TRANSPORTE COLETIVO NAS PERIFERIAS METROPOLITANAS: ESTUDOS DE CASO EM SALVADOR, BAHIA[1]

SUELY DOS SANTOS COELHO[2]
ANGELO SERPA[3]

Resumo

Parte-se do pressuposto de que os estudos de caso aqui apresentados são exemplares no sentido de entender o conflito de classes das metrópoles capitalistas, expresso em um transporte coletivo desigual e excludente, comum a outras áreas metropolitanas do país. Os modos de investigação constam de levantamentos bibliográfico, histórico e cartográfico nos órgãos competentes, entrevistas e aplicação de questionários nas comunidades pesquisadas e observação em campo. Os resultados mostram que entre os bairros de urbanização popular há diferenças significativas no atendimento das necessidades de transporte da população. Bairros próximos a grandes estações de transbordo ou que apresentam algum interesse para a atividade turística são melhor atendidos pelas empresas de ônibus. Há, em alguns casos, diferenças no interior dos bairros quanto à distribuição das paradas e da frota existente, com os trajetos dos ônibus priorizando as áreas localizadas na orla marítima em detrimento das áreas mais interiores e menos valorizadas. Constata-se uma estreita relação entre a acessibilidade, evidenciada nas condições das vias de circulação, e o surgimento/estabelecimento de atividades comerciais e de serviços. Conclui-se que um planejamento mais racional, que privilegie o transporte coletivo em relação ao transporte individual, deve priorizar o atendimento aos bairros populares nas áreas metropolitanas, detendo-se nas necessidades de trajetos das populações usuárias. Há de se ter criatividade para introduzir meios alternativos que possam complementar o transporte ferroviário e rodoviário convencional, criando novas complementaridades no interior dos bairros. Como em outras regiões metropolitanas do país, a principal limitação a ser enfrentada pelas administra-

[1] Pesquisa realizada no âmbito das atividades do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, da Universidade Federal da Bahia, que tem como objetivo principal a análise da situação do Subúrbio Ferroviário de Salvador, tendo como premissa o planejamento de áreas carentes e periféricas, fornecendo informações coletadas e sistematizadas junto às próprias comunidades aos órgãos responsáveis por projetos de habitação popular e de planejamento urbano.

[2] Departamento de Geografia, da Universidade Federal da Bahia, Estudante de Geografia e bolsista de iniciação científica do PIBIC/CNPq, E-mail: nakasue@bol.com.br

[3] Departamento e Mestrado de Geografia, da Universidade Federal da Bahia,Professor Adjunto Doutor, Bolsista de produtividade em pesquisa do CNPq entre 03/99 e 02/01. E-mail: angserpa@ufba.br

ções dos diferentes municípios da RMS, no tocante ao sistema de gerenciamento do transporte coletivo, é a capacidade do poder público e da população usuária de pagamento dos custos gerados por um sistema de qualidade.

Palavras-chave: transporte coletivo; periferias metropolitanas.

Abstract

Public Transportation in Metropolitan Peripheries: Case Studies in Salvador, Bahia

Assuming that the case studies presented here are exemplars for understanding the conflict among social classes in capitalist metropolis, we see such conflict expressed in unequal and exclusive means of public transportation, very common in other metropolitan areas throughout the country. Investigation consisted of a through review of cartographic and historical sources at authoritative institutions in addition to interviews, queries and field work in the communities studied. The results have shown that among the lower class districts there are meaningful differences with regard to the population needs for transportation service. The districts that are very close to central bus stations for passenger transfer or that are strategic for tourist activities are well served by the bus companies. There are some differences in the districts concerning the distribution of bus stops and the existing fleet. The bus routes prioritise the areas located near the coast over the interior and less valued areas. There is strong evidence of a very close relationship between accessibility and the appearance of commercial activities and services. The study concludes that more reasonable planning that privileges the public transportation over private should give priority to servicing lower class metropolitan districts, fulfilling the needs of the people who use these routes. There must be creativity to introduce alternative means that compliment the traditional rail and auto transportation, providing connections to these districts. As in other metropolitan regions around the country one of the main limitations to be faced by the cities administrators of the Metropolitan Area in Salvador (RMS - Região Metropolitana de Salvador) concerning the management of public transportation is the ability for both private citizens and the state to pay the cost for such a quality system.

Key words: public transportation, metropolitan peripheries.

UMA BREVE INTRODUÇÃO

Quando surgiram em Londres, no século dezessete, os carros de aluguel puxados a cavalos não eram muito populares entre os comerciantes, porque atrapalhavam a venda e produziam muito barulho nas ruas calçadas com seixos. Mas, foi só no início do século vinte que o andar a pé começou a ser substituído pelo trânsito sobre rodas como forma predominante de locomoção (TUAN, 1980). O aspecto das cidades modificou-se então de modo radical.

