o

ambiente natural em ambiente construído, conferindo o que chamou Cullen (1959, p.29) de “combinação caótica”.

O rodoviarismo, foi um fator fundamental no processo de expansão do tecido urbano, pois favoreceu grandes mudanças nas escalas e na dinâmica urbana, inevitavelmente, criando paisagens urbanas. Ferri (2018) aborda que com a chegada e a popularização do automóvel, o modal rodoviário, tornou-se significado de independência e símbolo da modernidade. Mesmo, que outros modais ainda fossem utilizados majoritariamente, e com grande influência sobre o desenvolvimento da estrutura urbana.

Assim, o espraiamento urbano, só foi possível com a chegada do automóvel e conseqüentemente, facilitou a urbanização de inúmeros espaços. Conforme apontado por Ferri (2018), os sistemas de transporte coletivos, foram sendo desenvolvidos de acordo com à demanda, resultando em implantações de novas infraestruturas que oferecem estado ou abrigo temporário aos passageiros do transporte público sobre pneus, e culminou no surgimento dos terminais de ônibus, rodoviários ou urbanos bem como, suas “infraestruturas auxiliares”, os pontos de parada.

Dessa forma, com a existência das diferentes paisagens é possível identificar as sucessivas e diferentes relações ali existentes, e compreender a história das relações sociais ali estabelecidas ao longo do tempo e que culminaram na sua conformação. Dessa forma, conclui-se que, as diferentes tipologias empregadas, infraestruturas e símbolos, promovem diferentes relações no espaço urbano e engendram novas necessidades ao sistema de transporte e ao espaço urbano, este que é sempre dinâmico.

### **3. BREVE APRESENTAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTUDO**

Este capítulo visa apresentar uma breve contextualização histórica das duas vias escolhidas, Estrada da Liberdade e a Avenida Manoel Dias da Silva para o desenvolvimento da monografia. Aqui o objetivo é entender alguns dos aspectos que foram cruciais para o processo de formação do bairro da Liberdade e do bairro da Pituba, e a partir disso, apreender os possíveis motivos para essas vias possuírem diferentes usos, tipologias, ocupação e infraestruturas.

#### **3.1 Estrada da Liberdade**

Representamos no mapa 01, com base nos dados do Google mapas a delimitação espacial do bairro da Liberdade e a localização/ extensão da Estrada da Liberdade.

**Mapa 01.** Localização da Liberdade e da Estrada da Liberdade



Fonte: Limite de bairros da Prefeitura Municipal de Salvador, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Segundo Ramos (2007, p.116) “O surgimento do bairro da Liberdade inicia-se, remotamente, no século XVIII através da trilha chamada de Estrada das Boiadas (ou Estrada dos Bois), rota de comunicação com o interior do estado, em direção ao Recôncavo Baiano”.

A Estrada das boiadas era a denominação recebida pela atual Estrada da Liberdade, ou também Avenida Lima e Silva (nome pouco usual), pois por ali passava o gado bovino vindo de municípios vizinhos, que deveriam ser comercializados na capital baiana, sendo apenas uma trilha de terra que servia de passagem. Conforme Ramos (2007), concomitantemente, naquele local alguns quilombos foram sendo instalados, e posteriormente, ao final do século XIX transformaram-se em pequenos núcleos habitacionais, formando o atual bairro da Liberdade.

No entanto, no dia 2 de julho de 1823, a até então estrada das boiadas ganha um significado diferente, pois, por ela marcharam as tropas vencedoras da guerra que tinha como finalidade a independência do Brasil na Bahia. Vale ressaltar, que a

Independência do Brasil foi dada em 1822, porém, algumas tropas ainda resistiram na Bahia, até serem totalmente derrotadas em 1823, fato este, fez com que a Estrada das boiadas passasse a se chamar Estrada da Liberdade, dando o mesmo nome para o bairro em que ela está inserida.

O bairro da Liberdade é um dos mais tradicionais de Salvador, nele é possível observar características distintas entre as localidades que constituem o bairro. A Estrada da Liberdade ou Avenida Lima e Silva, foi a primeira a receber infraestrutura, inclusive a linha 8 de bonde, concentrando ali, as atividades terciárias (comércio e serviços). No início, a via era disputada por pessoas de alto poder aquisitivo da época, conforme pode ser observado na tipologia habitacional. Hoje restam apenas alguns resquícios desse tempo remoto da história local (RAMOS, 2007).

Conforme Ramos (2007), embora algumas áreas fossem disputadas por pessoas de alto poder aquisitivo, outras como às áreas de baixadas, situadas em encostas íngremes eram as únicas áreas disponíveis para a ocupação da população de renda mais baixa, que se deu de forma irregular, conhecida por serem as áreas mais pobres do bairro e susceptíveis à alagamentos e deslizamentos de terra, prevalecendo assim, diferenças físicas, sociais, econômicas e simbólicas.

O processo de expansão da Liberdade se deu nas primeiras décadas no século XX, devido aos loteamentos das chácaras ali existentes e sobretudo, a proximidade com o núcleo comercial e financeiro da cidade na época, localizado no comércio e nas proximidades da cidade alta, onde concentravam-se grandes empresas e bancos. Assim, a proximidade com os locais de oferta de empregos, foi um dos fatores importantes na ocupação do bairro. Gradativamente, a população da Liberdade foi aumentando, assim, as ocupações foram sendo construídas de forma espontânea e sem planejamento, culminando em grande processo de autoconstrução, produzindo uma urbanização com precariedade de infraestrutura urbana básica. Vale ressaltar ainda, que o bairro é constituído em sua maioria por afrodescendentes.

A Liberdade possui atualmente uma área de aproximadamente 121,24 ha, além disso, é um bairro de grande representatividade da cultura negra, o que o fez ser considerado pelo Ministério da Cultura como o território nacional da cultura afro-brasileira. Segundo o censo de 2010, a Liberdade possuía uma população de aproximadamente 41.802 habitantes, sendo 45,59% de homens e 54,41 de mulheres.

Quanto a população residente por cor, têm-se a maioria declarada como parda, cerca de 52,51% da população, seguida de 32,90% preta, 12,99% branca. Além disso, possui um IHDM<sup>3</sup> baixo, possuindo também 2,63% da população acima de 15 anos não é alfabetizada. O rendimento médio dos responsáveis por domicílios particulares permanentes era no ano de 2010, de R\$ 1.237,40 (mil duzentos e trinta e sete reais e quarenta centavos), a maioria do rendimento do responsável pelos domicílios varia de 1 a 3 salários mínimos, somando 37,5% dos domicílios, possuindo também, grande quantidade de domicílios sem rendimento declarado, cerca de 13,6% (CONDER, 2016, p. 119).



**Figura 08.** Plano Inclinado da Liberdade  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019



**Figura 09.** Trecho da Estrada da Liberdade, calçada precária e com barreiras físicas  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019

A Estrada da Liberdade é uma via do tipo arterial, que segundo as definições contidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é “aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais”, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, possuindo velocidade máxima permitida de 50 km/h, além disso é uma via de duplo sentido, caracterizada por grande circulação de pessoas. As passagens de pedestre existentes, possuem péssimas condições de sinalização e a acessibilidade

<sup>3</sup> Segundo o PNAD O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda, cujo índice varia entre 0 (valor mínimo) e 1 (valor máximo), considerando 0,5 como sendo o valor intermediário.

nos passeios ainda é precária, embora a via esteja passando por processo de pavimentação de vias e requalificação de calçadas com melhorias na acessibilidade, fruto do programa “Pelas Ruas do Centro Antigo de Salvador”, o que deve melhorar a qualidade dos deslocamentos dos moradores.

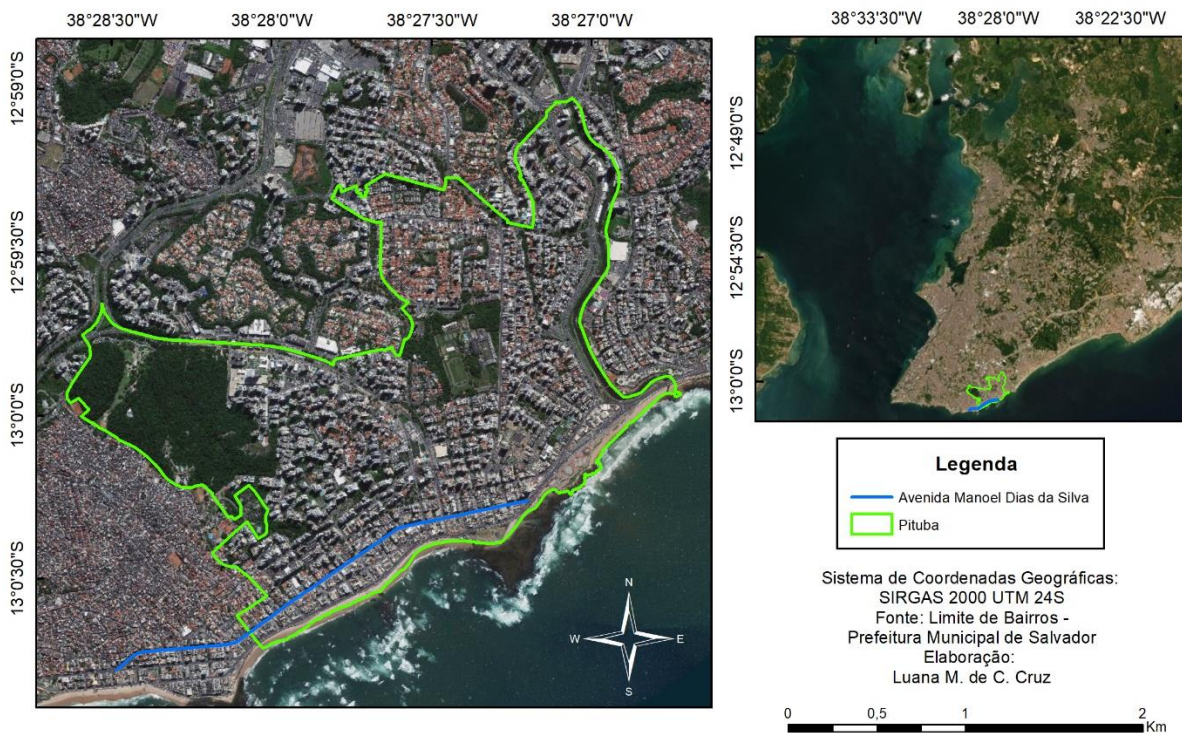
Ademais, a via concentra quantidade significativa de estabelecimentos comerciais e educacionais de variados portes, além de serviços particulares e públicos prestado à população, contando ainda com significativo mercado informal.

A Estrada da Liberdade está inserida na macroárea de urbanização consolidada de Salvador, sendo classificada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) do tipo 1, que refere-se a assentamentos precários (favelas, loteamentos irregulares, e conjuntos habitacionais irregulares), segundo o PDDU (2016), coincidindo com a área de atuação do transporte coletivo como centro – orla, atendida majoritariamente pela empresa Salvador Norte. A Estrada da Liberdade liga o centro antigo ao Largo do Tanque, importante trecho da cidade de Salvador, onde localiza-se a Avenida General San Martin, essa possuindo também ligação com avenida Paralela por meio da Avenida Luiz Eduardo Magalhães.

### 3.2 Avenida Manoel Dias da Silva

Apresentamos no mapa 02, com base nos dados do Google mapas a delimitação espacial do bairro da Pituba e a localização/ extensão da Avenida Manoel Dias.

**Mapa 02.** Localização da Pituba e da Avenida Manoel Dias da Silva



Fonte: Limite de Bairros da Prefeitura Municipal de Salvador, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

As grandes mudanças ocorridas na história do bairro da Pituba, começam após as sucessões da posse das terras, que decorreram a princípio da doação ao primeiro Conde de Castanheira – D. Antônio de Ataíde, que recebera a gleba do então Governador Geral Tomé de Sousa, que era responsável pela distribuição das terras nas formas de sesmarias. Nesse período, a localidade era segundo Andrade (2005) apenas uma vila de pescadores, com algumas produções agrícolas e fazendas de coco, possuindo pouca inserção no contexto urbano da cidade. Ao final do século XIX, as referidas terras foram objeto de uma escritura de compra e venda, a qual foi adquirida pelo comerciante Português, Manoel Dias da Silva em 1914, porém, antes de morrer deixou a fazenda Pituba como herança ao seu cunhado e esposa (Joventino e Alcina Pereira da Silva). Vale ressaltar que, Joventino Pereira da Silva, era mineiro e trouxe consigo a ideia de implantar na Pituba, uma estrutura moderna, igual a de Belo Horizonte, com a divisão estratégica de quadras, ruas largas e muitos espaços.

Assim, o primeiro projeto de urbanização para a Pituba, denominado “Cidade Luz”, foi encomendado pela família de Manoel Dias da Silva, e realizado pelo engenheiro Theodoro Sampaio, em 1919, com o intuito de realizar o loteamento e

promover a modernização do local. Porém, a aprovação do projeto só aconteceu em 1932, e a Pituba até então “Cidade Luz”, foi o primeiro bairro planejado aprovado pela Câmara Municipal de Salvador (ANDRADE, 2005, p.60).

