



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

RUIRAN PEREIRA SILVA

**AVALIAÇÃO DOS MORADORES SOBRE A QUALIDADE DO SERVIÇO DE
TRANSPORTE COLETIVO NO BAIRRO DO CABULA VI**

**SALVADOR
2016**

RUIRAN PEREIRA SILVA

**AVALIAÇÃO DOS MORADORES SOBRE A QUALIDADE DO SERVIÇO DE
TRANSPORTE COLETIVO NO BAIRRO DO CABULA VI**

Monografia apresentada ao Curso de Bacharelado em Urbanismo, Departamento de Ciências Exatas e da Terra, Universidade do Estado da Bahia, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Agripino Souza Coelho Neto.

**SALVADOR
2016**

Universidade do Estado da Bahia

Sistema de Biblioteca

Ficha Catalográfica - Produzida pela Biblioteca Eivaldo Machado Boaventura

Silva, Ruiran Pereira.

Avaliação dos moradores sobre a qualidade do serviço de transporte coletivo no bairro do Cabula VI: / Ruiran Pereira Silva.-- Salvador, 2016.

82 : il.:

Orientador: Prof. Dr. Agripino Souza Coelho Neto

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra, 2016

1. Transporte público. 2. Mobilidade - acessibilidade. 3. Transporte - qualidade.

I. Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra.

CDD: 307.76

TERMO DE APROVAÇÃO

RUIRAN PEREIRA SILVA

QUALIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO NO BAIRRO DO CABULA VI: UMA AVALIAÇÃO A PARTIR DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES

Monografia aprovada como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo, Universidade do Estado da Bahia, pela seguinte banca examinadora:

Agripino Souza Coelho Neto - Orientador

Doutor em Geografia pela Universidade Federal Fluminense.
Universidade do Estado da Bahia.

Liliane Ferreira Mariano da Silva

Doutora em Urbanismo pela Université Sorbonne Nouvelle - Paris III.
Universidade do Estado da Bahia.

Jorima Valoz dos Santos

Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Alagoas. Universidade do Estado da Bahia.

Salvador, 03 de novembro de 2016.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer primeiramente a Deus por me dar a oportunidade de alcançar mais uma conquista em minha vida.

Segundo aos meus pais que sempre acreditaram no meu potencial e me incentivaram nos momentos de dor e exaustão.

A todos que direta ou indiretamente se fizeram de suporte para que eu trilhasse nessa estrada, da qual não terá fim, pois se constitui de apenas mais uma etapa.

Aos muitos amigos, aqueles os quais passaram pela minha vida e os que ficaram, que me escutaram e me ajudaram nos momentos de incertezas, derrotas e vitórias.

As próximas etapas e as próximas conquistas virão com uma enorme bagagem da qual não conquistaria se estivesse sozinho, portanto meus professores e meus colegas foram fundamentais para que eu construísse tudo aquilo que será importante para as novas jornadas que a vida me proporcionará.

Acredito que nada na vida é por acaso e assim levarei tudo que vivi como recordação, na tentativa de alcançar novos voos e poder compartilhar com todos aqueles que querem o meu bem a alegria das vitórias, pois acredito que ninguém conquista nada sozinho e nada melhor, nada mais gratificante ao saber que valeu a pena sonhar, acreditando sim nas próximas conquistas obtidas.

RESUMO

O presente trabalho tem como objeto apresentar uma análise da qualidade do serviço de transporte coletivo, no bairro do Cabula VI, identificando as condições da acessibilidade da sua população aos espaços soteropolitanos. Busca-se discutir e identificar os componentes que compõem os indicadores de qualidade do serviço do transporte público, investigar as condições de acessibilidade da população do Cabula VI à cidade de Salvador e avaliar a qualidade do serviço e a infraestrutura do transporte público no bairro. No primeiro capítulo realizou-se um breve histórico sobre os transportes, análise da qualidade e uma contextualização a respeito do conceito de mobilidade e acessibilidade, tendo como foco o deslocamento da população do bairro aos diversos destinos da cidade. No segundo capítulo, empreende-se uma busca histórica da delimitação do bairro em questão. No terceiro capítulo, buscou-se compreender através de pesquisa, quais foram os resultados alcançados, tendo como avaliação os questionários quantitativos, para a partir destes dados, entender a realidade do serviço de transporte coletivo, fornecido aos moradores do Cabula VI.

Palavras-chave: Transporte. Mobilidade e acessibilidade. Qualidade.

ABSTRACT

The present work aims to present an analysis of the quality of the public transportation service in the Cabula VI neighborhood, identifying the conditions of the accessibility of its population to the metropolitan spaces. The aim is to discuss and identify the components that make up public transport service quality indicators, to investigate the accessibility conditions of the Cabula VI population to the city of Salvador and to evaluate the quality of the service and the public transportation infrastructure in the neighborhood. In the first chapter, a brief history was carried out on transport, quality analysis and a contextualization about the concept of mobility and accessibility, focusing on the displacement of the population of the neighborhood to various destinations in the city. In the second chapter, one undertakes a historical search of the delimitation of the neighborhood in question. In the third chapter, it was sought to understand through research, what the results were achieved, having as an evaluation the quantitative questionnaires, from this data, to understand the reality of the collective transportation service, provided to the residents of Cabula VI.

Keywords: Transport. Mobility and accessibility. Quality.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura	Pág.
01 - Salvador e os limites do “miolo” e do Cabula.....	37
02 - Limites do Bairro do Cabula VI.....	41
03 - Escola Estadual Elizabete Chaves Veloso.....	42
04 - Igreja Católica do Cabula VI.....	42
05 - Praça das Mangueiras.....	43
06 - Cachoeirinha Centro Comercial.....	44
07 - Centro de especialidades odontológicas Dr. Fernando Figueiras.	44
08 - Mix Bahia e Fit Play Academia.....	45
09 - Restaurante Manjericão.....	45
10 - Galpão Brasa 6 pizzeria e Churrascaria.....	46
11 - Restaurante Sabor da terra.....	46
12 - Farmácia Medeiros.....	47
13 - Conjunto residencial 1.....	48
14 - Conjunto residencial 2.....	49
15 - Conjunto residencial 3.....	49
16 - Perfil do sexo dos usuários.....	52
17 - Índice da porcentagem dos usuários do transporte público do bairro do Cabula VI por faixa etária.....	52
18 - Finalidade do uso de ônibus coletivo pelos moradores do Bairro do Cabula VI.....	53
19 - Finalidade do uso de ônibus coletivo pelos moradores do Bairro do Cabula VI - Linha Pituba.....	53
20 - Finalidade do uso de ônibus coletivo pelos moradores do Bairro do Cabula VI - Linha Lapa.....	54
21 - Avaliação dos usuários sobre o tempo de viagem dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI.....	55
22 - Avaliação dos usuários sobre o tempo de viagem dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Pituba.....	56
23 - Avaliação dos usuários sobre o tempo de viagem dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Lapa.....	56

24 -	Figura 24 –Avaliação dos usuários dos intervalos sobre as viagens de Ônibus no bairro do Cabula VI.....	57
25 -	Avaliação dos usuários dos intervalos sobre as viagens de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Pituba.....	57
26 -	Avaliação dos usuários dos intervalos sobre as viagens de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Lapa.....	58
27 -	Avaliação dos usuários dos intervalos sobre as viagens de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Ribeira R2.....	58
28 -	Avaliação dos usuários dos intervalos sobre as viagens de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Ondina.....	59
29 -	Avaliação dos usuários sobre as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI.....	60
30 -	Avaliação dos usuários sobre as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Pituba.....	60
31 -	Avaliação dos usuários sobre as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Lapa.....	61
32 -	Ponto de ônibus 1 localizado no final de Linha do Cabula VI.....	62
33 -	Ponto de ônibus 2 localizado no final de Linha do Cabula VI.....	63
34 -	Ponto de ônibus localizado próximo ao final de Linha do Cabula VI.....	63
35 -	Avaliação dos usuários sobre as condições dos pontos de Ônibus no bairro do Cabula VI.....	64
36 -	Avaliação dos usuários sobre as condições dos pontos de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Pituba.....	64
37 -	Avaliação dos usuários sobre as condições dos pontos de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Lapa.....	65
38 -	Via coletora da Rua Teódulo de Albuquerque.....	66
39 -	Avaliação dos usuários sobre condições das vias públicas no bairro do Cabula VI.....	66
40 -	Avaliação dos usuários sobre as condições das vias públicas no bairro do Cabula VI- Linha Pituba.....	67
41 -	Avaliação dos usuários sobre as condições das vias públicas no bairro do Cabula VI- Linha Lapa.....	67

42 - Avaliação dos usuários sobre as condições de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI	68
43 - Avaliação dos usuários sobre as condições de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI – Linha Cabula VI - Pituba	68
44 - Avaliação dos usuários sobre as condições de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI - Linha Cabula VI – Lapa.....	69
45 - Avaliação dos usuários sobre o comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI.....	69
46 - Avaliação dos usuários sobre o comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI – Linha Pituba	70
47 - Avaliação dos usuários sobre o comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI – Linha Lapa	70
48 - Avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus que circulam no bairro do Cabula VI.....	71
49 - Avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus que circulam no bairro do Cabula VI – Linha Pituba	71
50 - Avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus que circulam no bairro do Cabula VI – Linha Lapa	72

LISTA DE TABELAS

Tabela	Pág.
01 - População e domicílios do miolo e da cidade de Salvador - 1970, 1980, 1991, 2000.....	38
02 - População e domicílios do Cabula e da cidade de Salvador – 1970, 1980, 1991, 2000.....	39

LISTA DE QUADROS

Quadro	Pág.
01 - Distribuição da amostra dos questionários aplicados por linhas de ônibus do bairro do Cabula VI, no ano de 2016.....	17
02 - Linhas que circulam no bairro do Cabula VI, no ano de 2016.....	51

LISTA DE ABREVIATURAS

COELBA - Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia

CONDER - Companhia de Desenvolvimento Urbano

EMBASA - Empresa Baiana de Água e Saneamento

HGRS – Hospital Geral Roberto Santos

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística

INOCOOP - Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais

PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador

SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados

SFH - Sistema Financeiro de Habitação

UNEB - Universidade do Estado da Bahia

URBIS - Habitação e Urbanismo da Bahia S. A

19°BC - 19°Batalhão de Caçadores

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	O TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE MASSA: HISTÓRICO, CONCEITUAÇÕES, CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DA QUALIDADE	19
2.1	Breve histórico dos transportes urbanos: Uma perspectiva escalar	19
2.1.1	Breve histórico dos transportes no mundo	19
2.1.2	Breve histórico dos transportes urbanos no Brasil.....	22
2.1.3	Breve histórico dos transportes urbanos em Salvador	24
2.2	Qualidade no transporte público urbano: Elementos definidores.....	26
2.3	Mobilidade e acessibilidade: Apontamentos conceituais	30
3	DELIMITAÇÕES DO BAIRRO DO CABULA	36
4	QUALIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE URBANO NO BAIRRO DO CABULA VI: UMA AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS	50
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	73
	REFERÊNCIAS	76
	APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO QUALITATIVA DO TRANSPORTE COLETIVO	79

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho focalizará a qualidade do transporte público urbano realizado por meio dos ônibus, especificamente no Cabula VI, que está situado no miolo de Salvador. Segundo Fernandes e Regina (2005a), o nome miolo foi assim denominado na década de 70, após estudos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PLANDURB) para a cidade de Salvador. Segundo as autoras, o miolo, onde está localizado o bairro do Cabula VI, ocupa mais de 35% da superfície de Salvador. O transporte público se faz presente constantemente na realidade da maior parte da população ali residente, geralmente fazendo a ligação com os centros e demais espaços da cidade, responsáveis em suprir as necessidades da população residente no bairro, seja para o lazer, trabalho, estudo, compras, etc.

Salvador, assim como as metrópoles brasileiras, convive com duas realidades: de um lado, locais da cidade que dispõem de boa infraestrutura de transportes e circulação, geralmente bairros centrais ou ocupados pela população de alta renda. Do outro lado, periferias urbanas, distante das áreas centrais, que geralmente são desprovidas dos bens e serviços fundamentais, contribuindo para uma segregação socioespacial, devido à dificuldade de acesso as áreas centrais, por uma parcela da população ali residente.

A população das áreas periféricas são as que mais sofrem diariamente quando tentam acessar não somente a área central da cidade, mas também outras localidades. Problemas como a demora dos ônibus, superlotação, falta de linhas de transporte, dentre outros fatores que definem a qualidade do serviço de transportes, estão entre as maiores inquietações por parte dos usuários das áreas periféricas.

Os conjuntos habitacionais (realidade vivida no bairro em estudo) no seu contexto histórico foram construídos muitas vezes, sem nenhuma ou com mínima infraestrutura, fazendo com que fossem desprovidos dos serviços básicos. Soares e Espinheira (2006, p. 59) destacam esta problemática:

A cidade como pluralidade orgânica de unidades totalizadas, absorve o conjunto habitacional, em tese, e o integra em seus micro-espços formais ou informais. O conjunto habitacional quando localizado em espaços informais e desassistidos por políticas sociais de promoção humana e urbana se constitui uma variável do planejamento “fragmentista”, que se manifesta quando a projeção urbana é concebida de maneira idealista, não considerando a realidade global da cidade e as reais condições da população que nela habita, tendo como a priori apenas os aspectos de inserção estrutural física. Com este planejamento há a continuidade das “cidades repartidas” dentro de uma cidade que é idealizada como unitária.

Atualmente muitas periferias já dispõem de vias de acesso a todos as áreas da cidade, porém muitos bairros (dentre estes, vários que se formaram através dos conjuntos habitacionais) contam com um serviço de transporte ineficiente, por conta da falta de políticas que atendam de forma efetiva, incluindo a ausência de medidas que garantam a acessibilidade e mobilidade dos usuários do transporte de massa.

Outro ingrediente na complexidade da mobilidade urbana é a intensidade e dimensão com que os congestionamentos assumiram nas metrópoles brasileiras, fato que alcançou graves proporções no contexto metropolitano, afetando a mobilidade urbana e a acessibilidade na cidade. Esse contexto é produto das opções políticas brasileiras, intensificadas com a prioridade à indústria automobilística como modelo de desenvolvimento econômico no governo de Juscelino Kubitschek (1956 –1961).

Os longos congestionamentos, reflexo da opção pelo transporte privado e individual em detrimento do transporte coletivo impacta decisivamente na mobilidade e acessibilidade das populações que vivem nos bairros periféricos, elevando o tempo dos deslocamentos urbanos e afetando principalmente na qualidade de vida da população de baixa renda.

Diante do quadro de complexidade que os transportes urbanos assumiram na grande cidade capitalista contemporânea, especialmente no caso do acesso ao serviço de transportes públicos pela população dos bairros periféricos, algumas questões podem ser levantadas como norte para o desenvolvimento desta pesquisa: Como os usuários de ônibus avaliam a qualidade do transporte coletivo no bairro? Quais as principais dificuldades enfrentadas pelos moradores do Cabula VI no que se refere ao uso do serviço de transporte coletivo?

A importância do estudo se dá pela necessidade em verificar as carências do transporte público que impactam na vida dos cidadãos residentes do bairro do Cabula VI e no uso e ocupação do solo, tendo em vista a quantidade de vias que foram construídas nesses últimos anos na capital Salvador, e em especial nas áreas de acesso ao bairro. Entretanto, notamos que o automóvel é um sonho para uma parcela da população, principalmente dos novos moradores atraídos pela especulação imobiliária, os quais encontram condições favoráveis para o acesso por meio do transporte particular.

O estudo se reveste de importância em decorrência do grau de centralidade que os transportes e a mobilidade exercem no cotidiano da vida nas cidades. Isso

coloca em evidência a temática da mobilidade e acessibilidade na agenda da pesquisa dos Urbanistas. Além disso, os dados levantados durante a pesquisa poderão dar aporte para a reflexão sobre a realidade do bairro, na tentativa de levantar prováveis deficiências e avaliar a qualidade do serviço de transporte na busca de uma melhor qualidade do serviço, da mobilidade e da acessibilidade.

Este estudo é de suma importância para futuras intervenções quer seja no sistema viário, quer seja para a implantação de políticas de transporte no local de estudo, visto que será analisada a situação de carências atuais do transporte por ônibus no Cabula VI.

Como objetivo geral, buscou-se analisar a qualidade do serviço de transporte público no bairro do Cabula VI, identificando as condições da acessibilidade da sua população aos espaços soteropolitanos. Como objetivos específicos, busca-se discutir e identificar os componentes que compõem os indicadores de qualidade do serviço do transporte público; investigar as condições de acessibilidade da população do Cabula VI à cidade de Salvador e avaliar a qualidade do serviço e a infraestrutura do transporte público do Cabula VI.

Utilizou-se levantamento bibliográfico e revisão de literatura com o propósito de definir os parâmetros para a qualidade do serviço de transporte, identificando as variáveis de análise. Buscou-se, também, discutir os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade que, embora não sejam centrais no estudo, atravessam a temática/problemática trabalhada. O levantamento bibliográfico também contribuiu para traçar a evolução dos transportes no mundo, no Brasil, Bahia e Salvador.

Para a caracterização do Cabula e Cabula VI, fizemos uso do levantamento bibliográfico, com pesquisas que estudaram o bairro, e também usamos dados secundários de órgãos governamentais, a exemplo da CONDER (Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia). A técnica de pesquisa utilizada foi o questionário, sendo adotado como forma de obter informações a respeito da percepção dos usuários sobre a qualidade do transporte público de massa. A pesquisa de campo foi operacionalizada através da aplicação de questionários, objetivando levantar informações primárias a respeito da percepção dos usuários sobre a qualidade do serviço de transporte público de massa no bairro do Cabula VI.

Delimitamos uma amostra aleatória de 70 questionários aplicados aos usuários do ônibus (moradores do Cabula VI), priorizando as linhas que tem como ponto de partida e de chegada ao bairro estudado. Distribuimos a aplicação dos

questionários conforme quadro 1.

Quadro 01 – Distribuição da amostra dos questionários aplicados por linhas de ônibus do bairro do Cabula VI, no ano de 2016

Linhas	Número de Questionários	
	Nº Absoluto	Nº Relativo
Cabula VI - Pituba	15	21%
Cabula VI - Lapa	15	21%
Cabula VI – Ondina	10	14%
Cabula VI – Ribeira R1	10	14%
Cabula VI – Ribeira R2	10	14%
Cabula VI – Sieiro R1	10	14%

Fonte: Elaborado por Ruiran Pereira Silva (2016).

O público alvo do estudo foi moradores do próprio bairro, sendo escolhidos aleatoriamente nos pontos de ônibus, onde foram aplicados os questionários em determinado número de linhas, visto que estas possuem como destino áreas centrais da cidade ou próxima destas. Foram escolhidos os pontos de parada do final de linha e mais dois pontos, distando 200 e 400 metros, na Rua Teódulo de Albuquerque. As linhas foram escolhidas mediante a demanda analisada na visita a campo, tendo em vista que nas linhas Pituba e Lapa, geralmente os destinos se dão para a Estação da Lapa, próximo ao centro antigo e na Estação Iguatemi, no novo centro. Localidades estas em que se encontram bens e serviços diversificados, além de empregar uma quantidade considerável da população do bairro.

