

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

Problematização da Mobilidade Urbana de Salvador e sua Região Metropolitana

Thiago Freire de Oliveira (*)

1. Introdução

Nos anos 80, a democratização do país por meio da Constituição Federal de 1988 veio acompanhada de avanços no campo da política urbana, especialmente no reconhecimento da função social da cidade e da propriedade urbana, do direito à cidade e da gestão democrática. Contudo o espraiamento das cidades e o lobby do transporte individualizado de pessoas não foram imediatamente acompanhados pela formulação e revisão de uma nova política de desenvolvimento urbano a nível federal (ROLNIK, R.; CYMBALISTA, R.; NAKANO, K., 2008).

Em escala municipal a gestão pragmática fez com que a busca por resultados imediatos se tornasse um procedimento hegemônico, deixando de lado a incorporação de uma estratégia territorial. Foi implantando então, um modelo de transformações urbanas baseado na expansão horizontal, refletido em altos custos para a sociedade e com sistema de mobilidade centrada no incentivo ao uso do automóvel particular – acabando por objetivar o aumento da velocidade de tráfego nas vias, em detrimento do transporte não motorizado, trazendo consequências indesejáveis, pois reduzem a segurança e a conectividade das vias e estimulam o desenvolvimento disperso de atividades socioeconômicas (VTPI, 2013).

A cidade de Salvador (BA) revela uma gestão do sistema de transporte antidemocrática, sem participação social, pois o conselho municipal de transporte está desativado, o qual não viabiliza a participação de associações de ciclistas, de pedestres e de pessoas com deficiência.

A cidade dispõe de altas tarifas do transporte coletivo – em comparação com os baixos rendimentos familiares – e de graves deficiências na qualidade dos serviços de transporte coletivo ofertados, como afirma o ITRANS (2004), levando as pessoas a optarem por transportes individuais.

Essa situação precisa ser revertida, ganhando novamente a confiança e as demandas perdidas no setor de transporte coletivo, para isso deve-se implementar medidas e estratégias que provoquem a migração dos usuários do automóvel para o setor. Dessa forma é necessário que as esferas de governo abracem uma estratégica política de mobilidade urbana inclusiva, integrando os diferentes modos de transporte e garantindo o direito de acesso a todos os níveis econômicos (BAHIA, 2010).

2. O Padrão de Investimentos na Mobilidade Urbana

Em Salvador ainda predomina a carência de estratégias integradas visando à mobilidade sustentáveis. Os grandes investimentos em infraestrutura e logística já em implantação na cidade são exemplos disso. A Via Expressa Baía de Todos os Santos visa facilitar o acesso ao Porto de Salvador, um dos principais portões de escoamento da produção baiana, e desafogar o tráfego local. O projeto, já inaugurado, resultou em desapropriação para o alargamento de vias de circulação de veículos. Juntamente, o programa PAC Mobilidade prevê a duplicação das vias alimentadoras do sistema de transporte metroviário. Observa-se nos investimentos a carência de políticas de restrição ao automóvel ou de incentivo ao transporte público e não motorizado. Por fim, o projeto do futuro Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, principal objetivo do PAC Mobilidade, não esclarece o tipo de integração física, tarifária ou operacional que será desenvolvida entre Salvador e os demais doze municípios da Região Metropolitana de Salvador (RMS).

No contexto atual, a chegada do sistema metroviário e as obras para corredores exclusivos de ônibus são fundamentais. Mas no momento deve-se pensar em uma rede integrada de transportes, ou seja, valorizar também os deslocamentos humanos e incentivar o uso da bicicleta como um potencial meio de integração e deslocamento, através de políticas integradas em diferentes setores urbanos e institucionais, principalmente de habitação e uso do solo (DELGADO, 2011).

A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) divulgou em 2010 seu Projeto Cidade Bicicleta: Mobilidade para Todos, o qual corresponde a primeira iniciativa a ser implantada na cidade que busca integrar a rede cicloviária ao sistema de transporte.

Embora os objetivos do projeto citados por BAHIA (2010) pareçam inovadores, a configuração espacial da rede de infraestrutura cicloviária proposta denota a errônea concepção da utilização da bicicleta como um meio de transporte para longas distâncias, já que suas rotas estão sobrepostas às rotas de transporte coletivo de massa da cidade, portanto, concorrente com os modos sustentáveis existentes e futuros. Essa concorrência pode gerar um impacto na demanda com a diminuição de usuários potenciais.