De acordo com Sampaio (1919, apud ANDRADE, 2005, p.60) o projeto “Cidade Luz”, previa a construção de “dez ruas longitudinais, paralelas, linha da costa, algumas das quais denominadas avenidas, e quinze transversais perpendiculares às primeiras”. Porém, o projeto foi parcialmente realizado, embora marcos fundamentais tenham sido construídos, a exemplo as ruas largas e retilíneas intermediadas por praças, bem como o eixo principal de todo o sistema, a Avenida que levou o nome do proprietário, a atual Av. Manuel Dias da Silva.

No fragmento a seguir, Andrade (2005, p.60) esclarece como se deu a ligação rodoviária do centro tradicional da cidade à Pituba:

A ligação rodoviária pavimentada da Pituba com o centro tradicional da cidade aconteceu, em 1949, com a construção da via litorânea Amaralina-Itapoã pavimentada no ano seguinte (1950). Até 1942, o acesso a Pituba era bastante difícil, visto que, ou se chegava pelo interior, via Brotas (pela Ladeira Cruz da Redenção), cruzando veredas e picadas, rompendo os "morros" do Itaigara, ou, mais comumente, via o Bonde de Amaralina, de onde se avistava a entrada da Fazenda Pituba com acesso rústico já construído até a Praça Nossa Senhora da Luz.

O loteamento recebeu as primeiras ocupações em 1930, e esse processo foi se intensificando paulatinamente, nos anos subsequentes, ao passo que, entre o final de 1950 e início de 1960, após o loteamento e os melhoramentos urbanos ocorridos, a área conseguiu definitivamente se inserir no contexto urbano de Salvador, e na década subsequente, em meados de 1970, cerca de 70% dos lotes já haviam sido ocupados, confirmando a importância crescente que o bairro havia adquirido.

Paralelamente ao processo de ocupação houve, tentativas de viabilização e integração urbana do bairro, a partir de 1950, por meio da construção e/ou reformas ocorridas, a exemplo da Igreja Nossa Senhora da Luz, em 1954, do Colégio Militar de Salvador, em 1961 e do Clube Português, em 1964. Com a pavimentação da via Itapoã/Amaralina, em 1950, e da Av. Paulo VI, as dificuldades de deslocamento foram reduzidas, favorecendo a integração da área ao espaço urbano de Salvador (ANDRADE, 2005).



**Figura 10.** Atual Igreja N. Sra da Luz  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019



**Figura 11.** Praça N. Sra da Luz  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019

A partir do século XX, diversos fatores internos e externos, contribuíram para a densa ocupação demográfica e expansão da malha urbana da cidade, proporcionando definitivamente a ocupação de áreas, antes consideradas como periféricas, devido a distância com o centro urbano da cidade (ANDRADE, 2005).

De acordo com Sampaio (1919, apud ANDRADE, 2005) a imigração sobretudo originária de países europeus, também foi um processo importante, pois provocou o aumento populacional com reflexos na organização espacial, principalmente, na Pituba, pois, o planejamento como Cidade Luz almejava uma ocupação de pessoas de alta renda. No entanto, a ocupação dessa área só se concretizou com os petroleiros e industriários, que buscavam as amenidades e infraestrutura que atendessem às suas demandas, e na Pituba as encontraram.

Os promotores imobiliários, também foram fundamentais no processo de ocupação tanto do bairro quanto da cidade, aproveitando a proximidade da indústria que se localizava nos arredores de Salvador, utilizando-se da construção civil para viabilizar a habitação, [...] “se capitalizando de duas formas: na edificação de conjuntos habitacionais e na produção de espaços selecionados para a classe média e alta”[...] (ANDRADE, 2005, p.52).

Com o passar do tempo, a Avenida Manoel Dias da Silva, foi se tornando uma via de grande importância para Salvador, acredita-se que pela influência direta dela com o novo centro comercial, nas proximidades do atual shopping da Bahia. A via possui atualmente, 2,59 km de extensão e o uso é uma misto de imóveis residenciais

e comerciais, segundo o IBGE 80% são residenciais e 20% comerciais. Além disso, é caracterizada pela grande circulação de veículos e por ser uma via de mão única. Além disso, vale lembrar que o bairro da Pituba possui seu relevo majoritariamente plano.



**Figura 12.** Avenida Manoel Dias da Silva  
Fonte: Felipe Dias, 2019

Segundo os dados da CONDER<sup>4</sup> (2016, p.101) a Pituba possui um IDHM<sup>5</sup> muito alto, ou seja, acima de 0,8 além de possuir aproximadamente 65.160 habitantes, sendo 43,68% homens e 56,32% mulheres, a maioria dos moradores se autodeclaram brancos. O rendimento médio dos responsáveis por domicílio particulares permanentes no ano de 2010 era de R\$ 7.513,10 (sete mil quinhentos e treze reais e dez centavos), a maioria dos rendimentos variam entre 5 a 10 salários mínimos, totalizando 29% da população, seguida por rendimentos de 10 a 20 salários mínimos que chegam a 23,6%, menos de 1% da população residente acima de 15 anos não é alfabetizada.

---

<sup>4</sup> A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia é uma empresa pública estadual do governo da Bahia. Atualmente está vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

<sup>5</sup> De acordo com o PNUD o IDHM é um índice composto que agrega 3 das mais importantes dimensões do desenvolvimento humano: a oportunidade de viver uma vida longa e saudável, de ter acesso ao conhecimento e ter um padrão de vida que garanta as necessidades básicas, representadas pela saúde, educação e renda.

#### **4. AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE PARADA: ACESSIBILIDADE, SEGURANÇA, CONFORTO E INFORMAÇÃO**

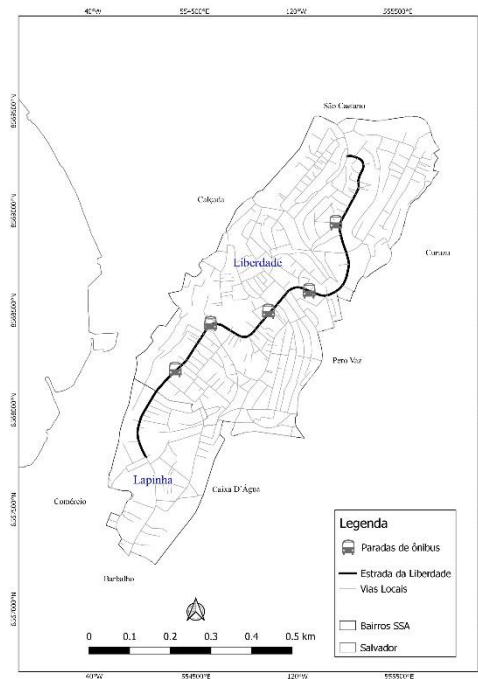
Este capítulo dedica-se a apresentação e discussão dos resultados obtidos ao longo da pesquisa, para a Estrada da Liberdade e a Avenida Manoel Dias da Silva, de caráter comparativo e analítico. Os resultados encontrados, serão apresentados sob forma de gráficos, sendo assim analisados e comparados, concluindo a última etapa desta pesquisa que teve como intuito identificar quais as diferenças existentes na infraestrutura dos pontos de parada e do entorno imediato destes, de um bairro com população de baixo poder aquisitivo para um bairro de classe média.

#### 4.1 Algumas notas sobre a pesquisa de campo nos pontos de parada e seu entorno imediato

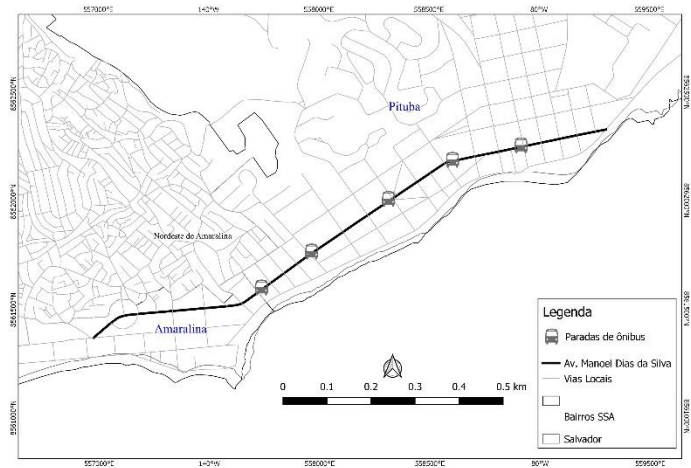
A pesquisa de campo foi desenvolvida em duas etapas: (i) observação sistemática com apoio de grade de observação, (ii) aplicação de questionário à população usuária do transporte público.

Para realização da observação o instrumento utilizado foi a grade de observação, conforme já mencionado anteriormente, foi uma adaptação da grade já utilizada no Projeto Ponto Certo, e que pode ser consultada no Apêndice A. Nela continham questões referentes a existência e qualidade de elementos essenciais à utilização do usuário, como aspectos infraestruturais, informacionais e de acessibilidade. Por ter sido uma adaptação de um projeto já em execução, não houve a necessidade de aplicação teste.

Foram escolhidos ao todo dez pontos de parada, sendo cinco em cada via estudada, conforme representação das imagens 13 e 14.



**Figura 13.** Pontos de ônibus da Estrada da Liberdade escolhidos para realização da pesquisa



**Figura 14.** Pontos de ônibus da Av. Manoel Dias escolhidos para realização da pesquisa

Elaboração: Luana Cruz, 2019

Antes de adentrarmos nos resultados da pesquisa de campo, vale acrescentar aqui, dados da distância entre os pontos de parada de ambas as vias de estudo, conforme quadro 01. De acordo com as distâncias obtidas por meio do Google maps, foi possível traçar uma média das distâncias dos pontos, e com isso, pôde-se inferir que a distância entre pontos, é maior na Estrada da Liberdade. Esta possui uma extensão de aproximadamente 2,47km, enquanto a Manoel Dias, possui aproximadamente, 2,59km de extensão, ou seja, elas possuem praticamente a mesma extensão geográfica.

**Quadro 01.** Distância entre pontos das vias de estudo

PONTO DE ÔNIBUS DE REFERÊNCIA	ESTRADA DA LIBERDADE	AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA
Até 0 1º ponto	497,02	439,94m
Do 1º ponto ao 2º	289,13m	310,97m
Do 2º ponto ao 3º	351,14m	337,60m
Do 3º ponto ao 4º	255,06m	422,84m
Do 4º ponto ao 5º	493,73m	276,95m
Média da distância entre pontos	389,34m	357,66m

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

As distâncias entre pontos, demonstra grande influência na velocidade operacional dos ônibus, e conseqüentemente na acessibilidade ao sistema. De acordo com Ferraz e Torres (2004), as faixas toleráveis variam de 200 a 600m de distância entre os pontos. De acordo com as distâncias contidas no quadro 01, todas elas encontram-se dentro dos padrões usuais, apontados pelos autores.

Os dados apontam também uma falta de padronização nas distâncias mínimas entre os pontos de parada, e que as distâncias médias entre as duas vias estudadas não são tão díspares. Dessa forma, não indicam nenhum privilégio quanto a distância entre pontos em nenhuma das vias.

A aplicação de questionário aconteceu com uma amostra de 50 usuários do transporte público coletivo por ônibus, a aplicação do questionário teste, ocorreu no ponto de parada localizado na praça Nossa Senhora da Luz, na Pituba. Embora essa primeira aplicação tenha demonstrado a necessidade de alterações de algumas questões, não houve a necessidade de novo retorno a campo, os ajustes foram realizados e prosseguiu-se com a aplicação dos questionários sobre a avaliação do entorno dos pontos de parada, sob a ótica dos usuários, que pode ser consultado no Apêndice B.

A aplicação dos questionários sobre a avaliação do entorno dos pontos de parada, sob a ótica dos usuários, deu-se ao final do mês de agosto de 2019, em dias úteis. Assim, a aplicação foi dividida em duas etapas: na primeira etapa, foram realizadas um total de vinte e cinco questionários nos pontos de parada da extensão

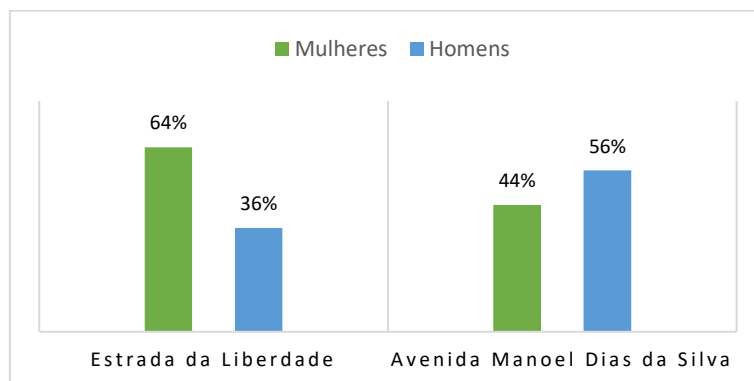
da Avenida Manoel Dias da Silva, e na segunda etapa foram realizados também vinte e cinco questionários ao longo da Estrada da Liberdade, nos pontos de parada sentido centro antigo.

#### 4.2 Avaliação dos pontos de parada segundo a ótica dos usuários: acessibilidade, segurança, conforto e informação

As duas primeiras perguntas permitem traçar um sucinto perfil inicial dos usuários que participaram como respondentes do questionário aplicado. Vale ressaltar que a abordagem foi aleatória sem privilegiar sexo ou faixa etária.