Com residências mais espalhadas e comércio muito mais descentralizado que outras cidades do seu porte, Los Angeles é um exemplo típico de *cidade do automóvel*. Com seu sistema de vias expressas e suas ruas comerciais retas e compridas, a cidade despreza os pedestres: algumas ruas não têm calçadas, outras são excessivamente barulhentas, outras, extensas artérias adequadas apenas à velocidade dos carros.

BARBOSA (1980) vê, no início do pós-guerra, com a expansão da indústria automobilística no Brasil, uma acentuada redução da participação do transporte público de massa no total de viagens geradas nos grandes centros urbanos do país:

> *As facilidades de crédito na compra de automóvel particular (crédito direto ao consumidor), a propaganda maciça por parte dos fabricantes de automóveis, colocando-o como símbolo de uma condição social elevada e característica de um indivíduo bem sucedido, as facilidades de estacionamento (...) e um código de obras e edificações inadequado, induziram a que a política de investimentos em transportes públicos se consubstanciasse na implantação de vias elevadas, vias expressas, túneis, anéis rodoviários e tudo mais que pudesse expandir o consumo dos milhares de automóveis colocados anualmente no mercado. Investimento esse realizado em detrimento de uma política de transporte de massas voltada para a articulação das etapas de viagens* (BARBOSA, 1980: 693).

Os congestionamentos e a poluição provocados pelos automóveis atingem tanto o motorista quanto o passageiro que viaja em pé no ônibus lotado. O carro particular representa mau uso das vias públicas porque sub-utiliza o espaço urbano. No lugar de um veículo particular (que em São Paulo circula com 1,5 passageiros por dia) cabem oito passageiros de ônibus. Um automóvel produz 25 gramas de monóxido de carbono por quilômetro - perto de 18 gramas por pessoa: isso é 28 vezes a emissão per capita de um passageiro de ônibus, cuja média é de 0,6 grama (FOLHA DE SÃO PAULO, 13/4/97). Conclusão: Quem usa carro polui o ar de quem não usa e tira tempo de quem está no ônibus.

Uma política de transportes adequada deveria buscar criar complementaridades e não acentuar a competição entre as diferentes modalidades, pois, ao se criar complementaridades, estaríamos explorando suas vantagens comparativas. Para isso,

faz-se necessário uma coordenação satisfatória dos fatores de ocupação do solo (meios de transporte) e a dimensão física (estrutura viária), que, juntos, vão gerar as correntes de tráfego nas cidades (BARBOSA, 1980).

As relações de causa e efeito dos agentes integrantes do sistema de transportes (poder público, empresa e usuário) geram diferentes atribuições, a saber:

> *Para o poder público, podem ser definidas como sendo o ato de estabelecer as diretrizes, autorizar e fiscalizar a operação dos serviços no que tange às empresas e promover a constante reavaliação das reais necessidades no que se refere aos usuários. Para o setor empresarial destacam-se junto ao poder público as solicitações de tarifas adequadas e de uma estrutura viária em constante processo de conservação e reformulação e em relação aos usuários a cobrança apenas das tarifas determinadas pelo poder concedente e a manutenção de um nível de serviços constante ao longo dos anos. Ao usuário, (...) cabe exigir o atendimento estabelecido pelo poder concedente e efetuar o pagamento das tarifas autorizadas e fazer reivindicações junto ao poder público no que diz respeito à fiscalização dos serviços* (BARBOSA, 1980: 694).

Evidentemente concorda-se aqui com os pressupostos de HICKS JÚNIOR & SEELENBERGER (1981), que defendem o planejamento e a avaliação do transporte metropolitano a partir de dois objetivos principais: eficiência econômica, entendida como a maximização dos benefícios líquidos provenientes da acessibilidade da população às oportunidades metropolitanas, e justiça social ou eqüidade, visando, principalmente, àquela parte da população mais dependente do sistema metropolitano de transporte, basicamente o transporte coletivo.

Mas, ao contrário dos autores citados anteriormente, não se pretende aqui apenas *"fornecer subsídios metodológicos para identificar diretrizes da política pública, visando a melhorias de acessibilidade, principalmente a da população mais carente de serviços de transporte, às oportunidades econômico-sociais que a região metropolitana fornece"* (HICKIS JÚNIOR & SEELENBERGER, 1981: 562), mas, sobretudo, refletir sobre o tratamento desigual dado às periferias metropolitanas[4] com relação aos investimentos públicos nos equipamentos de uso coletivo, a partir de alguns estudos de caso em bairros de urbanização popular na Região Metropolitana de Salvador.

[4] O termo "periferia" explicita, via de regra, áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro. Todavia, atualmente, muitas áreas afastadas dos centros das cidades não são entendidas como periféricas. O termo absorveu uma conotação sociológica, redefinindo-se. Dessa forma, "periferia" hoje significa também aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo essencialmente o *locus* da reprodução sócio-espacial da população de baixa renda. De acordo com PAVIANI (1994), as periferias urbanas diferenciam-se do resto da cidade pela precariedade da configuração espacial. Através da consolidação de loteamentos clandestinos, imprime-se, no espaço urbano, um processo social maior, de exclusão. A moradia, por sua tradução na paisagem urbana, é o elemento denunciador das diversas formas de segregação sócio-espacial (PAVIANI, 1994).

