

ORGANIZAÇÃO E COORDENAÇÃO



OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

PARCERIA



**FÓRUM NACIONAL DE
REFORMA URBANA**



**REGIÃO METROPOLITANA DE
SALVADOR (BA)**



Gilberto Corso Pereira

Inaiá Maria Moreira de Carvalho

Rafael de Aguiar Arantes

Carla Galvão Pereira

Claudia Monteiro Fernandes

José Lázaro de Carvalho Santos

Juan Pedro Moreno Delgado

Maria das Graças Borja Gondim dos Santos Pereira

Aparecida Netto Teixeira

Laila Nazem Mourad

Maina Pirajá Silva

Pablo Vieira Florentino



1. Introdução

Este relatório teve por objetivo incluir novos elementos às análises preliminares realizadas pelo Núcleo Salvador do INCT Observatório das Metrôpoles a respeito da pandemia da Covid-19 em julho de 2020, contribuindo para a compreensão dos impactos sobre Salvador e sua Região Metropolitana (RMS) e para a construção de propostas e estratégias de superação da crise que se instalou, principalmente nas periferias e favelas, após mais de um ano. São apresentadas informações sobre a realidade da cidade-polo desta região e, sempre que disponíveis, dos demais 12 municípios que compõem a metrópole. Salvador é a maior cidade do estado da Bahia e, segundo o último Censo Demográfico, concentrava cerca de 79% da população da RMS. Por ser uma cidade periférica no tecido urbano e econômico brasileiro, é marcada por grande pobreza, desigualdades e formas de vulnerabilidade social.

A reflexão se estrutura em quatro eixos: a) um panorama atual da pandemia na RMS; b) governança e políticas de enfrentamento da Covid-19; c) acesso à saúde, à educação, ao trabalho e à renda; d) conflitos no território e violações de direitos. A partir dessas dimensões, discute-se o panorama da epidemia do ponto de vista das desigualdades intraurbanas, incluindo também a perspectiva dos movimentos sociais e dos moradores de bairros populares sobre a realidade vivida. São também abordadas as relações intergovernamentais, especialmente entre o governo do estado e a prefeitura de Salvador, e as medidas adotadas por estes entes federativos, bem como as políticas de mobilidade, transferência de renda e apoio socioeconômico, as transformações dos instrumentos de gestão, caso especial das parcerias público-privadas, e os limites e desafios da gestão pública.

2. Panorama da Covid-19 na RMS

Até o final de setembro de 2021, o estado da Bahia apresentou um total de 1.232.674 casos confirmados de Covid-19 e 26.556 óbitos, um crescimento de 8 vezes em relação à primeira edição do Dossiê Nacional “As Metrôpoles e a Covid-19”, lançado em junho de 2020. A incidência no estado é de 8.256 casos por 100 mil habitantes e a de óbitos é de 177,9 por 100 mil. No ano passado, 35,2% dos casos eram de residentes da capital, percentual que diminuiu desde o início da pandemia, chegando a 19,1% dos casos e 30,1% dos óbitos concentrados na capital. A Tabela 1, que se segue, apresenta os principais dados sobre o número de casos e de óbitos por Covid-19 na Região Metropolitana de Salvador:

Tabela 1 – Casos e óbitos por Covid-19 por municípios da RMS e Bahia.

Município	Casos confirmados	%	Casos por 100 mil habitantes (Pop. Estimada em 2020)	Óbitos	%	Óbitos por 100 mil habitantes (Pop. Estimada em 2020)
Salvador	236.081	19,1	8.178,24	8.004	30,1	277,27
Camaçari	24.940	2,0	8.195,81	622	2,3	204,40
Candeias	8.331	0,7	9.525,72	194	0,7	221,82
Dias d'Ávila	5.819	0,5	7.059,15	160	0,6	194,10
Itaparica	1.421	0,1	6.361,64	38	0,1	170,12
Lauro de Freitas	23.383	1,9	11.596,70	531	2,0	263,35
Madre de Deus	2.858	0,2	13.335,20	47	0,2	219,30
Mata de São João	4.406	0,4	9.349,40	69	0,3	146,42
Pojuca	3.809	0,3	9.529,17	52	0,2	130,09
São Francisco do Conde	3.771	0,3	9.370,11	69	0,3	171,45
São Sebastião do Passé	3.563	0,3	8.019,36	94	0,4	211,57
Simões Filho	9.278	0,8	6.832,96	238	0,9	175,28
Vera Cruz	1.786	0,1	4.085,46	79	0,3	180,71
RMS	329.446	26,7	8.324,46	10.197	38,4	257,66
Bahia	1.232.674	100,0	8.256,01	26.556	100,0	177,86

Fonte: Elaboração própria¹ baseada nos dados disponibilizados pela Central Integrada de Comando e Controle da Saúde da Secretaria Estadual de Saúde da Bahia. Dados atualizados até o dia 28/09/2021.

A Região Metropolitana de Salvador apresenta um peso considerável no estado na Bahia, em termos populacionais, concentrando cerca de 26,5% da população estadual (segundo estimativas populacionais de 2020 do IBGE), e, em termos econômicos, sendo responsável por 41,9% do PIB estadual (segundo dados do PIB de 2018). Porém, conforme amplamente discutido nos diversos estudos do Núcleo Salvador do Observatório das Metrôpoles (CARVALHO; PEREIRA, 2014; SILVA; SILVA; SILVA, 2016), os municípios da região são muito desiguais em termos populacionais, econômicos e no que se refere ao Índice de Desenvolvimento Humano. Salvador diminuiu, segundo as estimativas populacionais de 2020 do IBGE, a sua relevância em termos populacionais, caindo para 72,9% da população da RMS. Porém, seu PIB representou, em 2018, 53% do total da região, ainda que municípios com uma base industrial relevante, como São Francisco do Conde, Camaçari e Simões Filho, ou uma base vinculada ao setor de serviços, como Lauro de Freitas, apresentem também um PIB superior aos demais municípios da região. Em relação ao IDH, apenas Salvador e Lauro de Freitas ficam acima da média da RMS, ainda que toda a região esteja classificada como uma área de médio desenvolvimento humano, segundo as avaliações do PNUD 2010.

¹ O governo do estado da Bahia não utiliza a Região Metropolitana de Salvador como unidade de análise e regionalização das informações de saúde e dos dados sobre a Covid-19.

Tanto o peso da RMS no estado quanto as desigualdades internas se expressam também na incidência da Covid-19 entre os municípios. Os dados da Tabela 1 revelam, em primeiro lugar, que a pandemia se converteu claramente num problema metropolitano, já que a RMS concentrou 26,7% dos casos confirmados e 38,4% dos óbitos.

Essa concentração se expressa também no número de casos e óbitos por 100 mil habitantes. Os índices da RMS são superiores à média do estado da Bahia. O município de Salvador tem um índice superior de óbitos por 100 mil habitantes, maior que a média do estado, mas um quantitativo ligeiramente inferior de casos. Outros municípios, tais como Lauro de Freitas, Pojuca, Madre de Deus e São Francisco do Conde, por exemplo, apresentam índices de casos por habitantes maiores do que a média do estado, enquanto Camaçari, São Sebastião do Passé, Candeias e as mesmas Lauro de Freitas e Madre de Deus apresentam valores superiores à média estadual em termos de óbitos.

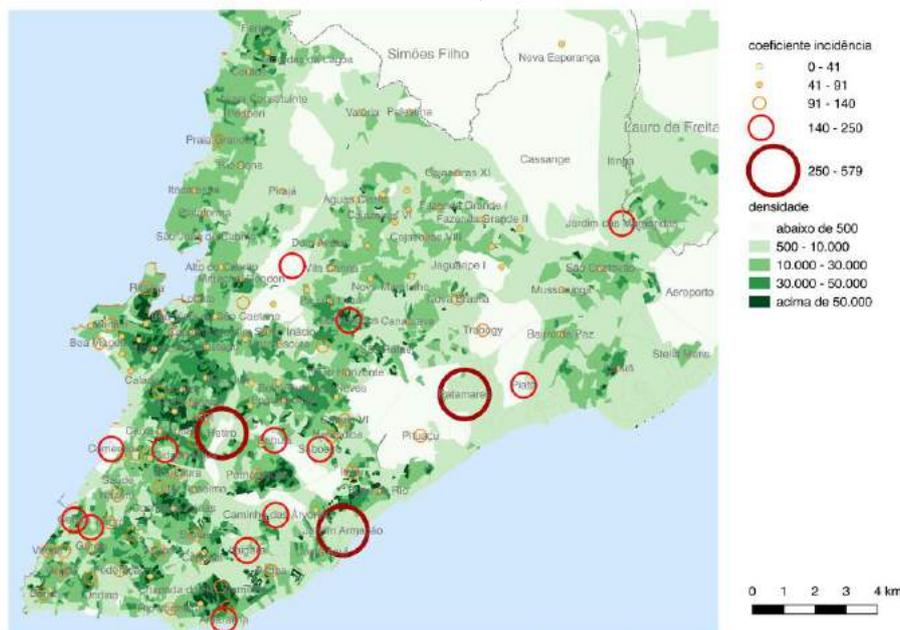
Esses dados podem indicar a relevância das redes urbanas na disseminação da Covid-19 pelo território brasileiro: a entrada no país a partir de São Paulo, a “Grande Metrópole Nacional”, dela para as capitais estaduais e, posteriormente, para os demais estratos da rede (SOUZA; FERREIRA Jr., 2020). A hierarquia urbana foi importante na disseminação da doença, de modo que, como mostraram Batella e Miyazaki (2020) em estudos sobre Minas Gerais, houve uma sobreposição entre a ocorrência espacial desta enfermidade, sua intensidade e os principais nós da rede urbana.

