

Mobilidade urbana: o atual cenário do sistema de ônibus na região da cidade baixa em Salvador/Ba

Urban mobility: the current scenario of the bus system in the lower city region of Salvador/Ba

Beatriz de Jesus Assis¹

SENAI, Salvador – BA, Brasil

Emilly da França Santos²

SENAI, Salvador – BA, Brasil

Evelin Silva Ventura³

SENAI, Salvador – BA, Brasil

Luana Santos Santana⁴

SENAI, Salvador – BA, Brasil

Cevaldo S. e Santos⁵

SENAI, Salvador – BA, Brasil

Resumo: O trânsito é uma grande disputa por espaços físicos em detrimento de diferentes motivações por classes distintas. Sendo então a mobilidade urbana a consagração com êxito, facilidade e conforto do fator citado anteriormente, o presente artigo tem como principal objetivo realizar uma análise do atual sistema de ônibus na Cidade Baixa de Salvador, Bahia. A região pautada neste artigo apresenta uma alta demanda de utilização dos ônibus, entretanto a difícil acessibilidade a tais veículos em razão de uma baixa frota do sistema rodoviário, uma má distribuição da grade horária, além de problemas como a infraestrutura e congestionamento são entraves que geram um grande índice de insatisfação ao que tange o consumo desses ônibus. O descaso à mobilidade urbana gera déficit ao que tange o pleno acesso dos cidadãos aos espaços de ascensão social, locais de emprego ou estudo ocasionando na potencialização do desemprego, possibilidade de criação de áreas marginalizadas, além de uma desintegração dos setores sociais em uma população. Sendo assim, através de estudos bibliográficos, será analisado o atual panorama vivenciado pelos soteropolitanos e seus impactos no funcionamento logístico pleno do setor de transporte.

¹ - Técnico em Logística – SENAI-BA – e-mail: beatriz.j.assis@ba.estudante.senai.br

² - Técnico em Logística – SENAI-BA – e-mail: emilly.f.santos@ba.estudante.senai.br

³ - Técnico em Logística – SENAI-BA – e-mail: evelin.vetura@ba.estudante.senai.br

⁴ - Técnico em Logística – SENAI-BA – e-mail: luana.s.santana6@ba.estudante.senai.br

⁵ - Doutorando em Difusão do Conhecimento – UFBA, Mestre em Administração – UNIFACS-BA, Especialista em Gestão Empresarial e Graduado em Administração de Empresas com Ênfase em Análise de Sistemas - FAVIC, Professor do SENAI-BA - e-mail: cevaldosantos@gmail.com

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Transporte Público. Salvador.

Abstract: Transit is a major dispute over physical spaces, to the detriment of different motivations by different classes. Since urban mobility is the successful, easy and comfortable consecration of the aforementioned factor, the main objective of this article is to analyze the current bus system in the Cidade Baixa of Salvador, Bahia. The region covered in this article has a high demand for buses, but the difficult accessibility of these vehicles due to the low fleet of the bus system, poor distribution of the timetable, as well as problems such as infrastructure and congestion are obstacles that generate a high level of dissatisfaction with the use of these buses. Disregard for urban mobility generates a deficit in terms of citizens' full access to spaces for social advancement, places of employment or study, leading to increased unemployment, the possibility of creating marginalized areas, as well as the disintegration of social sectors in a population. Therefore, through bibliographic studies, the current panorama experienced by Salvadorans and its impacts on the full logistical functioning of the transport sector will be analyzed.

Keywords: Urban Mobility. Public Transport. Salvador.

Introdução

Mobilidade urbana faz referência a condição que possibilita a locomoção de pessoas dentro de uma cidade, ao mesmo tempo que desenvolve relações econômicas e sociais, esse processo inclui ônibus, metrô, outros transportes coletivos e até mesmo automóveis como carros. Na legislação brasileira ela se enquadra como um dos direitos de um cidadão, além de citar a coexistência de pessoas e cargas no espaço urbano. A partir disso, o transporte coletivo se coloca como serviço essencial para a população brasileira, possibilitando que os residentes de cada território acessem cada região com maior facilidade, além de ser fator essencial para o progresso e desenvolvimento de qualquer nação.