Acreditamos, entretanto, que as pesquisas podem também subsidiar um planejamento de transportes descentralizado em direção aos bairros, a partir de demandas locais melhor analisadas e explicitadas. Queremos crer também que os estudos de caso aqui apresentados são exemplares no sentido de entender o conflito de classes das metrópoles capitalistas, expresso em um transporte coletivo desigual e excludente, comum a outras áreas metropolitanas do país.

Pois, como afirma BRAGA (1994),

> *Muito cedo o trabalhador aprende que a cidade é um todo articulado e que, para sobreviver nela, é preciso interligar áreas distantes em curto espaço de tempo. É preciso saber e poder ir e vir, é preciso descobrir, no emaranhado de fluxos e fixos da cidade, as estratégias de sobrevivência, como os locais onde existe oferta ou possibilidade de trabalho, onde são encontrados os produtos mais baratos, onde existe a possibilidade de lazer mais acessível, onde estão os postos de atendimento médico, os postos policiais, as repartições públicas, os terreiros, as igrejas, etc.* (BRAGA, 1994: 60).

Caros e ruins, ruins e demorados: é assim que Milton Santos (1987) vê o transporte coletivo nas periferias metropolitanas. Em sua obra "O Espaço do Cidadão", SANTOS questiona como o trabalhador pode conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas do seu tempo:

> *A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos* (SANTOS, 1987: 47).

O CONTEXTO

O Subúrbio Ferroviário de Salvador é uma área de aproximadamente 4.145ha; inicialmente sua ocupação ocorreu de forma pontual nos núcleos de Plataforma, Paripe e Periperi, com os engenhos de cana de açúcar, e, mais tarde, com as paradas de trem da rede ferroviária[5], que contribuíram para a fixação de funcionários das empresas da

[5] *"A construção da rede ferroviária no século XIX deu-se, quase que na totalidade do seu percurso, exatamente na borda litorânea, sendo acrescida uma faixa de segurança de aproximadamente 25 metros, que isola uma extensa área contínua de vivência urbana da região, e que não só dificulta o acesso, como impede uma relação visual dos moradores com o mar"* (PEDRÃO, 1998: 80).

região nas suas imediações (Ver Mapa 1). A partir da década de 1950, os loteamentos promovidos pela iniciativa privada aceleraram o processo de adensamento e consolidação destes núcleos. Atualmente, o Subúrbio Ferroviário concentra uma população de baixa renda, que, sob precárias condições de vida, enfrenta graves problemas de infra-estrutura e o descaso do poder público.

> *Encontram-se em andamento algumas obras de grande porte na região, que certamente influirão na atual organização espacial, promovendo em primeiro lugar, uma alteração de valor de propriedades de bens imóveis, o que incidirá decisivamente no perfil e tipologia de ocupação e edificação. As intervenções são: de obras de saneamento do projeto Bahia Azul, que atravessará grande parte da RA; a construção de uma via rodoviária que cortará transversalmente a cidade; e uma outra intervenção que abre uma série de precedentes, que é a de uma marina que se localizará em Paripe* (PEDRÃO,1998: 83).

Tais intervenções irão contribuir para que o Subúrbio Ferroviário, localizado na costa oeste de Salvador, nas margens da Baía de Todos os Santos, seja alvo de novos empreendimentos com um grande potencial de transformação da situação atual. O Projeto Ribeira Azul, o Projeto Via Náutica e a construção de uma marina em Paripe possuem um objetivo em comum: a recreação náutica e o turismo costeiro na Baía de Todos os Santos, privilegiando turistas e a população residente/não residente de maior poder aquisitivo. A Via Náutica pretende oferecer transporte regular através de catamarãs[6] com capacidade de 70 a 80 passageiros para outros destinos turísticos nas ilhas da Baía e deverá estar totalmente implantada até o final de 2002.

A hidrovia terá um percurso de 15 quilômetros de extensão com 6 pontos de parada, abrangendo o trecho do Porto da Barra à Ribeira, em sua primeira etapa (Ver Mapa 1). Em cada porto de atracação pretende-se recuperar a área do entorno, capacitando-a com infra-estrutura de apoio à recreação náutica, seja através da construção de um *shopping* temático para comercialização de equipamentos e serviços; da implantação de uma vila gastronômica e uma praça de equipamentos de recreação ou mesmo da recomposição do sítio e da restauração da Igreja do Monte Serrat, tombados pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Certamente a valorização imobiliária trará para o Subúrbio Ferroviário a necessidade de legalização de muitos dos imóveis irregulares localizados na orla marítima: *"Empreendimentos, como por exemplo de marinas, não podem ignorar a realidade local. E sobretudo, não devem permitir situações de total isolamento em relação a área em que se insere."* (PEDRÃO, 1998: 85) Mas, é questionável que tais iniciativas possam efetivamente melhorar a qualidade de vida dos moradores do Subúrbio Ferrovi-

[6] Embarcação de esporte ou de recreio, constituída de dois cascos esguios presos lado a lado por fortes travessões sobre os quais monta uma plataforma com camarim.