A relevância da territorialidade metropolitana da RMS no padrão de concentração de casos e de óbitos fica evidente a partir desses dados. Porém, esse mesmo exercício foi realizado no mês de março deste ano², e a comparação com os dados coletados no final do presente mês de setembro de 2021 revela certa diminuição na concentração metropolitana dos casos e óbitos de Covid-19. Naquele mês o acumulado indicava a RMS como responsável por 29,5% dos casos e por 41% dos óbitos. Essa variação deve ser melhor investigada, mas pode estar relacionada a um possível avanço da vacinação nos municípios da RMS, entre eles a capital do estado.

Apesar dessa oscilação, os dados até então analisados sugerem a relevância de se pensar a disseminação da pandemia, bem como as estratégias de enfrentamento, a partir de territorialidades que ultrapassam a escala municipal. Nesse aspecto, o tratamento da questão metropolitana apresentou inflexões importantes no enfrentamento da pandemia pelos entes federados na RMS.

2 Conforme ARANTES, Rafael A.; PEREIRA, Carla G. (2020b).

Figura 1 – Incidência de Covid-19 e densidade populacional por área (RMS 2021).



Fonte: PMS (dados Covid) e IBGE (Censo 2010).
Elaboração dos autores.

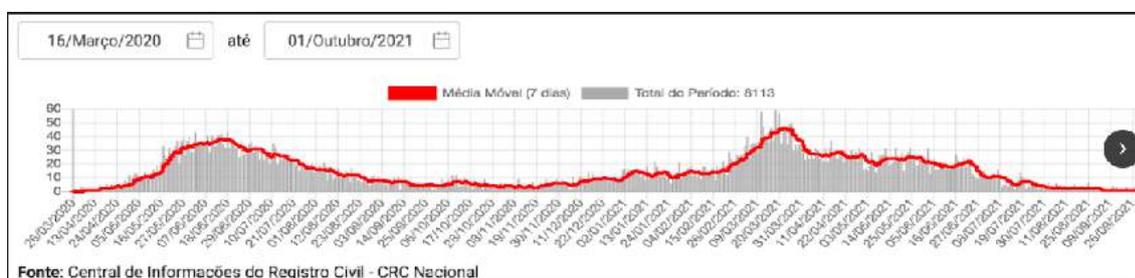
Áreas com elevadas densidades demográficas e maiores vulnerabilidades estruturais, como o Subúrbio Ferroviário e Cidade Baixa, têm taxas de incidência mais baixas que bairros de classe média e média alta, como Patamares e Jardim Armação. A região do Retiro fica entre essas duas regiões, com elevada incidência. Bairros de classe alta, como Caminho das Árvores e Itaipara, apresentaram coeficientes de incidência equivalentes a áreas como o Comércio e o Centro da Cidade, com maior movimentação de pessoas para atividade de comércio e serviços, por exemplo. Bairros mais tradicionais na península da capital, como Barra, Ondina e Graça, com maior presença das classes médias e altas, possuem menores coeficientes de incidência do que os bairros de classe média da orla atlântica. Contudo, os bairros populares do miolo da cidade apresentaram incidências ainda menores. Essa não convergência entre áreas estruturalmente pobres e a incidência da Covid-19 ficará mais evidente na análise dos cartogramas de incidência versus renda mais adiante.

O bairro de Patamares é uma das áreas da capital com recente crescimento de condomínios verticais de classe média alta e apresentou um dos maiores coeficientes de incidência da Covid-19. Elevado coeficiente também se deu em Jardim Armação, área de classe média, com rendas médias domiciliares um pouco menores e com forte verticalização.

Tendo como referência o último relatório sobre as metrópoles brasileiras e a pandemia de Covid-19, que foi elaborado logo após o pico da primeira onda, em junho 2020 (Figura 2), podemos analisar o que ocorreu após uma nova onda em 2021. Em Salvador, transcorrido um ano e meio e passado o pico da segunda onda, março 2021, pode-se observar o comportamento da população na proteção à exposição ao risco de contaminação e na preservação da vida, mas também, das condições de manutenção das atividades econômicas.

Somam-se à crise sanitária, as ameaças dos efeitos das mudanças climáticas e demais crises setoriais – social, ambiental, econômica, cultural de infraestrutura e mobilidade –, que conformam uma crise urbana multisetorial. As questões urbanas foram amplificadas e as tensões sociais intensificadas.

Figura 2 – Picos das ondas de Covid-19 no Brasil.



Entendendo a situação da primeira onda, em junho de 2020, como momento de incompreensão completa – sobre riscos e sobre as abordagens clínicas de tratamento –, a cidade e o modo urbano passam a ser vistos como importante limitador à necessária prática do isolamento social.

Analisando os movimentos da população para se proteger, estabelecer relacionamentos seletivos e seguros, pode-se por meio de observação empírica constatar novas dinâmicas territoriais. Da necessidade de passar a viver em ambientes onde o isolamento social fosse praticado com segurança configurou-se uma forte tendência de afastamento das grandes metrópoles, e/ou de áreas mais densificadas e consolidadas das cidades-sede municipais.

Ao processo de dispersão já instalado na RMS (SANTOS PEREIRA e PEREIRA, 2019) soma-se esse movimento de afastamento das aglomerações urbanas. As segundas residências e as áreas rurais são consideradas ambientes mais seguros – espaços *bunkers* na guerra contra o vírus –, sejam imóveis próprios ou locados. Entretanto, a necessidade de realizar as atividades profissionais, que passaram em certa medida a serem exercidas no modo remoto, exigiu, como condição de viabilidade destes movimentos, a conexão via web para manter as relações de trabalho.

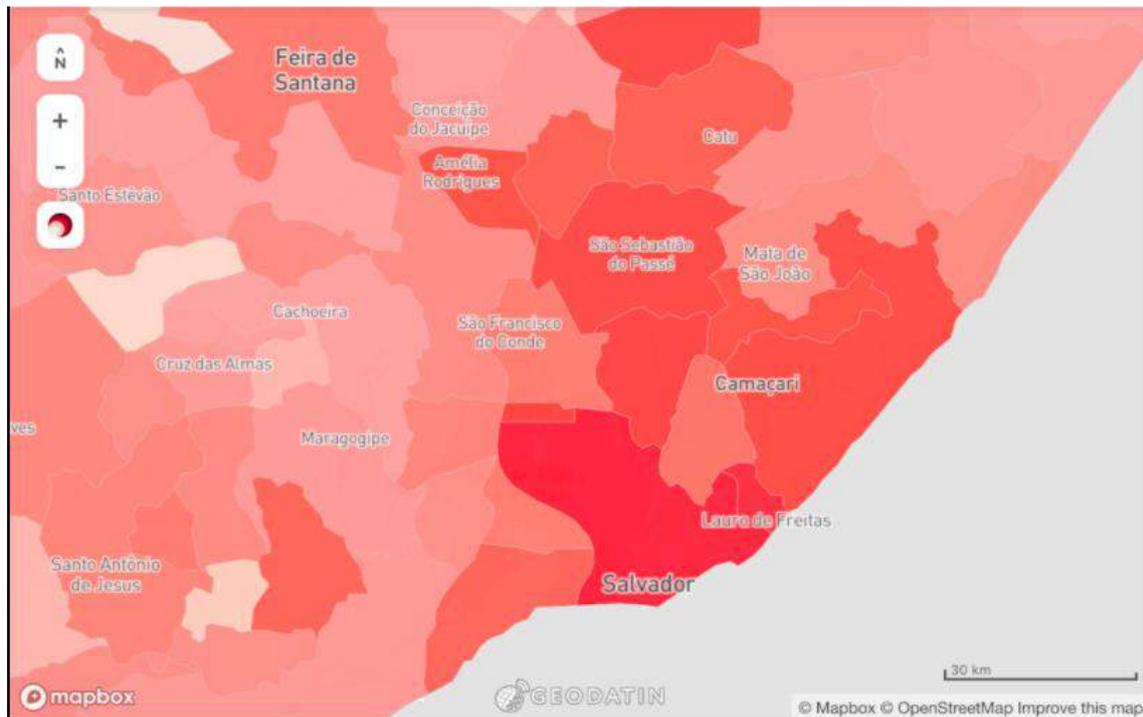
Dentre os poucos registros de quantificação disponíveis sobre as dinâmicas territoriais, os dados do crescimento das adesões ao fornecimento de conexão internet via satélite são significativos e ilustram a intensidade desse movimento de fuga das concentrações urbanas.

A empresa Hughesnet, fornecedora de conexões de internet via satélite, registrou crescimento de 80% das adesões no ano de 2020, comportamento associado à primeira onda da pandemia (RELATÓRIO ANUAL, 2020). O provimento de conexão à web foi condição de fixação das pessoas em áreas até então não servidas por redes de telemática.

No momento atual, após o pico da segunda onda em Salvador, esta mesma empresa registra a perda de 60% das adesões conquistadas, não por solicitação de desligamento, mas por inadimplência. Dado importante para caracterizar que os movimentos de deslocamento para a segunda residência ou áreas rurais aconteceram como movimentos de fuga da situação mais crítica e inaugural da pandemia, mas que não se sustentaram como opção economicamente viável, ou, já houve refluxo em razão de progressiva retomada e algumas atividades, parcialmente em modo presencial.

Os dados sobre óbitos no estado da Bahia corroboram o acerto do movimento da população buscando espaços mais distantes das aglomerações como retrata a Figura 3, evidenciando o maior indicador de óbitos/mil habitantes que se encontra registrado em Salvador.

Figura 3 – Óbitos por cem mil habitantes.