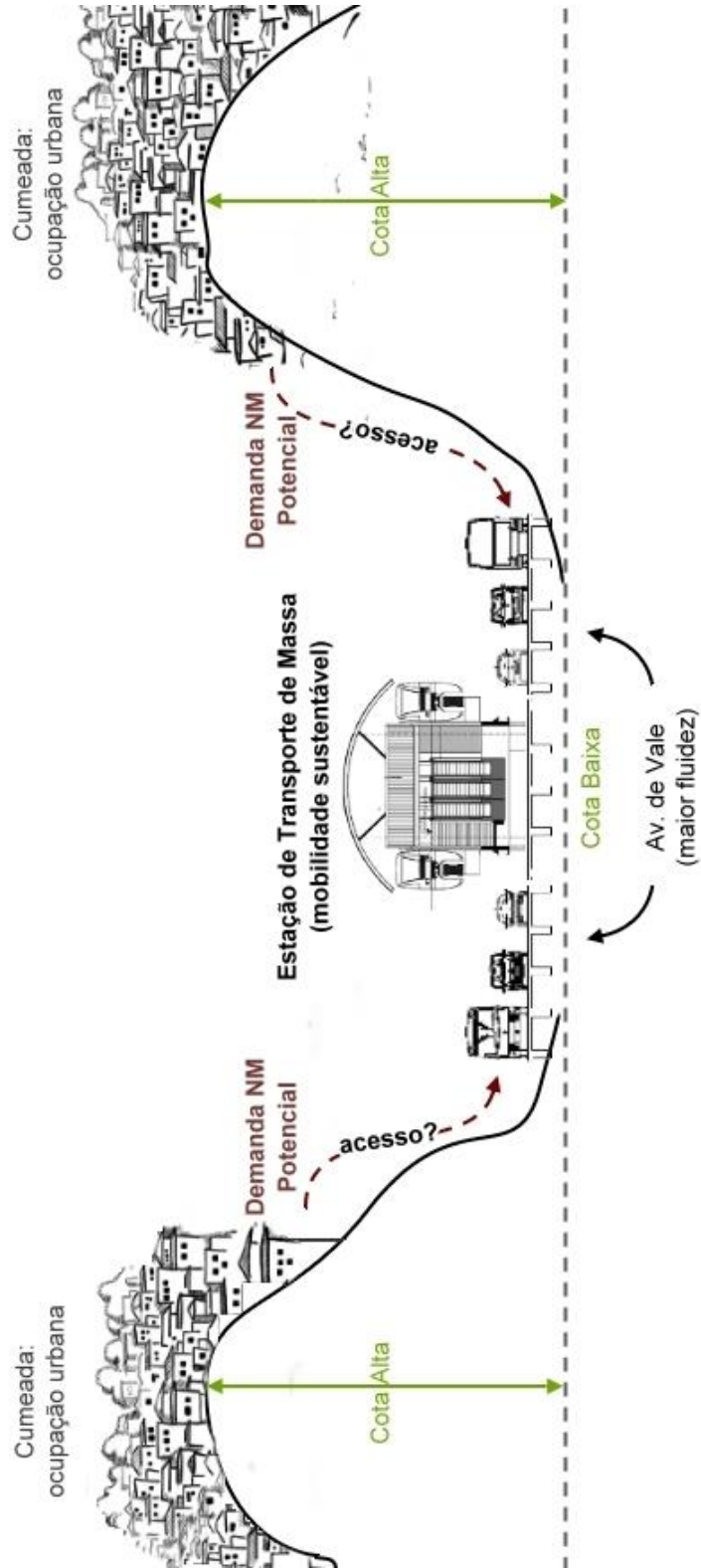
As vias propostas para compor a infraestrutura necessária ao deslocamento de ciclista pela CONDER, encontram-se em regiões de vale e, como a maior densidade de ocupação urbana da cidade situa-se em áreas de cumeada (demanda potencial), as dificuldades de acesso oriundas das grandes variações topográficas de Salvador não são consideradas.

Em analogia com o problema cicloviário, o sistema metroviário de transporte em implantação na cidade de Salvador, também recebe esta abordagem fragmentada, pois não garante o acesso das densas regiões de ocupação urbana no entorno de suas estações.

Assim como esquematizado na Figura 01, os investimentos de mobilidade urbana estão situados em áreas de difícil acesso, dado às condições espaciais da cidade comprometendo a demanda desses empreendimentos e, por conseguinte, a sua viabilidade econômica futura.

Por possuir condições de acesso precárias, o sistema de mobilidade em Salvador torna ainda mais difícil a superação da pobreza e da exclusão social para as pessoas que necessitam do transporte público para trabalhar.

FIGURA 01 – Esquemática do Problema.



FONTE: Elaborado pelo autor.