Sendo assim, no cotidiano dos cidadãos soteropolitanos não seria diferente. O Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador (STCO) é o principal sistema de transporte público da cidade, ele é gerido pela Secretaria de Mobilidade (SEMOB) e fiscalizado pela Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos (ARSAL). Tendo como objetivo transportar passageiros de um bairro a outro por meio de uma tarifa de R\$ 5,60, valor divulgado e implementado pela prefeitura de Salvador no primeiro semestre de 2025.

O presente artigo tem como finalidade analisar e expor a atual situação do sistema de ônibus de Salvador, em especial aqueles que têm como destino a região da Cidade Baixa, constituída pelos bairros da Calçada, Caminho de Areia, Lobato, Roma, Mares, Massaranduba, Bonfim, Ribeira, Comércio e Paripe, tendo em vista a constante insatisfação dos estudantes da instituição Senai Dendezeiros, ao frequentar tal região através do STCO.

Diante desse cenário, torna-se imprescindível o uso da logística a fim de compreender os aspectos relacionados à organização dos automóveis coletivos que atendem a região analisada, qual o déficit desse processo e a maneira que a população da capital baiana é atingida. Uma vez que esse campo da gestão é responsável por projetar, aplicar e administrar dentre muitos fluxos o de transportes.

O transporte público de Salvador

Segundo Andrade e Brandão (2009), a região de Salvador, é ocupada por população em sua maioria de baixa renda, normalmente negros e mestiços, onde essa mesma região possui poucos investimentos em infraestrutura. Visando essa informação, é notório que o sistema de transporte rodoviário é de extrema necessidade quando se fala na acessibilidade da população soteropolitana aos meios de locomoção vigentes na capital baiana, principalmente para a população de baixa renda que muitas vezes não encontra outro meio de deslocamento, fazendo com que o sistema de ônibus seja vital.

Segundo Coelho/Serpa (2001) O atual estado do sistema público de transporte em Salvador se encontra em condição crítica quando se refere, principalmente, aos bairros que se localizam em áreas periféricas da cidade, além disso há uma falta de investimentos nos veículos públicos e uma necessidade maior de fiscalização de horários tanto em terminais de ônibus quanto em pontos de integração localizados ao decorrer dos bairros. Em relação ao descontentamento da efetividade desse modal, faz-se um recorte a uma região específica, sendo ela a Cidade Baixa de Salvador, onde os moradores e frequentadores dessa área vêm enfrentando dificuldades ao acesso direto aos bairros que residem ali, tendo em vista a escassez de linhas de ônibus que ainda operam para a integração às outras localidades da cidade.

De acordo com a Correios (2015) às linhas de distribuição do transporte público de Salvador são divididas em 3 áreas, sendo eles: os ônibus de cor verde que cobrem cerca de quase metade dos centros urbanos, os amarelos que cobrem em sua maioria a cidade baixa e os azuis, que seus trajetos visam as orlas da cidade. As linhas de cor amarela são as mais recorrentes nos bairros da cidade baixa, onde as suas frotas não acompanharam o crescimento da demanda junto a redução do número de frotas que abrangem a cidade baixa, sendo comum o longo período de espera pelo coletivo, ocasionando a superlotação desses veículos.

As principais linhas são direcionadas aos terminais de ônibus ou ao comércio, entretanto, esses redirecionamentos ocasionam a aflição dos usuários dos sistemas de ônibus. A partir deste primórdio, o sistema atual de locomoção coletiva de salvador, em principal cidade baixa, não segue as exigências da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 segundo a Secretária-geral do Brasil (2012) que visa a contribuição para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetividade desses meios de locomoção. Esse requisito não vem sendo executado com vigor, levando em consideração a satisfação dos usuários dos coletivos.

Tabela 01 – Características do Transporte Público de Salvador

CATEGORIAS	ESPECIFICAÇÃO
Importância do transporte	Crucial para a acessibilidade, visando a população de classe baixa.
Atual cenário	Falta de investimento e fiscalização de horários.
Cidade baixa	Acesso limitado devido às linhas operantes.
Direcionamento de linhas	Concentração em terminais de ônibus, dificultando o acesso direto.
Lei nº 12.587/2012	Não propriamente aplicada, impactando na satisfação dos usuários.

Fonte: Autores, (2025).