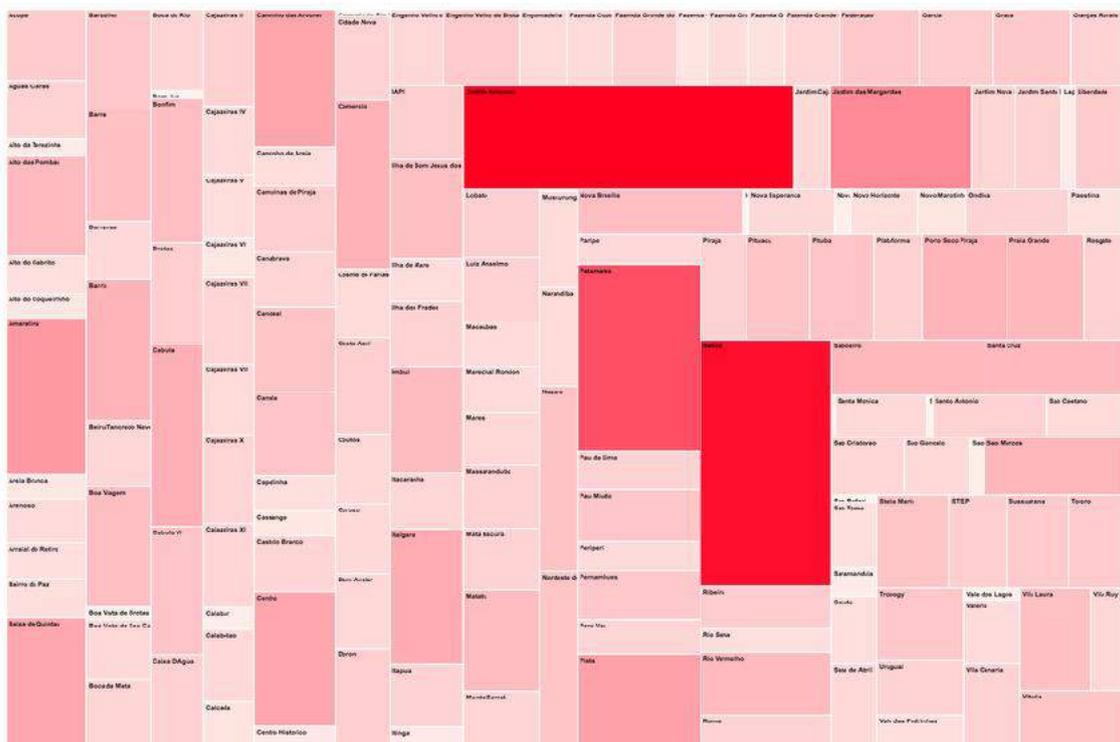
A relação do número de contaminados por mil habitantes, por bairro, corresponde a este indicador Coeficiente de Incidência, disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Salvador³.

Na cidade, as características urbanas que poderiam se constituir em determinantes urbanísticos influentes nas concentrações de ocorrência de Covid-19, tem motivado pesquisas. No atual estado da arte, nem mesmo parâmetros que são intuitivamente elencados como prováveis determinantes – densidade populacional e condição de habitabilidade dos imóveis, dentre outros – não trazem a confirmação sobre o significado destes na propagação da pandemia.

Os registros de concentração de incidência de ocorrências de Covid-19 na Figura 4 não expressam informações conclusivas quando analisados os parâmetros urbanísticos tais como: padrão de construção das habitações; quantidade de população ou densidade populacional (Figura1).

³ O coeficiente de incidência dimensiona a ocorrência de eventos incidentes de interesse num período de tempo (MERCHAN-HAMANN; TAUIL; COSTA, 2000) . Neste caso, o coeficiente calculado representa a proporção de casos diagnosticados ou detectados divididos pela população. Dados disponíveis em: <http://www.saude.salvador.ba.gov.br/Covid/>.

Figura 4 – Coeficiente de incidência de Covid-19 por bairros.



Nesta Figura 4, os bairros com maior incidência de Covid-19, em ordem decrescente caracterizam três conjuntos:

- a) Jardim Armação e Retiro, seguido de Patamares;
- b) Jardim das Margaridas, Caminho das Árvores e Amaralina;
- c) Comércio, Cabula, Baixa de Quintas, Porto Seco Pirajá, Centro, Pituba.

Os conjuntos (a) e (b) reúnem bairros para os quais é difícil associar a ocorrência de Covid-19 em função de atributos urbanísticos. No conjunto (a), o bairro do Retiro constitui-se de grandes ocupações precárias, situado no interior da cidade; Jardim Armação e Patamares são bairros situados em áreas litorâneas, e considerando que os três bairros são representativos de distintos perfis socioeconômicos: médio, baixo, e alto respectivamente, não se constata similaridade entre estes.

No conjunto (b), se repete a mesma situação urbanística de representação da diversidade de perfil socioeconômico, ampliando a indefinição de fatores influentes no coeficiente de incidência Covid-19.

No conjunto (c), identifica-se similaridade na particularidade de serem, preponderantemente, bairros de concentração de usos comerciais e de serviço para onde aflui a população da cidade com interesses em trabalho e/ou busca de serviços.

Avançando na prospecção de relações entre os três bairros do conjunto (a), de maior coeficiente de incidência, temos a comparação com os parâmetros de distribuição de população por bairro na Figura 5.

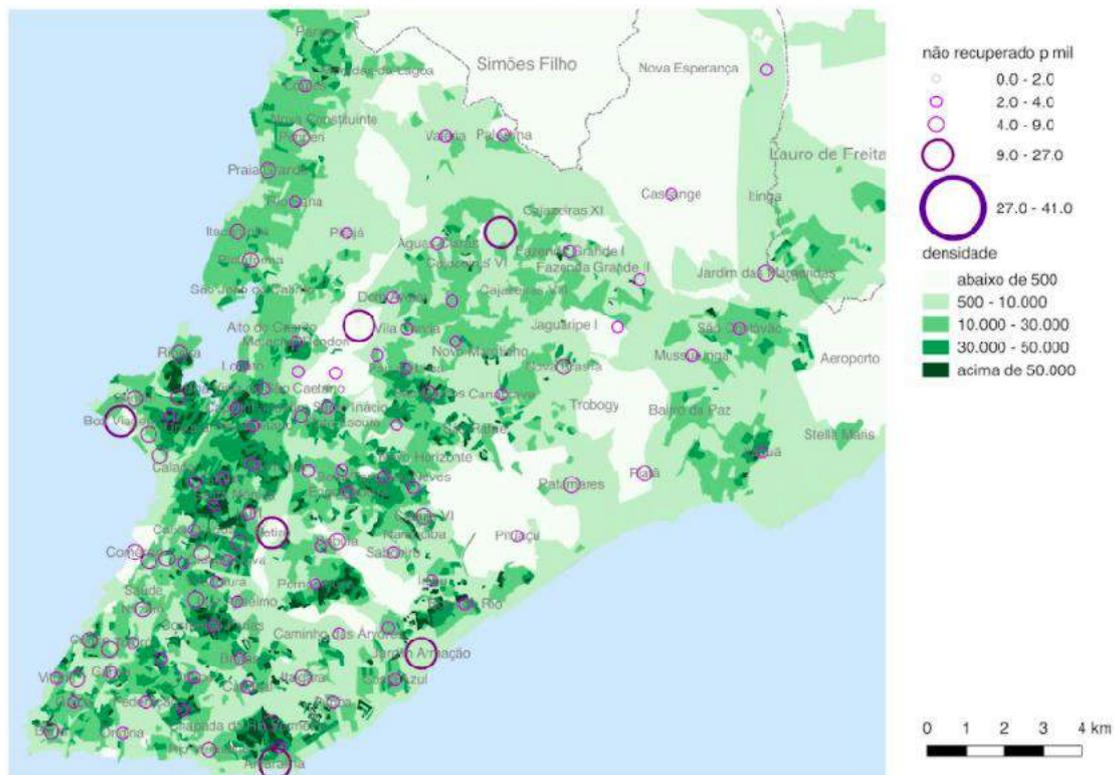
Figura 5 – Distribuição de população por bairros.



Destacados por cores mais vivas os bairros de maior incidência de Covid-19, e representados por área dos polígonos a distribuição populacional, verifica-se que os bairros de maior coeficiente de incidência não correspondem àqueles de maior população.

Analisando o Figura 6, verifica-se que os bairros de maior coeficiente de incidência da doença não correspondem a áreas de maior densidade populacional. Isto denota que ambos os fatores que intuitivamente seriam importantes para a propagação do Covid-19 – concentração populacional e densidade – não justificam a maior incidência, seja no bairro do Retiro onde se encontram ocupações predominantes de padrão precário, seja no bairro de Patamares de ocupação formal de alto padrão e baixa densidade demográfica, embora possa ser considerado que os dados também agregam assentamentos residenciais de padrão mais baixo.

Figura 7 – Densidade populacional e coeficiente de não recuperados.



Fontes: PMS (dados Covid) e IBGE (Censo 2010).
Elaboração dos autores.

Confrontado os dados de maior incidência com este cartograma que sinaliza as maiores ocorrências de não recuperados⁴ (incluídos os óbitos), os bairros de Retiro e Jardim Armação e Patamares, de maior incidência, tem comportamentos distintos em relação ao desfecho da doença: Jardim Armação e Retiro também estão dentre aqueles de maior número de não recuperados. Refletindo, a implicação do fator socioeconômico no tratamento da doença, que, não se expressa quanto à contaminação, comparece como importante diferencial com relação ao desfecho da doença.

Observando outros bairros de alto índice de não recuperados, apesar de não terem sido destaques de maior incidência, confirma este raciocínio. A implicação do fator socioeconômico sobre o desfecho da doença – não recuperação e óbitos – está bem caracterizada no comparativo dos Cartogramas a seguir, ou seja, o fator socioeconômico, e não o fator densidades, é determinante para o desfecho da Covid-19, mas não determinante para a contaminação.