A monografia está dividida em três capítulos. Na introdução estão especificados o problema, os objetivos, a justificativa, os procedimentos metodológicos e a estrutura dos capítulos. No primeiro capítulo, realizamos um breve histórico sobre os transportes, na escala mundial, nacional e Soteropolitano. Também são explicitados os parâmetros definidores da qualidade dos serviços de transporte público, segundo Ferraz e Torres (2004). Por fim, discute-se os conceitos de mobilidade e acessibilidade, na perspectiva de diversos autores.

No segundo capítulo, após o estudo sobre o miolo e o bairro do Cabula,

delimitaremos o bairro como parte maior do processo, e analisaremos como se dá a qualidade do transporte público urbano no Cabula VI, tendo em vista a qualidade mobilidade e a acessibilidade dos usuários. No terceiro capítulo serão trazidos os resultados da pesquisa de campo, analisando as opiniões dos usuários do transporte coletivo, permitindo realizar uma avaliação da qualidade do serviço prestado.

2 O TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE MASSA: HISTÓRICO, CONCEITUAÇÕES, CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DA QUALIDADE

2.1 Breve histórico dos transportes urbanos: Uma perspectiva escalar

2.1.1 Breve histórico dos transportes no mundo

A história dos transportes está ligada às grandes invenções do homem e sua habilidade em criar ferramentas. Por volta de cinco mil a.C os humanos abandonaram a vida nômade e fixaram às margens dos rios e dos lagos e, assim, desenvolveram a agricultura e a pecuária. Nesse período animais como o cavalo, burro e camelo começaram a ser utilizados para o transporte de pessoas e cargas (FERREIRA; BASSI, 2011).

Segundo Ferreira e Bassi (2011), a roda surgiu na Mesopotâmia por volta de 3200 a.C. Essa invenção deu ao homem mobilidade, rapidez e facilitou o transporte de fardos pesados. A invenção da roda juntamente com a domesticação dos animais possibilitou o transporte de materiais pesados por longas distâncias.

A possibilidade de se deslocar com peso permitiu e incentivou o comércio, culminando no surgimento das primeiras vilas e cidade. Aos poucos, foi surgindo uma rede de comércio intenso, o qual levou as pessoas a viajarem mais longe em busca de novos mercados. Com o passar dos anos, o homem se lançou ao mar na busca de alargar os seus horizontes. A primeira embarcação de que se tem registro foi construído pelos Fenícios (FERREIRA; BASSI, 2011).

Outro marco importante na história dos transportes foram as grandes navegações, ocorridas nos séculos XV, XVI e XVII. O progresso na arte de navegar fez com que o número de mastros e de velas aumentasse expressivamente, possibilitando aos navios, maior velocidade, com embarcações cada vez maiores, para assim comportar mais canhões e soldados. Portugal foi a primeira Nação a iniciar os descobrimentos marítimos no Atlântico, enquanto a Europa ainda se encontrava envolvida na crise feudal, guerras e divisões. Além do mais, segundo o autor, os povos ibéricos precisavam superar os obstáculos do Atlântico, visto como tenebroso e que continha riqueza e perigos (RONÁ, 2002).

Embora os avanços nos meios de transportes continuassem a existir gradativamente no tempo histórico, o grande marco, especialmente para o transporte urbano foi o advento da Revolução Industrial. Segundo Ferreira e Bassi

(2011), no período da Revolução Industrial houve a invenção da máquina a vapor, por James Watt, e sua posterior aplicação à indústria e aos transportes. Nessa época do século XIX, os empresários ingleses precisavam escoar o crescente volume de mercadorias para os mercados consumidores.

George Stephenson que já havia criado a locomotiva de Blucher, em 1814, destinada ao transporte dos materiais de mina foi chamado para construir uma linha férrea entre Liverpool e Manchester. O surgimento das primeiras linhas de ferro contribuiu para que os agricultores de regiões mais distantes pudessem enviar suas safras para longe, graças à velocidade com que chegavam, acabando com o velho problema de degradação das mercadorias perecíveis. Ao redor das estações de ferroviárias nascia cidades, e a construção das linhas ferroviárias empregou milhares de pessoas, promovendo a circulação de dinheiro, de pessoas e mercadorias (FERREIRA; BASSI, 2011).

Antes do século dezessete, as pessoas se deslocavam a pé, montadas ou em carruagens puxadas por animais. Já em 1662 quando Paris contava com aproximadamente 150 mil habitantes, foi organizado o primeiro serviço de transporte público regular. Tal serviço era realizado por carruagens puxadas a cavalo com oito lugares e distribuídas em cinco linhas (FERRAZ; TORRES, 2004).

O aparecimento do transporte público em várias cidades Europeias decorreu da Revolução Industrial. A denominação “omnibus”, que em latim significa “para todos”, vem de Nantes, na França, onde, em 1826, foi criada uma linha de transportes ligando a cidade a uma casa de banhos e esse ônibus era em forma de carruagem.

Foi em 1832, em Nova York, que surgiram os primeiros bondes puxados por animais (cavalos, burros ou semelhantes) sobre trilhos. Muitas tentativas foram feitas para a criação de bondes com tração mecânica. No ano de 1873, em São Francisco, Estados Unidos, foi criado o bonde movido a cabo. Já na última década do século XIX, surgiu o bonde impulsionado por motor elétrico, conduzido primeiramente por trilhos e posteriormente, por cabo aéreo (FERRAZ; TORRES, 2004).

A partir de 1890 os primeiros ônibus com tração mecânica, movidos a gasolina começaram a ser utilizados nas cidades da Alemanha, França e Inglaterra, sendo que na cidade de Nova York, nos Estados Unidos, os primeiros ônibus a gasolina foram implantados em 1905. Por volta de 1920, surgiram os primeiros ônibus movidos a óleo diesel na Alemanha e Inglaterra. As rodas dos ônibus

deixaram de ser de borracha maciça, passando a ser de pneus com câmaras de ar. Entre 1920 a 1950, o ônibus elétrico (trólebus) esteve em evidência em muitas cidades europeias. O declínio após 1950 ocorreu devido à rigidez das rotas, o custo de operação superior ao do ônibus a diesel, menor confiabilidade em relação ao ônibus a diesel. A partir de então, o ônibus se mostrou mais vantajoso que o bonde e passou a se figurar como meio de transporte urbano devido a inúmeras vantagens: menor custo, maior flexibilidade nas rotas e maior confiabilidade no trajeto (FERRAZ; TORRES, 2004).

Todas essas inovações tecnológicas que foram incorporadas ao ônibus, com o passar do tempo, fizeram com que o principal modo de transporte público urbano adotado atualmente seja o ônibus, que responde por mais de 90% do serviço (FERRAZ; TORRES, 2004). O que os autores não consideraram é que a expansão do transporte público por ônibus se contextualiza no processo de fortalecimento da indústria automobilística e de combustíveis fósseis, que assumiram uma posição destacada no cenário da economia mundial.

Outra modalidade de transporte público que também podemos inferir como importante é o transporte ferroviário: tanto através de trem suburbano quanto metrô. Vale ressaltar que o primeiro serviço de metrô no mundo foi inaugurado em Londres, em 1863, com locomotivas a vapor. No mesmo século, surgiram os metrôs de Nova York, Paris, Berlim, dentre outras capitais europeias. Na América Latina, o primeiro metrô foi o de Buenos Aires, na Argentina, em 1913 (FERREIRA; BASSI, 2011).

A utilização de trens convencionais para o transporte de pessoas consta da segunda metade do século XIX, aproveitando o crescimento territorial de muitas cidades. As locomotivas elétricas permitiram menores distâncias entre as estações nas regiões suburbanas e maior velocidade dos trens, trazendo maior facilidade para os usuários e propiciando ocupações mais distantes do centro (FERRAZ; TORRES, 2004).

O transporte através de metrô foi utilizado pela primeira vez em 1863, em Londres com uma linha subterrânea. Em Nova York, foi construída a primeira linha de metrô elevada em 1868. Já no final de século XIX, houve a substituição das locomotivas a vapor pela propulsão elétrica (FERRAZ; TORRES, 2004).

No transporte aquático, as embarcações foram muito importantes para a locomoção das pessoas e mercadorias, seja por meio de barcos, navios, balsas ou *ferryboats*, etc. Atualmente em muitas cidades ainda é utilizado esse tipo de meio de

transporte, porém não com tanta supremacia devido o desenvolvimento de novos modais e meio de transportes (FERRAZ; TORRES, 2004).

Segundo Ferraz e Torres (2004), os primeiros carros surgiram no final do século XIX e eram bastante rudimentares. A massificação do uso do transporte individual através do automóvel nos países desenvolvidos começou por volta de 1920, dando uma nova alternativa para que os passageiros escolhessem outro meio além do transporte público. Na época várias razões fizeram com que o automóvel se intensificasse: Redução do preço devido ao aumento da produção; flexibilidade de uso no tempo e no espaço; possibilidade do deslocamento porta a porta, sem necessidade de caminhada; conforto, privacidade e status. Entretanto, não se pode perder de vista a supremacia da indústria de petróleo e da indústria automobilística no cenário político e econômico, ocasionando a priorização de políticas para o desenvolvimento desse modo de transporte.

A bicicleta, outro modo de transporte, foi inventada na Inglaterra em 1839. O baixo custo, flexibilidade de uso no tempo e no espaço e a possibilidade de efetuar o transporte de porta a porta, contribuíram para a sua popularização. A bicicleta perdeu espaço em muitos países desenvolvidos após a utilização do automóvel, porém, ganhou espaço em muitos países periféricos (Cuba, Índia, China, etc.) e em alguns países ricos do norte da Europa (Holanda, Suécia, Finlândia, Noruega, etc.), sendo que nos países citados, até hoje a utilização desse meio de transporte é significativa (FERRAZ; TORRES, 2004).

2.1.2 Breve histórico dos transportes urbanos no Brasil

O primeiro transporte no Brasil que abrangeu uma maior extensão territorial foi o ferroviário, por meio do trem. Irineu Evangelista de Sousa, famoso empresário da época do Império, conseguiu a concessão para a construção do primeiro trecho de linha férrea do Brasil, entre o porto de Mauá, na Bahia de Guanabara, e a estação de Fragoso, na raiz da serra da Estrela, em Petrópolis, na então província do Rio de Janeiro. A inauguração ocorreu em 30 de abril de 1854, contando com 14 quilômetros de ferrovia, tendo Irineu por este e outros feitos, recebido do imperador Dom Pedro II o título de Barão de Mauá. No Brasil, o processo de urbanização se intensificou com a chegada de Dom João VI, em 1808. É nessa data, por exemplo,

em que acontece a primeira grande viagem de automóvel no Brasil, entre o Rio de Janeiro e São Paulo (FERREIRA; BASSI, 2011).

No período pós-guerra em diante (1919) o Brasil passou a importar e a montar os carros importados. No mesmo ano, a Ford inaugurou a primeira linha de montagem no país, seguida pela General Motors, em 1925. A indústria automobilística brasileira deu grandes passos com Getúlio Vargas nos anos 1940. Todavia, o projeto de instalação de uma indústria automobilística ganhou ritmo renovado no governo de Juscelino Kubitschek (1953-1961). Primeiramente sua meta era construir rodovias por todo o País. Sendo assim, seu modelo abriu estradas para carros e caminhões, desestimulando o transporte sobre trilhos, trens e bondes. Com isso houve uma significativa abertura para o transporte rodoviário e para instalação de fábricas estrangeiras no País. Empresas como Mercedes-Benz, Volkswagen e Ford, entraram no cenário nacional, com ênfase no Sudeste. (FERREIRA; BASSI, 2011).

Já no período militar (1964-1985), houve a criação do Ministério dos transportes, em 1967. Nesse período, criou-se a Transamazônica, da Imigrante, da Rio-Santos (BR-101) e da Ponte Rio-Niterói. Milhares de quilômetros de linhas férreas foram desativados e a navegação fluvial desestimulada. A primeira (1973) e a segunda (1979) crise do petróleo afetou o setor público, e dessa forma também a expansão rodoviária, ocasionando assim a redução dos investimentos em prol do modelo de transporte adotado (RONÁ, 2002). Segundo Gordinho (2003), na década de 1980, houve queda de crescimento e de investimentos, afetando diretamente o setor de transportes, onde a perda de recursos se estendeu a todas as áreas de infraestrutura básica.

Em meados da década de 1990, houve um novo momento de forte industrialização do setor automotivo, sendo que a política industrial adotada concedeu uma “guerra fiscal”, sendo que os governos estaduais praticaram reduções ou até isenções de impostos para atrair as montadoras. Em 2010, em seu conjunto, o setor automotivo empregava, direta ou indiretamente, 1,3 milhão de pessoas, sejam na produção de 3,4 milhões de veículos e 98 mil máquinas agrícolas/ano, seja na comercialização de produtos por uma rede de 3,4 mil concessionárias e mais de 500 empresas de autopeças para todo tipo de veículo – de automóveis e comerciais leves a caminhões, ônibus tratores e colheitadeiras (FERREIRA; BASSI, 2011).

Segundo dados de Ferreira e Bassi (2011), ao todo, em 2009, a frota nacional era composta por 29.6 milhões de automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões. No mesmo ano, o setor automotivo, autopeças incluídas, respondeu por 20% do PIB industrial. Nestes mais de 50 anos foram desenvolvidos projetos exclusivamente nacionais, como a motorização 1.0 dos chamados carros populares, lançada em 1990 e que, em 2010, respondia por 51% das vendas do mercado interno.

Em 2010, o sistema de metrô e trens metropolitano estava presente em onze capitais: Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza, Brasília, Natal, João Pessoa e Maceió. O metrô de São Paulo, o maior do país em operação, começou a funcionar no dia 14 de setembro de 1974 (FERREIRA; BASSI, 2011).

2.1.3 Breve histórico dos transportes urbanos em Salvador

No início da fundação da cidade, a maior necessidade de deslocamento em Salvador era a ligação entre as cidades alta e baixa, conduzindo passageiros e cargas e o apoio ao porto (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS, 1997).

Em 1845, foi criado um sistema de carruagens públicas. Nesse mesmo ano, a lei nº 223, de três de março, concedia concessão de dez anos para quem estabelecesse uma companhia de ônibus ou Gôndolas (chamadas de “maxambombas”), uma espécie de transporte puxado por quatro animais. Após seis anos, duas linhas começaram o serviço – Uma da Cidade Alta até a Barra, e outra das Pedreiras até o Bonfim. Em 1864, foi introduzida pelo concessionário Raphael Ariane a primeira linha de bondes com tração animal. Nesse mesmo ano, o negociante e concessionário Antônio Francisco de Lacerda recebeu a concessão dos serviços de cargas e passageiros entre a cidade alta e baixa e, em 1869, instala um elevador entre as duas partes da cidade de Salvador. O negociante ainda

consegue instalar uma linha de vagões, correndo entre trilhos e puxados por animais, entre a Praça do Palácio e a povoação da Barra. Em 16 de junho de 1869, após novo contrato é instalado uma linha de bonde denominada Companhia de trilhos centrais. Já em 1897 surgiram os bondes elétricos (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS, 1997)

Em 1904 a Companhia de Trilhos Centrais aderiu a Cia. de Transporte Urbano, ficando com os bondes que ligavam a cidade alta com a Calçada, estendendo-se por 30 quilômetros até Itapagipe. Ribeiro (1994) destaca que em 1º de agosto de 1912 foi inaugurada a primeira linha de auto-ônibus ligando Conceição até Ribeira do Itapagipe, e era do tipo limusine com oito lugares e uma porta. A viabilização do ônibus em Salvador foi difícil por falta de estrutura adequada. Até o início da década de 60, Salvador possuía várias empresas de ônibus cujo proprietário do veículo era o próprio motorista (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS, 1997).

Eram as Marinetes com carroceria de madeira montada sobre chassi de caminhão. Segundo Teixeira (1978) as marinetes deram condições aos moradores da cidade de Palha (que virou Cidade Nova), da Cruz do Cosme (que virou IAPI), de tantos e tantos bairros que surgiram, a trabalharem no Centro.

Ao contrário das empresas de bonde, as de ônibus, quando surgiram, não precisavam de concessão do Estado para operar, “sendo cada veículo dirigido pelo proprietário, sem itinerário fixo, nem horário preestabelecido. Não havia grandes empresas, e cada proprietário escolhia, ele mesmo, o seu itinerário e passava a trafegar” (STIEL, 2001, p. 72 apud SAMPAIO, 2005, p.261). Em Salvador, o primeiro contrato para a organização do serviço data de 1927.

Segundo Ribeiro (1994), em 1957, efetivou-se a contratação do projeto e início das obras necessárias à implantação dos trólebus, denominados ônibus elétricos. A operação do sistema começa em outubro de 1958, com 50 ônibus que circulava na Cidade baixa, fazendo o trecho da Conceição a Ribeira, e termina por volta de 1963, 1964, motivado pela falta de condições técnicas para a manutenção dos carros importados da Itália, pois na Bahia não existia pessoal especializado para realizar conserto ou mesmo mudança de peças quando os veículos apresentavam qualquer defeito.

Ribeiro (1994) ainda ressalta que, o outro motivo foi a grande dificuldade de organização de novos equipamentos por parte da Prefeitura, por serem caros. Entre

1959 e 1968 funcionou um sistema de trólebus com cinquenta veículos, ligando a Praça Cairu à Ribeira. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (1997), os primeiros ônibus Mercedes-Benz, a óleo diesel, apresentaram-se como novidades e devido às vantagens oferecidas pelos novos motores e firmaram-se de vez.

De acordo com Santos (2000), o marco para a utilização dos ônibus em Salvador decorre do transporte coletivo através de bondes, em 1955. E desde esta época, muitas mudanças significativas fizeram do ônibus o “salvador da pária” para que os seus usuários se deslocassem pela cidade, interferindo consideravelmente na mobilidade urbana. Em 1963, o então prefeito Virgídasio de Senna delibera a abertura para que as empresas interessadas explorassem o serviço por ônibus, que passa a ser regulamentado em 1971.

A autora ainda descreve que em 1981 houve um acontecimento que foi denominado “quebra-quebra”, onde centenas de ônibus foram destruídos, houve dezenas de feridos e uma morte. Outro marco importante foi a inauguração da estação da Lapa em 1982. Em 2001, a Estação Mussurunga é mais uma estação que entra em funcionamento. Outro acontecimento conflitante ocorre em 2003, quando o aumento da tarifa é o estopim para que estudantes de ensino médio da capital baiana, insatisfeitos com a qualidade de ensino, promovam manifestações que se perduraram por semanas e ficou conhecida como “revolta do buzú”. É importante ressaltar também, as criações de políticas de integração do transporte público: em 2006 é criado o Salvador Card e programas de meia passagem estudantil e vale-transporte eletrônico; em 2007 é lançado o bilhete avulso eletrônico.

2.2 Qualidade no transporte público urbano: Elementos definidores

O dicionário *Mini Aurélio século XXI escolar* (FERREIRA, 2001), conceitua qualidade, dentre outras definições, como “atributo que designa uma característica boa de algo ou de alguém.

Um caminho para avaliar a qualidade do transporte público urbano equivale a considerar o nível de satisfação dos usuários. Em linhas gerais o usuário, espera do transporte certos parâmetros, como uma tarifa que seja compatível com sua renda, ou seja, não seja de alto custo; limpeza e informação nos ônibus, pontos de

parada e estações, boa microacessibilidade, possibilidade de integração intermodal, dentre outros.