ário, através, por exemplo, de sua inserção nos novos empregos a serem gerados, contribuindo para a diminuição/superação do isolamento, vivenciado desde a desativação de ancoradouros na orla, ou mesmo facilitando o acesso dos moradores a outras áreas da cidade.

A integração efetiva do Subúrbio Ferroviário no tecido urbano, há muito tempo dificultada pelos longos deslocamentos diários, parece se reverter com a implantação da Avenida 29 de Março (antiga Via Jaguaribe, com uma extensão de 11 quilômetros a partir da Avenida Orlando Gomes até a Base Naval), que fará a ligação entre a BR-324 e a Avenida Paralela, possibilitando uma ligação direta entre o Subúrbio Ferroviário e a Orla Marítima[7], ampliando as alternativas de deslocamento da população, encurtando as distâncias e o tempo das viagens (Ver Mapa 1). Mas cabe aqui se perguntar para quem, por quais razões e com que objetivos se pretende melhorar a acessibilidade via terrestre ou marítima para uma área que concentra efetivamente o maior contigente populacional de baixa renda da Região Metropolitana de Salvador.

Em 1995, a Secretaria Municipal de Transportes realizou uma pesquisa domiciliar de origem e destino de transportes em Salvador que indica a ocorrência de 3.691.889 viagens diárias, por todos os modos e motivos. O deslocamento a pé é o segundo modo de transporte, com um volume de 1.070.191 viagens, que correspondem a um percentual de 28,3% do total de percursos realizados na cidade diariamente. O modo a pé é suplantado apenas pelo modo ônibus, que atingiu um percentual de 54,5% do total de viagens diárias (ROCHA, 1998)[8].

A mesma pesquisa indica um percentual de 13,8% do total de viagens feitas através de veículo particular. Os motoristas de automóveis, vítimas dos engarrafamentos cotidianos, acham que o problema não pode ser atribuído apenas à saturação dos grandes corredores de tráfego. A falta de retorno em algumas vias, por exemplo, pode ajudar a agravar os engarrafamentos, além de provocar maior consumo de combustível. A situação em certas áreas é caótica, como na extensa Avenida Mário Leal Ferreira, conhecida como Bonocô, onde só existe retorno para um sentido (Ver Mapa 1).

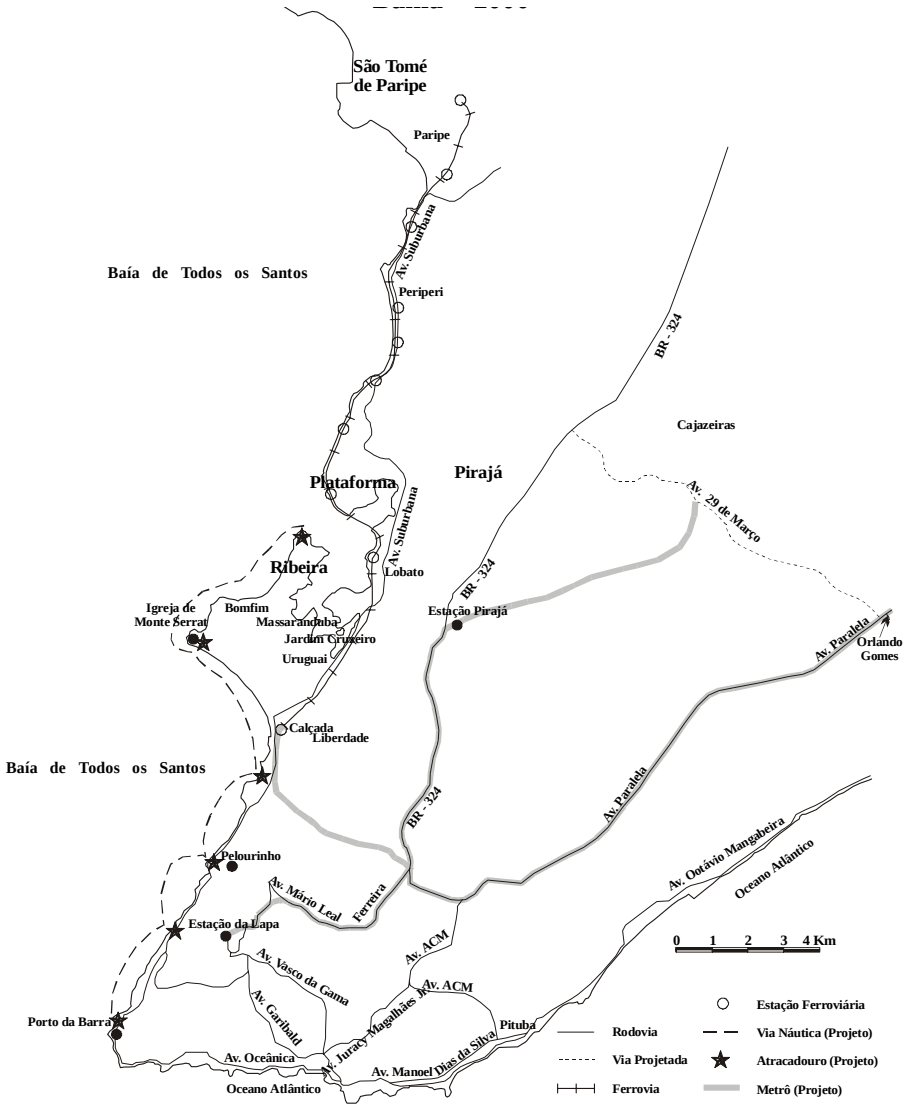
Problemas relacionados com a engenharia de tráfego são comuns na metrópole soteropolitana. Um exemplo é a falta de sincronia entre as sinaleiras, que muitas vezes