4 Os dados por bairros publicados pela PMS (disponíveis em: <http://www.saude.salvador.ba.gov.br/Covid/>) trazem número de casos, coeficiente de incidência e número de recuperados, e não publica o número de mortos por bairros. O número de “não recuperados” expressa a subtração do número de recuperados dos totais de casos por bairro, e é usado aqui como indicio das diferentes condições de desenvolvimento da doença nos bairros.

Passando ao comparativo entre áreas de maior incidência e de não recuperados em relação ao IDH da população, observa-se que maior incidência ocorre em áreas de maior IDH, ou em áreas de mescla de IDHs com preponderância dos índices mais elevados. As áreas de não recuperados preenche os territórios de baixos IDHs, refletindo padrão similar ao observado para a variação do fator socioeconômico.

Reforçando que não recuperação e óbitos são altos mesmo em áreas de baixa incidência, relação descompensada por fatores socioeconômicos refletindo também baixos IDHs.

Observando a distribuição da população no território e a renda, o comportamento desta variável traduz que não se trata de fator determinante para contaminação visto que áreas de baixa concentração de população representam áreas de alto coeficiente de ocorrência, repetindo o padrão encontrado na análise da variável densidade, conforme Figuras 10 e 11.

Analisando a maior incidência e os mais intensos fluxos de transporte coletivos na Figura 12, temos que estes não são determinantes de incidência, como pode-se observar na área dos Subúrbios Ferroviários. Tampouco observa-se que a intensidade de viagens/dia em todos os modos, expressam associação imediata com a maior incidência de Covid-19.

A relação de outras variáveis urbanísticas com os bairros de maior coeficiente de incidência suscita ponderações, mas as constatações surpreendem quanto à independência da propagação da doença em relação aos determinantes urbanísticos inicialmente supostos como fortemente influentes.

Figura 8 – IDH e maior incidência.

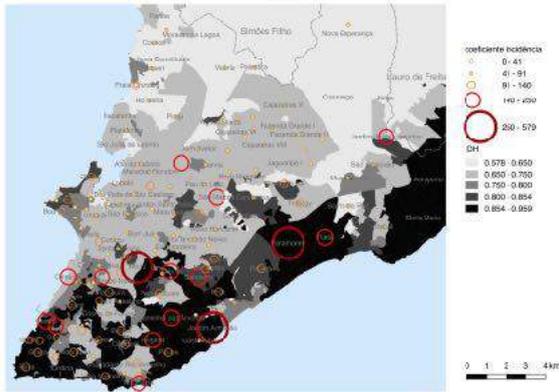


Figura 9 – IDH e não recuperados.

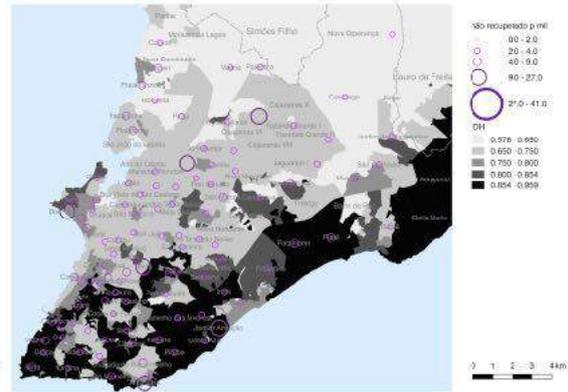


Figura 10 – Renda e maior incidência.

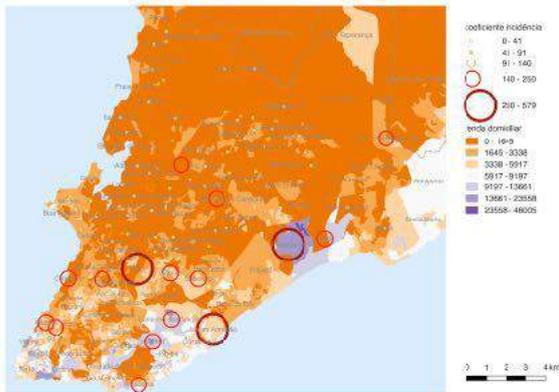


Figura 11 – Renda e não recuperados.

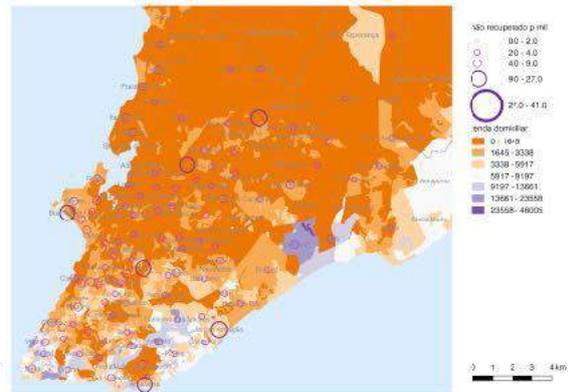


Figura 12 – Fluxo de transporte coletivo.

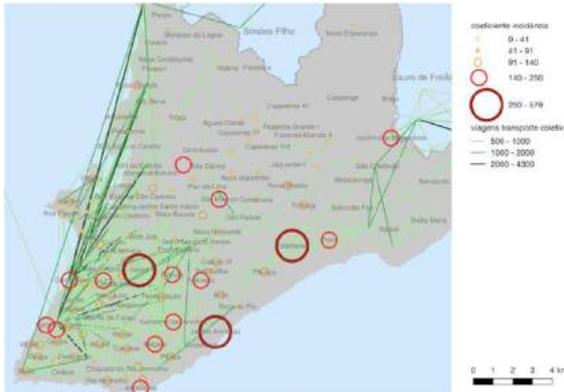
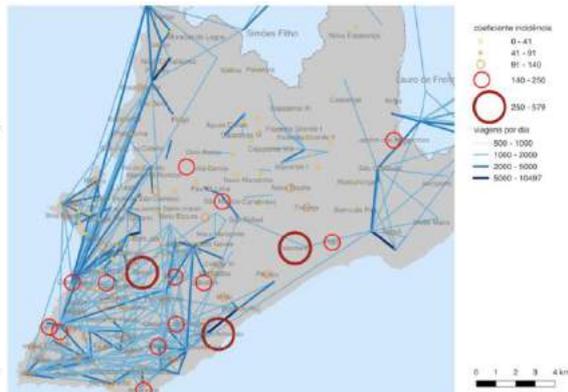


Figura 13 – Viagens por dia.



A sociedade reagiu acertadamente quando buscou intuitivamente o afastamento das áreas de maior aglomeração, distanciando-se da capital onde se registrou a maior ocorrência de óbitos na escala regional/estadual.

Na escala intraurbana, entretanto a maior incidência não está claramente associada à concentração populacional, níveis de densidade ou outras variáveis urbanísticas. Clareza só foi possível perceber quanto a influência de fatores socioeconômicos quanto à possibilidade de tratamento da doença, mas não quanto à sua propagação.

O estado da arte quanto ao conhecimento dos determinantes urbanísticos para a incidência de Covid-19, indica ser precoce o fechamento de posição sobre quais os fatores mais influentes, visto que, aparentemente, não são atuantes na propagação e maior incidência de casos da pandemia de Covid-19.

Pesquisas de outros institutos que apostam na vulnerabilidade social como fator de determinação para propagação da Covid-19 tampouco acertam na correspondência com o coeficiente de incidência.

Até o momento, bairros que concentram usos comerciais e de serviços são os que guardam em comum alguma relação com o coeficiente de incidência. O entendimento pode estar na confluência de populações oriundas de toda a cidade e, portanto, se constituem em polos de disseminação. Este entendimento corrobora a política de redução das atividades como medida importante para fins de minorar a propagação, ao menos em teoria e com o foco direcionado a um aspecto específico do problema.

A falta de clareza sobre a influência de determinantes urbanísticos em relação à Covid-19 amplia a complexidade do enfrentamento da pandemia em termos de ações que tenham potência para reduzir seus efeitos fora do âmbito da imunização por agentes biológicos. A vacina como controle mostra-se como instrumento principal, quiçá único para a gestão da pandemia.

3. O enfrentamento da pandemia na RMS: cooperação e conflito

O governo do estado da Bahia e a prefeitura municipal de Salvador (PMS) vêm nos últimos anos demonstrando uma grande incapacidade de produzir uma governança cooperativa (ARANTES; PEREIRA, 2020a). Não obstante, o enfrentamento da pandemia de Covid-19 tem suspenso, pelo menos momentaneamente, a competição e alterado o padrão das relações intergovernamentais e interfederativas entre a prefeitura municipal e o governo do estado (PEREIRA; ARANTES, 2020a). Ao longo do ano de 2020, o governador Rui Costa e o então prefeito ACM Neto se reuniram várias vezes para pactuar e ajustar as ações interfederativas. As duas instâncias colocaram em prática principalmente estratégias de: a) distanciamento social; b) vigilância e atenção à saúde; c) reorganização dos serviços públicos, finanças e funcionalismo; d) apoio socioeconômico (PEREIRA; ARANTES, 2020a).

A cidade de Salvador e os demais municípios da RMS permaneceram sob uma estrita política de distanciamento social até julho de 2020, quando o governador e o prefeito da capital deram uma coletiva de imprensa em conjunto para apresentar um plano de reabertura das atividades na cidade, confirmando o aprofundamento da cooperação entre governo do estado e prefeitura municipal. O governo do estado e os demais municípios da região metropolitana também atuaram de maneira cooperativa no enfrentamento da pandemia.