A realização da viagem por transporte público envolve o percurso a pé da origem até o local de embarque nos pontos de ônibus ou terminais, espera pelo coletivo, deslocamento do ônibus e a caminhada do ponto de desembarque até o destino final. É importante salientar que o passageiro, às vezes, necessita realizar outro embarque, quer seja em outro ônibus (intramodal) ou de outra modalidade (intermodal). Esses elementos que compõem a microacessibilidade devem ser considerados para efeito de avaliação do serviço de transporte.

Segundo Ferraz e Torres (2004) existem doze fatores que influem na qualidade do transporte urbano: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estados das vias.

Para a análise da acessibilidade para os usuários não se pode ignorar a distância para realizar e finalizar a viagem por transporte público, a comodidade no decorrer dos percursos, pois não se garante acessibilidade, se o percurso para cruzar as ruas expõe os indivíduos a insegurança com caminhos desertos ou com certo grau de marginalidade, falta de nitidez devido a inexistência de equipamentos de iluminação pública, percurso sem pavimentação ou de terreno acidentado. Mães gestantes, mães com crianças de colo, idosos e deficientes físicos são os mais prejudicados ao acessarem os pontos de ônibus e se depararem com tais problemas.

A frequência de atendimento influencia diretamente no tempo de espera dos passageiros nos pontos de ônibus. Quando o intervalo entre um ônibus e outro é elevado, os passageiros são muitas vezes obrigados a sair de casa e chegar ao trabalho bem mais cedo, reduzindo o tempo de descanso e gerando maior desgaste. Portanto, o aumento da frota reduziria bastante tanto a espera dos passageiros quanto a desnecessária necessidade de sair de casa mais cedo.

Para o tempo médio de viagem consideramos a velocidade média e a distância entre o embarque e desembarque. Um dos grandes responsáveis em aumentar este tempo de viagem são os engarrafamentos que não estão presentes apenas nos horários de pico, mas, estão presentes em variados horários e espaços das grandes cidades.

Isso só demonstra que a nossa cidade precisa de transportes alternativos, pois, a quantidade de automóveis aumenta e a frota de ônibus muitas vezes diminui. Novas construções e empreendimentos se instalam, densificando o espaço urbano e aumentando os entraves à mobilidade.

A lotação dentro do ônibus é uma realidade que dificilmente alguém avalie como sendo normal. Diante disso, Ferraz e Torres (2004), trazem a informação de que apesar de que o ideal fosse que todos os passageiros viajassem sentados, isso aumentaria o custo do transporte, sendo que a presença de usuários em pé desde que não excessiva, é aceitável. Porém quando a lotação se torna elevada, o desconforto é nítido, pois as pessoas têm dificuldades para se locomoverem dentro do ônibus, correm risco de sofrerem diversos constrangimentos como furtos, assédios e agressões, entre outras consequências.

A confiabilidade é definida por Ferraz e Torres (2004, p. 104) como “relacionada ao grau de certeza de que o veículo de transporte público vai passar na origem e chegar ao destino no horário previsto, com, evidentemente, alguma margem de segurança”. Para que o fator pontualidade ocorra se faz necessário verificar a quantidade de frota e de linhas para aquele determinado bairro, não esquecendo de que o engarrafamento pode interferir na falta de cumprimento dos horários.

A segurança tratada pelos autores se refere aos acidentes envolvendo os veículos e os atos de violência no interior dos veículos e nos locais de parada. A sensação de segurança no que tange assaltos e assassinatos, a depender da localidade, pode estar atrelada a experiência vivida pelos usuários do transporte. Pontos “desertos” e distantes de serviços e bens, sem iluminação suficiente nos horários noturnos, constituem locais de insegurança, e na falta de opção, estes usuários evitam a exposição aparelhos eletrônicos e outros acessórios. Já dentro dos ônibus é comum o medo destes em acessar a internet mesmo que nos coletivos esteja disponibilizado tal serviço.

O estado da conservação dos ônibus interfere na comodidade e na satisfação dos usuários. Um coletivo no qual a idade de conservação demonstra a falta de empenho das empresas em renovar a frota; em que a limpeza fica a desejar e apresenta insetos e odor considerável; apresenta ruídos provenientes de infiltrações e de peças soltas, prejudica consideravelmente o usuário.

O conforto tanto dos ônibus quanto dos pontos de ônibus é um fator que atinge diretamente a percepção dos passageiros de transporte, pois as pessoas se sentem bem em verificar a uma boa aparência com cores vivas. Coletivos dotados de certa eficiência na circulação de ar, o formato e conforto dos assentos influenciam no conforto; pontos de ônibus e terminais que apresentem coberturas para evitar transtornos aos usuários, como chuva e insolação, influenciam na comodidade destes.

A sinalização dos pontos de parada é importante para evitar que usuários de demais localidades ou desavisados, não se confundam ou não encontrem os locais de embarque. A falta de sinalização é comum geralmente em muitos bairros periféricos, demonstrando falta de organização do sistema de transporte para esses locais.

Quanto ao sistema de informações, a disponibilidade de tabelas de horários, itinerários das linhas, e as linhas disponíveis para tal local, através de aplicativos, sites, folhetos nos próprios pontos de parada é de suma importância tanto para os usuários conectados à tecnologia quanto para aqueles que não dispõem de acesso. A possibilidade de um balcão de informações para orientação dos usuários, para que assim possam sanar dúvidas e inquietações, é de suma importância.

O tratamento dos operadores do transporte público (motoristas, cobradores, fiscais, etc.) é um fator que deve ser mencionado, pois a falta de educação, atenção e cortesia destes para com os passageiros gera indignação e certo desconforto ao transitarem nos coletivos.

No convívio pela cidade é perceptível a falta de paciência ou despreparo dos operadores tanto no embarque quanto no desembarque dos pontos de parada, onde muitos acidentes acontecem. A desatenção persiste a partir do momento em que o ponto de parada é solicitado, entretanto é muitas vezes ignorado, trazendo transtorno para o usuário que muitas vezes tem que desembarcar em outro ponto.

As vias por onde passam os ônibus, ao serem pavimentadas e não possuírem buracos, excesso de lombadas e valetas apresentam um diferencial devido ao fato da presença excessiva causar desconforto no trajeto. Além disso, o melhoramento das vias reduzem problemas de manutenção e certos tipos de acidentes.

A melhoria da qualidade do serviço não pode implicar num maior custo, com a elevação da tarifa, pois a população de menor poder aquisitivo é a que mais utiliza o transporte público para diversas finalidades, os quais, na maioria das vezes,

exercem atividades que só lhes são possíveis a quilômetros de distância de sua residência. Nos bairros periféricos, isso é mais visível, pelo motivo de muitos trabalharem nos bairros centrais e nos novos centros bastante distantes das áreas periféricas da cidade.

Por este motivo cabem políticas públicas que subsidiem e não repassem possíveis valores para a população pobre, pois as melhorias no que tange o conforto, a comodidade e a segurança dentro do transporte tendem a elevar os custos para que os usuários possam arcar com o aumento de energia, maior consumo de combustível e maiores necessidade de manutenção, por exemplo. Não se pode esquecer de que a população de menor renda é que mais utiliza diariamente o transporte de massa.

2.3 Mobilidade e acessibilidade: Apontamentos conceituais

A mobilidade e a acessibilidade são temas que não podem ficar de fora ao se discutir as questões urbanas, pelo fato de que envolvem e determinam os diversos fluxos na cidade: pessoas, mercadorias, serviços, etc.

Segundo Torquato (2006), mobilidade refere-se ao movimento decorrente da necessidade de deslocamento das pessoas no meio urbano. De acordo com Lemos et al. (2004) o conceito de mobilidade consiste na capacidade de um indivíduo se deslocar, envolvendo primeiramente o desempenho do sistema de transporte como infraestrutura de transporte, local onde está a pessoa, a hora do dia e a direção para qual deseja ir, e também as características do indivíduo e das suas condições como renda e tempo. Para Gomide (2006), a mobilidade compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela envolvida. Araújo et al. (2011, p. 575) ressalta que

Na visão tradicional, a mobilidade é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas. Nesse sentido, as pessoas pobres, idosas ou com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas de renda mais alta ou sem problemas físicos de deslocamento.

Para Cardoso (2008), a mobilidade é um componente da qualidade de vida aspirada pelos habitantes de uma cidade, não havendo como considerar

determinado espaço habitacional como de alto nível se a mobilidade não for satisfatória. Araújo et al. (2011, p. 576), por sua vez, argumenta que

Não podemos ignorar, contudo, que a existência de um grande número de deslocamentos por si só não represente a inegavelmente boas condições de vida, pois pode refletir a necessidade de deslocamentos excessivos frente à precariedade de sistema de transporte eleito e/ou disponível para o uso.

Para Vasconcellos et al. (2011), os principais fatores que interferem na mobilidade das pessoas são a renda, o gênero, a idade, a ocupação e o nível educacional. Sousa (2005) enfatiza que, na maioria das vezes, as pessoas de menor renda, por não possuírem automóvel particular, usam o transporte público e possuem uma menor mobilidade devido as poucas opções de itinerários, custos e horários, desta forma a renda e o acesso aos diversos meios de transportes se mostram como elementos para avaliação das condições da mobilidade.

Kneib (2012) ressalta que a mobilidade se associa às articulações e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras questões. Ele ainda enfatiza que os sistemas de transporte e o uso do solo urbano são elementos que impactam diretamente na mobilidade urbana. Ainda segundo o autor, a principal solução para a melhoria da mobilidade nas cidades é a priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de deslocamento. O modelo atual se baseia em garantir a fluidez e o espaço para os automóveis, acarretando altos custos e externalidades para a sociedade, pois quanto mais vias abertas para a circulação, mais pessoas aderem ao transporte individual e mais espaços são demandados, ressalta a autora.

Câmara (2000) identificou algumas diretrizes da política de planejamento de transporte público urbano na Europa:

- a) Reduzir o crescimento das viagens motorizadas assim como suas distâncias;
- b) Incentivar meios de transporte alternativo que possuem menores impactos ambientais, e
- c) Reduzir a dependência do automóvel particular.

Assunção e Araújo (2008) ressaltam que a maioria dos países em desenvolvimento se adaptou para o uso eficiente do automóvel, prova disso é a crescente frota dos últimos anos. Em contrapartida, o transporte público urbano

continua ineficiente e cada dia abaixo da expectativa, no tocante eficiência e confiabilidade.

No entanto, o crescimento do uso do automóvel, trouxe diversos problemas, como destaca Ferraz e Torres (2004, p. 22-23):

O crescimento do uso do automóvel trouxe, no entanto, uma série de problemas para as cidades: congestionamentos, acidentes, poluição atmosférica, desumanização em virtude das grandes áreas destinadas a vias e estacionamentos, baixa eficiência econômica devido à necessidade de grandes investimentos no sistema viário e ao espalhamento das cidades, etc.

No caso dos congestionamentos é comum notar que em horários de pico, a velocidade alcançada pelos ônibus e automóveis são inferiores à de uma pessoa caminhando e como ressaltava Ferraz e Torres (2004), menor do que a velocidade dos bondes empregados no passado.

Mitchell (2008) apud Boareto (2008) afirma que uma metrópole depende de duas coisas básicas para funcionar: um bom planejamento de uso do solo somado a um sistema de transporte eficiente.

As pessoas de renda mais alta acabam ocupando mais espaços e piorando a qualidade de vida nas cidades a partir do momento em que ocupam mais o espaço público ao circularem com transporte motorizado e estacionarem, impactando diretamente na atmosfera devido à emissão de gases tóxicos, os quais são sentidos por toda a sociedade.

Segundo Boareto (2008) com a criação do Ministério das Cidades em 2003, formulou-se a política de mobilidade urbana sustentável, na qual se concebeu a importância dos meios não motorizados de transporte para as viagens de curta distância, a priorização do transporte coletivo, a inserção de fontes energéticas renováveis ou menos poluentes, a democratização do espaço público, a acessibilidade para os deficientes e idosos e a promoção do direito à cidade. Porém muitos pouco dessas diretrizes de fato são concretizadas, devido a políticas governamentais que investem cada vez mais em vias para o acesso ao transporte individual e para o de cargas.

Balbin (2016) define diversos tipos de mobilidade:

- a) Mobilidade profissional que é traduzida por mudanças de profissão;

- b) Mobilidade social que se traduz na ascensão dos indivíduos e se torna mais ou menos difícil conforme a sociedade em questão;
- c) Mobilidade do trabalho, que mede o tempo médio que o trabalhador passa numa empresa;
- d) Mobilidade sazonal, que se repete a cada ano seguindo ciclos climáticos, podendo durar vários dias dependendo das técnicas empregadas.

Já para Merlin, (1991, apud SOUSA, 2005) a mobilidade no espaço pode ser qualificada em quatro grupos:

- a) Mobilidade residencial – É a circulação entre o local de moradia em direção a qualquer outro ponto em meio a um mesmo espaço urbano. É o desejo de adaptar as características do local às necessidades familiares;
- b) Mobilidade ocasional - Não obedece a nenhum período determinado e os motivos são: profissional, visita, lazer, etc.;
- c) Mobilidade semanal – Está relacionada aos trabalhadores e estudantes que exercem atividades longe de suas residências, repetindo-se as viagens semanalmente;
- d) Mobilidade quotidiana – É o circuito de ligação diário, quase obrigatório, entre o local de moradia e os demais locais.

Este mesmo autor considera que a mobilidade pode ser estruturada por meio de três modelos de escalas diferenciadas:

- a) Escala internacional – É a circulação entre diferentes países e continentes;
- b) Escala nacional ou regional – É o circuito executado dentro de limites territoriais que excedem o espaço urbano. O volume de circulação decresce de acordo com o aumento das distâncias;
- c) Escala local - É o movimento quotidiano exercido em meio a um aglomerado urbano

Portanto, a mobilidade urbana se torna uma condição perseguida e desejada, especialmente nas grandes metrópoles, cuja circulação pela cidade exigem estruturas que facilitem a fluidez de pessoas e mercadorias. Entendemos que a mobilidade exige uma eficiente e eficaz acessibilidade. Assim, a macro e

microacessibilidade são componentes importantes para viabilizar a mobilidade urbana.

A acessibilidade, por sua vez, é considerada por Vasconcellos (2001) como a facilidade de atingir os destinos desejados. Vasconcellos (1985, p.26) considera acessibilidade como “a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido”. A acessibilidade não pode ser apenas a facilidade de cruzar o espaço, mas também de chegar aos destinos (PORTUGALLI, 1980, apud VASCONCELLOS, 2001).

Araújo et al. (2011) diz que a acessibilidade é a facilidade em distância, tempo e custo, em alcançar fisicamente os destinos desejados, encerrando a efetividade dos sistemas de transportes em conectar localidades separadas. Gomide (2006) acrescenta que esse acesso aos destinos desejados se dá a partir de um ponto específico na cidade.

O *Dicionário de Urbanismo* de Ferrari (2004, p.16), conceitua acessibilidade como “Qualidade de ser acessível, de oferecer acesso, atribuída a um ponto do espaço (zona ou região)”.

Sousa (2005) define acessibilidade como o acesso fácil, qualidade do que é acessível, e dita como pouca acessibilidade quando os moradores de uma área emissora não conseguem chegar, com agilidade, segurança e rapidez, a uma área receptora (e vice-versa). O autor ainda salienta que embora muitos indivíduos com alta renda residam em bairros periféricos de alto padrão, eles possuem mais opções de meios de transporte para se locomoverem com mais intensidade e agilidade. Já Ferraz e Torres (2004) definem acessibilidade como à facilidade de chegar ao local de embarque no transporte coletivo e de sair do local de desembarque e alcançar o destino final da viagem.

Segundo Vasconcellos (2011), acessibilidade é composta por dois componentes: a macroacessibilidade e a microacessibilidade. O mesmo aponta a macroacessibilidade como à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados. Já a microacessibilidade seria à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos e destinos desejados.

O autor ainda ressalta que quantitativamente, a macroacessibilidade pode ser expressa pela soma de quatro tempos de viagem: o tempo para acessar o ponto no início da viagem; o tempo de espera; o tempo dentro do veículo, ou caminhando,

no caso de viagens a pé e o tempo para acessar o destino final, após deixar o veículo.

A microacessibilidade é composta pelo primeiro e quarto tempo (acesso ao veículo e posteriormente ao destino final) da viagem completa. Vale ressaltar que a macroacessibilidade é uma definição operacional que será adotada nesta pesquisa para a investigação das condições e da qualidade do serviço de transporte oferecido a população do Cabula VI e na acessibilidade aos espaços Soteropolitanos.

3 DELIMITAÇÕES DO BAIRRO DO CABULA

De acordo com Fernandes e Regina (2005a) o miolo de Salvador, no qual está localizado o Cabula VI, conta com mais de 35% da superfície da cidade, sendo que, até finais de 1940, o miolo era praticamente rural, mas nos anos 1950, transforma-se na área de maior expressão do processo de periferização socioespacial da cidade. Com base nas informações de Magalhães (2009), as principais mudanças no sistema de transporte no Cabula ocorrem a partir da década de 1960, como a construção da Rua Silveira Martins (1965-1966), sendo que, a partir de 1940 já havia a instalação do 19ºBC (19º batalhão de caçadores), para a realização de treinamentos de cunho militar. Nos anos de 1970 ocorre a criação da Avenida Luís Viana Filho, conhecida como Avenida Paralela. Nesta década de 70 foram implantados importantes serviços e equipamentos como, por exemplo, a Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (COELBA), Empresa Baiana de Águas e Saneamento S.A (EMBASA), a Oi (telecomunicações), Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), a Universidade do Estado da Bahia (UNEB), o Hospital Geral Roberto Santos e o Colégio Estadual Governador Roberto Santos.

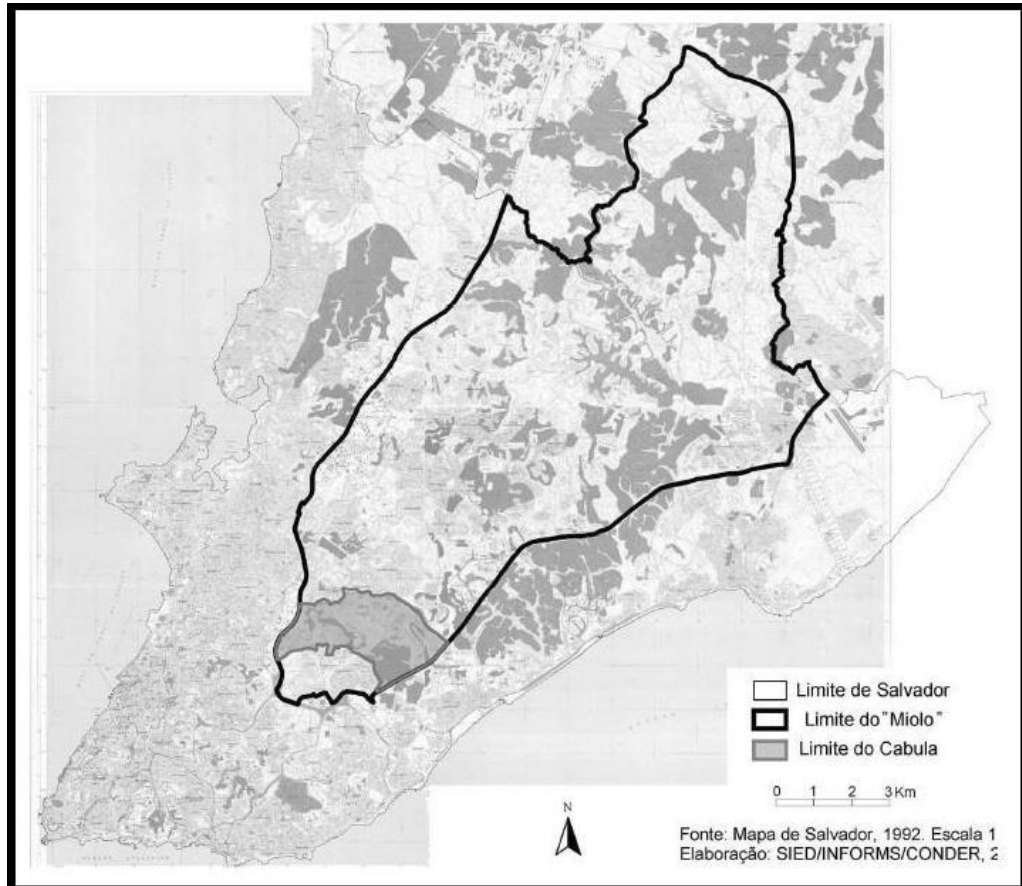
No fim da década de 1990 percebemos a maciça implantação de shopping centers e agências bancárias. A partir do ano 2000, muda-se o cenário das construções e a política de residências voltadas para as classes mais desfavorecidas, onde a URBIS (Habitação e Urbanização do Estado da Bahia S/A) e a INOCOOP (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais) eram mentoras, e o espaço torna-se objeto de construção de condomínios para atender as classes com maior poder aquisitivo (MAGALHÃES, 2009).