---

[7] Na verdade, são duas as "orlas" de Salvador. A cidade, que cresceu de sul para norte, se desenvolveu inicialmente a partir da entrada da Baía de Todos os Santos ao longo de sua borda leste. A dinâmica da expansão urbana permite individualizar dois vetores principais de crescimento. Um primeiro vetor, ao longo da BR-324, engloba uma mancha urbana de baixa renda, que pressiona os ambientes estuarinos da Baía de Todos os Santos. O segundo vetor se desenvolve ao longo da Av. Paralela, englobando uma mancha urbana de renda média alta, compreendida entre esta via e a orla atlântica. Enquanto na orla atlântica investimentos em infra-estrutura estão na ordem do dia, nas praias da Baía a situação é de abandono e degradação.

[8] Segundo ROCHA (1998: 15), "*a maioria das pessoas que se utilizam de veículos do transporte público ou particular ao longo do dia, necessitam complementar suas viagens motorizadas através de deslocamentos a pé*". Esta é uma das razões porque se faz necessária "*a formulação de uma política de circulação do pedestre com a garantia de um deslocamento a pé seguro, confortável, integrado e complementar aos modos de transporte motorizados*" (ROCHA, 1998: 2).

Mapa 1 - Salvador, Bahia - 2000



Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
Coordenação: Angelo Serpa
Elaboração: Janio Santos

atrapalha o fluxo de veículos. O bloqueio deliberado de ruas pelos moradores, fato comum na Pituba (bairro de classe média alta), é outro problema, já que colocar guarita em rua só é permitido legalmente quando a via é um beco sem saída e todos os moradores apóiam a medida. Com relação aos retornos, o superintendente de engenharia de tráfego se defende, dizendo que em alguns trechos da cidade eles não são aconselháveis, principalmente nas avenidas de vale, pensadas para facilitar o escoamento.

Sofrem também os usuários de ônibus, com os terminais superlotados, a falta de sincronia entre as linhas e o preço elevado das passagens. A Estação Pirajá (Ver Mapa 1), por exemplo, tem uma circulação diária de cerca de 1600 ônibus e 100 mil usuários; os maiores problemas parecem estar relacionados não tanto com a falta de ônibus, mas à grande quantidade de passageiros nos horários de pico. Muitas vezes, o intervalo entre o ônibus e outro é inferior a cinco minutos, mas os veículos não podem encostar na estação por falta de espaço.

À espera de um transporte de massa eficiente (metrô), a população de Salvador sofre ainda com o sistema de transporte ferroviário, que não consegue atender a demanda reprimida de cerca de 80 mil passageiros/dia entre a área central e o subúrbio de Paripe. A Companhia de Trens Urbanos – CBTU conta somente com cinco trens, transportando cerca de 12 mil pessoas por dia no trecho Calçada/Paripe.

Com 13,5 quilômetros de extensão, a malha da Superintendência e Trens Urbanos de Salvador opera com 03 trens, com capacidade de 612 passageiros/viagem, perfazendo uma média de 89 viagens/dia, entre as estações de Calçada a Paripe. As estações, funcionando em número de 09, localizam-se a partir da Calçada, respectivamente, em Santa Luzia, Lobato, Plataforma, Itacaranha, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe (Ver Mapa 1). A falta de segurança, de uma maneira geral, tem causado grandes transtornos aos usuários dos trens. Os assaltos são constantes dentro dos vagões, como também nas imediações da estação, onde a falta de policiamento facilita a ação de delinqüentes e a depredação das instalações.

Se o transporte público e o uso do veículo particular são sinônimos de sofrimento para os soteropolitanos, nada se compara à situação daqueles que sequer podem utilizar um ônibus ou um trem. Andar a pé é o segundo meio de transporte para os habitantes de Salvador! As causas são, além da dificuldade financeira, as necessidades de deslocamentos curtos e a deficiência do sistema de transportes. Apenas 21% dos domicílios pesquisados têm um carro estacionado na garagem.