O gráfico 01 revela que a maioria dos respondentes na Estrada da Liberdade foram mulheres 64%, enquanto que na Av. Manoel Dias a situação se inverteu e 56% dos questionados foram respondidos por homens.

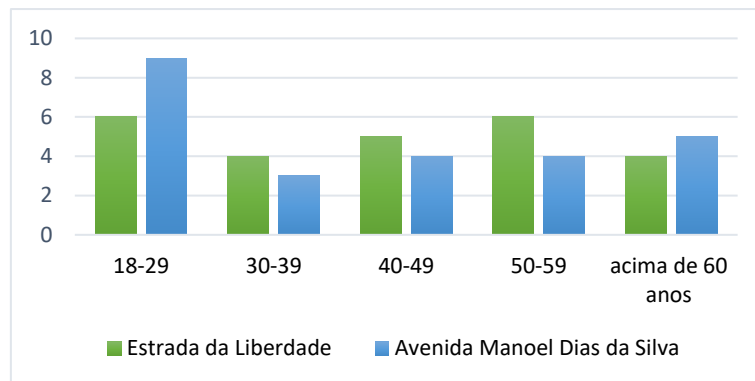
**Gráfico 01.** Quanto ao sexo dos questionados



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

O gráfico 02 se deteve na apresentação da faixa etária dos respondentes. Os dados mostram que as faixas etárias dos respondentes foram bem distribuídas. O único dado que destoa desta regularidade foi o número mais elevado na faixa de 18 – 29 anos nos pontos de parada nos pontos da Av. Manoel Dias.

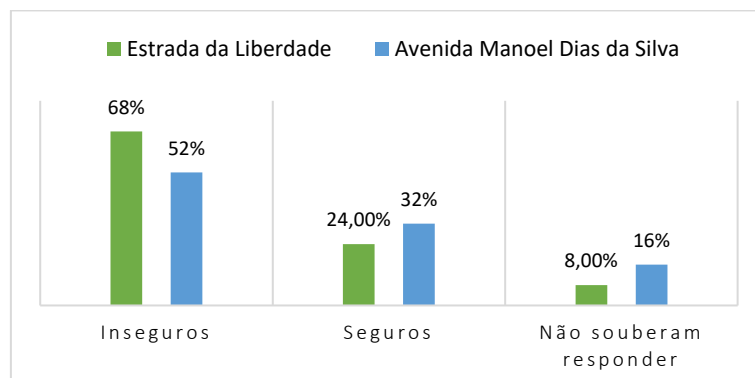
**Gráfico 02.** Faixa etária dos questionados



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

O gráfico 03, sintetizou a sensação de segurança dos usuários no ponto de parada. Os dados revelam que a maioria dos questionados de ambas as vias (68% na Estrada da Liberdade e 52% na Av. Manoel Dias), se sentem inseguros ao esperar o ônibus nos pontos de parada, problema que se agrava no turno da noite, quando o quantitativo de pessoas diminui nas ruas e a iluminação se faz insuficiente em muitos dos pontos, como veremos nos resultados do formulário de observação.

**Gráfico 03.** Sensação de in(segurança) nos pontos de parada

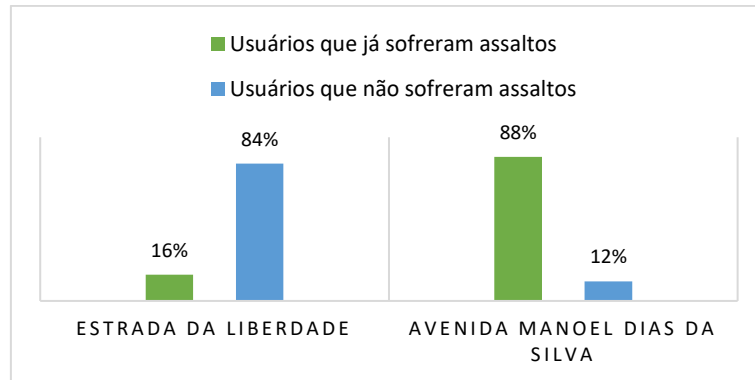


Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

O gráfico 04 apresenta o percentual de usuários que já sofreram assaltos em pontos de ônibus ou em coletivos. Os dados revelam que na Av. Manoel Dias, cerca

de 88% dos usuários já sofreram assaltos em pontos de ônibus ou no próprio coletivo, enquanto que o resultado na Estrada da Liberdade se fez reverso, apresentando apenas 16% dos usuários afirmaram ter sido assaltados, conforme gráfico abaixo.

**Gráfico 04.** Usuários que já sofreram assaltos em pontos ou coletivo nas vias estudadas



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Os dados dos gráficos 03 e 04 apresentam um aparente paradoxo. Embora os índices de ocorrência de assaltos foram destacadamente superiores na Av. Manoel Dias (88%) e bastante inferiores na Estrada da Liberdade (16%), a sensação de segurança foi superior nesta última via. Vale destacar que, figura no imaginário social que os bairros ocupados majoritariamente por populações de baixa renda são mais inseguros, devido a menor presença de segurança pública e ao contexto local, que sedia organizações criminosas. Esta é uma questão complexa que não nos propomos a responder ao longo deste trabalho, mas que levantamos com indagação para apontar a necessidade de pesquisas.

O gráfico 05, refere-se ao tempo médio de espera nos pontos de ônibus, e a pesquisa de campo revelou que em ambas as vias a maioria dos usuários esperam em média entre 15 e 30 minutos nos pontos. No entanto, é possível identificar uma primeira condição favorável à Av. Manoel Dias, pois 32% dos usuários esperam menos de 15 minutos os ônibus; já em condição inversa, 24% dos usuários da Estrada da Liberdade os usuários esperam mais de 30 minutos o ônibus, condição experimentada por apenas 8% para os usuários da Av. Manoel Dias. Essa situação reflete uma condição favorável à Av. Manoel Dias, em decorrência do maior número de linhas e da maior frequência de circulação, conforme pode ser visto nos quadros 02 as linhas de ônibus que atendem à Estrada da Liberdade e o quadro 03, que lista as linhas de ônibus que atendem à Av. Manoel Dias. Vale destacar que, novamente a

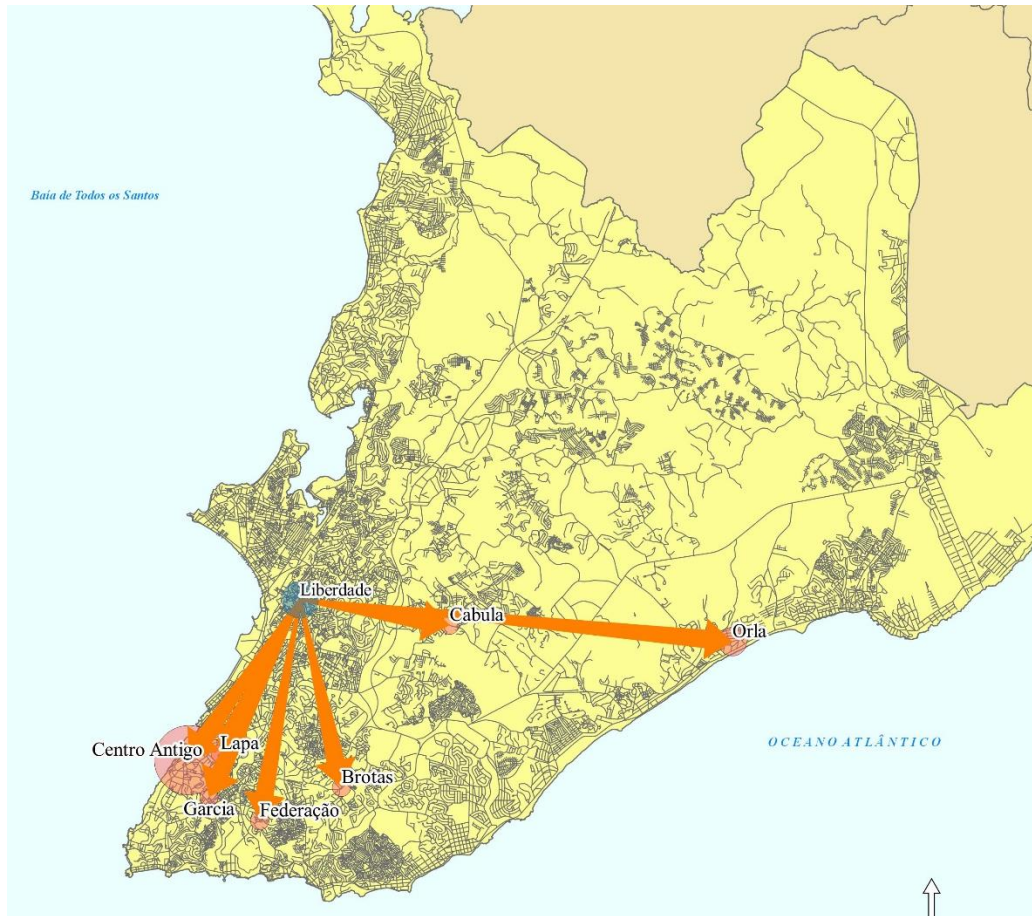
Av. Manoel Dias apresenta um melhor atendimento quanto ao transporte, apresentando uma quantitativo maior de linhas e de destinos, enquanto que a Estrada da Liberdade é mais limitada nesse aspecto, forçando os usuários que nessa via pegam o transporte, a fazer uso da integração física ou intermodal para atingir outros destinos.

**Quadro 02.** Linhas de ônibus que atendem a Estrada da Liberdade

CENTRO ANTIGO	303	Boa Vista S. Caetano x Nazaré
	346	Bom Juá x Baixa dos Sapateiros
	1606	Paripe x Barroquinha via Liberdade
	1504	Pirajá x Barroquinha
	1345	Castelo Branco x Campo da Pólvora
	1327	Estação Pirajá x Barroquinha
	408	Curuzu x Contorno
ORLA	410	Sieiro x Aeroporto
	411	Duque de Caxias - Barra
	412	Duque de caxias - Pituba
BROTAS	519	Brotas - Faz. Grande do Retiro
LAPA	337	São caetano x Lapa (via Ogunjá)
	316	Faz. Grande Retiro - Lapa
CABULA	1131	Cabula VI x Siero R1
GARCIA	221	Ribeira x Faz. Garcia
FEDERAÇÃO	1511	Conj. Pirajá x E.Velho Federação

Fonte: Cittamobi, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

A Figura 15 apresenta uma espacialização dos principais destinos das linhas de ônibus que atendem a Estrada da Liberdade, ao todo foram identificadas 16 linhas de ônibus, obtidas por meio do aplicativo cittamobi, os melhores atendimentos é para a localidade do centro antigo. E na Figura 16, é possível verificar os principais destinos das linhas que atendem a Av. Manoel Dias, somando 33 linhas, ressaltando que o melhor atendimento é para o miolo de Salvador, com 12 linhas e o pior atendimento verificado foi para o subúrbio.



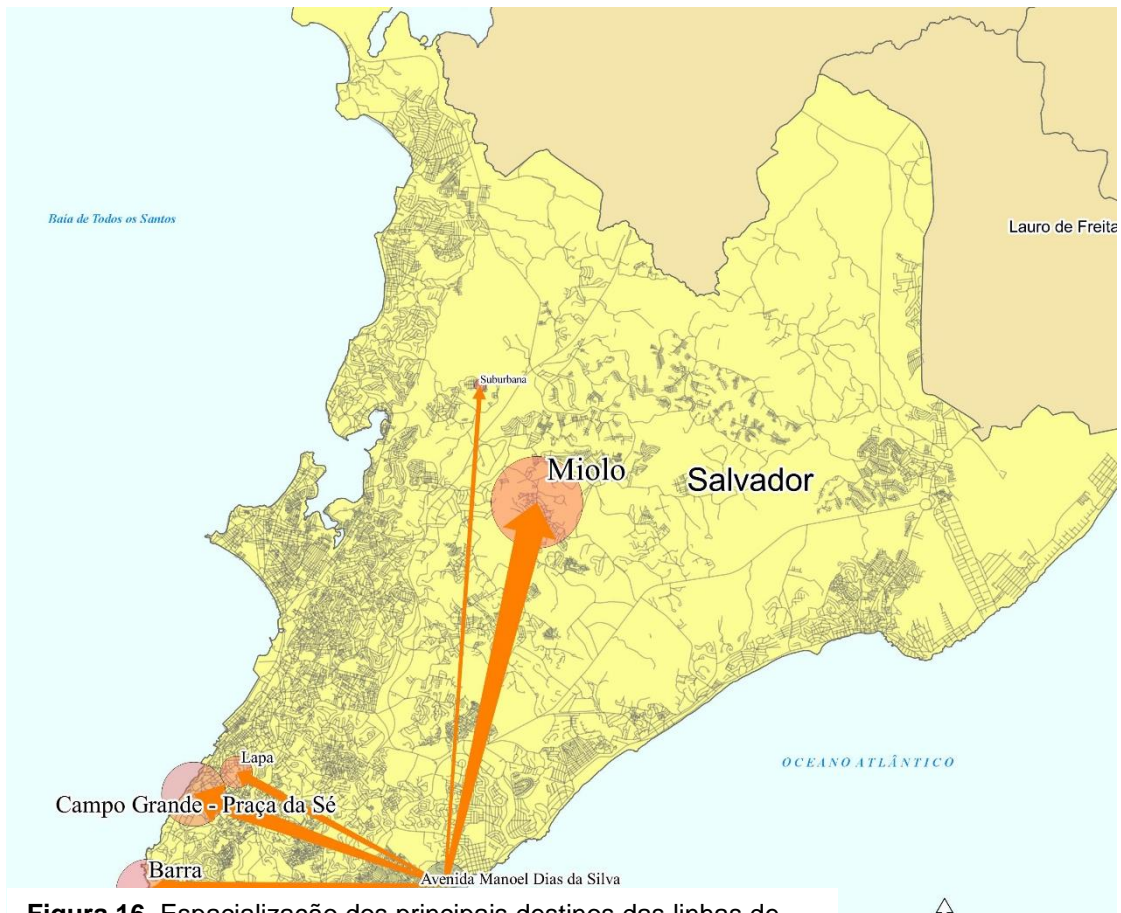
**Figura 15.** Espacialização dos principais destinos das linhas de ônibus que atendem a Estrada da Liberdade  
Elaboração: Luana Cruz, 2019