Segundo Magalhães (2009), dois órgãos promoveram as habitações populares no Cabula, A URBIS e a INOCOOP, através de recursos provindos do SFH (Sistema Financeiro de Habitação). Porém esses órgãos não conseguiram ser eficazes na busca de atender as famílias de renda baixa, devido os custos finais de tal planejamento habitacional. Com isso, as famílias de menor renda foram impelidas a ocupar os espaços irregulares ao longo do tempo, já que aqueles responsáveis em favorecer a baixo custo os que não tinham condições de pagar por assentamentos dignos, não deram sequência as políticas de habitação que foram propostas, mesmo sabendo que o preço do solo dificulta a apropriação destes.

Podemos verificar através da Tabela 01 o crescimento vertiginoso do miolo de Salvador, demonstrando a importância desta área na qual se encontra o Cabula, em

relação à cidade como um todo. Este crescimento em apenas 30 anos, causa significativa alteração na estrutura, processo, função e forma desta área, conceitos abordados por Santos (1997), impactando também na dinâmica urbana.

Figura 1 – Salvador e os limites do “miolo” e do Cabula



Fonte: Fernandez e Regina (2005b).

Segundo Fernandes e Regina (2005a), até 1960 o Miolo estava caracterizado por atividades rurais realizadas em grandes fazendas pouco exploradas, as quais hoje em dia sofreram valorização com a expansão da Cidade. As autoras ainda ressaltam que o miolo apresenta um forte crescimento da área urbana contínua, impulsionado pela verticalização de vários bairros e da ocupação dos espaços vazios que ainda existiam.

Sobre a população do Cabula, podemos dizer que se encontra distribuída em diferentes tipos de ocupação residencial como: conjuntos habitacionais de iniciativas distintas; loteamentos legais e ilegais; parcelações e invasões (SALVADOR, 1985 apud FERNANDES; REGINA, 2005b). Nos anos 90, de acordo com Fernandes e Regina (2005a), as famílias de renda inferior se localizaram nos bairros do “Miolo da

Cidade”, ocupando os espaços vazios nos conjuntos habitacionais anteriormente implantados, em especial no Cabula e Cajazeiras.

Tabela 1 – População e domicílios do miolo e da cidade de Salvador - 1970, 1980, 1991, 2000

ANOS	CATEGORIAS	MIOLO	SALVADOR
1970	População	75.394	1.006.398
	Domicílios	13.719	182.626
	hab/dom	5,50	5,51
1980	População	250.091	1.505.383
	TC** 70/80	12,74	4,11
	Domicílios	50.388	300.950
	hab/dom	4,50	5,00
1991	População	559.953	2.075.273
	TC** 80/91	7,60	2,96
	Domicílios	129.290	488.144
	hab/dom	4,33	4,25
2000	População	748.623	2.443.107
	TC** 91/00	3,28	1,83
	Domicílios	197.562	651.293
	hab/dom	3,79	3,75

* A CONDER não possui delimitações para Setores Censitários no período anterior a 1980;

** TC é Taxa de Crescimento, que corresponde à Taxa Geométrica de Crescimento, calculada para os períodos analisados.

Fonte: Fernandes e Regina (2005a).

Fernandes e Regina (2005b) ressaltam que tanto a expansão horizontal da cidade como a praga nas laranjas foram fundamentais para a transformação do uso do solo no Cabula e para a respectiva degradação ambiental. Ainda salientam que o Cabula é oriundo das antigas fazendas que haviam sido vendidas e/ou divididas em lotes menores com a formação de ocupações legais e ilegais.

A Tabela 02 faz uma análise do Cabula em relação a Salvador, trazendo os dados a respeito da população e da quantidade de domicílios entre o período de 30 anos. Ao compararmos a taxa de crescimento de Salvador e do Cabula, entre 1980 a 2000, notamos que os números são maiores quando comparados a Salvador,

demonstrando que a inserção de equipamentos e serviços, já citados anteriormente, contribuiu para um intenso fluxo populacional.

Tabela 2 – População e domicílios do Cabula e da cidade de Salvador – 1970, 1980, 1991, 2000

ANOS	CATEGORIAS	CABULA	SALVADOR
1970	População	*	1.006.398
	Domicílios	*	182.626
	hab/dom		5,51
1980	População	13.150	1.505.383
	TC** 70/80	*	4,11
	Domicílios	3.247	300.950
	hab/dom	4,50	5,00
1991	População	37.132	2.075.273
	TC** 80/91	9,90	2,96
	Domicílios	9.142	488.144
	hab/dom	4,06	4,25
2000	População	47.238	2.443.107
	TC** 91/00	2,71	1,83
	Domicílios	13.535	651.293
	hab/dom	3,49	3,75

* A CONDER não possui delimitações para Setores Censitários no período anterior a 1980;

** TC é Taxa de Crescimento, que corresponde à Taxa Geométrica de Crescimento, calculada para os períodos analisados.

Fonte: Fernandes e Regina (2005b).

Por fazer parte do miolo de Salvador, o Cabula apresenta similares dificuldades no tocante de infraestrutura viária e demandas para o transporte público coletivo, dentre os quais podemos listar: os constantes engarrafamentos e frota insuficiente para atender a determinados bairros. Apesar da construção de vias, a exemplo da Rua Silveira Martins, e melhoramento na infraestrutura (a construção da Via Expressa Baía de Todos os Santos, por exemplo), nos últimos 40 anos, nota-se que a população ainda fica à mercê de problemas típicos de uma área distante das antigas e novas centralidades da cidade Soteropolitana.

O reflexo desse distanciamento é a dificuldade dos indivíduos acessarem bens e serviços desses centros, visto que a gestão pública e privada muitas vezes

não tem interesse de contemplar essas áreas periféricas e distantes, assim os moradores continuam a buscar entretenimento, consultas médicas especializadas, compras em atacado, por exemplo, tendo que se deslocar com a duração excessiva de tempo, devido a diversos fatores.

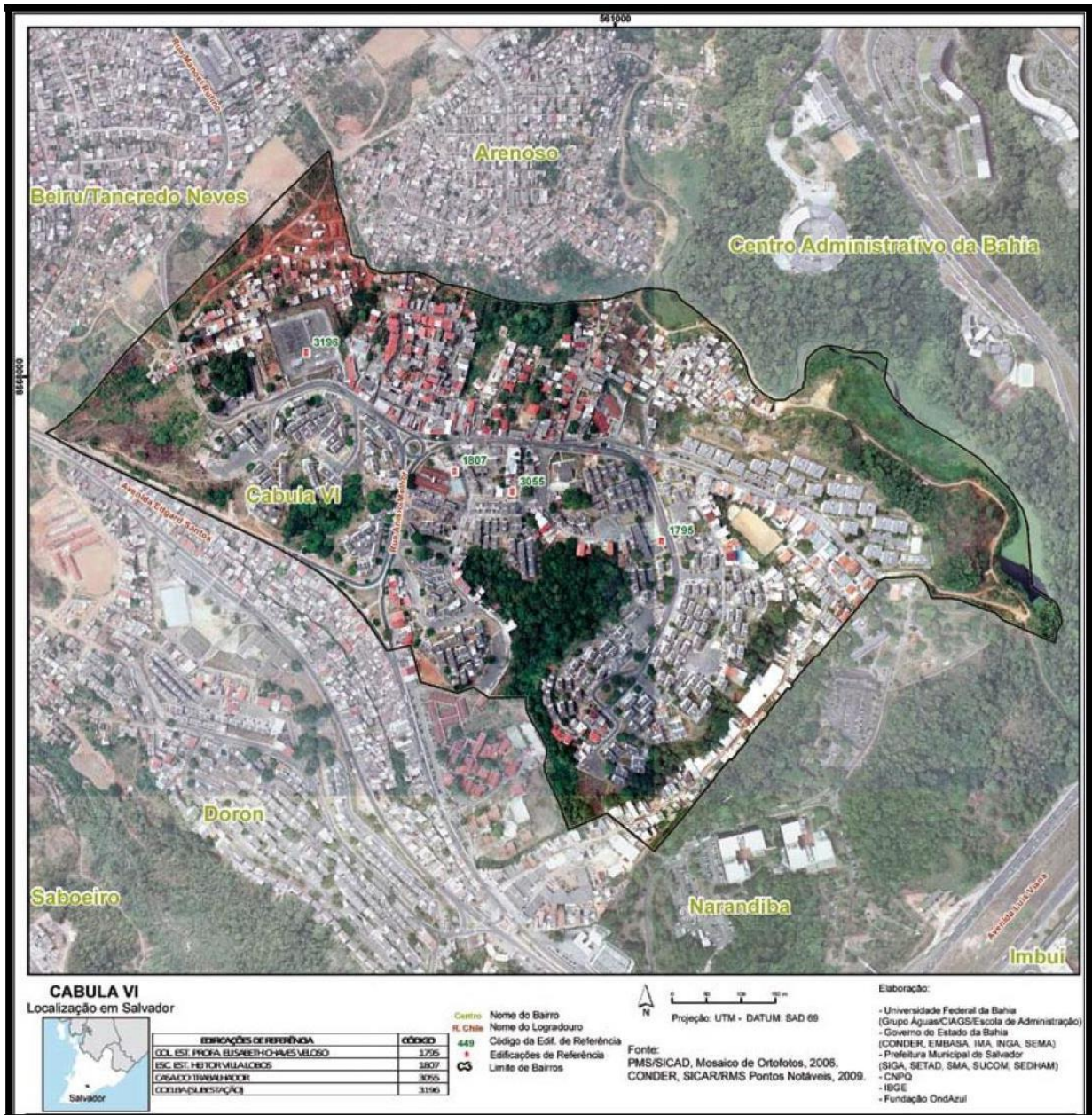
A realidade acima descrita, não é diferente no bairro do Cabula VI e nos bairros próximos. A qualidade do serviço público fica a desejar e quando a demanda por passageiro é reduzida, da mesma maneira ocorre com a frota de ônibus. Essa é a percepção dos moradores e usuário do transporte de massa e que não é diferente de outras áreas mais afastadas dos centros e subcentros da Capital baiana, segundo dados da pesquisa de campo que será tratada no Capítulo IV.

A Figura 2 delimita o bairro do Cabula VI de acordo com as informações de Santos et al. (2010). O bairro limita-se a oeste com a localidade do Doron, a leste com o CAB, a norte com a localidade do Arenoso e a sul com o Imbuí. O bairro já foi parte de um quilombo, cujas terras, anos mais tarde, se tornaram propriedade da família de José Camilo dos Santos. O bairro teve início a partir de um conjunto habitacional, em 1980, construído pelo governo do Estado (que se chamava Conjunto Residencial Deputado Estadual Teódulo de Albuquerque) (SANTOS et al., 2010).

Segundo Santos et al. (2010) o bairro do Cabula VI possui uma população de 7.180 habitantes, o que corresponde a 0,29% da população de Salvador, concentrando 0,33% dos domicílios da cidade, estando 30,45% dos chefes de família situados na faixa de renda mensal de 5 a 10 salários mínimos. No que se refere à escolaridade, constata-se que 56,78% dos chefes de família têm de 11 a 14 anos de estudo.

Santos et al. (2010), enfatiza que neste bairro existe muita água, sendo que a represa da Cachoeirinha no Cabula VI, chegou a abastecer Salvador há mais de 40 anos e hoje é uma represa poluída. O rio Bitifilim há 28 anos era cristalino, encontrando-se atualmente poluído. O Cabula VI tem entre seus principais equipamentos, a Escola Estadual Elizabete Chaves Veloso (Figura 3), a Igreja Católica do Cabula VI (Figura 4), a casa do Trabalhador, a Escola Estadual Heitor Vila Lobos e a Praça das Mangueiras (Figura 5).

Figura 2 – Limites do Bairro do Cabula VI



Fonte: Santos et al. (2010).

Figura 3 - Escola Estadual Elizabete Chaves Veloso



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 4 - Igreja Católica do Cabula VI



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 5 - Praça das Mangueiras



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Através da visita feita a campo, constatou-se que dentre muitos, o bairro dispõe de equipamentos de comércio e serviços variados, sendo que serão listados e representados alguns destes: Centro comercial (Cachoeirinha Centro Comercial (Figura 6)), centro de especialidades odontológicas (Dr. Fernando Figueiras (Figura 7)), Escola Municipal (Escola Municipal do Alto da Cachoeirinha Nelson Maleiro), Mercado de médio porte (Mix Bahia (Figura 8)), academia para atividades físicas (Fit Play Academia (Figura 08)), Restaurantes Manjerição (Figura 9), Galpão Brasa 6 pizzeria e Churrascaria (Figura 10), e Sabor da terra (Figura 11), farmácias (Farmácia Medeiros (Figura 12), zero hora).

Figura 6 - Cachoeirinha Centro Comercial



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 7 - Centro de especialidades odontológicas Dr. Fernando Figueiras

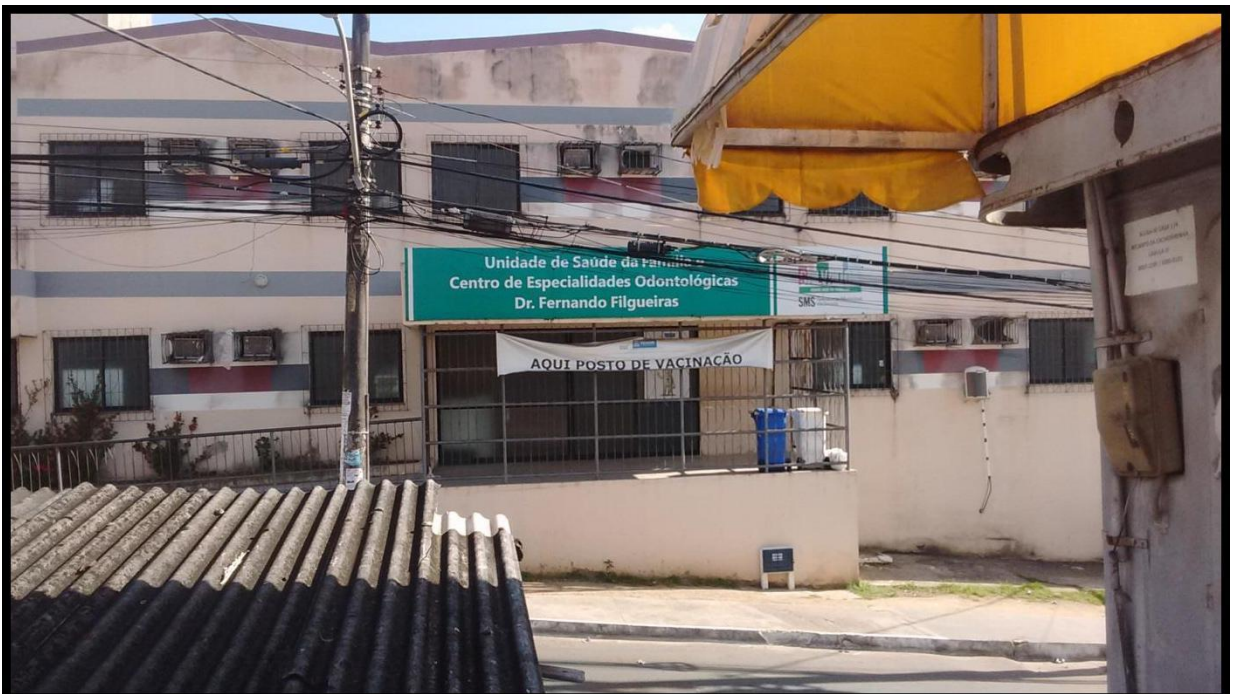


Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 8 - Mix Bahia e Fit Play Academia



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 9 – Restaurante Manjeriçao



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 10 - Galpão Brasa 6 pizzaria e Churrascaria



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 11 – Restaurante Sabor da terra



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 12 – Farmácia Medeiros

Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Embora o Cabula VI seja um bairro predominantemente residencial, constatamos através das figuras, acrescidas ao trabalho, a existência de uma diversidade de serviços. Vale ressaltar que, se considerarmos o Cabula como um todo, teremos essa diversidade ampliada, que pela proximidade serve as demandas dos moradores do Cabula VI.

No entanto, a existência destas atividades comerciais não é suficiente para atendimento das demandas dos residentes, levando-os a se deslocar, por exemplo, para as duas centralidades de Salvador à busca de serviços e atividades indisponíveis no bairro. Isso gera uma demanda por acessibilidade e mobilidade urbana.

Segundo Lima Filho (2000), o Cabula VI procede de um projeto urbanístico de habitação popular executado na década de setenta, no qual seu primeiro e maior objetivo era suprir o déficit habitacional e equacionar com crescimento da população.

Já segundo Mendonça (1989), a URBIS enquanto agente promotor de habitação em Salvador construiu um total de 2.016 apartamentos no período entre 1978 a 1980. De acordo com Fernandes et al. (2011), entre 1976 a 2000, construiu-se 34 conjuntos habitacionais/condomínios no Cabula, totalizando 9935 unidades residenciais. A URBIS se encarregou de atender a população com renda entre 3 a 5

salários mínimos, enquanto o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP) as famílias com rendas entre 5 a 10 salários mínimos.

Atualmente no Cabula VI, ainda presenciamos diversos conjuntos habitacionais, muitos dos quais são da época das políticas habitacionais com programas executados pela URBIS e INOCOOP, já outros conjuntos mais recentes. Nas figuras 13, 14 e 15 ilustramos alguns desses conjuntos residenciais em diferentes espaços do Bairro do Cabula VI.