Porém, o que se destacou durante este período foi a falta de cooperação entre todos os municípios da RMS, especialmente entre a prefeitura de Salvador e as demais prefeituras. Não houve tampouco melhor coordenação por parte do governo do estado para operar ações conjuntas entre todos os municípios das RMS e isto ficou bastante claro nessa primeira etapa de flexibilização, já que o governo do estado se reuniu separadamente com Salvador, em primeiro lugar, e posteriormente com os demais municípios da RMS, que seguiram “a reboque” da capital.

Em 2014, o governo do estado criou a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador (EMRMS), mas, como apontam Silva, Silva e Silva (2016), sua instituição se tornou matéria polêmica, uma vez que a prefeitura municipal de Salvador entendia que a instituição feria o modelo do pacto federativo e reduzia a autonomia municipal. A prefeitura de Salvador, assim, não reconheceu a Entidade Metropolitana e não participa do seu colegiado, o que ilustra somente a atual fase da histórica dificuldade em produzir uma governança metropolitana na RMS (SOUZA, 2008). Tal dificuldade se expressou também no enfrentamento da pandemia, uma vez que o planejamento não

levou em consideração a totalidade da região metropolitana e nem a relevância dos fluxos entre o polo metropolitano e os demais municípios da região, de modo que as ações foram planejadas de maneira fragmentada.

Essa falta de articulação, cooperação e mesmo de uma governança metropolitana mais eficaz se converteu em conflitos explícitos entre os gestores municipais. Ao longo do mês de agosto de 2020, as medidas de flexibilização se sucederam gradativamente em Salvador. Porém, nesse mês, o município só havia alcançado a fase dois de reabertura, de um total de três. Nesse mesmo período, entretanto, alguns municípios da região metropolitana, como Mata de São João, onde se situa a Praia do Forte, um importante destino turístico do estado e do país, já haviam permitido a abertura de bares, restaurantes, praias e meios de hospedagem. Isso gerou uma crise pública entre o prefeito de Salvador e o prefeito deste município.

Nesse sentido, o contexto de enfrentamento da pandemia evidencia que a prefeitura de Salvador, na gestão de ACM Neto, continuava se ausentando da responsabilidade com o planejamento e a gestão metropolitana. A falta da compreensão da importância de ações metropolitanas para o enfrentamento da pandemia se evidenciou também com a ausência/omissão de pronunciamentos da Entidade Metropolitana nesse período.

A partir de 2021, com a chegada de um novo prefeito em Salvador, Bruno Reis, o tema metropolitano parece ter ganhado maior importância, mesmo que ele tenha sido eleito como sucessor do antigo prefeito ACM Neto. O estado da Bahia alcançou o auge da segunda onda de infecções por Covid-19 a partir de meados de fevereiro, após o fim da temporada de verão e do carnaval. Os gestores públicos logo perceberam a gravidade da situação devido à ampliação do número de casos, de internações e de óbitos. Assim, o governo do estado decretou toque de recolher na maior parte dos municípios baianos a partir de 19 de fevereiro, medida que se estendeu (com variações de horário e sucessivas flexibilizações) até o início de julho.

Diferentemente do que havia ocorrido anteriormente, nesse novo momento essa estratégia parece ter sido desenhada em conjunto com os prefeitos dos municípios da região metropolitana. O próprio prefeito Bruno Reis informou em várias entrevistas coletivas que telefonou para esses gestores e intermediou uma solução conjuntamente com o governo do estado. No dia 28 de fevereiro, o prefeito de Salvador publicou um artigo de opinião no jornal *A Tarde* (o mais importante do estado) afirmando a relevância da formulação de estratégias metropolitanas no combate à pandemia. Tal perspectiva parecia inaugurar uma nova forma de lidar com essa questão.

Entretanto, já no mês de maio o plano de reabertura das atividades mais uma vez parece ter contado somente com a participação do prefeito Bruno Reis e do governador Rui Costa, sem articulação explícita com os demais gestores municipais da metrópole, conforme ilustra a figura que se segue, onde constam a logomarca somente desses dois entes governamentais.

Figura 14 – Plano de Flexibilização (Salvador, 2021).



Fonte: Prefeitura Municipal de Salvador.

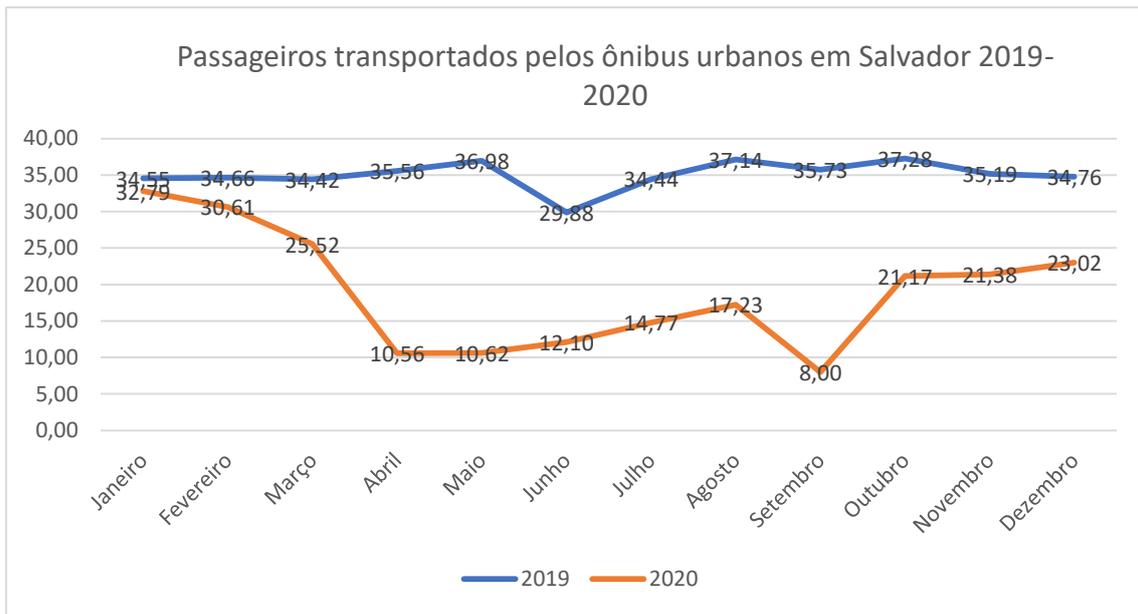
Tais análises enfrentam as dificuldades inerentes aos estudos de fenômenos sociais em curso, de modo que precisam ser aprofundadas em novas pesquisas. Assim, essa discussão sobre a governança metropolitana, relações intergovernamentais e enfrentamento à pandemia de Covid-19 se configura como uma das agendas de pesquisa atuais do Núcleo Salvador do Observatório das Metrôpoles.

Em termos de mobilidade urbana, por exemplo, os governos estadual e municipal adotaram conjuntamente a redução da oferta de transporte público. Em 19/3/2020 foi publicado um decreto que determinou a redução da frota em 30% – podendo ter chegado a 50% – e a suspensão do trabalho de funcionários do transporte público, com redução de salários. Tal medida, que parece não ter sido acompanhada de uma análise da oferta e demanda nesse período específico, pode ter acarretado maior aglomeração em pontos de ônibus e estações, além de superlotação. Diante das reclamações de superlotação, em 08 de abril houve um aumento na oferta de veículos e a determinação do limite na lotação em 50%. Contudo, diante de uma redução significativa da frota, o cenário de superlotação perdurou, mesmo com a redução do número de passageiros transportados.

Portanto, evidencia-se a necessidade de monitoramento, pois pode haver superlotações. Houve uma redução do transporte marítimo por lanchas em 50% da frota e lotação (o que parece não ter sido cumprido), por parte do Governo Estadual.

Em relação à questão do financiamento, trabalho e renda, as empresas que prestam serviços de transporte público de passageiros enfrentaram queda na demanda de passageiros e solicitaram ajuda financeira ao poder público, aos governos federal, estadual e municipal (NTU, 2020; IPEA, 2020), o que não foi atendido. Foram ofertados, pela Prefeitura Municipal de Salvador, créditos de R\$ 5 milhões em passagens de ônibus aos consórcios de empresas que prestam o serviço (NTU, 2020). Em 2021, essa oferta não se repetiu. No âmbito nacional tal situação se evidencia da mesma forma, pois, diversas organizações que representam as empresas solicitaram auxílio ao governo federal, em R\$ 2,5 bi mensais para custos operacionais como combustível e pessoal (IPEA, 2020). No relativo à queda da demanda por transporte público, podemos observar uma importante redução da demanda no transporte coletivo por ônibus, considerando dados entre janeiro de 2019 e dezembro de 2020 (SALVADOR, 2020).

Figura 15 – Redução da demanda no transporte coletivo por ônibus urbanos que operam na cidade de Salvador, em decorrência da Covid-19.



Fonte: SALVADOR, 2020.