Visto isso, a tabela apresenta uma síntese geral dos temas abordados no tópico anterior, onde visa a definição dos termos importantes apresentados no decorrer do desenvolvimento textual. Sendo assim, é evidente a relevância do conteúdo discutido

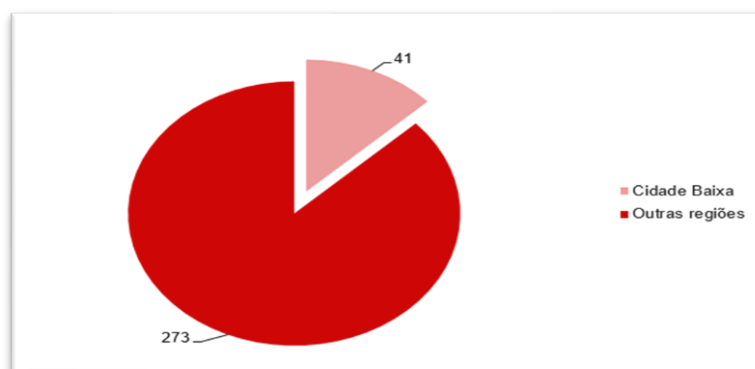
no âmbito atual que Salvador apresenta, com ênfase no transporte público da região da cidade baixa.

Desafios para a eficácia do STCO

Na abertura dos trabalhos da Casa Municipal da cidade, no ano de 2025, houveram duras críticas sobre o transporte público. Em entrevista para o G1 Bahia, o atual presidente da casa, Carlos Muniz (PSDB) afirmou: “Caro e de má qualidade”. Já em outro cenário, o vereador e presidente do Sindicato dos Rodoviários, Hélio Ferreira (PCdoB), relatou ao bahia.ba que a capital baiana precisa de um transporte público com fluidez e qualidade, além da necessidade de medidas sobre a atual tarifa e a quantidade de ônibus.

Mas a discussão vai para além do setor político, de acordo com Delgado (2024), Florentin (2024) e Santos (2024), os principais fatores que impedem o bom funcionamento e desempenho do STCO envolve o atual valor da tarifa, a relação quantidade de ônibus por habitantes e a idade média da frota, impactando na qualidade, tempo de espera, tempo de viagem, e superlotação. Analisando com cautela é possível perceber que existe um fator que se enquadra como um dos responsáveis desses outros problemas citados e corrobora para a situação vivenciada na região da Cidade Baixa: o corte de diversas linhas de ônibus.

Gráfico 01 – Cortes de linhas de ônibus em Salvador



Fonte: Observatório de Mobilidade de Salvador, (2024).

Analisando o gráfico acima, percebe-se que o número de linhas que atendiam a Cidade Baixa e foram interrompidas não correspondem de maneira proporcional ao

total de linhas interrompidas, já que essa parte da capital integra diferentes bairros e se desenvolveu a partir do seu potencial econômico e comercial (Rosado, 1993). O gráfico também revela um problema enfrentado a mais de uma década por toda população soteropolitana: a reestruturação do STCO iniciada em 2013, que contou com o processo de extinção em massa de linhas que atendiam a cidade através da premissa de integração multimodal, obrigando o passageiro a utilizar metrô ou o Bus Rapid Transit (BRT), tirando seu poder de escolha.

Entretanto, Araújo (2024), refere-se a essa modalidade em Salvador como “uma colcha de retalhos”, já que os modais não se integram de maneira orgânica. Esse cenário de diminuição de rotas em prol da dita integração, se torna perceptível em determinados aspectos negativos, como a superlotação, comumente vivenciada nos horários de pico; a qualidade dos ônibus devido ao elevado tempo de vida da frota somado ao reduzido número de veículos que compõem as frotas e o enorme tempo de espera (Jesus, 2021).

A infraestrutura do sistema

A logística urbana de pessoas é o processo de planejamento, implementação e controle do transporte e armazenagem em áreas urbanas, enquanto a mobilidade se refere à circulação de indivíduos em um determinado espaço e em um período definido (Lamot, 2024). A partir do conceito de ambas, é possível identificar os principais pontos de melhoria no transporte público de Salvador e os atuais gargalos que prejudicam a sua eficiência.