**Quadro 03.** Linhas de ônibus que atendem a Av. Manoel Dias

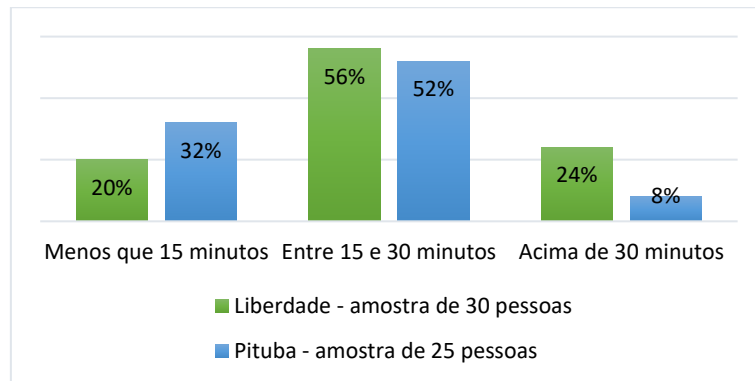
CAMPO GRANDE	711	Santa Cruz x Campo Grande R2
	803	Pituba x Campo grande R1
	804	Pituba x Campo grande R2
	931	Rio das Pedras x Campo grande R1
	932	Rio das Pedras x Campo grande R2
	1018	Alto do coqueirinho x Campo grande
BARRA	1052	Estação Mussurunga x Barra 2
	1053	Estação Mussurunga x Barra 3
	1126	Narandiba/Doron x barra R2
	1230	Sussuarana x Barra R1
	1231	Sussuarana x Barra R2
	1341	Estação Pirajá x Barra 2 via ACM/Itaigara
PRAÇA DA SÉ	S004	Iguatemi x Praça da Sé
	1001	Aeroporto x Praça da Sé
SUBURBIO	1534	Pituba x Vista Alegre
MIOLO	1114	Pituba x Pernambues via Mag. Neto

	1139-1	Pituba x Resgate via rodoviária/shop
	1207	Pituba x Tancredo Neves
	1238	Pituba x Terminal Ac. Norte
	1305-1	Castelo Branco x pituba via BR 324
	1305	Castelo Branco x Pituba via as.Magalhães Neto
	1320	Pau da Lima x Nordeste via Rododviária
	1341	Estação Pirajá x Barra 2 via ACM/Itaigara
	1356	Nova Brasilia x Pituba via Magalhães Neto
	1508	Pirajá x Pituba
	1508-01	Pirajá (RV) X Pituba
	1508-02	Pirajá x Pituba via BR 324
LAPA	N054	Lapa/Garibaldi/ACM/B RIOS/ S Cristovão
	N56	Lapa x Cardeal da Silva/Federação
	N058	Lapa x Barra/Sabino Silva
	1003	Aeroporto x Lapa
	1005	Itapuã x Lapa
	1007	Jardim das Margaridas x Lapa

Fonte: Cittamobi, 2019  
Elaboração: Luana Cruz



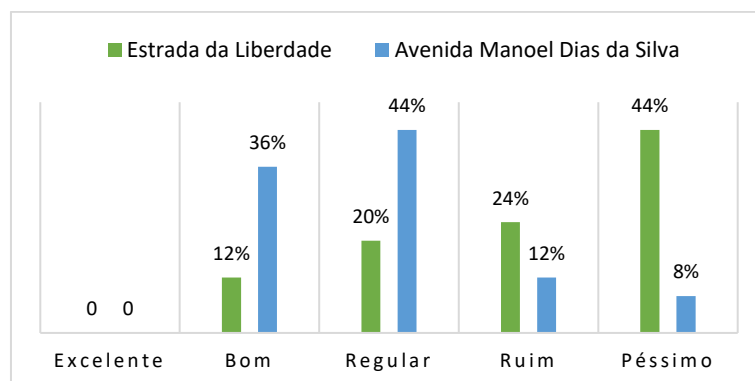
**Figura 16.** Espacialização dos principais destinos das linhas de ônibus que atendem a Av. Manoel Dias  
Elaboração: Luana Cruz

**Gráfico 05.** Tempo média de espera no ponto de ônibus

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Para os gráficos 06, 07, 08 e 11, cujo objetivo é avaliar a qualidade das infraestruturas, e aspectos relativos ao sistema de transporte foram considerados cinco classificações: Excelente, Bom, Regular, Ruim e Péssimo.

O gráfico 06 trata da condição da qualidade ponto de parada, indicando que na Estrada da Liberdade, 68% dos usuários avaliaram o ponto como ruim ou péssimo. Esta avaliação pode ser associada, a ausência de abrigos, placas indicativas de ponto, entre outros elementos.

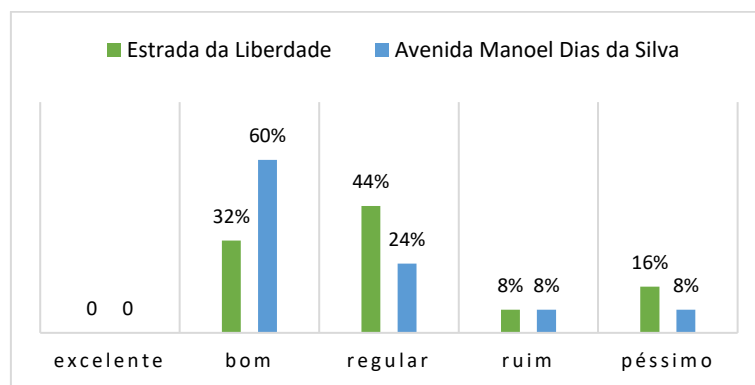
**Gráfico 06.** Condição de qualidade da parada

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Em contrapartida, 80% dos usuários dos pontos da Av. Manoel Dias da Silva, consideraram os pontos como sendo regulares ou bom, precisando apenas de manutenção dos abrigos existentes, ressaltados pelos usuários. Este é um dado significativo que informa a distinção entre os dois bairros.

O gráfico 07 refere-se à qualidade do deslocamento de casa até o ponto mais próximo, em nenhuma das duas vias, obteve classificação excelente por nenhum usuário, embora obtivesse índice bom classificado pelos usuários em ambas as vias, estes afirmaram não haver grandes dificuldades e empecilhos até chegar ao ponto mais próximo. Todavia, mais uma vez observa-se uma flagrante condição favorável à Av. Manoel Dias, cuja maioria dos usuários (60%) avaliou positivamente a qualidade dos deslocamentos.

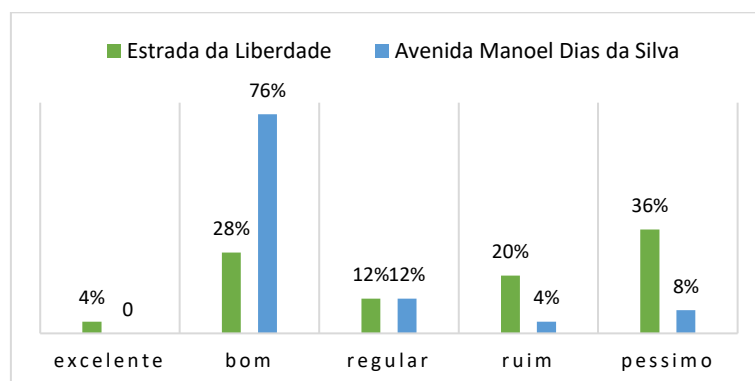
**Gráfico 07.**Qualidade dos deslocamentos de casa até o ponto mais próximo



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

A avaliação expressa no gráfico 07 pode ser explicada pelos dados do gráfico 08, quanto a condição das calçadas, na Estrada da Liberdade, obteve índice péssimo, obtendo 36% das respostas, enquanto que na Avenida Manoel Dias da Silva, o índice de deslocamento bom, obteve 76% das respostas dos questionados.

**Gráfico 08.** Avaliação da condição das calçadas segundo os usuários

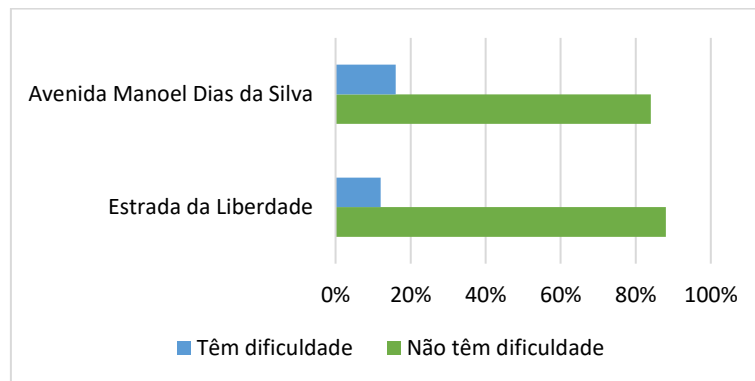


Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Mais uma vez se constata condições infraestruturais melhores na Av. Manoel Dias, exatamente o bairro cujo os moradores são de classe com maior poder aquisitivo.

O gráfico 09, refere-se a dificuldade de acesso aos pontos de ônibus das vias de estudo. Os dados revelam que a maioria dos questionados de ambas as vias, não têm dificuldade de acesso aos pontos. Isso deve-se a totalidade dos questionados não possuir nenhum tipo de deficiência, além de questões particulares como proximidade da casa com o ponto, ou por costume, apresentando-se como fator que não interfere nos deslocamentos dos usuários questionados.

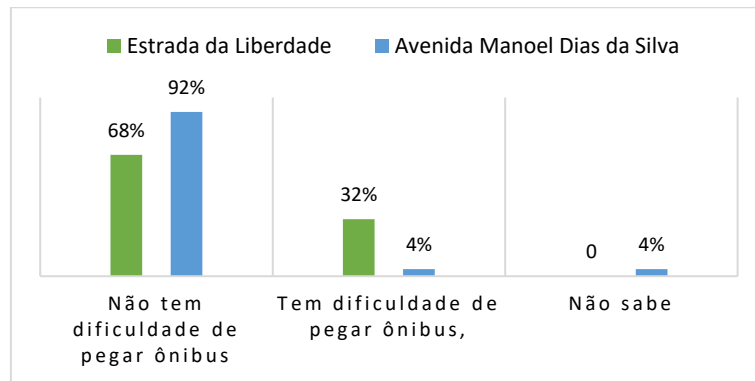
**Gráfico 09.** Dificuldade de acesso ao ponto de ônibus



Fonte: Pesquisa de campo, 2019

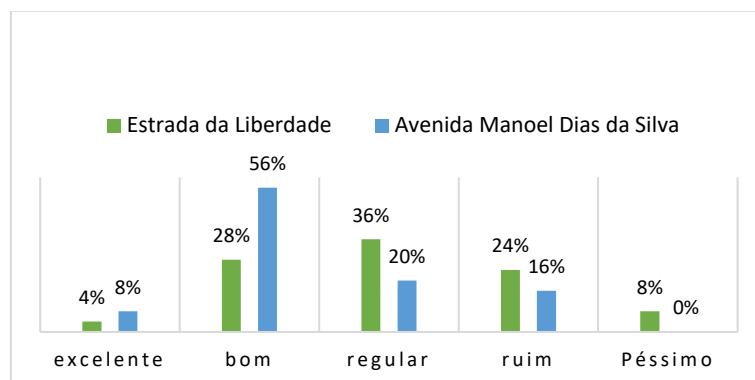
Elaboração: Luana Cruz

O gráfico 10, refere-se a dificuldade que os usuários têm para pegar ônibus, e de acordo com as respostas, foi possível perceber que a maioria destes, sendo 68% das respostas obtidas na Estrada da Liberdade e 92% na Manoel Dias, afirmaram não ter dificuldades para pegar o coletivo. Apesar das avaliações positivas em relação a ambas as vias, nota-se que a avaliação da Av. Manoel Dias se mostrou bastante superior, pois quase a totalidade dos usuários reconhece não enfrentar problemas para acessar o ônibus.

**Gráfico 10.** Dificuldade para pegar o ônibus

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

A explicação para essas respostas pode ser verificada no gráfico 11, que trata da frequência de ônibus. Na Estrada da Liberdade 68% dos usuários participantes da pesquisa afirmaram não ter dificuldade para pegar ônibus, como pôde ser observado no gráfico anterior, embora no gráfico 11 a maioria tenha atribuído classificação da frequência como regular (36%), enquanto a Av. Manoel Dias obteve 64% de avaliações boa e excelente. Desse modo, a Av. Manoel Dias apresenta maior frequência, justificando a avaliação favorável dos usuários quanto ao acesso aos ônibus, e mais uma vez os dados demonstram condições vantajosas para a utilização de transporte coletivo nesta via.