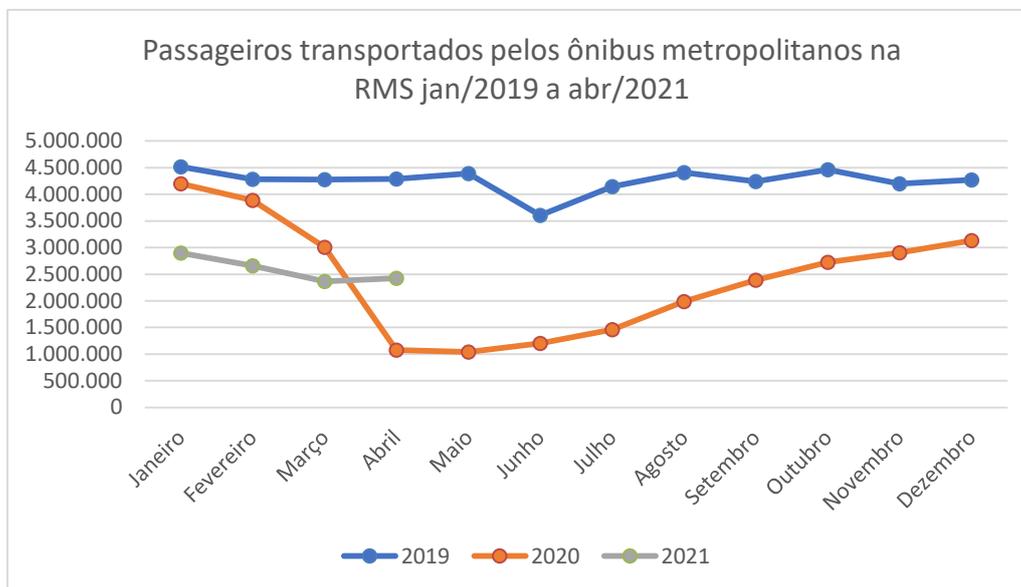
Observa-se que o sistema de transporte por ônibus apresentou queda no número de passageiros vertiginosa de maio a junho de 2019, tendo apresentado aumento até dezembro do mesmo ano, quando chegou a números próximos dos transportados antes da pandemia. Contudo, em 2020 houve uma queda vertiginosa desde janeiro a abril, chegando a aumentar até agosto, mas apresentando uma nova queda até setembro de 2020 e novo aumento lento até dezembro, mas com cerca de 10 milhões de passageiros a menos transportados, em relação à média de 2019 (SALVADOR, 2020).

Em 2020, cerca de 63% destes passageiros realizavam viagens por ônibus urbanos sem realizar integração com outro ônibus ou com o metrô (SALVADOR, 2020). Neste mesmo ano de 2020, o município assumiu a operação de parte das linhas do sistema, já que um dos consórcios que prestavam serviço, o CSN (Consórcio Salvador Norte) que operava cerca de 30% da frota de ônibus urbanos, deixou de prestar o serviço à população. Atualmente há uma licitação para contratação de um novo consórcio de empresas para assumir a operação. Vale dizer que este CSN tinha a frota com idade média em 01 ano mais antiga em circulação, em relação aos outros dois consórcios, e operava com 94% da rota, enquanto que, os outros 02 consórcios com 100% (SALVADOR, 2020).

O IPK – índice de passageiros transportado por km, vem caindo desde 2014, quando era cerca de 2,0, chegando a 1,24 em dezembro de 2020, muito aquém dos 2,5 considerados ideais (SALVADOR, 2020; FERRAZ; TORRES, 2004). Tal situação é reflexo da falta de passageiros pagantes no sistema

que parte para utilizar outros modos de deslocamento (táxi, caminhada, bicicleta, etc.) (SALVADOR, 2020). Há uma crise institucional no sistema por ônibus urbano em Salvador.

Figura 16 – Redução da demanda no transporte coletivo por ônibus metropolitanos que operam na cidade RMS, em decorrência da Covid-19.

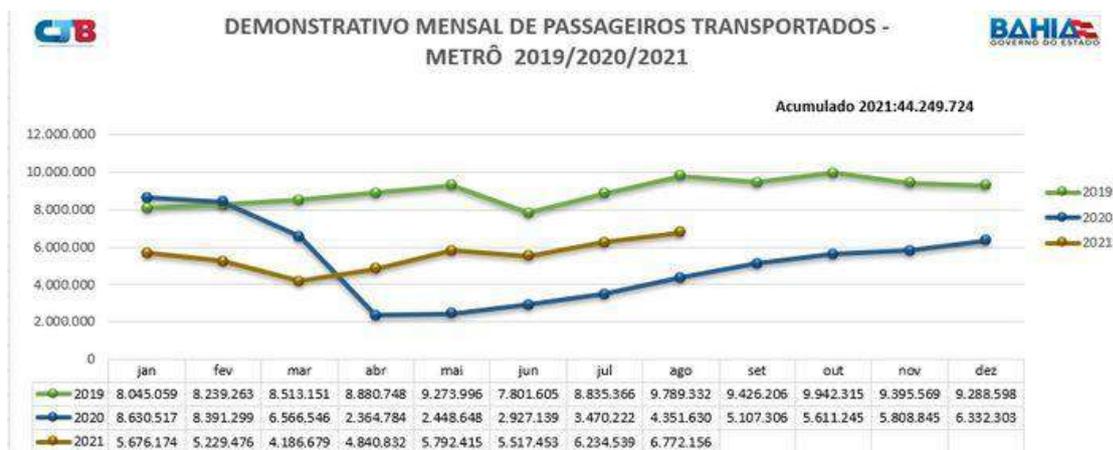


Fonte: AGERBA, 2021.

Do mesmo modo que houve uma queda no número de passageiros transportados nos ônibus urbanos, nos ônibus que prestam serviço metropolitano na RMS, observou-se que houve uma queda, entre maio e junho de 2019, mas que se manteve estável no decorrer do ano, com, em média 4,2 milhões de passageiros/mês, enquanto que em 2020 houve uma queda em relação a 2019, e uma queda desde janeiro até abril de 2020. A partir de abril de 2020, o sistema de ônibus metropolitano apresentou aumento até chegar a cerca de 3,1 milhões de passageiros/mês. Em 2021 houve uma queda entre janeiro e abril de 2021, ficando e torno de 2,4 milhões de passageiros/mês (AGERBA, 2021).

A frota de ônibus foi reduzida para menos de 1.900 veículos (em 2011 tínhamos 2.791 veículos) e quase 40 linhas foram desativadas durante a pandemia, mesmo com a recente chegada de novos veículos. O Anuário de Transporte de Salvador de 2020 ainda revela que 52% da frota possui idade superior a 7 anos, sendo 18% da frota com mais de 10 anos de idade.

Figura 17 – Redução da demanda no Metrô, que opera na RMS, em decorrência da Covid-19.



Fonte: BAHIA, 2021.

No sistema Metroviário Salvador/Lauro de Freitas, a queda da demanda de passageiros foi mais acentuada no ano de 2020, em relação a 2019, e 2021. Houve uma queda vertiginosa entre dezembro de 2019 e abril de 2020, sendo que desde abril de 2020 o sistema apresenta aumento do número de passageiros transportados, mas ainda inferior àqueles transportados em 2019, quando transportava cerca 08 milhões de passageiros/mês, antes da pandemia ter se disseminado (CTB, 2021).

Houve interrupção do serviço de trens do Subúrbio, que percorre 23 km, e atendia a cerca de 13 bairros desta área da periferia de Salvador. O serviço de trens tinha tarifa social de R\$ 0,50 por mais de uma década. Diante de tal interrupção do serviço, a população desta região, que é uma das mais pobres da cidade, é obrigada a utilizar outras opções de deslocamento. Vale dizer que a tarifa de ônibus em Salvador é de R\$ 4,40 atualmente. Tal interrupção se deu em função da implantação do projeto de um monotrilha, chamado de “VLT do Subúrbio”, que tem investimentos da ordem de R\$ 2,5 bilhões, numa PPP para implantação e operação, ainda sem previsão de conclusão.

Houve medidas como a suspensão de conexões territoriais através de transporte intermunicipal e interestadual, pelo Governo Estadual em março de 2020, o que, contudo, foi flexibilizado a partir de junho de 2021, mas com 70% da frota (BAHIA, 2021). Vale dizer, que neste período de junho acontecem as tradicionais festas juninas na Bahia. Permanece maior evidência do trabalho dos entregadores de produtos (*delivery*) diante do isolamento social de grande parte da população. Estes trabalhadores ficaram mais expostos e algumas organizações solicitaram medidas para sua proteção. Quanto à mobilidade, enfim, foram aplicadas ainda ações como controle de saúde e vigilância e testes

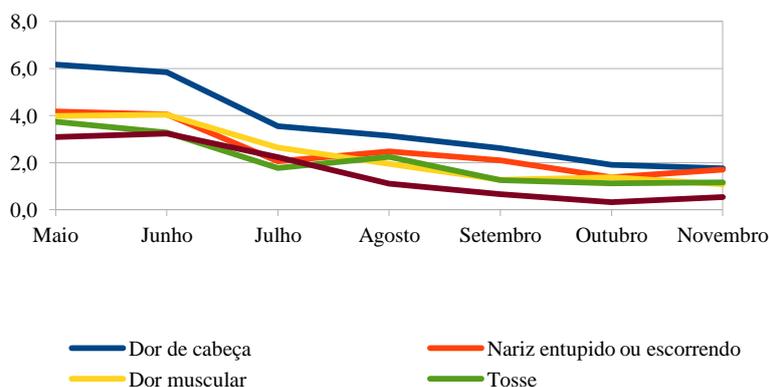
rápidos em motoristas em *blitz* que foram realizadas. Desde o final de abril de 2020 continua obrigatório o uso de máscaras em Salvador.

4. Acesso à saúde, à educação, ao trabalho e à renda na pandemia

A PNAD Covid-19 foi uma versão da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, realizada em parceria com o Ministério da Saúde, com coleta de dados por telefone em 2020. Seus objetivos incluíram estimar número de pessoas com os principais sintomas de Covid-19 e quantificar alguns dos impactos da pandemia na rede de saúde, na educação e mercado de trabalho.