O atual cenário denuncia uma desigualdade no investimento em infraestrutura na cidade soteropolitana, dificultando que parte da população, em sua maioria de baixa renda, acesse toda a superfície urbana. Enquanto isso, bairros que são de interesse turístico como: Rio Vermelho, Ondina e Itapuã, são melhor atendidos pelo sistema de ônibus, tanto pela quantidade de paradas, quanto pela condição dos coletivos em si. (Santos, 2002)

Os principais problemas de infraestrutura para a mobilidade urbana da cidade incluem: os congestionamentos e os ônibus velhos que prejudicam a pontualidade com que os ônibus chegam às paradas, e as vias esburacadas que vão danificar o coletivo e ocasionar em mais custos de manutenção para as empresas (Buzu 071,

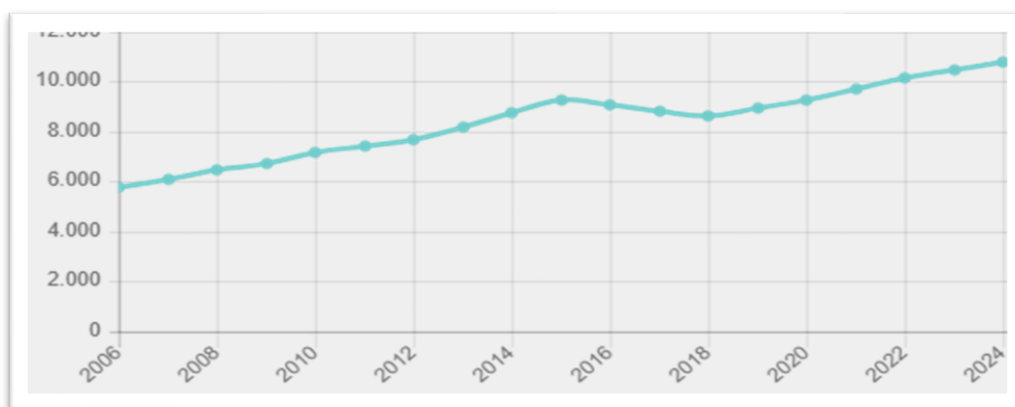
2024). Tudo isso é exacerbado pelo uso excessivo do modal de transporte rodoviário e a falta de integração entre outros modais.

Com isso, se faz necessário que a Prefeitura de Salvador faça um planejamento urbano focado na eficiência logística, atendendo às demandas da população. É necessário, também, investir na pavimentação de ruas, ônibus novos e numa melhoria da malha rodoviária, dessa forma, atenuando as problemáticas citadas e proporcionando qualidade de vida para os usuários do transporte público.

Os impactos socioeconômicos populacional

Tendo em vista que a mobilidade urbana é um fator diretamente relacionado ao crescimento e desenvolvimento social, político e econômico de uma localidade, (Câmara, 2000), ao receber um sistema de ônibus desigual, mal distribuído e estruturado, a população soteropolitana está fadada a sucumbir em um cenário onde há segregação do espaço urbanizado, gerando assim, assimetria em oportunidades socioeconômicas ou políticas. De acordo com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a utilização dos veículos coletivos em Salvador vem apresentando um crescente ano após ano, como mostra o seguinte gráfico.

Gráfico 02 - Aumento da utilização de veículos coletivos em Salvador



Fonte: IBGE, (2024).

De acordo com Santos (1996), a mobilidade básica em sua semente deve proporcionar conforto e praticidade aos passageiros, entretanto, tal viés não é propriamente efetuado na prática, visto que a cada dia ocorre mais expansões da cidade, gerando novas áreas que consequentemente vão gerar necessidades de