Figura 13 – Conjunto residencial 1



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 14 – Conjunto residencial 2



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 15 – Conjunto residencial 3



Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

4 QUALIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE URBANO NO BAIRRO DO CABULA VI: UMA AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS

Partindo das características que definem a qualidade do serviço de transporte público urbano, elencados por Ferraz e Torres (2004) e discutidos na seção 2.2, elaboramos um questionário que foi aplicado a 70 moradores e usuários do transporte coletivo do bairro do Cabula VI, com propósito de analisar a qualidade do serviço prestado à população do bairro. Os elementos definidores da qualidade adotados foram: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação dos veículos, segurança, características dos veículos e dos locais de parada, estado das vias de circulação e comportamento dos operadores.

Antes de adentrarmos na avaliação do conteúdo dos questionários, mais especificamente no que se refere a qualidade do serviço, buscaremos primeiramente traçar um perfil da amostra, ou seja, um perfil dos moradores que foram objeto da aplicação do questionário. Destacamos que, dentre as diversas linhas de ônibus que atravessam o bairro do Cabula VI (conforme o Quadro 2), elegemos seis linhas para aplicação do questionário, levando em consideração, fundamentalmente, três critérios: (I) linhas que tem sua origem no bairro do Cabula VI, desconsiderando as linhas originadas em outros bairros e que passam pelo Cabula VI; (II) volume de usuários que utilizam as linhas, fato que denota a sua importância; e (III) linhas que fazem a ligação com lugares importantes na cidade, a exemplo das conexões com as duas centralidades de Salvador: o centro antigo e a centralidade do Iguatemi.

Em relação ao perfil dos usuários pesquisados, destacamos dois aspectos, sendo eles: o sexo e a faixa etária. A Figura 16 apresenta a composição dos usuários pesquisados, demonstrando que a maior porcentagem (60%) é constituída por mulheres, pois, segundo observação de campo, elas constituem em maior parte dos horários de pesquisa, a maior parte do público à espera dos ônibus nos pontos de parada no bairro do Cabula VI.

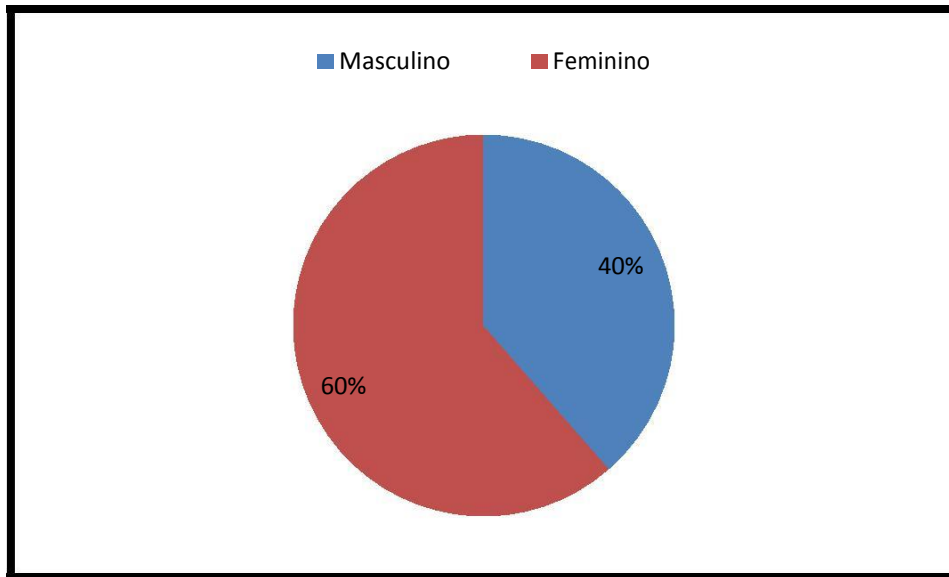
A Figura 17 apresenta a composição da faixa etária dos usuários dos ônibus, cujos dados nos permite verificar a predominância da faixa que compreende a população economicamente ativa, com 87% dos usuários pesquisados. Segundo o *Dicionário de Urbanismo* (FERRARI, 2004), representa parte da população que exerce uma atividade econômica qualquer ou tem condições de exercê-la, tendo em vista que no Brasil está compreendida na faixa etária de 18 a 60 anos. Este dado

apresenta estreita relação com os dados expressos nas Figuras 18, 19 e 20. Usando como base de análise a Figura 18, que apresenta as finalidades do uso do ônibus coletivo pelos moradores do Cabula VI, agrupando os dados das 6 linhas pesquisadas, constatamos que 83% dos usuários utilizam o transporte público para fins de trabalho (57%) e estudo (26%). Não podemos desconsiderar que estes dados decorrem do modo como realizamos a pesquisa, concentrada nos dias úteis da semana.

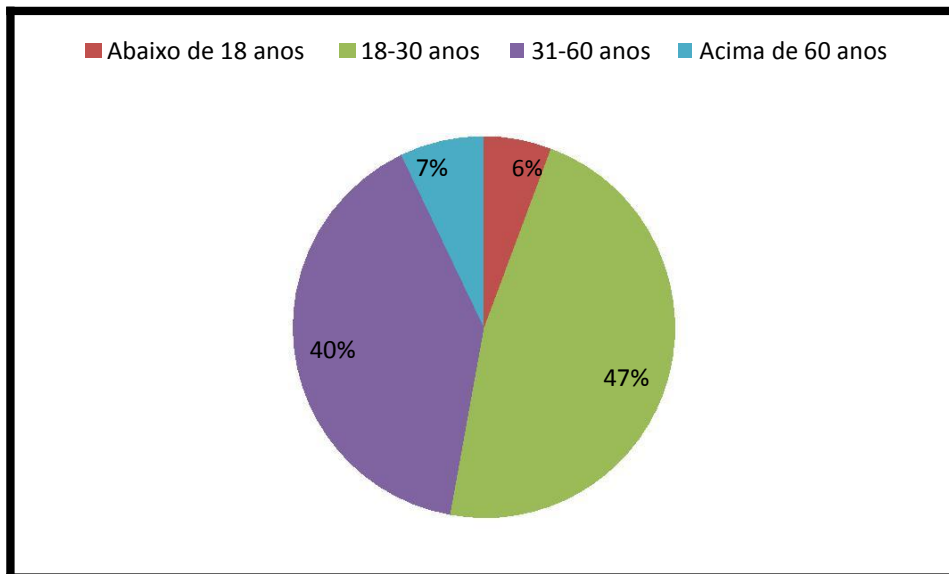
Quadro 2 – Linhas que circulam no bairro do Cabula VI, no ano de 2016

Linhas	Pesquisadas
Cabula VI - Sieiro R1	x
Cabula VI - Sieiro R2	
Capelinha - Aeroclube	
Itapuã - Narandiba	
Lapa - Pernambués / Sussuarana / Mata Escura	
Paripe - Narandiba	
Paripe - Narandiba	
Pernambués / Cabula VI - CAB	
Vale dos lagos - Narandiba	
Vale dos lagos - Narandiba	
Alto bela vista / Arvoredo - Narandiba	
Arenoso / Calcada - Comercio	
Arenoso - Pituba	
Arraial do retiro - Itapuã	
Arraial do retiro - Itapuã	
Arraial do retiro - Itapuã	
Cabula VI - Pituba	x
Cabula VI - Lapa	x
Cabula VI - Ondina	x
Cabula VI - Ribeira R1	x
Cabula VI - Ribeira R2	x

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados e informações extraídos da TRANSALVADOR (2016).

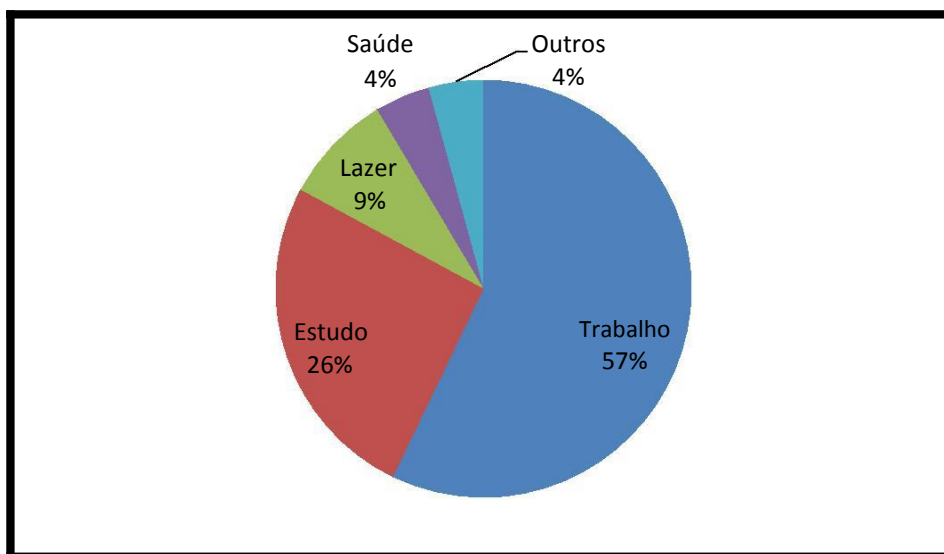
Figura 16 – Perfil do sexo dos usuários

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 17 – Índice da porcentagem dos usuários do transporte público do bairro do Cabula VI por faixa etária

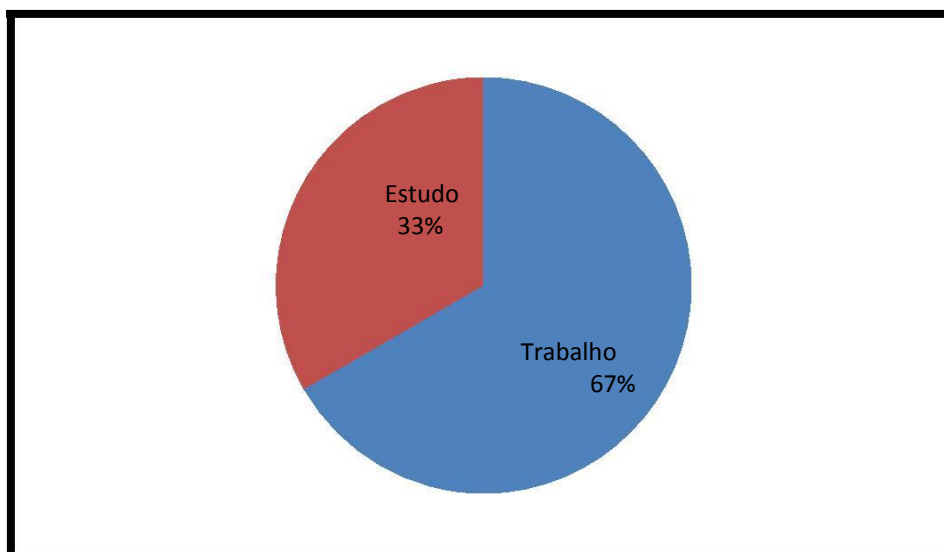
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 18 – Finalidade do uso de ônibus coletivo pelos moradores do Bairro do Cabula VI



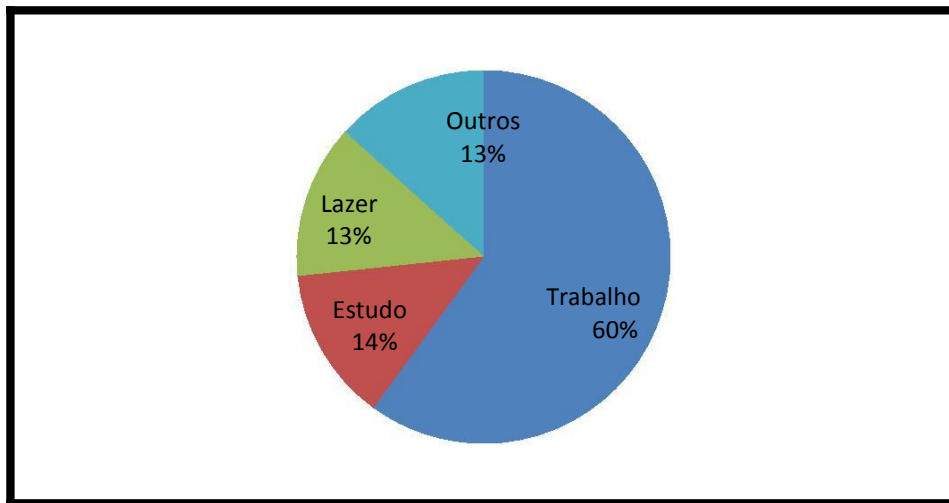
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 19 – Finalidade do uso de ônibus coletivo pelos moradores do Bairro do Cabula VI - Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 20 – Finalidade do uso de ônibus coletivo pelos moradores do Bairro do Cabula VI - Linha Lapa.



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Analisando as principais finalidades dos moradores usuários para se deslocarem aos seus destinos a partir do bairro, utilizando como meio de transporte o ônibus, observamos nas Figuras 18, 19 e 20, que a geração de emprego e educação se concentra nas áreas de centralidade urbana, tomadas como referência as duas linhas que respectivamente dão acesso ao Iguatemi e o centro da Cidade, áreas dotadas de maior volume de bens e serviços.

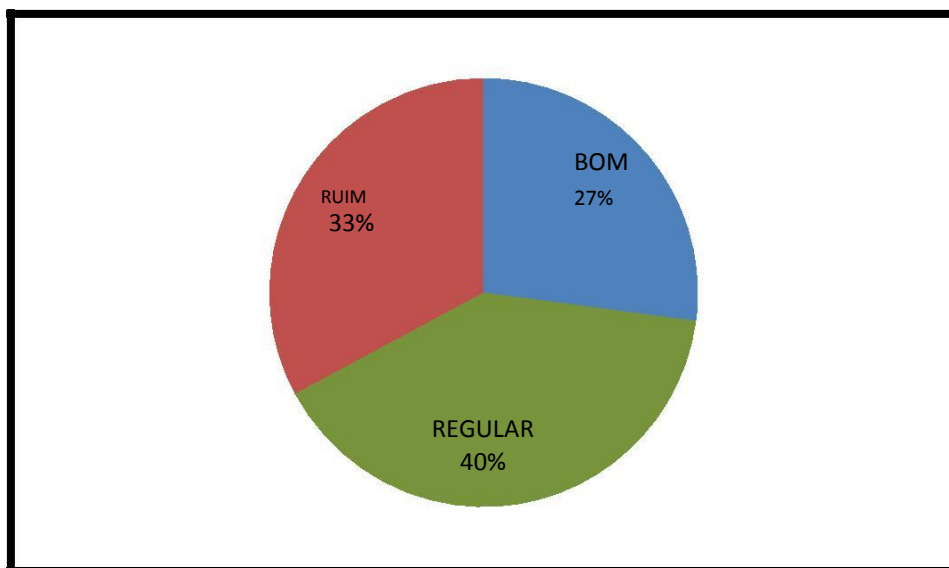
Quando detalhamos os dados de finalidade do uso do transporte coletivo, analisando as linhas que se dirigem para as duas principais centralidades da cidade de Salvador, constatamos que a lógica se mantém, com a predominância dos deslocamentos para o trabalho e estudo. No entanto, os dados da Figura 20, apontam que os deslocamentos para o centro antigo se destinam a finalidades mais diversas que a da centralidade do Iguatemi.

A partir destas centralidades, nota-se a diversidade do uso e ocupação do solo dessas localidades, as quais são dinamizadas pela circulação e fluxos oriundos de todas as extremidades da cidade. Pode-se citar duas situações como reflexo desses efeitos: a polarização desses centros, cada vez mais concentrando atividades comerciais, industriais, residenciais e institucionais, e a dificuldade cada vez maior de garantir boa mobilidade urbana e fluidez de circulação na cidade.

Tomando-se como partida alguns dos fatores que influenciaram na qualidade do transporte público urbano, elencados por Ferraz e Torres (2004) e já citados acima, analisamos de que forma tais fatores se figuram na realidade no bairro do Cabula VI.

No quesito tempo de viagem entre o Cabula VI até o destino desejado, observa-se que na opinião dos usuários o critério, a depender da linha, está entre regular e ruim. Isso se deve aos engarrafamentos constantes, nos quais segundo a opinião dos entrevistados, não se concentram apenas nos horários de pico e sim em diversos horários em virtude da quantidade excessiva de veículos nas vias. A Figura 21 informa que 77% dos usuários dos ônibus do bairro do Cabula VI consideram o tempo de viagem regular e ruim. Ao detalharmos essa informação por linha de ônibus, verificamos que a situação mais difícil se refere ao deslocamento do Cabula VI para Pituba (passando pela centralidade do Iguatemi), pois, o número de insatisfeitos com o tempo de viagem passa para 87% dos usuários (Figura 22). Isto se deve a intensidade de fluxos que esta nova centralidade apresenta, em decorrência da concentração de atividades e serviços, além de representar uma posição que conecta os diferentes lugares na cidade.

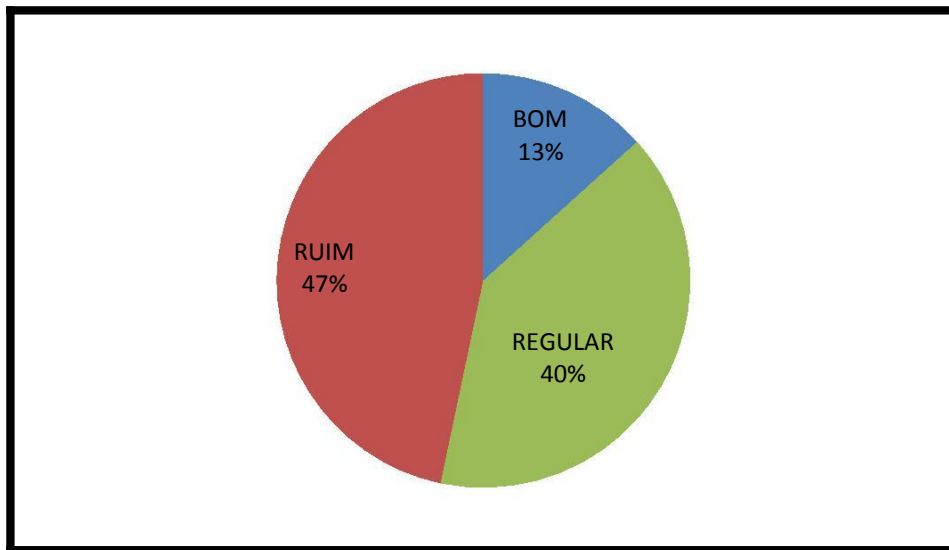
Figura 21 – Avaliação dos usuários sobre o tempo de viagem dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

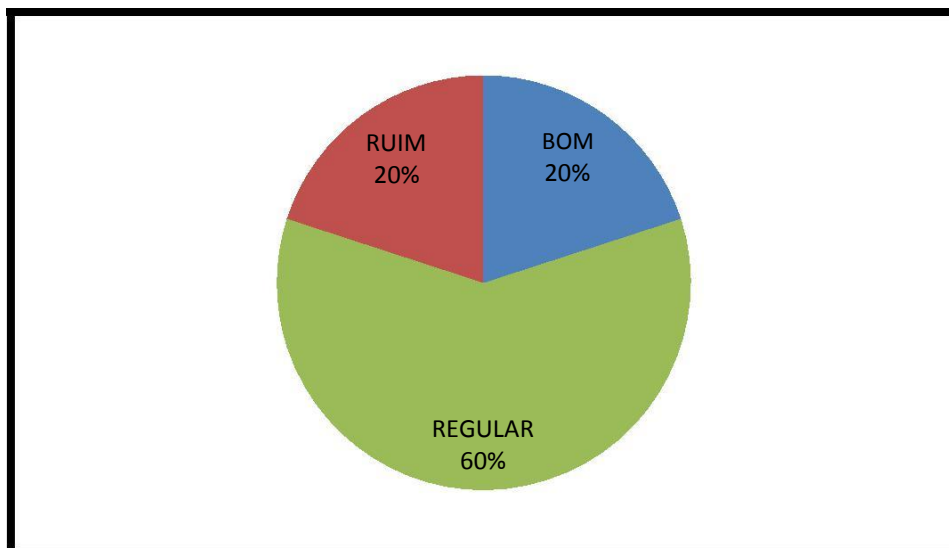
Analisando a Figura 23, notamos que 80% consideram como regular (60%) e ruim (20%) e isto demonstra um grau de satisfação bom de apenas 20%. Em conversa com alguns entrevistados, os mesmos atribuem aos constantes engarrafamentos o motivo dos percentuais explicitados.