BRAGA (1994) estabelece quatro categorias de transportes na cidade do Salvador, numa tentativa de sistematização do sistema existente na cidade:

a) um transporte de massa de má qualidade (principalmente rodoviário, mas também ferroviário), com pequena frequência de horários e carros estragados. As linhas apresentam, em relação à demanda, poucos horários, além de os mesmos não serem regulares. Destina-se à população trabalhadora de baixa renda;

b) um sistema de transporte para os trabalhadores qualificados das empresas do Pólo Petroquímico de Camaçari e do Centro Industrial de Aratu, que, no início das manhãs e nos finais de tarde, levam e trazem os trabalhadores em ônibus relativamente confortáveis;

c) um sistema de transporte coletivo de massa que serve aos bairros onde residem as elites e classes médias de Salvador. Esses ônibus, circulando a maioria pelo centro, de onde foram afastados os terminais das linhas dos bairros populares, são de melhor qualidade, pelo menos mais novos e menos danificados. Os horários são mais frequentes e regulares;

d) um sistema alternativo para as camadas de maior poder aquisitivo, oferecendo qualidade, segurança e seletividade (garantida através dos preços): os ônibus executivos, os "Frescões", como são popularmente chamados.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa estabeleceu como método de análise o indutivo, visto tratar-se de estudos de caso em bairros de urbanização popular da Região Metropolitana de Salvador. Utilizou-se também dos métodos histórico, para análise da origem e evolução espacial e social das áreas de estudo, do descritivo, na caracterização dos equipamentos coletivos de transporte, e do estatístico, nos modos de investigação quantitativa dos objetos no espaço.

Os modos de investigação utilizados no presente trabalho constam de levantamentos bibliográfico, histórico e cartográfico nos órgãos competentes (CONDER – Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, IBGE, Superintendência de Transporte Público, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, Arquivo Público, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia e Empresas de Transporte Público); aplicação de questionários nas comunidades pesquisadas, com o objetivo de traçar o perfil da estrutura organizacional dos bairros, condições de funcionamento dos terminais de linha, entre outros aspectos; aplicação de questionários junto às empresas de transporte coletivo, prestadoras de serviços nos bairros pesquisados; e observação em campo, com o propósito de averiguar a veracidade dos dados secundários.

No decorrer da pesquisa, existiu a preocupação de se obter dados mais precisos sobre a população nos bairros pesquisados. Para tanto, buscou-se, junto à CONDER, tais informações, através dos dados censitários do IBGE, nos anos de 1980 e 1991, com o propósito de comparar os dados levantados nestes dois períodos. Os dados censitários foram agregados em módulos espaciais informacionais (ZI), de acordo com certos padrões homogêneos espaciais e sócio-econômicos. As ZIs (Zonas de Informação) foram delimitadas a partir de elementos físicos, geográficos, urbanísticos, administrativos e de planejamento.

Após a demarcação da área pesquisada em cada bairro, calculou-se, através da soma, os setores censitários das respectivas zonas de informação para se obter a população residente por bairro. Em Plataforma, os setores censitários referem-se à ZI 0062, na Ribeira correspondem às ZIs 0047 e 0048, em São Tomé de Paripe à ZI 0073 e, em Pirajá, à ZI 0063[9]. Estes dados foram importantes também para o cálculo do número de questionários a serem aplicados junto aos usuários do transporte coletivo rodoviário e ferroviário nos bairros de Plataforma, Ribeira, São Tomé de Paripe e Pirajá (Ver Mapa 1).

Estes questionários foram aplicados nas áreas de maior fluxo/concentração de passageiros/usuários do transporte público (rodoviário e ferroviário) - Estação Almeida Brandão, Praça São Brás e Avenida Suburbana, em Plataforma (Ver Mapa 2); Largo do Papagaio, Largo da Madragoa, orla marítima e terminal de linha, na Ribeira (Ver Mapa 3); orla marítima, terminal de linha e Nova Brasília, em São Tomé de Paripe (Ver Mapa 4); Praça General Labatut, Conjunto Pirajá I, Terminal da Rua Nova de Pirajá e Terminal da Rua 24 de Agosto (conhecida como Rua Velha), em Pirajá (Ver Mapa 5) - buscando alcançar o perfil do usuário, levantar as principais deficiências e coletar algumas sugestões para melhoria do sistema de transporte. Para definição do universo de entrevistados em cada bairro pesquisado foram levados em consideração fatores como sexo, faixa etária e local de residência. Nos bairros de Plataforma, Ribeira e Pirajá, o número de questionários aplicados (80 em Plataforma, 80 na Ribeira e 60 em Pirajá), correspondeu a aproximadamente 0,25% da população total dos bairros. Em São Tomé de Paripe, bairro menos povoado que os demais (5.351 habitantes, contra 21.516 habitantes em Pirajá, por exemplo), foram aplicados 40 questionários (0,75% da população do bairro).