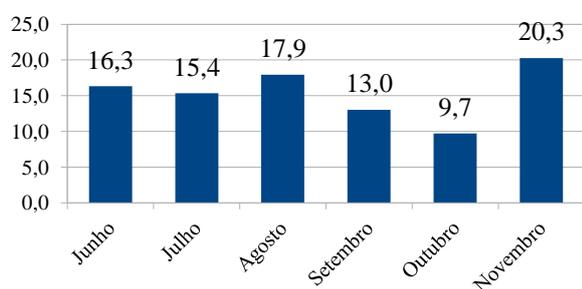
Os principais sintomas que os entrevistados na RMS identificaram foram dor de cabeça, nariz entupido ou escorrendo, dor muscular, tosse e febre, com a prevalência caindo ao longo do ano, chegando ao mês de outubro a patamares bem mais baixos que maio de 2020, o que confirma a estabilização da incidência anterior à segunda onda neste período. Sabemos que, no final do ano de 2020, com uma maior flexibilização das medidas de quarentena e isolamento social, e ainda sem acesso amplo a vacinas, houve aumento da incidência. Mas o que vale destacar nos resultados da PNAD Covid-19 são os limites da estrutura de atendimento da rede de saúde da metrópole.

Figura 18 – Principais sintomas identificados na RMS, entre maio e novembro de 2020 (%).



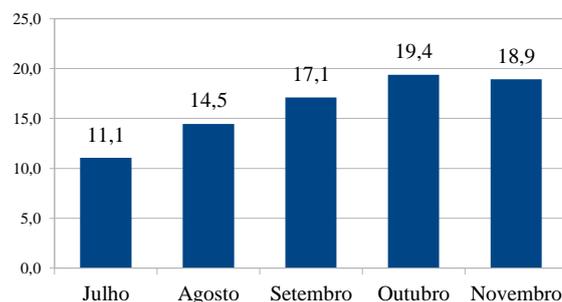
Fonte: IBGE – PNAD Covid, maio e novembro de 2020 (microdados). Elaboração própria.

Figura 19 – Foi a estabelecimento de saúde ao sentir algum sintoma, RMS, junho a novembro de 2020 (%).



Fonte: IBGE – PNAD Covid, maio e novembro de 2020 (microdados). Elaboração própria.

Figura 20 – Realizaram teste para detectar o coronavírus, RMS, julho a novembro 2020 (%).

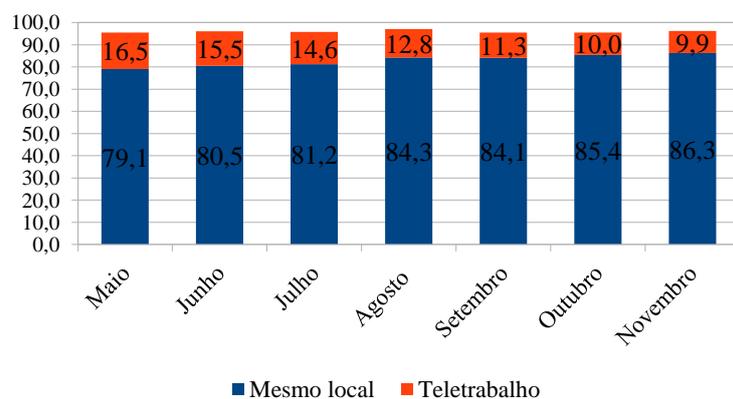


Na Figura 19, pode-se constatar que menos de 20% das pessoas que declararam ter tido algum sintoma de Covid-19 foram a um estabelecimento de saúde (somente em novembro o percentual chegou aos 20%). Entre aquelas que tiveram sintomas e não foram a estabelecimentos de saúde, 83,1% ficaram em casa e 56,3% tomaram remédio por conta própria, sem qualquer orientação médica; apenas 11,2% tiveram orientação médica para tomar remédios, 5,2% ligaram para profissional de saúde e 0,9% receberam alguma visita de profissional de saúde em casa (0,8% da rede SUS). Na Figura 20 fica evidente também o restrito acesso a testes para detectar e confirmar a contaminação pelo coronavírus, apesar de crescente. A proporção das pessoas que afirmaram ter realizado algum teste não chegou a 20% na RMS.

Entre os ocupados, foi grande a proporção dos que continuaram trabalhando no mesmo local em que trabalhavam habitualmente: 79,1% em maio de 2020, percentual que cresceu até atingir 86,3% em novembro do mesmo ano. No primeiro mês, 16,5% dos ocupados conseguiram exercer suas atividades de forma remota (*home office* ou teletrabalho), o que caiu para 9,9% em novembro. Portanto, falar de uma mudança estrutural na organização do trabalho em Salvador, a partir do uso de tecnologia e realização de teletrabalho, assim como medir o impacto dessa forma de trabalho na ocupação de imóveis comerciais, é tratar de uma parcela muito pequena dos ocupados.

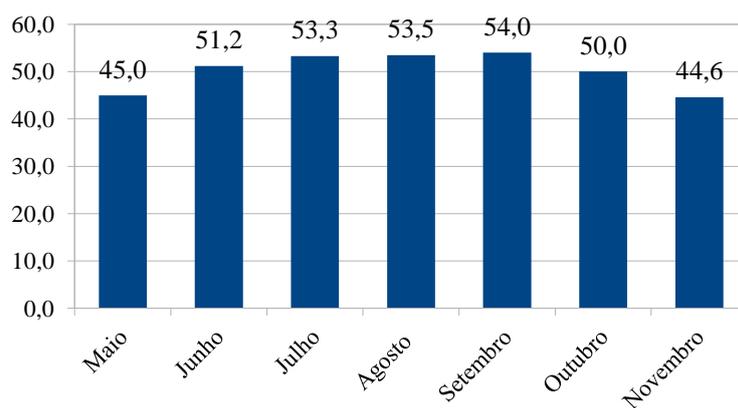
Conforme mencionado anteriormente, Salvador é uma metrópole periférica e com elevados níveis de desigualdades e pobreza. Entre junho e outubro de 2020, mais da metade dos entrevistados afirmaram receber ou ter algum membro de seu domicílio recebendo auxílios emergenciais relacionados ao coronavírus.

Figura 21 – Ocupados segundo o local onde exerceram suas atividades na RMS, entre maio e novembro de 2020 (%).



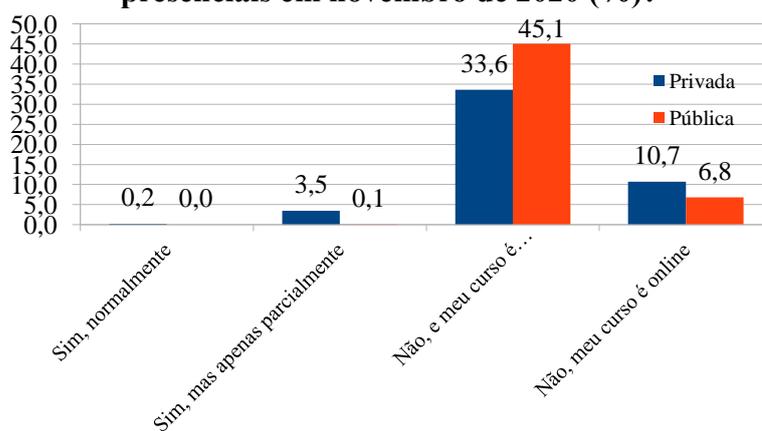
Fonte: IBGE – PNAD Covid, maio e novembro de 2020 (microdados). Elaboração própria.

Figura 22 – Receberam auxílios emergenciais relacionados ao coronavírus na RMS, entre maio e novembro de 2020 (%).



Fonte: IBGE – PNAD Covid, maio e novembro de 2020 (microdados). Elaboração própria.

Figura 23 – Estudantes da RMS estão tendo aulas presenciais em novembro de 2020 (%)?



Fonte: IBGE – PNAD Covid, novembro de 2020 (microdados). Elaboração própria.

Quanto aos estudantes, foram levantadas informações sobre aulas presenciais ou remotas apenas no mês de novembro de 2020. Neste mês, apenas uma parcela muito pequena (0,2%) de estudantes da rede privada da RMS afirmou ter aulas presenciais normalmente e 3,5% parcialmente. As escolas privadas de Salvador criaram um grupo para pressionar politicamente os gestores públicos para a retomada das aulas presenciais, que teve grande repercussão na mídia local. No entanto, esse grupo é minoritário. A grande maioria dos estudantes está na rede pública e 45% deles não tiveram aulas presenciais nem semipresenciais. Uma elevada proporção da rede privada também ficou fora da sala de aula em novembro (33,6%). Será de suma importância acompanhar os impactos da pandemia no médio e longo prazo na vida escolar das crianças e jovens da RMS.

Tabela 2 – Vacinação: doses aplicadas e cobertura nos municípios da RMS, em setembro de 2021.

Município da RMS	09.09.2021	30.09.2021	Média de aplicação de vacinas diária	Pop 2021	Cobertura %
Camaçari	61.552	75.723	675	309.208	24,5
Candeias	24.909	32.989	385	87.820	37,6
Dias d'Ávila	18.926	23.407	213	83.705	28,0
Itaparica	5.580	5.581	0	22.440	24,9
Lauro de Freitas	53.982	91.123	1.769	204.669	44,5
Madre de Deus	4.900	5.291	19	21.754	24,3
Mata de São João	13.814	19.461	269	47.643	40,8
Pojuca	11.497	14.138	126	40.401	35,0
Salvador	962.884	1.223.442	12.408	2.900.319	42,2
São Francisco do Conde	11.192	13.862	127	40.664	34,1
São Sebastião do Passé	12.673	16.453	180	44.554	36,9
Simões Filho	33.117	43.267	483	137.117	31,6
Vera Cruz	17.026	19.984	141	44.185	45,2
Total RMS	1.232.052	1.584.721	16.794	3.984.479	39,8

Fonte: Secretaria Estadual de Saúde da Bahia - DIVEP/SIPNI. Elaboração própria.