Figura 22 – Avaliação dos usuários sobre o tempo de viagem dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 23 – Avaliação dos usuários sobre o tempo de viagem dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Lapa

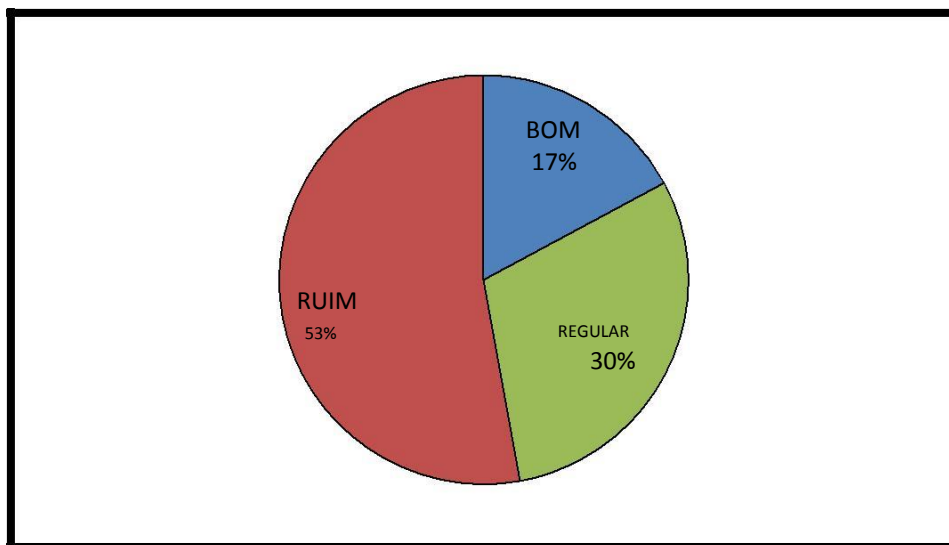


Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Avaliando o intervalo de tempo entre os ônibus, notamos que a avaliação geral é considerada como ruim. A Figura 24 aponta que 83% dos usuários avaliam como ruim (53%) e regular (30%) os tempos de espera entre os ônibus de uma mesma linha. A situação se repete mesmo quando observamos os dados das linhas que conectam o bairro às duas centralidades, pois, a linha da Pituba foi avaliada por 67% dos usuários como ruim ou regular (Figura 25) e a linha da Lapa foi avaliada

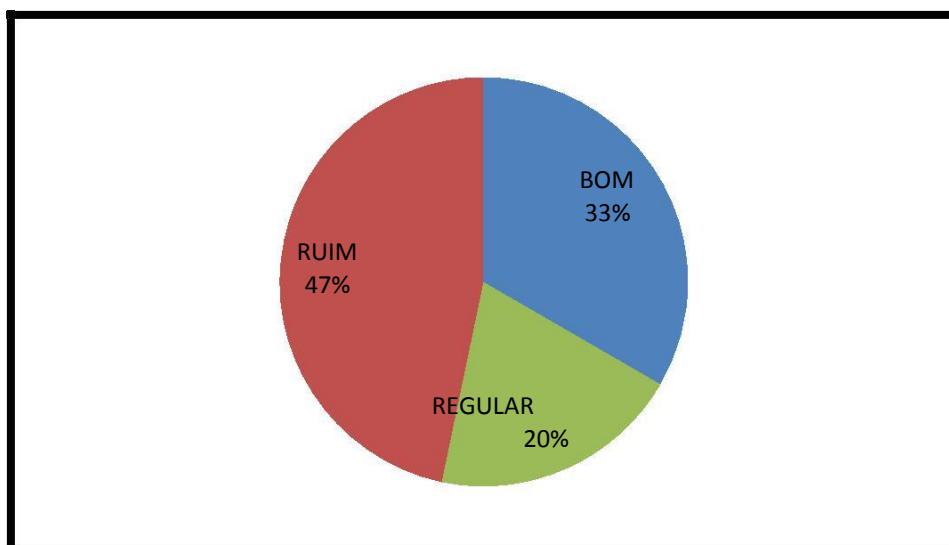
por 93% dos usuários como ruim (60%) e regular (33%), conforme a Figura 26. A situação de linhas que conectam o Cabula VI a Ribeira (90%) e Ondina (90%), também são avaliadas respectivamente, como ruim (70%) e regular (20%), conforme dados das Figuras 27 e 28.

Figura 24 – Avaliação dos usuários dos intervalos de tempo entre os Ônibus no bairro do Cabula VI



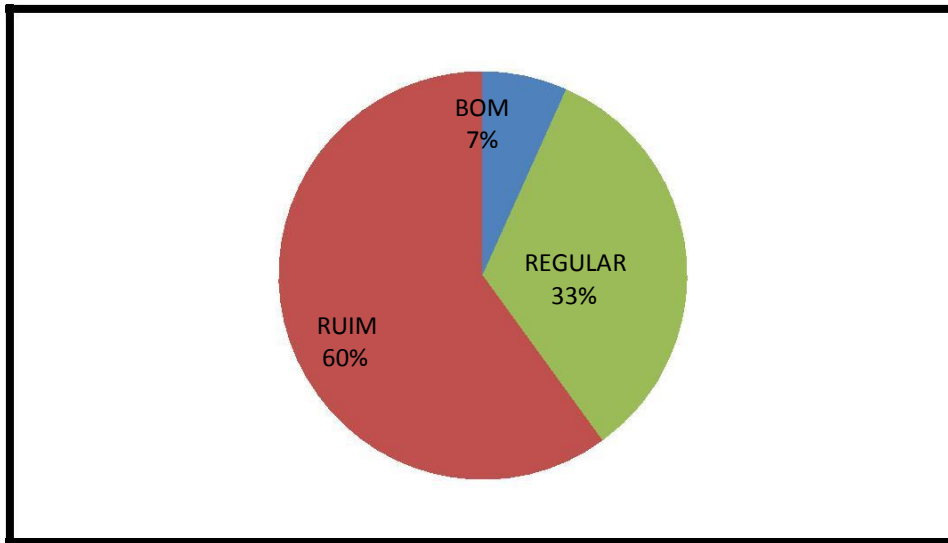
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 25 – Avaliação dos usuários dos intervalos de tempo entre os Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Pituba



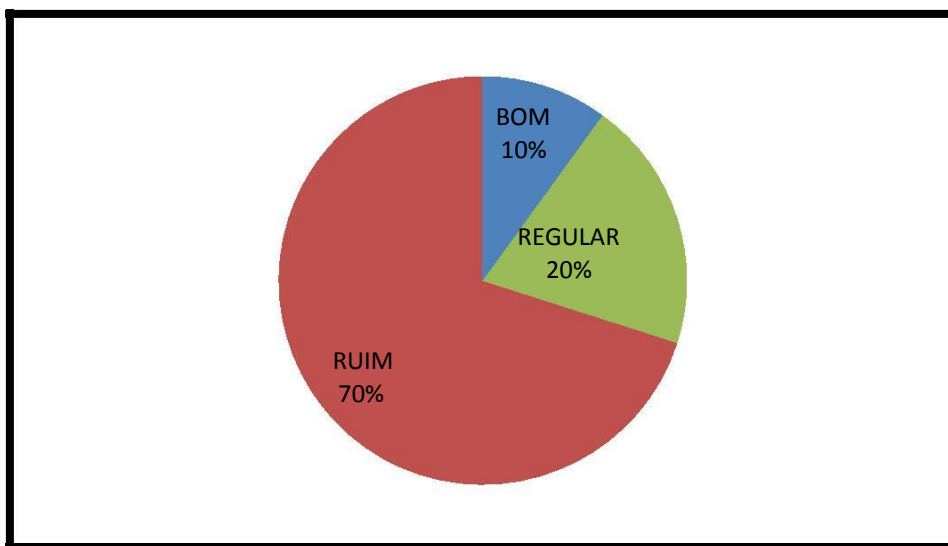
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 26 – Avaliação dos usuários dos intervalos de tempo entre os Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Lapa



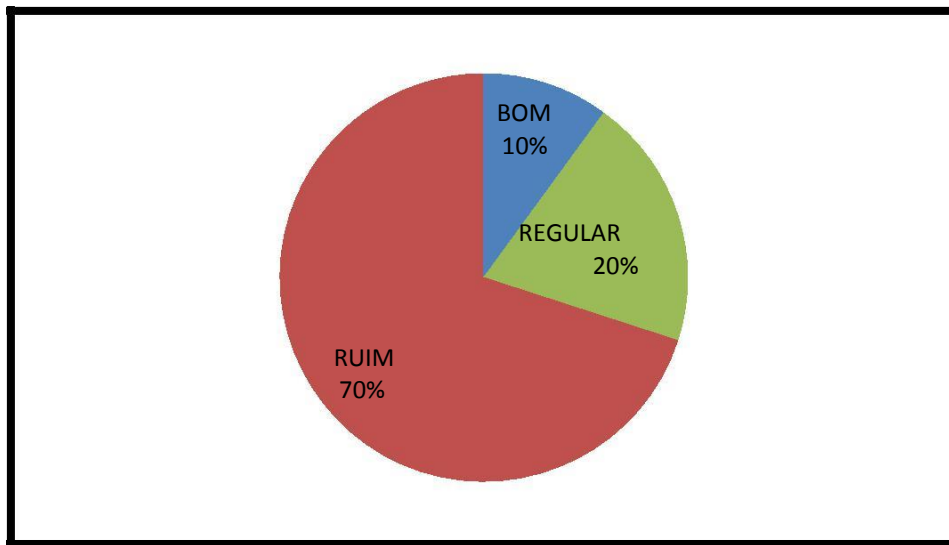
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 27 – Avaliação dos usuários dos intervalos de tempo entre os Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Ribeira R2



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 28 – Avaliação dos usuários dos intervalos sobre as viagens de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Ondina



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

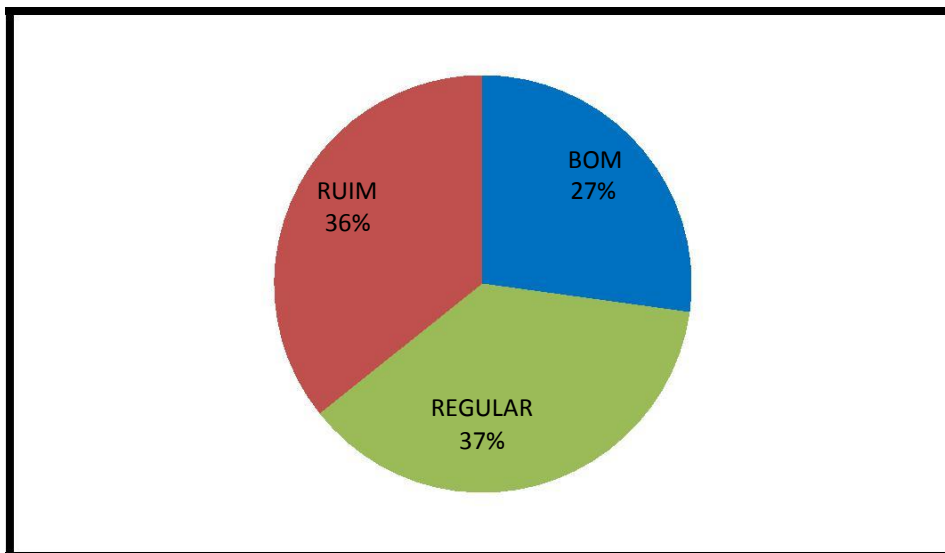
Segundo a justificativa por parte da maioria dos entrevistados das linhas Ondina e Ribeira, tal espera se deve devido ao longo trajeto destas linhas, onde os mesmos dizem esperar uma média de 40 minutos de intervalo entre um ônibus e outro. Coincidentemente, dos dez entrevistados de ambas as linhas, sete avaliaram como ruim, dois como regular e apenas um como bom. Em conversa com uma entrevistada, usuária da linha Cabula VI-Lapa, a mesma informa que não existe regularidade no intervalo entre as linhas e solicita como solução plausível, o aumento da frota de ônibus e maior fiscalização.

A lotação se apresenta como uma realidade, principalmente nos horários comerciais, sendo que no bairro do Cabula VI a avaliação percentual entre as variáveis bom, ruim e regular é bem equilibrada, e isso se deve segundo a maioria dos entrevistados, devido ao fato de as linhas alcançarem maior grau de lotação ao chegarem ao bairro de Nalandiba, na rótula do Juliano, percurso este que dista uma média de 2 km até o bairro do Cabula VI. Para muitos entrevistados o maior problema se configura no retorno da viagem, onde a espera nos pontos de embarque é maior e faz com que os ônibus lotem com certa facilidade.

A Figura 29 aponta que 72% dos usuários avaliam como ruim (36%) e regular (37%) as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI. As Figuras 30 e 31 ilustram a situação nas linhas Pituba e Lapa, as quais apresentam

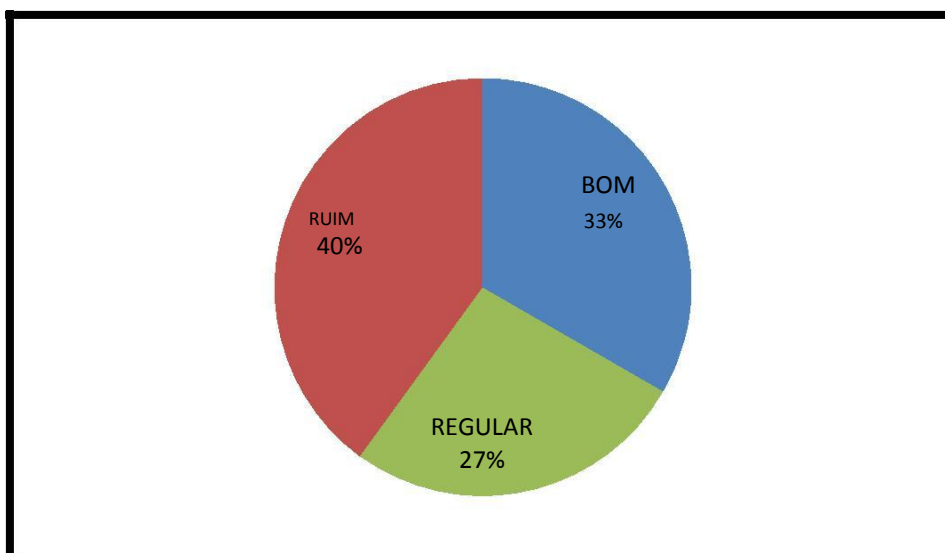
respectivamente, 67% avaliados como ruim (40%) e regular (27%); 73% avaliados como ruim (20%) e regular (53%).

Figura 29 – Avaliação dos usuários sobre as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI



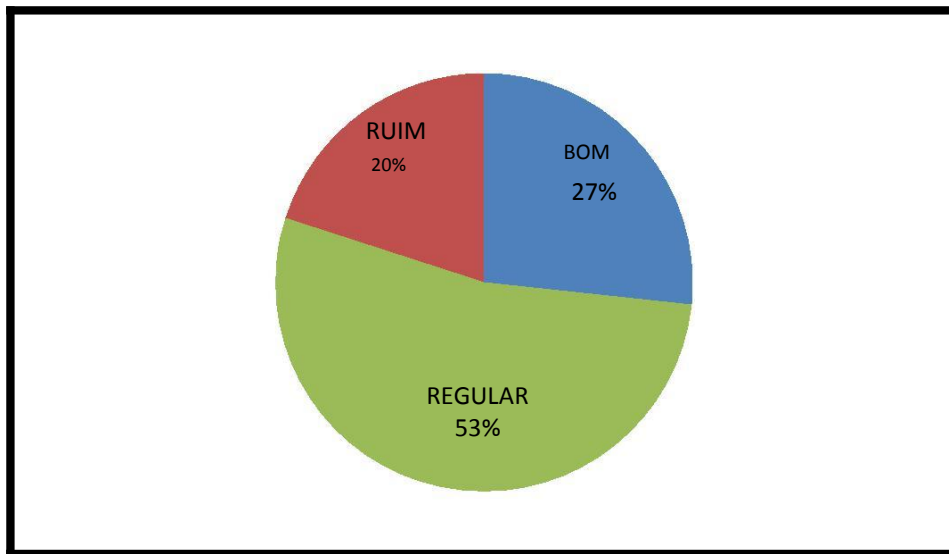
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 30 – Avaliação dos usuários sobre as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 31 – Avaliação dos usuários sobre as condições de lotação dos Ônibus que circulam no bairro do Cabula VI - Linha Lapa



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

As condições dos pontos de ônibus foram um dos fatores analisados, em que o percentual ruim alcançou maior quantitativo entre as linhas analisadas. A maior justificativa pode ser evidenciada pelo relato de uma entrevistada da linha Cabula VI-Lapa, a qual discorre que a cobertura dos pontos não protege nem em momentos de chuva, nem em momento de maior insolação. Ela também menciona a acessibilidade, ao comentar que os passeios que dão acesso aos pontos de ônibus são ruins tanto para os idosos quanto para os deficientes físicos.

As Figuras 32, 33 e 34 contribuem para constatar o que foi comentado pelos usuários pesquisados. A estrutura dos pontos é inadequada para proteção das intempéries (chuva, sol). A Figura 33 demonstra o nível de precariedade de um dos pontos, que utiliza como proteção uma árvore. Essa situação está refletida na avaliação que os usuários fizeram das condições dos pontos de ônibus, cujos dados estão expressos nas Figuras 35 (53% ruim), 36 (67% ruim) e 37 (73% ruim), representando, respectivamente, os dados gerais dos moradores do Cabula VI, os dados dos usuários da linha Pituba e, os dados dos usuários da linha Lapa.