Os questionários, aplicados junto aos usuários, consistiram das seguintes questões fechadas, com opções de resposta formuladas previamente pelos pesquisadores (optou-se por um modelo de questionário de fácil preenchimento, devido ao caráter piloto da pesquisa, bem como para atender a pouca disponibilidade de tempo dos entrevistados – à espera de um ônibus ou trem, nos pontos e estações):

- Idade:
- Sexo:
- Local de Residência:
- Qual a renda média mensal de sua família?
- A qualidade do serviço de transporte coletivo no seu bairro é:
- Quais são os modos de transporte existentes no seu bairro?
- Destes qual ou quais são os que você utiliza?
- Existe deficiência no sistema de transporte coletivo?

[9] Em Salvador, os dados de população não estão agregados por bairros, o que dificulta a sistematização de dados secundários nessa escala de análise, obrigando o pesquisador a reagrupar os dados censitários de acordo com os limites impostos pela pesquisa.

- Caso a resposta seja sim, quais as principais deficiências?
- O que seria necessário para melhorar o transporte coletivo no seu bairro?
- A sua movimentação como morador dentro do bairro ocorre:
- Com que freqüência você utiliza o trem?
- Com que freqüência você utiliza o ônibus?
- Você utiliza o trem para:
- Você utiliza o ônibus para:

Foram aplicados também questionários junto a 6 (de um total de 15) empresas de ônibus prestadoras de serviços nos bairros pesquisados, que consistiram das seguintes questões fechadas, com opções de resposta também formuladas previamente pelos pesquisadores:

- Empresa:
- Bairros atendidos:
- Quais os critérios para a criação de uma nova linha em um determinado bairro?
- Quais as exigências para concessão de uma linha de transporte urbano a uma empresa?
- O que desperta o interesse de uma empresa na exploração de uma determinada linha?
- Há planos de criação de novas linhas nos bairros de Plataforma, Ribeira, São Tomé de Paripe ou Pirajá?
- Haverá a médio e/ou longo prazo algum plano de integração desta empresa com o metrô?
- Caso a resposta seja sim, de que maneira ocorrerá essa integração?

As empresas foram selecionadas para aplicação dos questionários de acordo com os seguintes critérios:

- Axé Transportes Urbanos Ltda.: predomina no bairro de Pirajá;
- Coletivos São Cristóvão: a garagem da empresa localiza-se em Pirajá;
- Viação São Pedro: a garagem da empresa localiza-se em Pirajá;
- Praia Grande Transporte Ltda.: predomina no bairro de Plataforma e a garagem está localizada próxima ao bairro, na Avenida Suburbana;
- Mont Serrat Transportes Ltda.: predomina no bairro da Ribeira e a garagem está localizada próxima ao bairro, em Massaranduba;
- Boa Viagem Transportes Ltda.: predomina no bairro de São Tomé de Paripe e a garagem está localizada próxima ao bairro, em Paripe.

Também foram levantadas informações sobre o sistema de transporte ferroviário junto ao Departamento de Relações Públicas, da Companhia de Trens Urbanos (CBTU).

Os dados foram checados posteriormente junto à STP (Superintendência de Transportes Públicos), da Secretaria Municipal de Transportes.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Plataforma

O bairro de Plataforma localiza-se no Subúrbio Ferroviário de Salvador, ao norte da Enseada do Cabrito (Ver Mapa 1). A implantação da via férrea, que atravessa longitudinalmente o bairro, e a instalação da Fábrica de Tecidos São Brás foram decisivos para a ocupação inicial do núcleo de Plataforma assim como sua consolidação e expansão. O acesso ao bairro é realizado através da Avenida Afrânio Peixoto, conhecida como Suburbana, sendo a Rua Alto do Sertão a principal via de penetração local (Ver Mapa 2).

Analisando os dados coletados através da aplicação dos questionários, constata-se que o perfil sócio econômico da população de Plataforma é de baixa renda, predominando famílias com renda média mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 1).