Finalmente, é importante apresentar a situação até este momento da cobertura vacinal na RMS. Até final de setembro de 2021, apenas 39,8% da população da RMS estava com as duas doses ou dose única de vacina. E essa cobertura é desigual entre os municípios da RMS. Vera Cruz, que é uma ilha e tem população menor, Lauro de Freitas, segundo município de maior IDH, logo após Salvador, apresentavam cobertura vacinal maior que os demais e um ritmo de vacinação nos 21 dias de setembro analisados bem mais rápido que os demais. Camaçari, que tem maior extensão territorial e maior população depois de Salvador, tinha apenas 24,5% de cobertura vacinal. Esses números indicam que a segurança oferecida pela vacinação ainda está distante da população residente na RMS.

5. Território e violações de direitos

A luta pela terra e a permanência no território é um dos temas mais acirrados na atualidade, potencializado pelo contexto pandêmico, que afeta sobremaneira as comunidades mais vulneráveis, com crescentes flagrantes de violações dos direitos humanos. No Brasil estima-se um déficit habitacional de 08 milhões de moradias (IPEA, 2021), e mais de 14% da população está desempregada (IBGE, 2021). Tornando mais grave este cenário, crescem o número de despejos coletivos promovidos pelo poder público, estadual ou municipal, em decorrência da implantação de projetos urbanos – macrodrenagem, acessibilidade – bem como pela iniciativa privada, na disputa de terras e implantação de empreendimentos privados. A remoção forçada dessas comunidades vem ocorrendo até mesmo em áreas atualmente regulamentadas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS).

Neste contexto emerge a Campanha Nacional Despejo Zero: pela vida no campo e na cidade, lançada em julho de 2020. Trata-se de “uma ação nacional, com apoio internacional, que visa a suspensão de qualquer atividade ou violação de direitos, sejam elas fruto da iniciativa privada ou pública, respaldada em decisão judicial ou administrativa, que tenha como finalidade desabrigar famílias e comunidades” (HABITAT BRASIL, 2020).

A Campanha foi impulsionada pelos movimentos de luta pela moradia digna no Brasil: Movimento dos Sem Terra (MST); Movimento Nacional de Luta por Moradia (MNLN); Central dos Movimentos Populares (CMP); União Nacional por Moradia Popular (UNMP); Movimento dos Trabalhadores e Trabalhadoras Sem Teto (MTST Brasil); Confederação Nacional das Associações de Moradores (CONAM); Movimento de Luta nos Bairros e Favelas (MLB). Além destes, destacam-se ainda os

movimentos locais; o Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU); BrCidades; universidades; organizações da sociedade civil; coletivos; associações e redes nacionais.

Uma das conquistas mais recentes da Campanha foi a derrubada do veto presidencial ao PL 827/2020, o qual protege as comunidades ameaçadas da remoção forçada, em tempos de pandemia, até o final do ano de 2021. Entretanto, registra-se ainda o aumento do número de remoções judiciais e administrativas. No caso de Salvador, destacam-se as comunidades do Bairro da Paz, Km 17 de Itapuã, Jardim Abaeté e Vila Romana, as quais vêm sofrendo violações dos direitos humanos, decorrentes da implantação do projeto de macrodrenagem dos rios Mangabeira e Jaguaribe, promovida pelo governo do estado da Bahia, através da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Bahia (CONDER).

De forma sintética, pode-se destacar as seguintes violações: elaboração do projeto de forma autoritária e sem participação popular; falta de reconhecimento do vínculo dos moradores com os respectivos territórios; desrespeito às formas de sociabilidade e aos modos de vida e ao direito real de posse da terra e indenizações insuficientes. Essas violações foram registradas em Nota Técnica elaborada, em 2020, por pesquisadores do Programa Território, Ambiente e Sociedade (PPGTAS), da Universidade Católica de Salvador, fundamentada no documento elaborado pela relatoria da ONU para Moradia, intitulado “Como atuar em projetos que envolvem despejos e remoções?” (ROLNIK et. al., 2009).

Representantes das comunidades atingidas denunciaram a CONDER junto ao Ministério Público do Estado da Bahia (MP), Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo, argumentando a angústia e o desespero das 480 famílias diante da pressão psicológica realizada para constrangê-las a aceitarem o valor irrisório das indenizações propostas.

Em contraposição às ações de remoções forçadas, as comunidades, com o apoio da universidade, vêm construindo de forma participativa a Matriz de Danos Materiais e Imateriais, visando operacionalizar junto ao Ministério Público e a Defensoria Pública medidas de indenização compensatória na perspectiva da reparação justa e integral.

O Núcleo Salvador do Observatório das Metrópoles continuará acompanhando as violações de direitos e aprofundamento das desigualdades na metrópole, para contribuir na direção de ações que amenizem os graves impactos sociais e econômicos que foram aqui apresentados, e outros que farão parte de estudos mais detalhados da nossa equipe de pesquisadores e parceiros.

REFERÊNCIAS

ARANTES, R; PEREIRA, C. (2020a). Poder político e desenvolvimento urbano em Salvador: tendências das últimas décadas. *Geopolítica(s). Revista de Estudios sobre Espacio y Poder*, v. 11, n. 2, pp. 287-312. Disponível em: <https://doi.org/10.5209/geop.68656>. Acesso em: 17 out. 2021.

ARANTES, Rafael A.; PEREIRA, Carla G. (2020b) Fighting Covid-19 in Salvador: cooperation and conflict in intergovernmental relationship. *Ambiente & Sociedade*. São Paulo, v. 23, p. 1-9, 2020b. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200083vu2020L3ID>. Acesso em: 17 out. 2021.

BAHIA (2021). Transporte intermunicipal volta a funcionar com 70% da capacidade neste sábado. O Portal Oficial do Estado da Bahia, 25 jun. 2021. Disponível em: <http://www.bahia.ba.gov.br/2021/06/noticias/transportes/transporte-intermunicipal-volta-a-funcionar-com-70-da-capacidade-neste-sabado/>. Acesso em: 20 set. 2021.

BATELLA, W; MIYAZAKI, V.K. (2020). Estudos de geógrafos mostram as relações entre rede urbana e casos de Covid-19 em Minas Gerais. *Pandemia e Política*. APES - Seção Sindical do ANDES, 20 jun. 2020. Disponível: <https://www.apesjf.org.br/estudos-de-geografos-mostram-as-relacoes-entre-rede-urbana-e-casos-de-Covid-19-em-minas-gerais>. Acesso em: 25 out. 2020.

CARVALHO, I. M. M., PEREIRA, G. Corso (org.) (2014). Salvador: transformações na ordem urbana. *Letra Capital: Observatório das Metrôpoles*. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/17348>. Acesso em: 12 abr. 2020.

HABITAT BRASIL (2020). Campanha DESPEJO ZERO: pela vida no campo e na cidade. Disponível em: <https://habitatbrasil.org.br/despejozero/>. Acesso em: 30 set. 2021.

IBGE (2021). Desemprego. Taxa de desocupação no Brasil e nas grandes Regiões, 2º trimestre de 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 30 set. 2021.

IPEA (2021). Déficit habitacional no Brasil é de 8 milhões de moradias. *Uol*, 27 abr. 2021. Disponível em: https://cultura.uol.com.br/noticias/19873_ipea-deficit-habitacional-do-brasil-e-de-8-milhoes-de-moradias.html. Acesso em: 30 set. 2021.

MERCHAN-HAMANN, Edgar; TAUIL, Pedro Luiz; COSTA, Marisa Pacini. (2000). Terminologia das medidas e indicadores em epidemiologia: subsídios para uma possível padronização da nomenclatura. *Inf. Epidemiol. Sus, Brasília*, v. 9, n. 4, p. 276-284, dez. 2000.

MOURAD, LAILA NAZEM; TEIXEIRA, A. N.; BOTELHO, A. A. C.; MIALCHI, N. M. R.; OLIVEIRA, A. A. A.; CARDOZO, G. V. S. (2020). Nota Técnica n° 01/2020. Análise da metodologia adotada pelo Estado da Bahia (CONDER/CTB) para avaliação dos imóveis atingidos pelos projetos de macrodrenagem dos rios Jaguaribe e Mangabeira e do Monotrilho/VLT, em Salvador, BA. 2020.

PEREIRA, C. G., ARANTES, R. A. (2020b). Fighting Covid-19 in Salvador: cooperation and conflict in intergovernmental relationship. *Ambiente & Sociedade*. São Paulo, v. 23, pp. 1-9.

ROLNIK, R.; REIS, J.; HIRATA, M.; MARTINS, P. L. (2009). Como atuar em projetos que envolvem despejos e remoções? (Desenvolvimento de material didático ou instrucional – Guia).

SALVADOR (2021). Linhas de ônibus de Salvador serão redistribuídas entre empresas até esta quinta-feira (30). Disponível em: <http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/820-linhas-de-onibus-de-salvador-serao-redistribuidas-entre-empresas-ate-esta-quinta-feira-30>. Acesso em: 20 out. 2021.

SILVA, S. C. B. M.; SILVA, B. C. N.; SILVA, M. P. (2016). Governança urbana e governança metropolitana: desafios para o futuro de salvador e de sua região metropolitana. IN: SILVA, S. C. B. M.; CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (org.) (2016). Transformações metropolitanas no século XXI: Bahia, Brasil e América Latina. Salvador: EDUFBA.

SOUZA, Celina. (2008). Cooperação e coordenação na Região Metropolitana de Salvador: o contexto institucional. IN: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (2008). Como anda Salvador e sua Região Metropolitana. Salvador: EDUFBA, pp. 213-228.

SOUZA, M.; FERREIRA JR, D. B. (2020). Rede urbana, interações espaciais e a geografia da saúde: análise da trajetória da Covid-19 no estado do Pará. *Revista Brasileira de Geografia Econômica. Espaço e Economia* [Online], v. 18. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/13146>. Acesso em: 25 out. 2020.