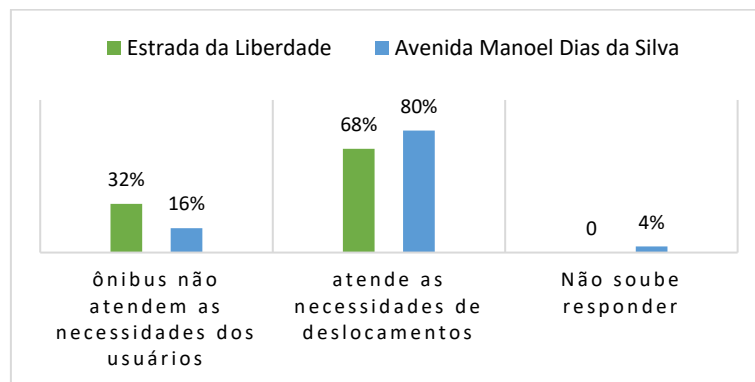
**Gráfico 11.** Frequência de ônibus

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Magalhães de Castro Cruz

Procuramos conhecer se as linhas que circulam nas duas vias estudadas atendem as necessidades de deslocamento dos usuários para os diversos lugares da cidade. De acordo com os dados da pesquisa apresentados no gráfico 12, na Estrada da Liberdade 68% dos questionados afirmaram que as linhas atendem às suas

necessidades. Dos 32% que afirmaram não atender justificaram a resposta em decorrência da necessidade de integração física<sup>6</sup> e intermodal<sup>7</sup> para chegar aos seus destinos. Já na Manoel Dias, 80% dos questionados também afirmaram que as linhas que passam pela avenida atendem as suas necessidades, enquanto que os 16% que afirmaram não atender, justificaram a resposta com os mesmos argumentos dos usuários da Estrada da Liberdade. Todavia, os dados do gráfico 12 reforçam a condição favorável a Av. Manoel Dias quanto ao atendimento de linhas de ônibus, não desprezando o número de usuários que informaram que as linhas que circulam pela Estrada da Liberdade não atendem às suas necessidades (32%), pois é um dado representativo, enquanto que na Av. Manoel Dias, apenas 16% apontam esta condição desfavorável.

**Gráfico 12.** Atendimento das linhas de ônibus



Fonte: Pesquisa de campo, 2019

Elaboração: Luana Cruz

Outra variável fundamental para avaliar o serviço e as infraestruturas de transportes público, segundo Ferraz e Torres (2004) e Kneib et. al (2007) é a informação. Nesse sentido, procuramos conhecer a posição dos usuários no que se refere a oferta de informação pela Prefeitura Municipal de Salvador e pelas empresas que ofertam o serviço.

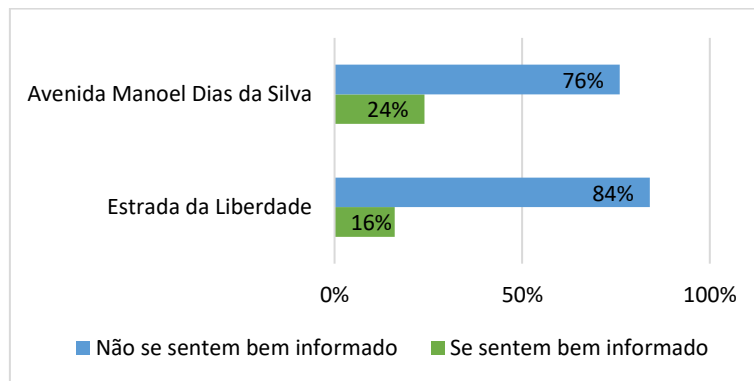
Os dados expostos no gráfico 13 são extremamente significativos, 76% dos usuários da Av. Manoel Dias e 84% dos usuários da Estrada da Liberdade não se

<sup>6</sup> INTEGRAÇÃO FÍSICA: modalidade de integração através da qual o usuário transfere-se entre linhas do STCO, respeitadas as condições pré-estabelecidas para a sua realização.

<sup>7</sup> INTEGRAÇÃO INTERMODAL: modalidade de integração através da qual o usuário transfere-se entre os diversos modais de transporte público em operação na cidade, respeitadas as condições pré-estabelecidas para a sua realização. Decreto 25.966 de 2015, **Regulamento operacional do serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus – STCO – no município de Salvador**

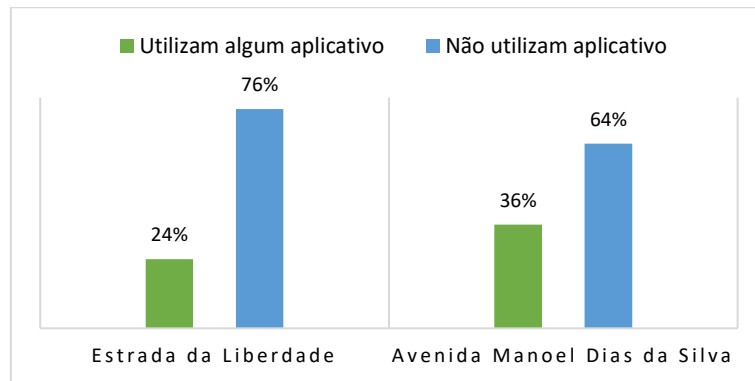
sentem bem informados sobre o funcionamento do serviço de transporte urbano. Estes dados revelam um profundo descaso do poder público municipal e das empresas negando o direito fundamental à informação. É possível depreender os transtornos que este negligenciamento provoca, gerando perda de tempo, desgaste físico com maiores deslocamentos, podendo chegar até à danos morais e estes repercutem diretamente no bem-estar da população.

**Gráfico 13.** Posição dos usuários sobre a oferta de informação do transporte público pela Prefeitura



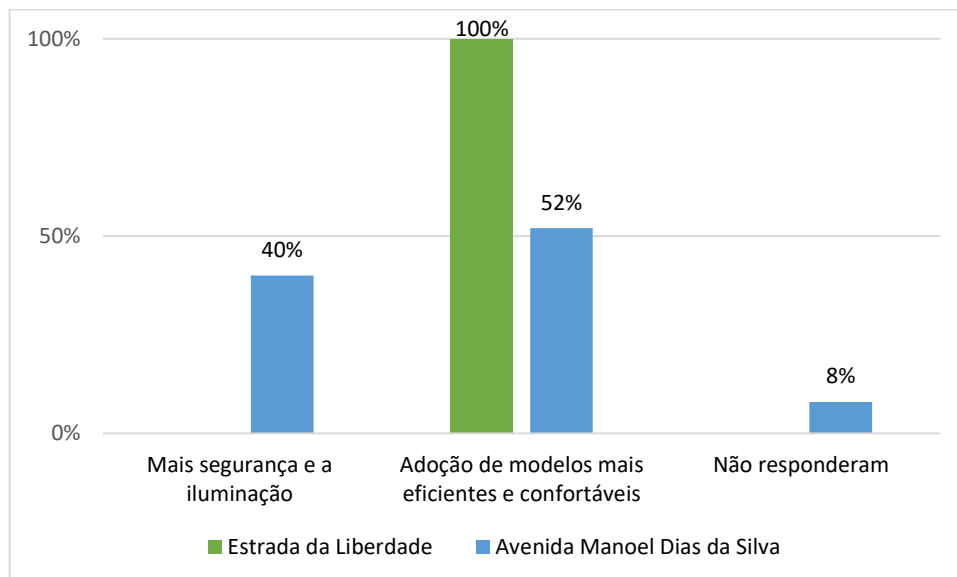
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Ainda sobre a variável informação, procuramos conhecer o acesso as novas tecnologias, levantando a utilização de aplicativos de previsão de chegada de ônibus. Na Estrada da Liberdade, assim como na Manoel Dias, mais de 60% dos usuários afirmaram não utilizar nenhum aplicativo de chegada. Entre aqueles que faziam utilização de aplicativos deste tipo, citaram o aplicativo oficial cittamobi. Vale ressaltar, que muitos usuários que disseram não fazer uso, já utilizaram o aplicativo citado, e afirmaram que pela falta de precisão quanto às chegadas, deixaram de fazer uso do aplicativo.

**Gráfico 14.** Utilização de aplicativo de previsão de chegadas pelos usuários do transporte público

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Fechando o questionário aplicado aos usuários, buscamos indagar a respeito do que julgaram necessário nos pontos de parada para torna-los mais confortáveis e acessíveis durante a espera do ônibus. A totalidade dos usuários da Estrada da Liberdade apontaram a necessidade de instalações de modelos de abrigo que os protegessem do sol e da chuva. Esta resposta revelou as condições precárias dos pontos de ônibus na referida via.

**Gráfico 15.** Sugestão dos usuários para melhorias do conforto e acessibilidade nos pontos de parada

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Embora Av. Manoel Dias, possua abrigo em todos os pontos, ainda assim 50% das respostas, indicam a necessidade de troca dos modelos atuais por outros que tenham maior eficiência frente às intempéries climáticas, pois afirmaram sofrer tanto

em dias de sol, quanto dias de chuva. Vale ressaltar também, que 40% das respostas opinavam pela existência de mais segurança e associavam está a iluminação, afirmando que “a noite a coisa era ainda pior”, com isso pode-se perceber que a questão da insegurança é destacadamente mais presente na Manoel Dias.

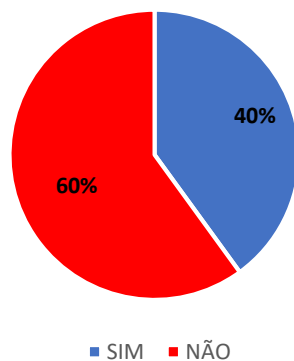
#### 4.3 Avaliação dos pontos de parada: condições infraestruturais, de acessibilidade e informação

Esta seção se apoia na análise e discussão dos resultados obtidos por meios da grade de observação, sendo agrupadas em três blocos: (i) condições infraestruturais, (ii) condições de acessibilidade e (iii) condições de informação. Os resultados apresentados sob forma de gráficos, foram classificados sob três aspectos: bom, regular e ruim, sendo associados as seguintes cores: azul (bom), amarelo (regular) e vermelho (ruim).

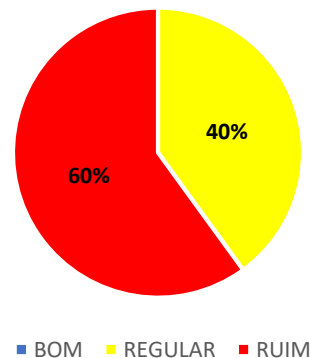
##### 4.3.1 Quanto as condições infraestruturais dos pontos de parada

Avaliamos inicialmente iluminação, sendo observados que, em 60% dos pontos de parada da Estrada da Liberdade, existia iluminação, porém, estas tiveram classificação ruim, somando 60%, pelo fato da iluminação não ser proveniente do próprio ponto de ônibus, e sim de poste auxiliar.

**Gráfico 16.** Existência de iluminação na Estrada da Liberdade



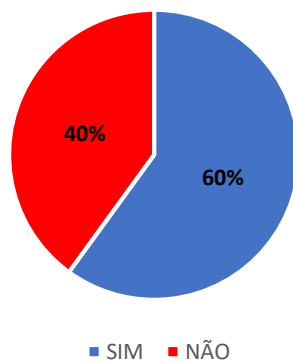
**Gráfico 17.** Classificação quanto a iluminação na Estrada da Liberdade



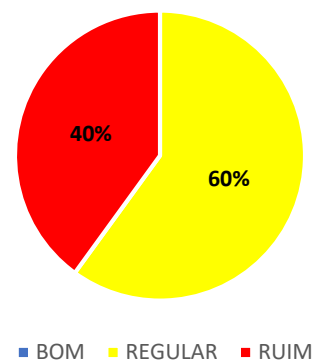
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Já na Avenida Manoel Dias da Silva, 60% dos pontos tinham iluminação satisfatória, embora obtido classificação geral regular, devido ao modelo de abrigo utilizado não possuir iluminação própria. Esses dados obtidos por meio de observação direta e sistemática, reforça os resultados da avaliação dos usuários de ambas as vias objeto desta pesquisa, isto é, há uma nítida e marcada condição favorável à Av. Manoel Dias.

**Gráfico 18.** Existência de iluminação na Av. Manoel Dias



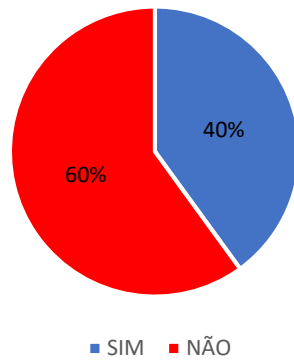
**Gráfico 19.** Classificação quanto a iluminação na Av. Manoel Dias



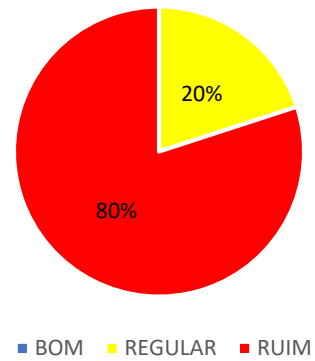
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

No que se refere a existência de cobertura que proteja contra as intempéries climáticas e o modelo utilizado, na Estrada da Liberdade, a existência de abrigos de ônibus foi observada somente no ponto de referência do Centro Social Urbano, contendo modelo CVL (vide figura 17), que pelo tempo de implantação necessita de reparos ou substituição, apresentando pontos de exposição das ferragens e no ponto do Plano inclinado, modelo PAL-LI, da Cemusa (vide figura 18). Assim, 60% dos pontos de parada não apresentavam nenhum tipo de abrigo, e por esse motivo foram classificados como ruins.