Figura 32 – Ponto de ônibus 1 localizado no final de Linha do Cabula VI

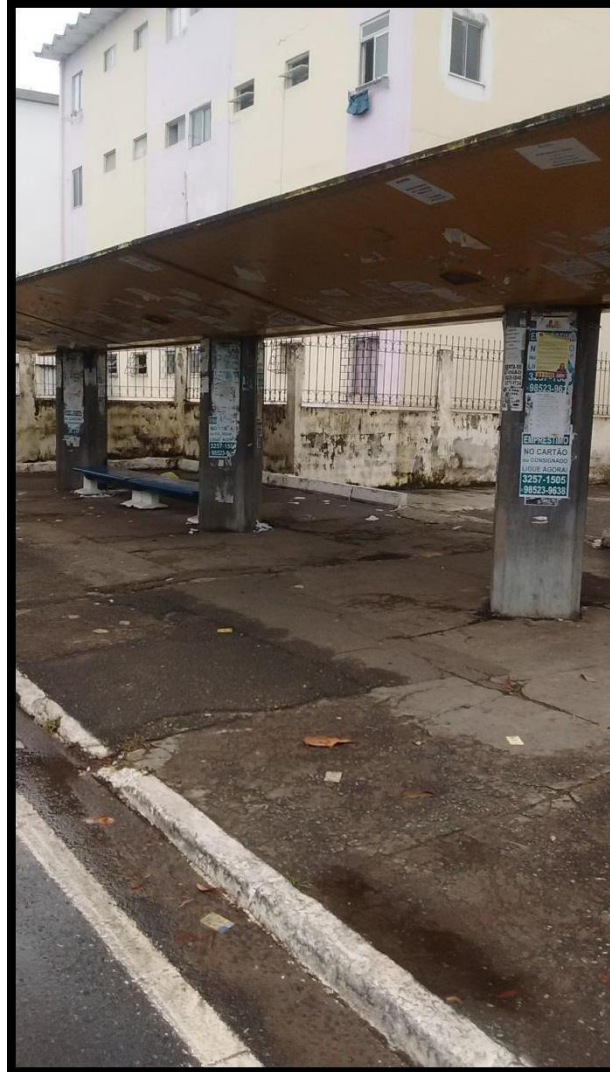


Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 33 – Ponto de ônibus 2 localizado no final de Linha do Cabula VI



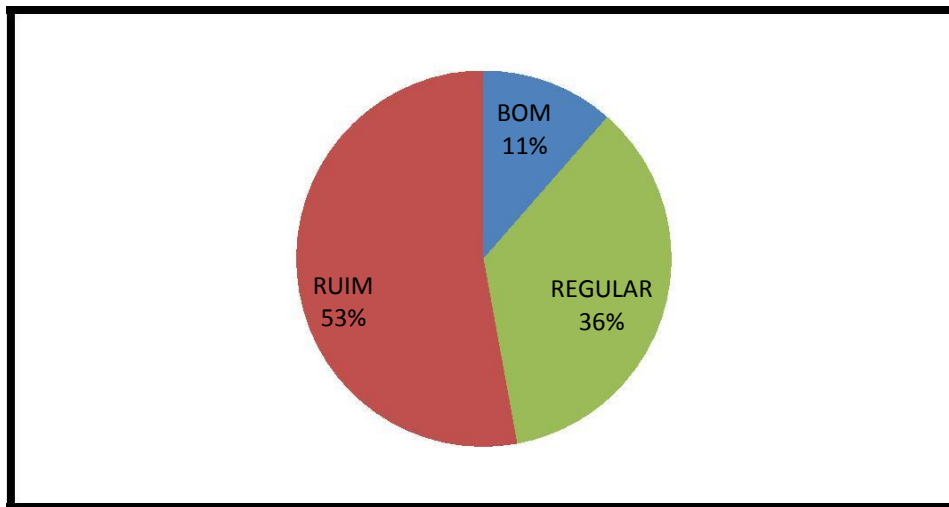
Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 34 – Ponto de ônibus 3 localizado próximo ao final de Linha do Cabula VI



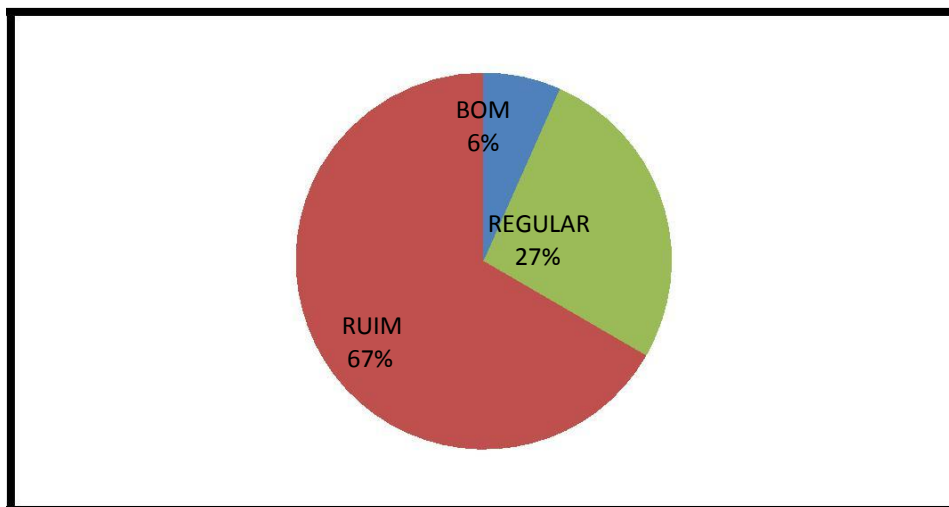
Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 35 – Avaliação dos usuários sobre as condições dos pontos de Ônibus no bairro do Cabula VI



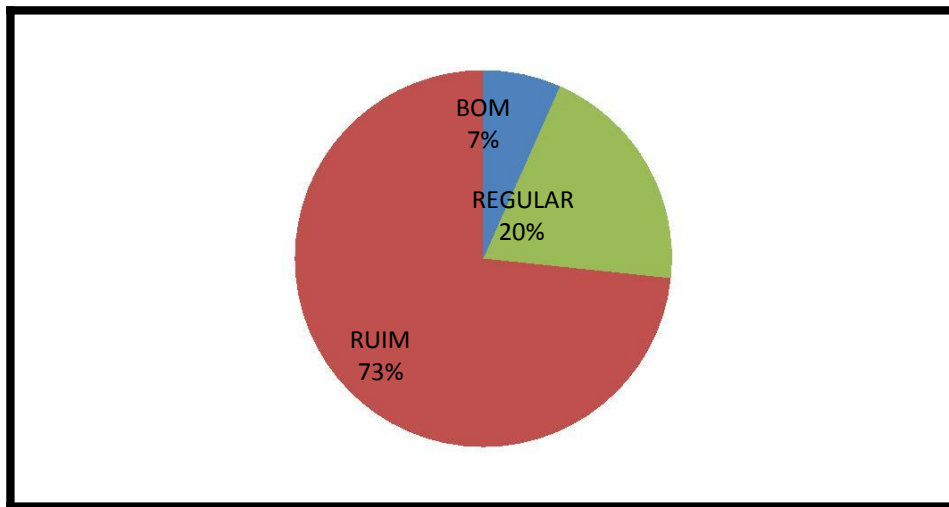
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 36 – Avaliação dos usuários sobre as condições dos pontos de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 37 – Avaliação dos usuários sobre as condições dos pontos de Ônibus no bairro do Cabula VI - Linha Lapa



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

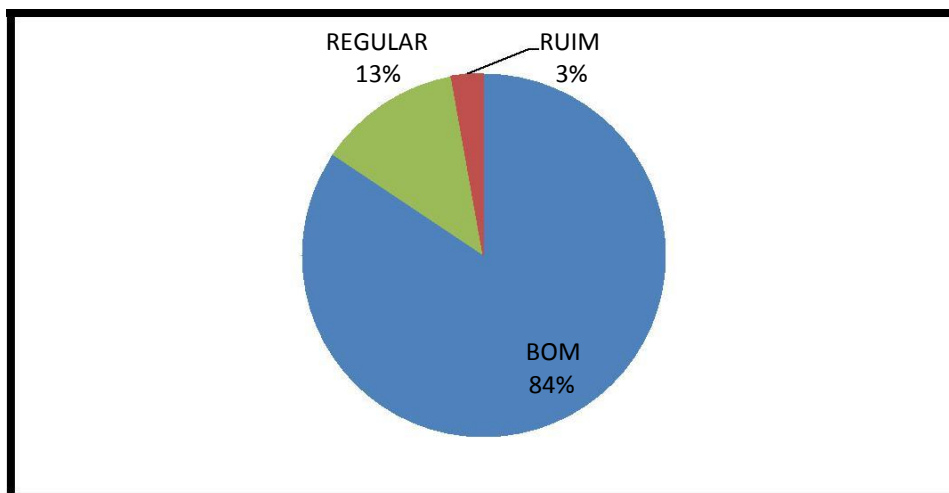
No tocante das vias de acesso ao bairro, percebemos que a variável bom, entre os entrevistados das linhas de ônibus analisadas, figura-se como de maior percentual. Diversos entrevistados ressaltaram a requalificação asfáltica ocorrida recentemente no bairro, antes do período eleitoral, como responsável pelos índices de aceitação na percepção da maioria usuários entrevistados, do bairro do Cabula VI. A Figura 38 mostra a qualidade do asfaltamento em uma importante via do bairro. As Figuras 39, 40 e 41 demonstram a avaliação como positiva, cujo percentual de avaliação atinge 84% (bom) da totalidade de usuários pesquisados.

Figura 38 – Via coletora da Rua Teódulo de Albuquerque



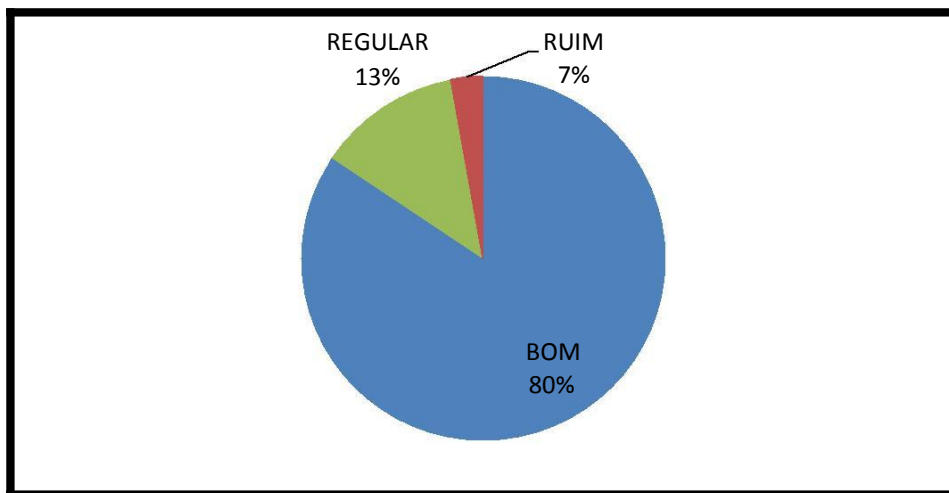
Foto: Ruiran Pereira Silva (2016).

Figura 39 – Avaliação dos usuários sobre condições das vias públicas no bairro do Cabula VI



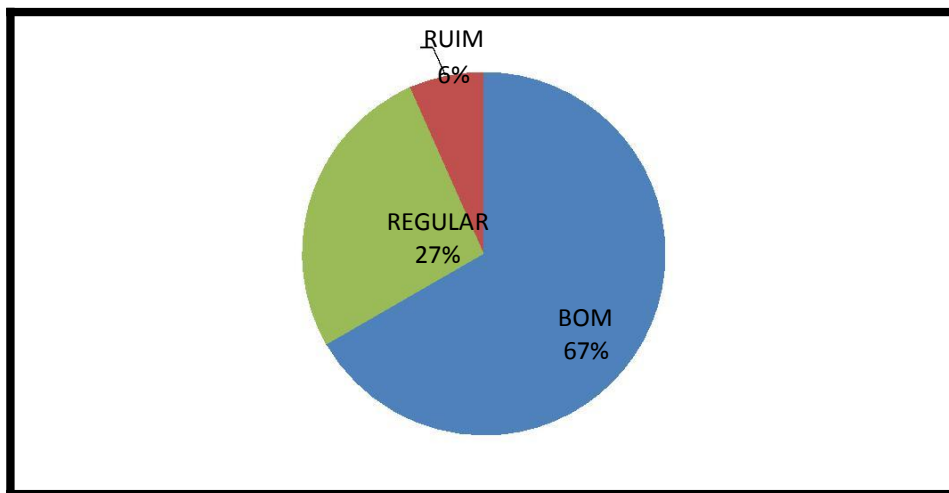
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 40 – Avaliação dos usuários sobre as condições das vias públicas no bairro do Cabula VI - Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 41 – Avaliação dos usuários sobre as condições das vias públicas no bairro do Cabula VI - Linha Lapa

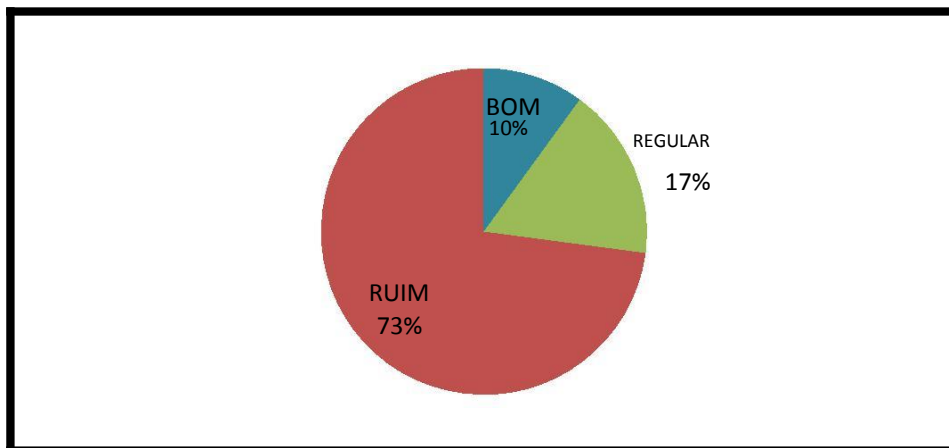


Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

A sensação de segurança na visão dos entrevistados, nos pontos de ônibus é pior que dentro dos coletivos. Na maioria das entrevistas, os usuários informaram que sempre ouvem relatos de assaltos nos pontos de ônibus, não havendo horário específico do dia para tais delitos. Muitos destes entrevistados atribuem ao acesso do bairro a vias importantes como a paralela, como estratégia e rota de fuga para os assaltantes, os quais geralmente utilizam as motos como meio de locomoção. Uma entrevistada informou que o módulo policial do bairro, nem sempre se encontra em funcionamento, já outros entrevistados relataram que os policiais fazem rondas pelo

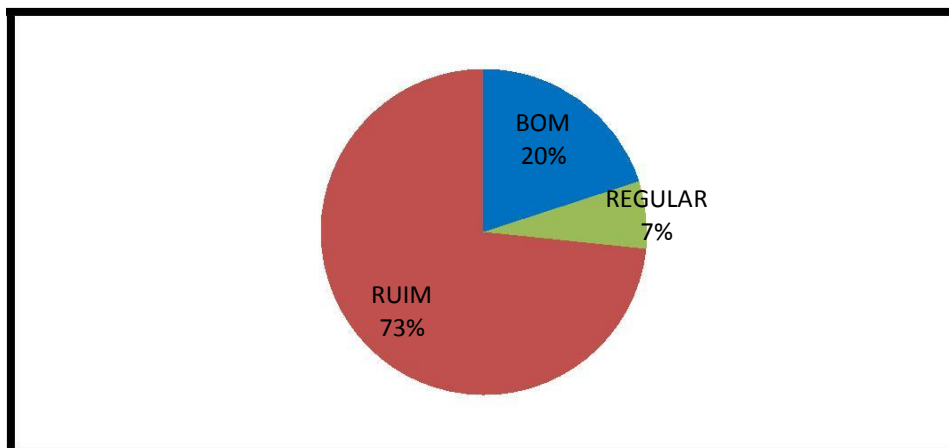
bairro, porém de forma esporádica. Vejamos as Figuras 42, 43 e 44, que mostram a expressividade do problema da segurança para os moradores do Cabula VI, uma vez que a avaliação das condições de segurança apresentou indicadores muito ruins, isto é, com 73%. Na Figura 44, referente a linha Lapa, 100% dos usuários apontaram como ruim (73%) ou regular (27%) a situação da segurança nos ônibus.

Figura 42 – Avaliação dos usuários sobre as condições de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI



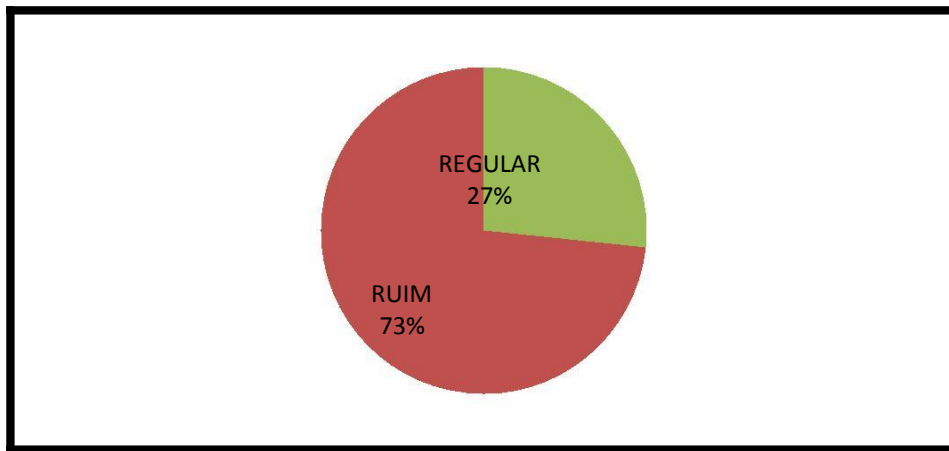
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 43 – Avaliação dos usuários sobre as condições de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI – Linha Cabula VI - Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

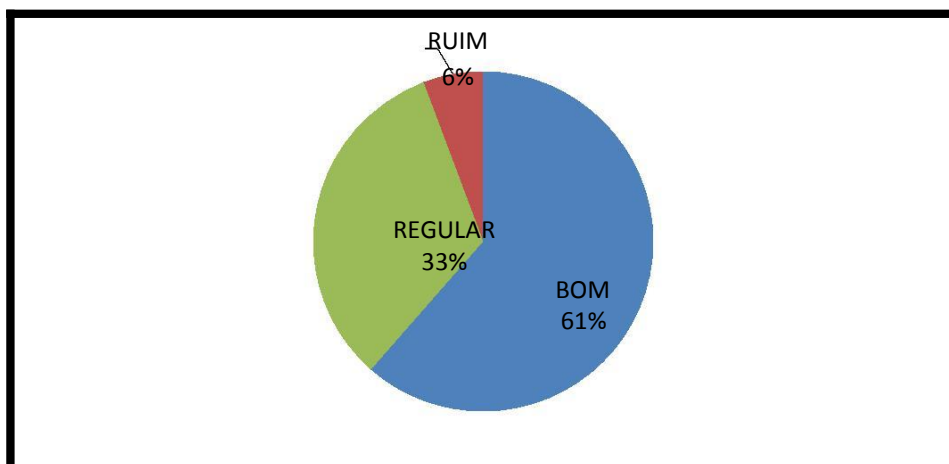
Figura 44 – Avaliação dos usuários sobre as condições de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI - Linha Cabula VI - Lapa



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

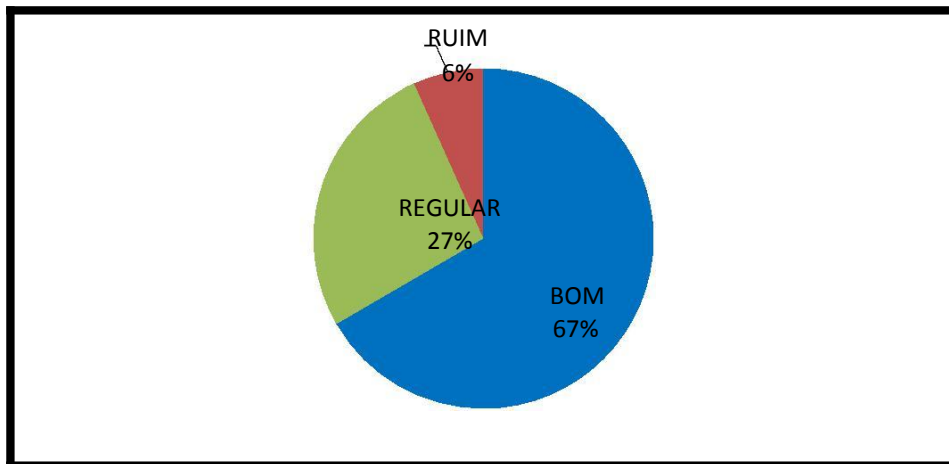
O tratamento dos operadores (motoristas, cobradores, fiscais, etc.) dentro dos coletivos, segundo análise, se caracteriza em sua maioria como satisfatória, tendo em vista a cordialidade destes na maneira de sanar os questionamentos, e solicitações diversas dos passageiros do bairro do Cabula VI. As Figuras 45, 46 e 47 demonstram esta assertiva ao apresentarem percentuais acima de 60% de avaliação positiva. Em termos gerais da amostragem, 61% dos usuários avaliam como bom o comportamento dos operadores do transporte coletivo.