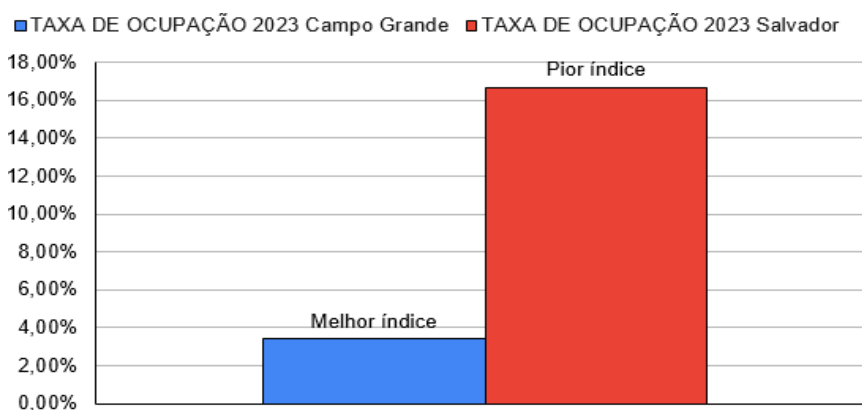
transporte, as quais infelizmente, não são atendidas. Com o surgimento de centros geográficos, consequentemente a população mencionada no artigo sofrerá consequências diretas em detrimento das longas distâncias e itinerários. Com o acesso rápido reduzido, a população tem grande tendência em desenvolver problemas psicológicos, grandes índices de estresse, além da dificuldade de acesso aos empregos, locais de estudo, entre outros. Diante disso, contribuindo para uma sociedade assimétrica que burla a Lei 12.587/2012 sendo a lei fundamental que garante a mobilidade urbana e, por extensão, o direito ao transporte público, gerando uma exclusão social entre os soteropolitanos.

Como citado preliminarmente neste artigo, a mobilidade é um direito previsto em lei na Constituição de 1988. Entretanto, os entraves previamente apresentados nesse artigo exibem que esse direito vem sendo negligenciado. Tal situação deve ser revisada o quanto antes, já que a mobilidade eficaz, acoplada a uma logística precisa garante uma qualidade de vida aos cidadãos, possibilitando diretamente um trajeto seguro e confortável gerando assim maior alcance aos empregos, maior acesso aos locais de estudo como escolas, cursos e faculdades além dos locais de lazer, possibilitando enfim uma real autonomia ao cidadão e promovendo assim a cidadania em sua forma mais plena Ministérios das Cidades (2004).

É de suma importância ressaltar que se tais direitos expostos acima não forem devidamente tratados, impactos e consequências negativas serão notáveis na sociedade. Tais como:

1) Alta taxa de desemprego em detrimento do difícil acesso as áreas corporativas

Gráfico 03 - Índice de ocupação em 2023.



Fonte: UOL, (2023).

Ao analisar o gráfico exposto anteriormente, nota-se que dentre as capitais brasileiras Salvador se destaca como a pior em taxa de desocupação. Tais dados são um reflexo da má gestão de transportes públicos, visto que impedindo a população de alcançar plenamente seus meios de trabalho, o Estado perpetua em um panorama discrepante em oportunidades, causando áreas marginalizadas e desintegração econômica. Segundo Freitas (2010), é necessário que a população alcance os meios para uma inclusão social.

2) Aumento do uso de substâncias psicoativas devido ao alto nível de estresse e desconforto vivido pela população cotidianamente

O excesso de veículos com a falta de infraestrutura para atender essa demanda faz com que os veículos trafeguem com baixa velocidade tornando o trânsito caótico e exaustivo àqueles que utilizam, além de submetê-los a infinitas viagens penosas para alcançar seus destinos desejados. De acordo com Cardoso (2008), a mobilidade funciona como impulsionador para oportunidades de ascensão social. No entanto, a perspectiva experienciada pelos cidadãos soteropolitanos é um exemplo de contradição a tal princípio, visto que além de evidenciar viagens longas proporcionando exaustão e estresse aos passageiros, tal cenário gera um desconforto frequente, criando um panorama suscetível ao uso de substâncias psicoativas e alcoólicas a fim de “aliviar” o cansaço vivido todos os dias. Sendo assim, a existência de um grande número de deslocamentos por si só não representa inegavelmente boas condições de vida, pois pode refletir a necessidade de deslocamentos excessivos frente à precariedade do sistema de transportes eleito e/ou disponível para uso (Goodwin, 1981, citado por Vasconcelos, 2001).

3) Baixo desenvolvimento em áreas subdesenvolvidas na cidade, aflorando uma segregação de ideias e cultura.

A função básica do transporte é integrar as áreas urbanas dos pontos de vista espacial, econômico, social e recreativo (Barat; Batista, 1973). Entretanto, ao analisar a crescente exponencial da cidade de Salvador nos últimos anos, a população residente nas áreas periféricas sofre com a inviabilização de suas necessidades, visto que, para que haja uma troca de conhecimentos entre tal localidade e o resto da cidade, são necessárias políticas públicas. Lacoste (1985) denomina as localidades suburbanas de “bairros subintegrados”, que se compõem de poucos equipamentos urbanos. O autor ainda afirma que na maior parte do terceiro mundo os habitantes dos

bairros mais ou menos “subintegrados” formam uma boa parte da população total. Sendo assim, esses bairros têm alta necessidade de acesso às demais localidades do município, ao passo que tal problema se abrange há uma ramificação das ideias e dispersão de potencial econômico.