**Gráfico 20.** Existência de abrigo na Estrada da Liberdade



**Gráfico 21.** Classificação quanto à existência/qualidade dos abrigos na Estrada da Liberdade



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz



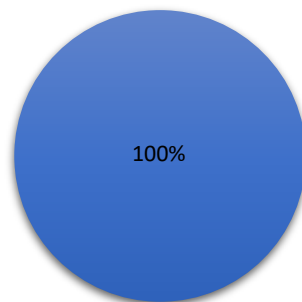
**Figura 17.** Abrigo modelo CVL, o passeio do Centro Social urbano  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019



**Figura 18.** Abrigo modelo PAL-LI, no Largo do Tanque  
Fonte: Google Maps, 2017

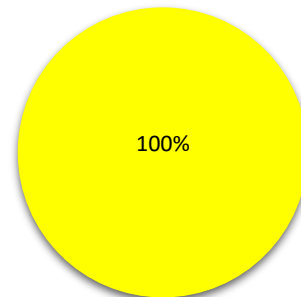
Em relação a Manoel Dias, apesar de todos os pontos (100%) possuírem abrigos, conforme gráfico 22, estes do modelo Cox, da JCDecaux (figura 19). Variando somente o material dos bancos, entre madeira e material plástico, todos foram classificados como regular, em relação a proteção contra sol, chuva e vento (gráfico 23).

**Gráfico 22.** Existência de abrigo na Av. Manoel Dias



■ SIM ■ NÃO

**Gráfico 23.** Classificação quanto à existência/qualidade dos abrigos na Av. Manoel Dias



■ BOM ■ REGULAR ■ RUIM

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

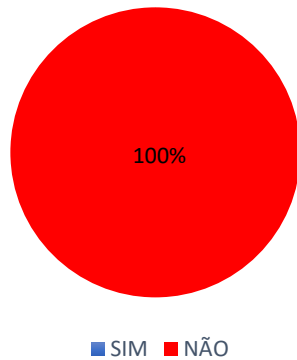


**Figura 19.** Abrigo modelo Cox, da JCDecaux  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019

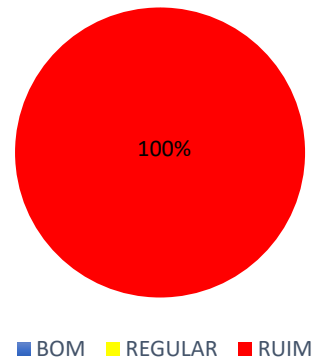
Foi observado também aspectos referentes a identificação dos pontos de parada, sendo possível perceber que em 100% dos pontos da Estrada da Liberdade

e 80% dos pontos da Manoel Dias, não existiam placas indicativas de ponto, esta existindo somente no ponto da praça Nossa Senhora da Luz, o que conferiu maioria da classificação de ambas as vias como ruim, vide gráficos 25 e 27. Porém, nos pontos em que existiam abrigos, estes auxiliavam na identificação dos pontos. Esta situação revelou um profundo desrespeito do poder público com a população usuária do transporte público.

**Gráfico 24.** Existência de placa de identificação dos pontos da Estrada da Liberdade

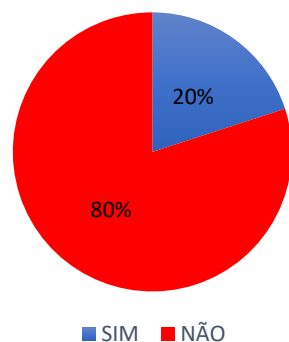


**Gráfico 165.** Classificação da identificação/qualidade das placas indicativas de pontos na Estrada da Liberdade

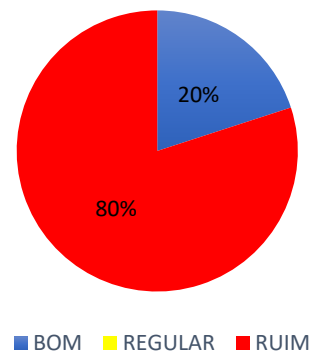


Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

**Gráfico 26.** Existência de placa de identificação dos pontos da Av. Manoel Dias



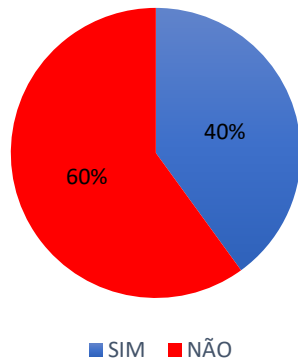
**Gráfico 27.** Classificação da identificação/qualidade das placas indicativas de pontos na Av. Manoel Dias



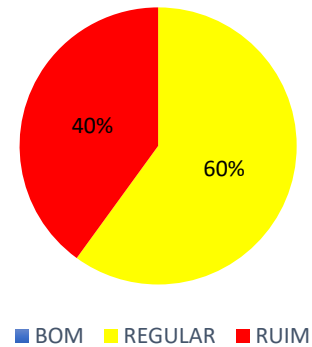
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Avaliamos também a existência de bancos e lixeiras, sendo possível constatar que na Estrada da Liberdade, a existência de bancos estava associada a existência de abrigos, ou seja, apenas 40% dos pontos possuíam bancos, embora estes estivessem em más condições de conservação, o que lhe conferiu uma classificação de 60% regular, conforme gráficos 28 e 29. A mesma situação pôde ser observada na Avenida Manoel Dias, porém, 100% dos pontos possuíam bancos e nenhum deles possuía lixeiras próprias, embora somente existisse lixeira nas proximidades do ponto da praça Nossa Senhora da Luz, de acordo com os gráficos 30 e 31.

**Gráfico 28.** Existência de bancos e lixeiras na Estrada da Liberdade

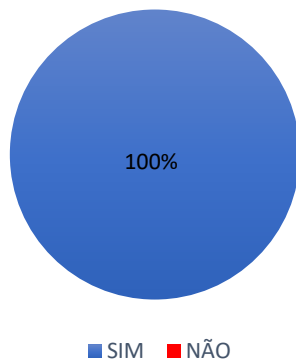


**Gráfico 29.** Classificação da existência/qualidade de bancos e lixeiras na Estrada da Liberdade

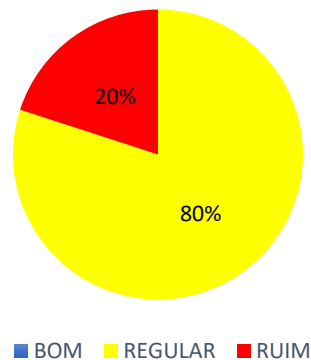


Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

**Gráfico 30.** Existência de bancos e lixeiras na Av. Manoel Dias



**Gráfico 31.** Classificação da existência de bancos e lixeiras na Av. Manoel Dias



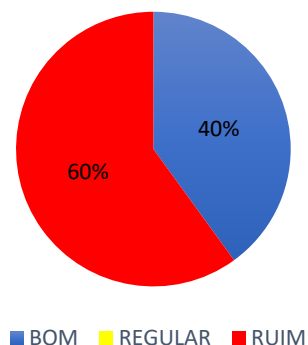
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Avaliamos também o posicionamento do ponto na via. De acordo com a pesquisa, na Estrada da Liberdade 60% dos pontos encontravam-se localizados em frente a pontos comerciais (ver figura 20) o que lhe conferiu uma classificação quanto ao posicionamento dos pontos, ruim (gráfico 32). Além disso, os usuários destes locais, sofrem diariamente com a poluição sonora, pois, os estabelecimentos no intuito de chamar atenção, utilizam-se de equipamentos sonoros em volume alto, incomodando assim quem espera pelo ônibus. Já na Manoel Dias, 100% dos pontos encontravam-se bem posicionados, favorecendo a circulação no entorno e aglomeração de usuários, conforme pode ser observado no gráfico 33.

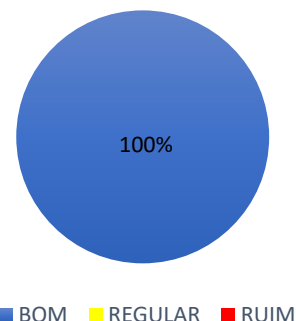


**Imagem 20.** Ponto de parada sem abrigo e em frente a pontos comerciais na Estrada da Liberdade  
Fonte: Google mapas, 2017

**Gráfico 32.** Classificação quanto ao posicionamento dos pontos de ônibus da Estrada da Liberdade



**Gráfico 33.** Classificação quanto ao posicionamento dos pontos de ônibus da Av. Manoel Dias



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

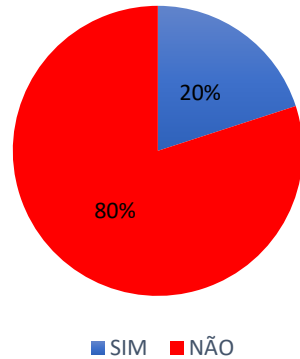
#### 4.3.2 Quanto as condições de acessibilidade

No que se refere as condições de acessibilidade aos pontos de ônibus, constatamos que na Estrada da Liberdade, 80% dos pontos não possuíam qualquer tipo de elemento que facilitasse a acessibilidade, de acordo com o gráfico 34. De acordo com isso, obtive classificação ruim (80%) justificada pela não existência ou má qualidade de elementos que favorecessem a acessibilidade a maioria dos pontos, vide gráfico 35. As melhores condições de acessibilidade foram identificadas próximo ao ponto do Centro Social Urbano, pois o local foi beneficiado recentemente com melhorias na microacessibilidade. Vale ressaltar ainda, que em alguns locais havia existência de grande comércio informal nos passeios, o que é um fator que dificulta acessibilidade, fazendo com que as transeuntes se arrisquem circulando pela pista de rolamento junto aos veículos (ver figura 21).

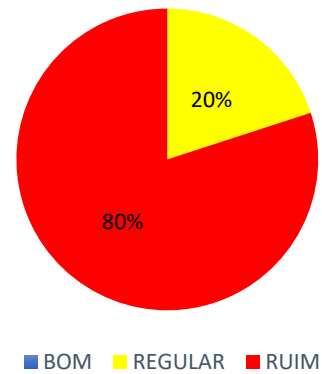


**Imagem 21.** Presença de comércio informal nos passeios dificultando a acessibilidade na Estrada da Liberdade  
Fonte: Google maps, 2017

**Gráfico 34.** Acessibilidade aos pontos de ônibus da Estrada da Liberdade



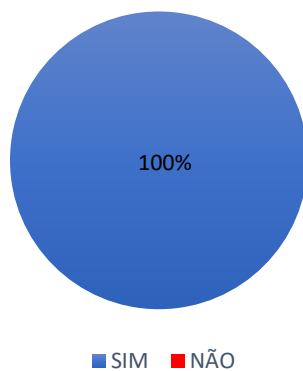
**Gráfico 35.** Classificação quanto a acessibilidade na Estrada da Liberdade



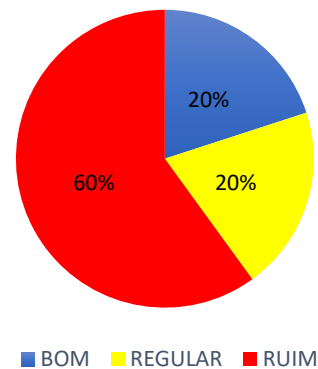
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Embora a Manoel Dias, apresente melhores condições das calçadas, inclusive com a existência de rampas de acesso, o que conferiu a avenida, a existência de acessibilidade (gráfico 36). Porém, em nenhum acesso ao ponto foi possível a observação de piso tátil, o que não favorece a acessibilidade universal, situação que dificulta os deslocamentos das pessoas com deficiência visual, por esta fato a acessibilidade obteve classificação de 60% ruim (gráfico 37).

**Gráfico 36.** Acessibilidade aos pontos de ônibus da Av. Manoel Dias



**Gráfico 37.** Classificação da acessibilidade aos pontos da Av. Manoel Dias



Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

No que se refere a condição das calçadas, embora a NBR 9050:2004 defina faixa livre como área do passeio ou calçadas destinados exclusivamente à circulação de pedestres, não é isso que se pode notar na prática. Na Manoel Dias, as calçadas possuem bom dimensionamento, (vide figura 22), o que não ocorre na Estrada da Liberdade (figura 23).