Figura 45 – Avaliação dos usuários sobre o comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI



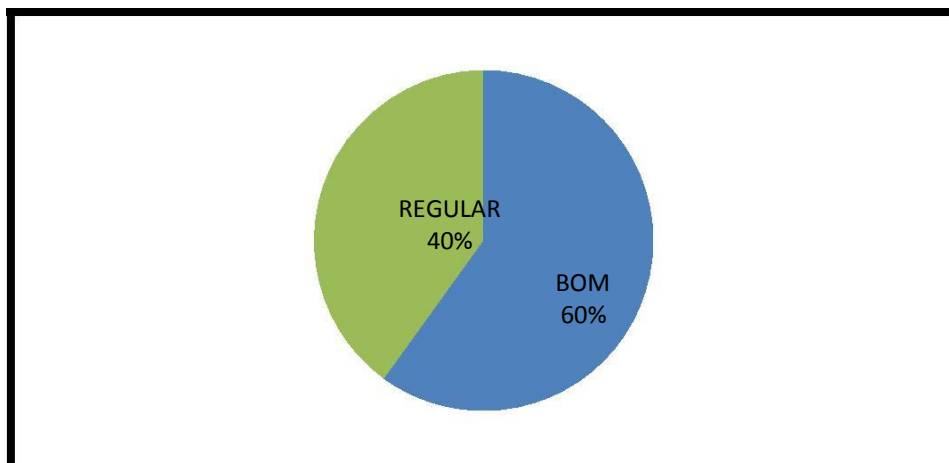
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 46 – Avaliação dos usuários sobre o comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI – Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

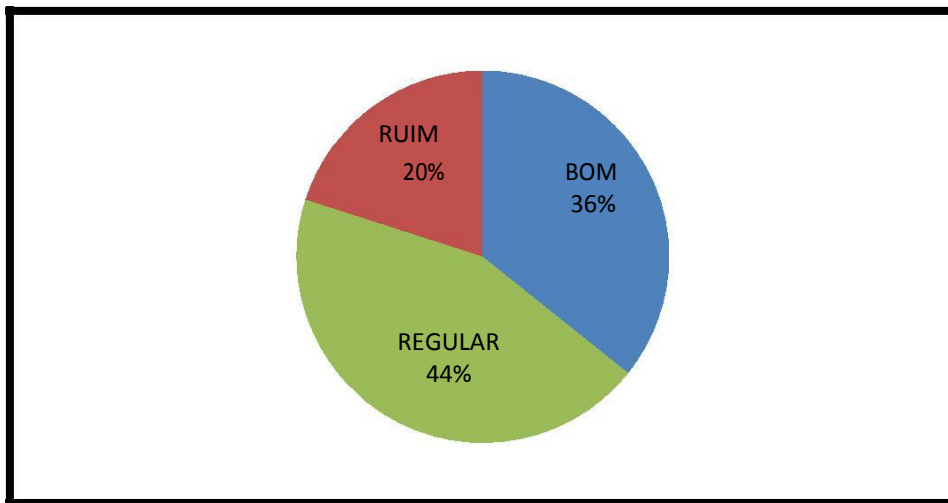
Figura 47 – Avaliação dos usuários sobre o comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI – Linha Lapa



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

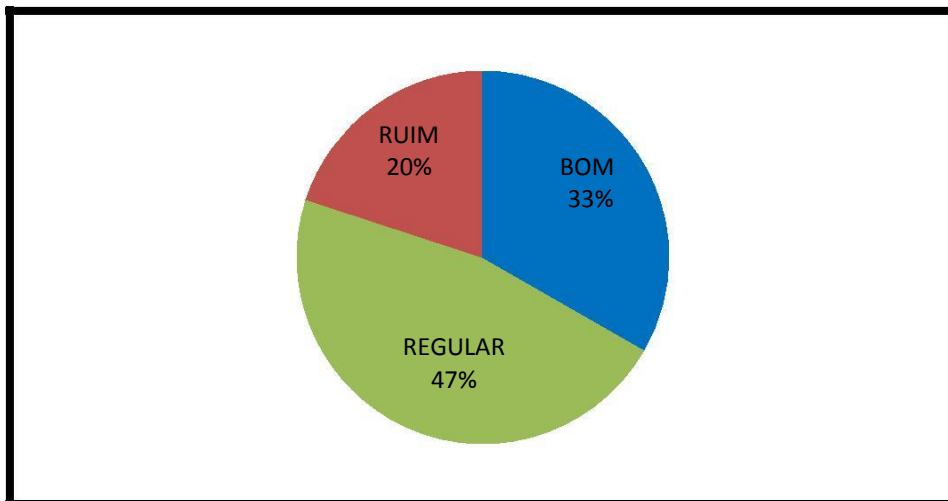
A última variável analisada na pesquisa de campo foram as condições de conservação dos ônibus que circulam o bairro. As Figuras 48, 49 e 50 apontam uma avaliação positiva, que se concentram na escala de bom (36%) e regular (44%) para a totalidade dos usuários pesquisados. Em conversa com um entrevistado, usuário da linha Cabula VI-Pituba, o mesmo relata que poderiam ser mais limpos, apesar de ter apresentado melhora significativa, ao se mudar a empresa concessionária responsável pela integração (Integra).

Figura 48 – Avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus que circulam no bairro do Cabula VI



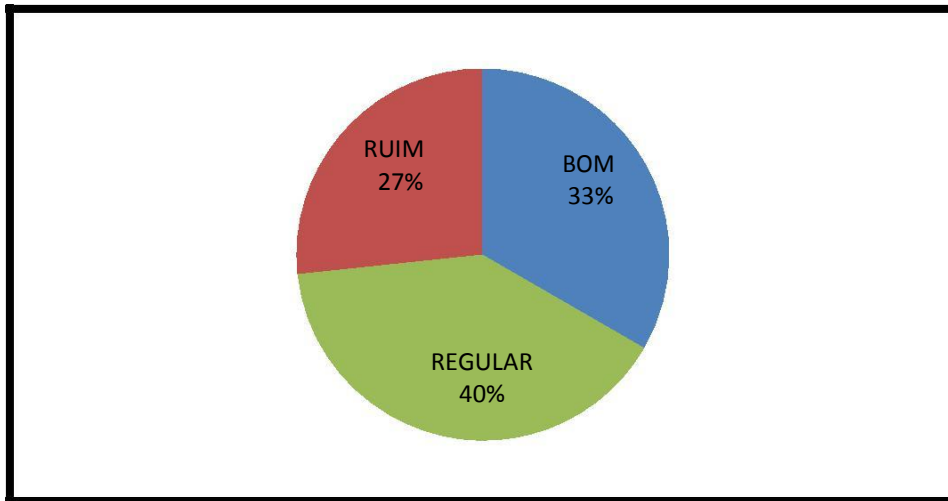
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 49 – Avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus que circulam no bairro do Cabula VI – Linha Pituba



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

Figura 50 – Avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus que circulam no bairro do Cabula VI – Linha Lapa



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em pesquisa de campo (set.-out. 2016).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se propôs, como objetivo geral, analisar a qualidade do serviço de transporte público no bairro do Cabula VI, identificando assim, as condições da acessibilidade da sua população aos espaços soteropolitanos. Para efetivação deste propósito, realizou-se o total de setenta entrevistas, com moradores usuários do transporte público urbano no bairro do Cabula VI, destacando alguns fatores acerca da qualidade do transporte urbano, para poder chegar às conclusões a respeito de quais quesitos do transporte atendem à população e aqueles que se apresentam ineficientes.

Constatou-se que o transporte público é de suma importância para os moradores do bairro e que as linhas analisadas atendem de certa forma aos usuários que buscam se deslocar a diversas localidades da cidade. O levantamento das linhas existentes (Quadro 2) permite concluir como se dá o acesso destes usuários a importantes lugares mencionados, a exemplo, das seguintes avenidas: Avenida Paralela, Avenida Bonocô, Avenida Adhemar de Barros, Avenida San Martin, Avenida Heitor Dias, Avenida Luís Tarquínio, dentre outras.

Tendo como estudo a avaliação do tempo de viagem no ônibus, podemos concluir de forma geral, como regular, a satisfação dos usuários. Problemas como engarrafamentos e trajetos de longo percurso foram citados pelos entrevistados e influenciaram diretamente no critério da pesquisa, pois o usuário do serviço de transporte deseja se deslocar e chegar aos seus destinos de maneira rápida.

Analisando os intervalos de tempo entre os Ônibus, percebemos que o grau de satisfação aponta para o critério como ruim, tanto em termos gerais quanto para as linhas Cabula VI-Pituba e Cabula VI-Lapa. Tais índices se devem ao tempo em que os usuários são condicionados a esperar pelo ônibus nos pontos de ônibus, lembrando que para muitos destes, as condições dos pontos de ônibus e a segurança são fatores que deixam a desejar, portanto tal espera é vista como recheosa.

A variável Lotação é apresentada como regular, tanto na avaliação geral, quanto na linha que foi explicitada, Cabula VI-Lapa. Entretanto difere da linha Cabula VI-Pituba, a qual apresenta o critério ruim como de maior percentual, e isto se deve ao maior fluxo apresentado para as localidades do trajeto, onde a insatisfação dos usuários é refletida nas pesquisas. Percebemos pelas entrevistas, que os usuários preferem ir sentados e bem acomodados nos seus assentos, porém alguns dos

entrevistados informaram que se as viagens tivessem pouca duração, ou seja, fossem rápidas, não haveria problema em estarem em pé, contanto que a lotação não fosse excessiva.

Avaliando as condições dos pontos de ônibus, o critério ruim é tido como de maior percentual entre os entrevistados. Os usuários entrevistados reivindicaram condições que os mesmos consideram como necessárias, dentre as quais foram citadas: coberturas que os protejam do sol e da chuva e a higiene do local.

Tendo como base as condições das vias públicas, percebemos que o critério bom é visível, atingindo altos índices de satisfação. Muitos dos entrevistados chegaram a afirmar que as condições das vias do seu bairro são superiores a do trajeto seguinte, por isso os índices gráficos apontam números quantitativos considerados satisfatórios.

Ao contrário, a variável condição de segurança nos pontos e ônibus do Cabula VI, apresenta alto grau de insatisfação. A falta de segurança é um fator presente e relatada não só pelos moradores do bairro do Cabula VI, provando ser um problema questionado pela população, entretanto na maioria das vezes não coibido de forma eficaz.

O comportamento dos operadores do transporte coletivo no bairro do Cabula VI é avaliado como bom pela maioria dos usuários. Em entrevista, alguns entrevistados que avaliaram como regular ou ruim, ressaltaram a importância de medidas de reciclagem e treinamento para os operadores, os quais enfrentam diversas situações diariamente, como por exemplo, estresse e vulnerabilidade a assaltos, deixando-os muitas das vezes irritados.

Na avaliação dos usuários sobre as condições de conservação dos ônibus, conclui-se que a avaliação geral é percebida como regular. Através das entrevistas, notou-se que para uma melhora no serviço, os usuários apontam a importância de bancos acolchoados, presença de maior quantidade de lixeiras dentro dos coletivos e uma limpeza mais assídua.

As entrevistas também apontaram que na visão dos entrevistados, o maior responsável pela falta de conservação dos ônibus são os próprios usuários, os quais não se preocupam com o zelo do espaço e acabam sujando os coletivos com resíduos de alimentos. Segundo os entrevistados, outro problema é o vandalismo que ocorre a partir do momento em que muitos dos usuários quebram, pinçam e riscam os assentos dos bancos.

Tomando como base os resultados, a partir das variáveis apresentadas por Ferraz e Torres (2004), é possível concluir que são de suma importância, as políticas que priorizam o transporte público, com base na qualidade do serviço oferecido aos usuários, não esquecendo que tais medidas contribuirão para a melhoria da qualidade do transporte público urbano e irão interferir diretamente na vida da população, as quais necessitam diretamente deste meio de transporte para a sua locomoção.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M.; JESUS, M. S.; SÁ, N. R.; SANTOS, P. A. C.; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011.

ASSUNÇÃO, J. C. F.; ARAÚJO, M. C. C. Pelo direito de ir e vir na cidade: mobilidade urbana e inclusão social em cidade praia–Natal/RN. *HOLOS*, v. 1, p. 48-74, 2008.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. *100 anos do transporte urbano no Brasil*. Brasília: NTU, 1997. 104 p.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (org.(s)). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea/ITDP, 2016. p. 23-42.

BOARETO, R. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista dos Transportes Públicos*, ano 30/31, n. 119/120, p. 143-160, 3º e 4º trim., 2008.

CÂMARA, P. *Gerência de mobilidade: a experiência da Europa*. São Paulo: Secretaria do Meio Ambiente, Governo do Estado de São Paulo, 2000.

CARDOSO, C. E. P. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. 124 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2008.

FERNANDES, R. B.; PENA, J. S.; LIMA, J. B. Quando a especulação chega à periferia urbana: o crescimento habitacional recente no Cabula, Salvador-BA. *Anais...* Rio de Janeiro: UFR/UFF, 2011.

FERNANDES, R. B.; REGINA, M. E. R. A Segregação Residencial em Salvador no contexto do Miolo da Cidade. *Cadernos do Logepa*, João Pessoa, v. 4, n. 1, p. 39-46, 2005a.

FERNANDES, R. B.; REGINA, M. E. R. O acelerado crescimento dos bairros populares na cidade de Salvador-Bahia e alguns dos seus principais impactos ambientais: o caso do Cabula, geograficamente estratégico para a cidade. *Geosul*, Florianópolis, v. 20, n. 39, p. 119-131, jan./jun. 2005b.

FERRARI, C. *Dicionário de urbanismo*. São Paulo: DISAL, 2004. 451p.

FERRAZ, A. C. C. P.; TORRES, I. G. E. *Transporte público urbano*. 2. ed. São Carlos: Rima, 2004. 410 p.

FERREIRA, A. B. H. *Mini Aurélio século XXI escolar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

FERREIRA, M.; BASSI, C. M. **A história dos transportes no Brasil**. São Paulo: Editora Horizonte, 2011. 128 p.

GORDINHO, M. C. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Conex, 2003.

GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas sociais: acompanhamento e análise**, n. 12, p. 242-250, fev. 2006.

KNEIB, E. C. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, Goiânia, ano 13, n. 12, p. 71-78, jul. 2012.

LEMONS, D. S. C. P. S.; SANTOS, M. P. S.; PORTUGAL, L. S. Análise da relação entre o sistema de Transporte e a exclusão social na cidade do Rio de Janeiro. **ENGEVISTA**, v. 6, n. 3, p. 36-53, dez. 2004.

LIMA FILHO, G.L. **Negro, mas nem tanto!** A juventude negra do Cabula VI 140 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2000.

MAGALHÃES, I. A. **Estudo da reconfiguração e da valorização imobiliária na área do Cabula em Salvador-Bahia**. Uma análise entre 1970 e 2008. 76 f. Monografia (Graduação em Urbanismo) – Departamento de Ciências Exatas e da Terra, Universidade do Estado da Bahia. Salvador, 2009.

MENDONÇA, F. A. R. C. A estratégia de localização dos conjuntos habitacionais da URBIS em Salvador, entre 1964 e 1984. **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, Salvador, v. 2, n. 1, p. 61-83, 1989.

RIBEIRO, R. S. **Transporte Urbano em Salvador**. História e Projetos Recentes. Salvador: UFBA/ADM, 1994.

RONÁ, R. **Transportes no turismo**. Barueri: Manole, 2002. 154p.

SAMPAIO, C. N. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005. 294 p.

SANTOS, E.; PINHO, J. A. G.; MORAES, L. R. S.; FISCHER, T. (org.(s)). **O Caminho das Águas em Salvador**: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010. 486p.

SANTOS, J. **De cá para lá em Salvador**: reportagem-história da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil. Salvador: Viver projetos Editoriais, 2000. 141p.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 1997. 90 p.

SOARES, A. M. C.; ESPINHEIRA, C. G. D. Conjuntos habitacionais em Salvador-Ba e a transitória inserção social. **Risco**, São Carlos, n. 3, p. 57-65, jan. 2006.

SOUSA, M. T. R. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 17, n. 33, p. 119-129, dez. 2005.

TEXEIRA, C. (coord.). **A Grande Salvador**: posse e uso da terra. Salvador: Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano, 1978.

TORQUATO, A. M. S. C. **Transporte e exclusão social**: investigando conexões em um bairro de Natal-RN. 178 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro de Tecnologia e Geociências, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2006.

VASCONCELLOS, E. A. **O que é o trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985. 92 p.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, CC. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. 74 p.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO QUALITATIVA DO TRANSPORTE COLETIVO

1) Para qual finalidade você usa o transporte coletivo (considerando o principal percurso)?

- () Trabalho
- () Estudo
- () Passeio
- () Saúde
- () Outros _____

2) Como você avalia o tempo de viagem no ônibus?

- () Bom
- () Regular
- () Ruim

Por quê?

3) Como você avalia os intervalos entre um ônibus e outro? (intervalo entre atendimentos)?

- () Bom
- () Regular
- () Ruim

Por quê?

4) Como você avalia a lotação dos ônibus?

- () Boa
- () Regular
- () Ruim

Por quê?

5) Como você avalia as condições dos pontos de ônibus do bairro do Cabula (sinalização adequada, existência de cobertura, bancos e a aparência)?

- () Boa

- Regular
- Ruim

Por quê?

6) Como você avalia o estado das vias do bairro (existência de pavimentação, buracos, lombadas, valetas e sinalização)?

- Bom
- Regular
- Ruim

Por quê?

7) Como você avalia a sensação de segurança tanto nos pontos de parada quanto dentro do ônibus?

- Bom
- Regular
- Ruim

Por quê?

8) Como você avalia o tratamento apresentado pelos operadores de transporte público (motoristas, cobradores, fiscais, etc.).

- Bom
- Regular
- Ruim

Por quê?

9) Como você avalia o estado de conservação dos ônibus?

- Bom
- Regular
- Ruim

Por quê?