4) Redução do potencial econômico da cidade

O homem é o subsistema mais complexo e o que tem maior probabilidade de desorganizar o sistema (Rozestraten, 1988). Tal afirmação se relaciona com a desigualdade ao acesso do sistema coletivo, o homem vive condicionado a sua melhora individual, sendo assim, gerando um conflito entre espaços e oportunidades a todo tempo. Essa disputa pelo espaço gera o conflito físico, acarretando a negociação desse espaço pautada pelo poder real ou imaginário de cada ator social envolvido (Vasconcelos, 1985). O espaço de circulação seria “consumido” (acessado), então, de forma diferenciada, refletindo diferentes condições sociais e econômicas entre as famílias e as pessoas. Enquanto a carência de medidas eficazes se prolongar, Salvador terá um grande espaço (Cidade Baixa) desvalorizado, dessa forma, agindo de forma não estratégica visto que essas pessoas terão um alcance barrado pelo egoísmo dos governantes, que tendem a dar holofotes aos espaços mais infra estruturados.

Tal situação ocorre com frequência em datas comemorativas, como por exemplo Natal, Ano Novo, Carnaval, dentre outros, onde o foco do governo está direcionado exclusivamente ao acesso dos turistas, aumentando as sequelas vividas pela população da Cidade Baixa em detrimento da exclusão de suas necessidades de melhora na locomoção.

Diante de tudo que foi exposto, se mostra necessário uma maior atenção dos órgãos estatais ao que tange a distribuição de ônibus, qualidade e infraestrutura dos mesmos, visto que se a atual situação continuar vigente na capital baiana a população residente da Cidade Baixa sofrerá impactos que diminuirão sua qualidade de vida, gerando maior número de viagens pelos mesmos, gerando cansaço excessivo e mau desempenho em suas áreas de trabalho, devida a alta exaustão de locomoção, fadado a uma sociedade desigual e invisível como afirma (Singer, 1978). Tais ações ferem ferozmente o lema da Constituição Brasileira de 1988.

Considerações finais

O transporte público rodoviário de Salvador, em especial, os ônibus coletivos, possuem muitos pontos de melhoria que causam insatisfação na população soteropolitana, em especial, os que residem ou frequentam a região da Cidade Baixa. Esse cenário multifacetado possui grandes consequências no desenvolvimento socioeconômico da população e em outros aspectos da vida como um todo.

Os que usufruem desse transporte sofrem diariamente com a superlotação e a estrutura antiquada dos coletivos, o que contribui para uma locomoção não satisfatória, além da má distribuição territorial e pouca oferta de veículos, contribuindo para a não eficiência desse serviço. Esses problemas denunciam a necessidade de maior investimento nesse modal, a fim de garantir maior mobilidade para a população.

Como consequência das problemáticas citadas, está a dificuldade dos cidadãos em acessar plenamente toda a superfície da cidade, fazendo com que a integração social deles em outros espaços se torne uma adversidade. Essa situação também influencia na taxa de desemprego, visto que, adentrar às áreas de maior desenvolvimento econômico são um desafio para esses indivíduos. Dessa forma, é exposta a necessidade de um planejamento urbano e maior investimento nesse serviço. O cumprimento de horários e da demanda populacional, além da integração eficiente do transporte rodoviário com outros modais, são imprescindíveis para uma mobilidade inclusiva e efetiva. Fazendo isso, o poder público irá garantir bem-estar e maior qualidade de vida para a população soteropolitana que acessa a região da Cidade Baixa.

Referências

ANDRADE, L. A.; BRANDÃO, M. S. **Planejamento urbano e desigualdade social**. Salvador: EDUFBA, 2009.

ARAÚJO, M. F. **Mobilidade e política urbana na Bahia**. Feira de Santana: UEFS Editora, 2024.

BARAT, A.; BATISTA, L. **Planejamento do transporte urbano**. Rio de Janeiro: IBGE, 1973.