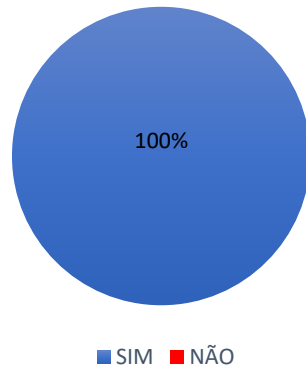
**Figura 22.** Calçada da Avenida Manoel Dias  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019



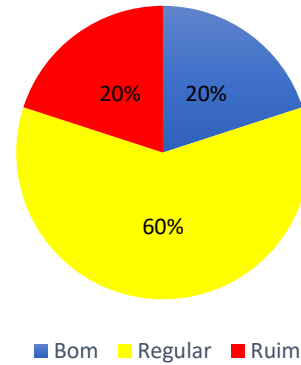
**Figura 23.** Calçada da Estrada da Liberdade  
Fonte: Pesquisa de campo, 2019

A partir da pesquisa de campo realizada, foi possível identificar que na Estrada da Liberdade, não há uma regularidade no tamanho das calçadas/passeio, e além disso, os pedestres têm que disputar espaços com os comerciantes formais e informais, que se utilizam destes espaço como extensão das lojas ou ainda apropriam-se destes para implantação de barracas (vide figura 23). Por esses motivos, a classificação quando a condição das calçadas foi 60% ruim, pelo fato de estarem em más condições de conservação, favorecendo situações de acidentes para pessoas com mobilidade reduzida, que segundo a ABNT NBR 9050:2004 são pessoas com deficiência, idosos, pessoas com obesidade, gestante, entre outros.

**Gráfico 38.** Condição das calçadas na Estrada da Liberdade



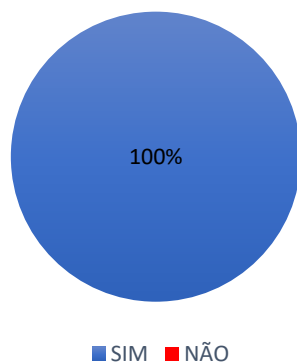
**Gráfico 39.** Avaliação das condições das calçadas na Estrada da Liberdade



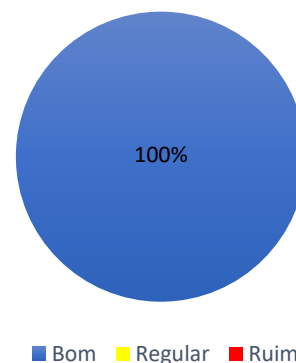
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

A condição das calçadas existentes na Avenida Manoel Dias, foram classificadas como 100% boas, pelo fato de possuírem uma certa continuidade, são padronizadas, possuem largura excelente para circulação, não observando assim grandes empecilhos ao deslocamento, possuindo ao longo de sua extensão bom estado de conservação, fatores que favorecem o deslocamento a pé.

**Gráfico 40.** Condição das calçadas na Av. Manoel Dias



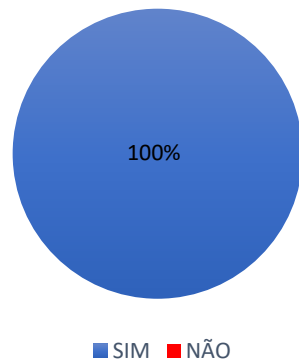
**Gráfico 41.** Avaliação das condições das calçadas na Av. Manoel Dias



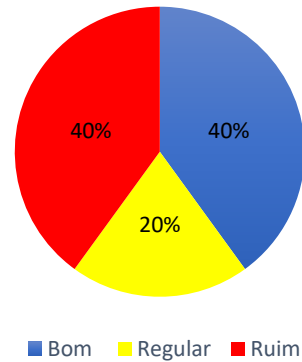
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

Foram analisados também elementos quanto a condição favorável de acesso ao ponto de ônibus. De acordo com a observação foi possível verificar que na extensão da Estrada da Liberdade, existem (gráfico 42) doze travessias, sendo duas delas semaforizadas, ressaltando que a distância máxima identificada de ponto de travessia ao ponto de ônibus foi de 140m, e devido a essa distância as pessoas, optam por atravessar a via em locais inapropriados, podendo sofrer acidentes. Embora a maioria das travessias não possuíssem semáforos (83%), o que se constitui fator de dificuldade, pelo fato de contar com a educação e cidadania dos condutores, para dar preferência ao pedestre, a classificação ruim e boa obtiveram o mesmo percentual (40%), de acordo com o gráfico 43. Vale lembrar que, as faixas de pedestres estavam em más condições de visibilidade.

**Gráfico 42.** Condição favoráveis de acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Estrada da Liberdade



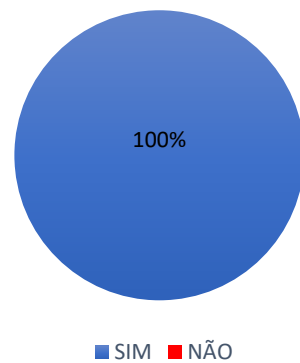
**Gráfico 43.** Avaliação dos acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Estrada da Liberdade



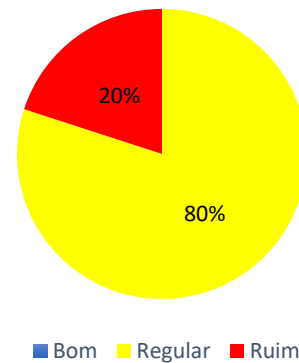
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

A avaliação quanto a existência de condições favoráveis de acesso ao ponto de ônibus, na Manoel Dias classificaram 80% dos pontos como regulares, pois, mesmo existindo semáforos e faixas de travessia, estas últimas encontravam-se necessitando de manutenção. Nota-se que 20% das travessias eram distantes dos pontos, o acesso mais distante ao ponto possuía aproximadamente 140 m, a “longa” distância favorecia a travessia incorreta em meio aos veículos, o que é um fator de risco, podendo resultar em atropelamentos, vale lembrar também que a Av. Manoel Dias, possui ao longo de sua extensão doze sinaleiras, fator que também facilita o deslocamento de pedestres na avenida.

**Gráfico 44.** Condição favoráveis de acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Av. Manoel Dias



**Gráfico 45.** Classificação dos acessos ao ponto de ônibus (semáforos e faixas) na Av. Manoel Dias



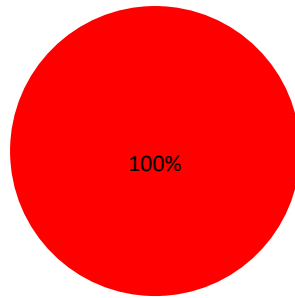
Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

#### 4.3.3 Quanto as condições de informação sobre logradouro, linhas passantes e existência de mapa de localização

Quanto à existência de informações básicas sobre logradouros, linhas passantes e mapas de localização, estes elementos geralmente estão associados a existência de abrigos, pois neles existem locais favoráveis a exibição destas informações. Na Estrada da Liberdade, verificamos a existência de abrigos em apenas dois pontos, sendo um deles modelo CVL (de concreto, modelo não mais implantado) e o segundo modelo PAL-LI, da Cemusa, com abertura do lado esquerdo, frente e fundo, possuindo apenas o local lateral para publicidade, e os demais pontos de

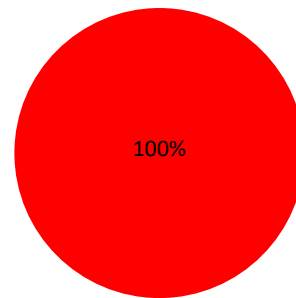
parada não possuíam abrigos, o que dificulta a implantação destes elementos de informação, sendo assim, obteve uma classificação negativa de 100%, conforme gráficos 46 e 47.

**Gráfico 46.** Existência de informações em pontos de ônibus da Estrada da Liberdade



■ SIM ■ NÃO

**Gráfico 47.** Classificação da existência/qualidade das informações em pontos de ônibus na Estrada da Liberdade

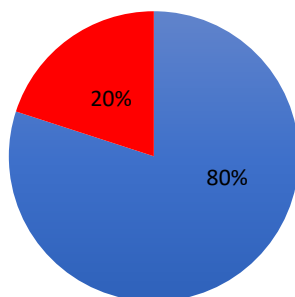


■ BOM ■ REGULAR ■ RUIM

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

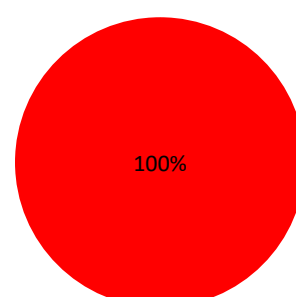
Já na Manoel Dias, todos os pontos existentes eram fabricados pela JCDecaux, possuindo características modernas. Assim, pôde ser observado a não existência de logradouro em somente um ponto da via, o que significa dizer que 80% dos pontos possuíam esta informação, embora a classificação tenha sido 80% regular, pelo fato da ausência de linhas passantes e mapas de localização.

**Gráfico 48.** Existência de informações em pontos de ônibus da Av. Manuel Dias



■ SIM ■ NÃO

**Gráfico 49.** Classificação da existência/qualidade de informações em pontos de ônibus da Av. Manuel Dias



■ BOM ■ REGULAR ■ RUIM

Fonte: Pesquisa de campo, 2019  
Elaboração: Luana Cruz

O conjunto de dados aqui apresentados informam que apesar deste aspecto ter sido classificado como ruim em ambas as vias, as condições da Av. Manoel Dias, em relação a informação, são melhores que as condições de informação existentes na Estrada da Liberdade, contudo a informação é um aspecto generalizadamente desprezado pelo poder público municipal e pelas empresas que ofertam o serviço de ônibus na cidade, tornando o serviço de transporte público insatisfatório e desigual, contribuindo para a imobilidade de pessoas dos segmentos mais carentes da sociedade.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo apresenta as principais conclusões obtidas ao longo da pesquisa. Também serão apresentadas recomendações para estudos futuros sobre os pontos de parada, visando desenvolver este tema, e possivelmente contribuir com políticas de transporte que visem a promoção da equidade e melhores condições de utilização do transporte coletivo e da cidade.

Quanto à análise dos resultados obtidos ao longo da pesquisa, conclui-se que existem diferenças entre as infraestruturas de pontos de parada da Estrada da Liberdade e seu entorno, em relação aos pontos existentes na Avenida Manoel Dias da Silva. Assim, em relação a acessibilidade, foi possível constatar que na Estrada da Liberdade a acessibilidade é precária, o que desfavorece o deslocamento de pessoas conforme às mencionadas na NBR 9050 (ABNT, 2004). Embora a Avenida Manoel Dias, nesse quesito não tenha obtido classificação boa durante a avaliação, é notório que existe maior preocupação quanto ao deslocamento dos transeuntes, pelo fato de ser uma via bastante movimentada durante o dia, e possuir diversos estabelecimentos comerciais e bancários de grande porte. Vale ressaltar, que existe um conflito entre os transeuntes e os carros nos passeios, devido aos estacionamentos dos estabelecimentos comerciais, sempre necessitando deslocar-se com atenção, fator que é ainda mais difícil para pessoas com baixa mobilidade e deficiência visual.

Quanto à segurança, podemos concluir com relação à pesquisa que na Manoel Dias, os usuários sentem-se muito mais inseguros nos pontos de ônibus. Durante a noite, esse fato se agrava, pois com a diminuição da circulação de pessoas, policiamento, e com o fechamento dos estabelecimentos comerciais, a espera por ônibus nos pontos de parada tornam-se angustiante, segundo alguns dos questionados. A segurança, esse é um fator crucial que possui grande relação com a questão da iluminação. Como em Salvador, ainda não é utilizado nenhum modelo de abrigo que possua iluminação própria, essa sempre existindo a partir de postes auxiliares, que as vezes não possuem proximidade favorável com o ponto de parada, aumentando assim, a insegurança e o risco de assaltos nos pontos de ônibus.

Quanto ao conforto, foram analisados aspectos referentes ao bem-estar dos usuários ao esperar o ônibus no ponto, e a partir da pesquisa foi possível constatar que a Estrada da Liberdade, em 80% dos pontos não oferece nenhum tipo de conforto

aos usuários. Nota-se também que na Manoel Dias, o conforto ao usuário apresenta-se na totalidade dos pontos, embora alguns necessitando de manutenção, observou-se ainda que há uma padronização dos modelos de abrigo utilizados nessa via, todos do modelo Cox da JCDecaux. De acordo com Ferraz e Torres (2001) melhorar a estrutura dos pontos de parada de ônibus incentiva um aumento do número de usuários do sistema de transporte, fator que contribui para redução de congestionamentos e melhoria da eficiência econômica da cidade.

A informação, apresentou-se como um elemento não prioritário para a gestão do transporte público de Salvador, pois essa só pôde ser observada na Avenida Manoel Dias, pela existência do logradouro, embora não existissem placas de identificação em 80% dos pontos. Quanto à existência das linhas passantes e mapas de localização, a cidade de Salvador, como um todo, é carente destas informações, essa não é uma exclusividade das vias aqui estudadas. Ademais, a informação é uma questão que cabe a Secretaria de Mobilidade implementar nos abrigos de ônibus, para permitir ao usuário identificar o local onde encontra-se e quais as linhas possíveis para chegar ao seu destino.

Cabe acrescentar ainda, que todos os abrigos existentes na Avenida Manoel Dias possuíam a presença de publicidade lateral, o que comprova o aspecto abordado por Bellini (2008), que afirma que o principal interesse das empresas responsáveis pela implantação dos abrigos, se faz principalmente pela publicidade, e verificou-se que todos os abrigos com essa características, pertenciam a empresa JCDecaux e a Cemusa (modelo PAL-LI, na Liberdade).