3. Desafios de Superação

Com o desinteresse por investimentos no setor de transporte público, adicionado à subestimação da forma espacial da cidade, mais a inexistência de conselho municipal e ainda a falta de atendimento à legislação federal no relativo ao planejamento, coordenação e execução de projetos de transporte, mobilidade e uso do solo metropolitanos, torna-se previsível que Salvador passe por diversos problemas de mobilidade, constatado cotidianamente por sua população (DELGADO; BORGES, 2011).

O cenário torna-se ainda mais agravante quando envolve a Região Metropolitana de Salvador (RMS), onde atuam as divergências políticas, interesses locais e o poder de decisão do Estado. Apesar de possuir competências no planejamento e gestão do transporte metropolitano, como consta na CF-88, a RMS ainda configura diversos desafios a serem superados.

Conseguir as verbas necessárias a serem destinadas ao planejamento de transporte é um dos maiores desafios das cidades pequenas e médias. É preciso ampliar o leque de alternativas de financiamento para o sistema de transporte urbano, garantindo melhorias na prestação do serviço e recuperando sua atratividade, bem como a reprodução do espaço urbano de forma ordenada. Deve ser entendido de que a prestação do serviço de transportes não é uma relação social que se encerra no binômio usuário-operador e, portanto, a tarifa não é a única fonte de recurso (ANTP, 1998).

Carece na RMS, uma gestão integrada da mobilidade e uso do solo que articule os interesses econômicos por novas áreas e centros especializados na RMS, viabilizados pelas facilidades logísticas implementadas, atendendo aos princípios de mobilidade sustentável (DELGADO; BORGES, 2011) e à uma política de desenvolvimento urbano regional do Estado.

Estes desafios podem ser equacionados com a criação de um consórcio público para a prestação do serviço de transportes metropolitano. Este instrumento de gestão facilita a cooperação, tanto entre os entes federativos como entre estes e o setor privado, dada a importância de que a mobilidade urbana não reconhece fronteiras administrativas (DELGADO; BORGES, 2011).

4. Considerações Finais

Os padrões de mobilidade urbana de Salvador não se comprometem com a forte demanda existente em regiões de cumeada, a medida que estes deixam de buscar meios de conexão entre a demanda não motorizada e a rede de transporte coletivo situado nas avenidas de vale. A forma espacial da cidade torna-se um agravante dos problemas de circulação existentes, quando esta é subestimada pelos projetos.

Deverá ser pensada uma nova estrutura operacional-administrativa para a mobilidade metropolitana, a fim de superar os desafios locais e regionais, assim como, a necessária distribuição de competências dirigida a coordenar a atuação dos municípios em nível intermunicipal e metropolitano, nos aspectos relativos à gestão do transporte e do uso do solo associado.

() Thiago Freire de Oliveira é Técnico Urbanista de Nível Superior e trabalha na SEDUR*

Referências

ANTP. **Abertura econômica e a questão da competitividade no setor de transporte coletivo.** Revista dos Transportes Públicos – ANTP, Ano 21, 1998.

BAHIA. CONDER. CONINFRA. 4º Congresso de Infraestrutura de Transportes. **Projeto Cidade Bicicleta: Mobilidade Para Todos.** São Paulo, 2010.

DELGADO, J.P.M. Observatório da Copa: Salvador 2014. **A necessidade de pensar redes integradas de transporte e mobilidade sustentável.** Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, PPGAU. Salvador, 2011. Disponível em <<http://www.observatoriosalvador2014.com.br/post/salvador-2014-necessidade-de-pensar-redes-integradas-de-transporte-e-mobilidade-sustentavel>>. Acesso em 28 jun. 2013.

DELGADO, J.P.M; BORGES, I.A. **Consórcios públicos na prestação de serviços de transporte na região metropolitana de Salvador: Oportunidade para a construção de políticas integradas.** IX Rio Transprotes. Rio de Janeiro, 2011.

ITRANS. Instituto de Desenvolvimento de Informação em Transporte. **Mobilidade e Pobreza.** Relatório Final. 2004. Disponível em <<http://brasil.indymedia.org/media/2006/12//369479.pdf>> Acesso em 17 abril 2013.

ROLNIK, R.; CYMBALISTA, R.; NAKANO, K. **Solo Urbano e Habitação de Interesse Social: A Questão Fundiária na Política Habitacional e Urbana do País.** [S.l.]. 2008. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0535/Rolnik,_Nakano,_Cymbalista._Solo_Urbano_e_His.pdf> Acesso em 15 set. 2012.

VTPI. **Evaluating Complete Streets. The Value of Designing Roads For Diverse Modes, Users and Activities.** Victoria, Canada. Mar, 2013. Disponível em <<http://www.vtppi.org/compstr.pdf>> Acesso em 18 de abril de 2013.