BRASIL DE FATO. **População pobre, tarifa cara, transporte sem qualidade: a Salvador dos projetos bilionários não conversa com a Tarifa Zero**. 2024.

Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/colunista/observatorio-das-metropoles-nas-eleicoes-de-salvador/2024/06/07/populacao-pobre-tarifa-cara-transporte-sem-qualidade-a-salvador-dos-projetos-bilionarios-nao-conversa-com-a-tarifa-zero>. Acesso em: 2 maio 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade; e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 9 abr. 2025.

BUZU 071. **Como está o transporte coletivo em Salvador?** [S.l.], 2024. Disponível em: <https://www.buzu071.com.br/transporte-coletivo-salvador/>. Acesso em: 10 jan. 2025.

CARDOSO, F. J. **Transporte e exclusão social nas metrópoles brasileiras**. São Paulo: Cortez, 2008.

COELHO, R. F.; SERPA, L. A. **Transporte público e exclusão urbana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CORREIOS. **Relatório técnico do sistema STCO**. Salvador: SEMOB, 2015.

CÂMARA, J. P. **Mobilidade e política urbana no Brasil**. Brasília: Ipea, 2000.

DELGADO, R. M. **Sistema de ônibus e sua crise nas capitais**. Salvador: EDUFBA, 2024.

FLORENTIN, A. J. **Desafios da mobilidade urbana**. São Paulo: Atlas, 2024.

FREITAS, P. P. de. **Mobilidade urbana e acessibilidade em Salvador**: análise da implantação de ciclovias. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/19362/1/Patr%c3%adcia%20Ponte%20de%20Freitas.pdf>. Acesso em: 7 maio 2025.

G1 BAHIA. População pobre, tarifa cara, transporte sem qualidade: a Salvador dos projetos bilionários não conversa com a Tarifa Zero. G1, 7 jun. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2024/06/07>. Acesso em: 20 maio 2025.

G1. Abertura dos trabalhos da Câmara de Salvador. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2025/02/03/abertura-trabalhos-camara-salvador.ghtml>. Acesso em: 13 maio 2025.

JESUS, J. M. de. **A influência da implantação do BRT na mobilidade urbana de Salvador-Bahia**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018. Disponível em:

<https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/33751/1/TCC%20JEANDEL%20MARQUES%20ODE%20JESUS.pdf>. Acesso em: 9 maio 2025.

LACOSTE, Y. **A geografia** – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. São Paulo: Papirus, 1985.

LAMOT, R. A. **Planejamento logístico urbano**. Curitiba: InterSaberes, 2024.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (Brasil). Caderno de Referência para Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: <https://www.cidades.gov.br>. Acesso em: 05 jan. 2025.

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE DE SALVADOR. **Relatórios técnicos e boletins**. Salvador: OBMOB, 2024. Disponível em: <https://obmob.salvador.ba.gov.br/>. Acesso em: 18 fev. 2025.

ROSADO, E. M. **História e urbanização de Salvador**. Salvador: UFBA, 1993.

ROZESTRATEN, M. **Espaço e comportamento**. São Paulo: Pioneira, 1988.

SANTOS, L.; SILVA, M. A. F. da. Mobilidade urbana e os desafios para a sustentabilidade: um estudo de caso em Ponta Grossa (PR). Mundi Engenharia, Tecnologia e Gestão, Ponta Grossa, v. 2, n. 1, p. 45–58, 2021. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.5038428>. Disponível em: <https://revistas.ifpr.edu.br/index.php/mundietg/article/view/1019/884>. Acesso em: 9 maio 2025.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 2002.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 1996.

SANTOS, V. L. **Política tarifária e exclusão social**. Belo Horizonte: Autêntica, 2024.

SECRETARIA-GERAL DO BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Governo Federal, 2012.

INGER, P. **O capitalismo e o trabalhador urbano**. São Paulo: Paz e Terra, 1978.

UOL. **Tarifa zero é tendência em cidades do Brasil e do mundo**. UOL Notícias, 2023. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/2023/11/12/tarifa-zero-e-tendencia.htm>. Acesso em: 14 mar. 2025.

VASCONCELOS, E. A. **Mobilidade urbana e transporte público**. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano**: espaço e cidadania. São Paulo: Hucitec, 1985.