De acordo com a pesquisa, é possível inferir que exista um descaso da Prefeitura quanto a aspectos que envolvam a utilização do transporte público coletivo por ônibus. Dessa forma, as infraestruturas de transporte coletivo são negligenciadas, principalmente nos bairros de populações de renda mais baixa, desfavorecendo a acessibilidade universal, o deslocamento a pé, bem como o acesso a meios de consumo coletivo e principalmente à cidade.

Enfatizamos ainda, que o usuário de transporte público é o principal referencial quanto à qualidade do serviço prestado, assim, é de grande importância a opinião destes, em relação ao sistema de transporte como um todo, a fim de melhorar a oferta do serviço, considerando que os pontos de parada, constituem o primeiro contato do

passageiro com o sistema de transporte e o acesso a estes também deve ser facilitado e possuir acesso universal, sem distinção socioespacial ou de qualquer outra natureza..

De acordo com os anseios dos usuários de ônibus questionados nesta pesquisa, é necessário a adoção de modelos de abrigos específicos para cada localidade da cidade de Salvador, considerando aspectos climáticos e de localização, contendo ainda elementos que favoreçam o bem-estar dos usuários, além dos já citados anteriormente.

Esta pesquisa, conclui buscando estimular futuros trabalhos que tratem das questões aqui abordadas, e que proponham ferramentas bem definidas para discussão e controle das infraestruturas dos pontos de parada e seu entorno imediato, numa busca de favorecer políticas públicas que visem a equidade dos acessos aos meios de consumo coletivo, bem como permitam o deslocamento no espaço urbano, e que priorizem o sistema de transporte público coletivo.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162. 2015
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**. Rio de Janeiro, 2011.
- ANDRADE, Karoline Rosalen et al. Problemas Relacionados aos pontos de parada do transporte público nas cidades de porte médio. In: IV Seminário Internacional da LARES, 2004, São Paulo, 2004. **Anais do IV Seminário Internacional da LARES**. Disponível em: <http://lares.org.br/Anais2004/trabalhos/G/Problemas%20relacionados%20aos%20pontos%20de%20parada.pdf>, acesso em 30 de jun. 2019
- ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional**. Piracicaba, 2006.
- ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O espaço em movimento: a dinâmica da Pituba no século XX** - Salvador, EDUFBA, 2005. 180 p.
- BELLINI, Fábio Augusto Toscano. **Abrigos de ônibus em São Paulo: análise da produção recente**. São Paulo, 2008.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007
- BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm), acesso em: 09 de mai. 2019
- BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil 1988. Brasília. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm), acesso em: 01 de jul. 2019
- BRASIL. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência**. Lei 13.146 de 6 de julho de 2015
- BRITO, C. D. S. B. ; A formação e produção do espaço urbano: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para crescimento da rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional** , v. 5, p. 177-190, 2009. Disponível em: <http://www.rbgdr.net/012009/ensaio1.pdf>, acesso em: 05 de jul. 2019
- CASTRO, D. G. Significados do conceito de paisagem: um debate através da epistemologia da geografia. In: VI Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2004, Goiânia.

**Anais dos Setenta anos da AGB: as transformações do espaço e a geografia do século XXI.** Goiânia: UFG/AGB,2004. Disponível em:  
<https://www.pucsp.br/~diamantino/PAISAGEM.htm>, acesso em: 05 de jul. 2019

CONDER (BA). **Painel de informações: dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro /Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia (INFORMS - Organizador).** 5ª ed. Salvador: CONDER/ INFORMS, 2016. 189 p.: Disponível em  
[http://www.informs.conder.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/1\\_INFORMS\\_Painel\\_de\\_Informacoes\\_2016.pdf](http://www.informs.conder.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/1_INFORMS_Painel_de_Informacoes_2016.pdf), acesso em: 20 de abril de 2019.

COSTA, Carlos R.R; 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, 2016 Disponível em:  
<http://www.ojs.ufpi.br/index.php/equador/article/view/4980>, acesso em 06 de mai. 2019

CULLEN, G. **Paisagem urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1959.

Educa IBGE. **População rural e urbana.** Disponível em:  
<https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18313-populacao-rural-e-urbana.html> . Acesso em 25 de set. 2019  
 FERRAZ, A. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** São Carlos: RiMa,2004, 428p.

FERRI, D. **O terminal de Ônibus Urbano e a Estrutura da Cidade:** análise da formação tipológica dos terminais e seu papel na estruturação da cidade de São Paulo. Dissertação de mestrado: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2018. Disponível em:  
[https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11092018-162442/publico/MEdenisferri\\_rev.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11092018-162442/publico/MEdenisferri_rev.pdf), acesso em: 07 de jul. 2019

FERNANDES, R. B.; LIMA, J. B. e PENA, J. S. ..A especulação imobiliária chega à periferia urbana de Salvador: origens e perspectivas do Cabula sob a ótica da habitação. In: XIII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2011, San José. **Anais do XIII EGAL.** San José: Universidad Nacional; Universidad de Costa Rica, 2011. Disponível em:  
[http://www.etbces.net.br/images/etbces/anais/2016/04\\_poster\\_gt\\_inovacao-rosali.pdf](http://www.etbces.net.br/images/etbces/anais/2016/04_poster_gt_inovacao-rosali.pdf), acesso em 20 de jun. 2019

GUIMARÃES, Lia Buarque de Macedo.; VAN DER LINDEN, Júlio Carlos de Souza. . O conceito de conforto a partir da opinião de especialistas. In: Congresso de Ergonomia dos Países de Língua Oficial Portuguesa, 2004, Funchal (Ilha da Madeira). **Anais do Congresso de Ergonomia dos Países de Língua Oficial Portuguesa,** 2004

KNEIB, E. C. ; SILVA, P. C. M. da S. ; MORAIS, A. C. ; ARAGAO, J. J. G. . Contribuição metodológica para avaliação da acessibilidade a pontos de parada de transporte coletivo: estudo aplicado ao Distrito Federal. In: XIV CLATPU - Congreso

Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, 2007, Rio de Janeiro. **Anais do XIV CLATPU - Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano**, 2007. Disponível em :<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2007-1/303-acessibilidade-a-pontos-de-parada-clatpu/file>, acesso em: 05 de jul. 2019

MINAYO, Maria Cecília de Souza (ORG.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 23.ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

PAZ, D. M. O cidadão ausente. **A cidade do Salvador e os seus abrigos de ônibus**. Salvador. 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/528>, acesso em: 13 de fev. 2019

PIANUCCI, M. N. **Análise da acessibilidade do sistema de transporte público urbano**: Estudo e caso da cidade de São Carlos – SP. São Carlos, 2011. Disponível em:<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18143/tde-06062011-163239/pt-br.php>, acesso em: 03 de abr. 2019

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Lei nº 9.069 de 2016. Secretaria Municipal de Urbanismo. **Mapa 03. Zonas Especiais de Interesse Social**.

RAMOS, M. E. R. **TERRITÓRIO AFRODESCENDENTE**: Leitura de cidade através do bairro da Liberdade, Salvador (Bahia). Salvador, 2007. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br:8080/ri/handle/ri/11986>, aesso em: 09 de jul. 2019

RECH, M. M. F.; DOS ANJOS, M. F. Ponto de parada e descanso entre CASCAVEL/PR E TOLEDO/PR: a paisagem no ambiente construído voltado ao lazer. **Anais do 14º Encontro Científico Cultural Interinstitucional**. 2016. Disponível em: Disponpivel em:< <https://www.fag.edu.br/upload/ecci/anais/5b8d75ed7cb16.pdf>, acesso em: 05 de abr. 2019

ROLNIK, R. **Pontos de ônibus: por que é tão difícil garantir qualidade e conforto?** Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/03/18/pontos-de-onibus-por-que-e-tao-dificil-garantir-qualidade-e-conforto/>, acesso em: 24 de abr. 2019

SALVADOR, Prefeitura Municipal. **Lei Orgânica Municipal**. Disponível em:<https://leismunicipais.com.br/lei-organica-salvador-ba>, acesso em 27 de jun. 2019

SALVADOR. Decreto Municipal nº 25.966, de 17 de abril de 2015 - **Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador**

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2002.

SCHIER, R. A. **Trajetórias do Conceito de Paisagem na Geografia**. Ra'e ga , Curitiba, v. 7, n.7, p. 79-85, 2003. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/3353>, acesso em: 29 de jun. 2019

VAN DER LINDEN, J. C. de S. O conceito de conforto. **Revista Tecnologia e Tendências**. Novo Hamburgo, v. 2, n.2, p. 21-30, 2003. Disponível em: <https://periodicos.feevale.br/seer/index.php/revistatecnologiaetendencias/article/view/1391/1957>, acesso em 30 de jun. 2019

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

## Apêndices

## Apêndice A - Formulário utilizado na pesquisa

UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRACAMPUS I COLEGIADO DE URBANISMO GRADUANDA: LUANA MAGALHÃES DE CASTRO CRUZ						
Data da Observação:			Local de observação:			
CONDIÇÕES INFRAESTRUTURAIS DO PONTO DE PARADA	Sim	Não	Bom	Regular	Ruim	Observação
1	Possui iluminação própria do ponto ou abrigo?					
2	Possui cobertura? (protege do sol e da chuva?)					
3	Qual o modelo de abrigo encontrado?					
4	Possui identificação de parada? com placas indicativas de ponto? É visível e está em boa condição?					
5	Possui cadeiras e lixeiras?					
6	O ponto está bem posicionado? (ou está em frente a estabelecimentos, ou escondido?)					
<b>CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE</b>						
7	Existe acessibilidade ao ponto de ônibus? Rampas, piso tátil?					
8	As calçadas estão em boas condições? (largura, pavimentação, ambulantes, postes)					
9	Existe condições favoráveis de acessos ao ponto de ônibus (existência de faixas, semáforos, largura da via)					
<b>CONDIÇÕES DE INFORMAÇÃO</b>						
10	Possui informação sobre o logradouro, linhas passantes e mapa de localização?					

## Apêndice B – Questionário aplicado para pesquisa

<p>UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA          DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA/CAMPUS I          COLEGIADO DE URBANISMO          GRADUANDA: LUANA MAGALHÃES DE CASTRO CRUZ          DATA: ____/____/____</p> <p>LOCAL DE APLICAÇÃO: _____  <b>AVALIAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE PELOS USUÁRIOS</b></p>	
<b>QUESTÕES GERAIS</b>	
<p>1- Sexo: ( ) masculino ( ) feminino</p> <p>2- Faixa Etária:          ( ) de 18 a 29 anos ( ) 30 a 39 anos          ( ) 40 a 49 anos ( ) 50 a 59 anos          ( ) acima de 59 anos</p>	<p>10- O Sr(a) tem dificuldade para pegar ônibus nos pontos desta avenida/rua?          ( ) Sim ( ) Não ( ) Não sabe          Em caso de sim: que dificuldades?          _____</p>
<b>SOBRE SEGURANÇA</b>	
<p>3- Como você se sente nesse ponto?          ( ) inseguro          ( ) seguro          ( ) Não soube responder</p> <p>4- Você já sofreu assalto em algum ponto ou dentro do ônibus nessa "rua"?          ( ) Não ( ) Sim          Quantas vezes? _____</p> <p>5- Qual o seu tempo médio de espera no ponto de ônibus?          ( ) Menor que 15 minutos          ( ) Entre 15 e 30 minutos          ( ) Maior que 30 minutos</p>	<p><b>SOBRE O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO</b></p> <p>11- Como o Sr(a) avalia a frequência de ônibus neste ponto?          ( ) Excelente          ( ) Bom          ( ) Regular          ( ) Ruim          ( ) Péssimo</p> <p>12- Para o Sr(a) as linhas de ônibus que passam neste ponto atendem as suas necessidades de deslocamento para os diversos lugares na cidade?          ( ) Sim ( ) Não ( ) Não soube responder          Quais os lugares o Sr(a) tem dificuldade de chegar? _____</p> <p>13- O Sr(a) se sente bem informado pela Prefeitura sobre o transporte público de Salvador? (alterações, novas linhas...)          ( ) Sim,          _____          ( ) Não,          _____</p>
<b>CONDIÇÕES INFRAESTRUTURAIS</b>	
<p>6- Como o Sr(a) avalia as condições do ponto?          ( ) Excelente          ( ) Bom          ( ) Regular          ( ) Ruim          ( ) Péssimo          Justificativa: _____</p> <p>7- Como o Sr(a) avalia as condições de deslocamento de casa até o ponto (condição das calçadas, distância, declividade, segurança)?          ( ) Excelente          ( ) Bom          ( ) Regular          ( ) Ruim          ( ) Péssimo</p> <p>8- Como o Sr(a) avalia as condições das calçadas que utiliza para chegar este ponto de ônibus?          ( ) Excelente          ( ) bom          ( ) regular          ( ) ruim          ( ) péssimo          Em caso de má avaliação: quais os problemas verificados?          _____</p>	<p>14- Utiliza algum aplicativo de ônibus para ver as chegadas e saídas?          ( ) Sim, qual?          ( ) Não</p> <p>16 – O que você acha necessário ter em um ponto de ônibus para que ele seja confortável e acessível?          _____</p>
<p>9- Existe alguma dificuldade para chegar ao ponto ou travessia?          ( ) Sim ( ) Não ( ) Não sabe          Quais?          _____</p>	