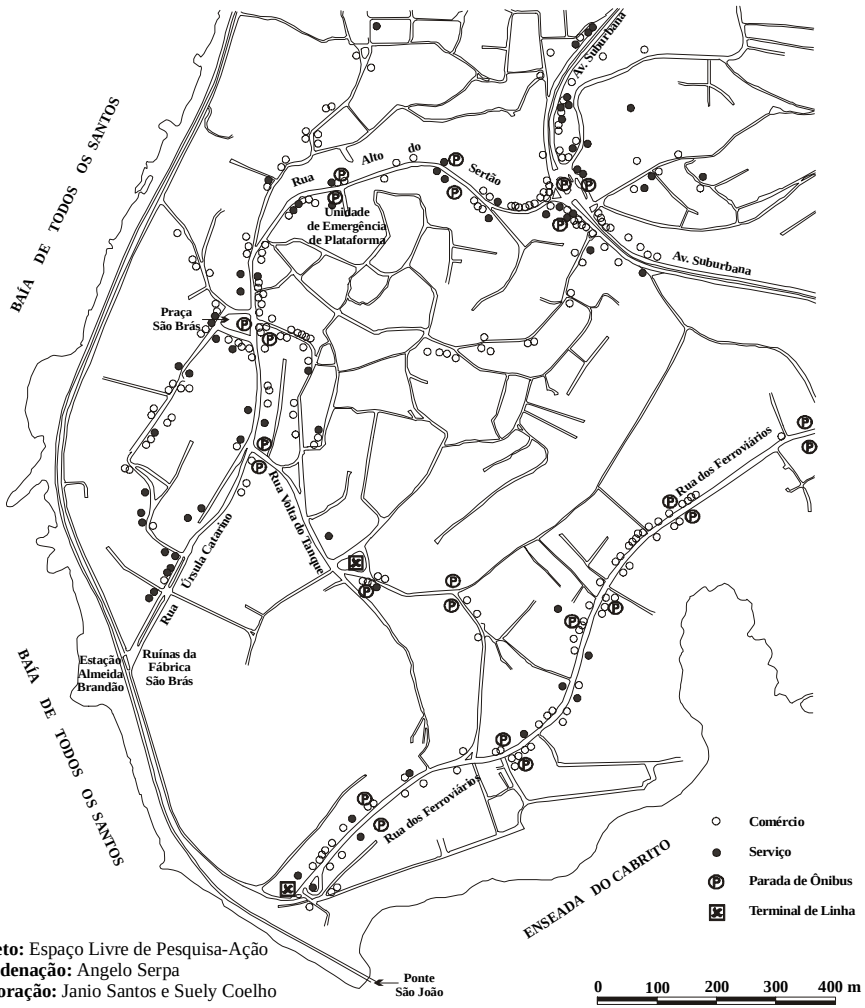
Tabela 1: Renda média familiar (Fonte: Trabalho de campo)

Renda Média Familiar	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Sem rendimentos	3,8%	-	-	21,6%
Menos de 1 salário	11,2%	12,5%	40,0%	30,0%
1 a 2 salários	32,5%	30,0%	47,5%	20,0%
2 a 3 salários	27,5%	15,0%	10,0%	18,3%
3 a 5 salários	16,2%	27,5%	-	10,0%
Acima de 5 salários	8,8%	15,0%	2,5%	-
Total	100%	100%	100%	100%

A qualidade do serviço de transporte coletivo no bairro de Plataforma é avaliada por 52,5% dos usuários como “regular”, sendo sua principal deficiência o alto índice de assaltos que ocorrem dentro dos ônibus (Ver Tabelas 2 e 4).

Atualmente, em Plataforma, 04 empresas de ônibus prestam seus serviços ao bairro: Boa Viagem Transportes Ltda., Ilha Tropical Ltda., Praia Grande Transportes Ltda. e a Transportes Coletivos Lapa Ltda.; com uma frota total de 33 veículos com destino a Lapa, Pituba, Ribeira, Pirajá e Base Naval (Ver Tabela 3).

Mapa 2 - Plataforma, Salvador - Bahia, 2000



Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
Coordenação: Angelo Serpa
Elaboração: Janio Santos e Suely Coelho

Tabela 2: Qualidade do serviço do transporte coletivo

Qualidade do Serviço	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Excelente	2,5%	12,5%	-	10,0%
Bom	17,5%	55,0%	5,0%	36,6%
Regular	52,5%	22,5%	75,0%	25,0%
Ruim	16,3%	5,0%	7,5%	15,0%
Péssimo	11,2%	5,0%	12,5%	13,4%
Total	100%	100%	100%	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Tabela 3: Quantidade de Linhas por Empresa de Transporte/Bairro

	Empresas de Transporte Urbano	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá	Estação Pirajá
1	Axé Transportes Urbanos Ltda.	_	01	_	10	03
2	Boa Viagem Transportes Ltda.	02	03	05	_	-
3	BTU Bahia Transportes Urbanos Ltda.	_	_	_	-	01
4	Central de Salvador Transportes Urbanos Ltda.	_	02	_	_	-
5	Coletivos São Cristóvão Ltda.	_	03	_	-	03
6	ITT - Ilha Tropical Ltda.	02	03	_	_	-
7	Mont Serrat Transportes Ltda.	_	10	_	_	-
8	Praia Grande Transportes Ltda.	03	03	_	01	-
9	Transportes Coletivos Lapa Ltda.	01	_	_	-	01
10	Transportes Ondina Ltda.	_	02	_	-	01
11	Transportes VerdeMar Ltda.	_	01	_	-	01
12	Transol – Transportes Sol S/A	_	_	_	-	02
13	Viação Barramar	_	_	_	-	06
14	Viação Farol da Barra Ltda.	_	01	_	-	03
15	Viação São Pedro Ltda.		01	-	02	08
*	TOTAL DE LINHAS	08	30	05	13	29

(Fonte: Superintendência De Transporte Público - Junho/2000).

É importante destacar que existem 02 terminais de linha no bairro, o Terminal de Plataforma, localizado na Rua Volta do Tanque, e o Terminal de São João do Cabrito, localizado na Rua dos Ferroviários. As 08 linhas que servem a Plataforma possuem itinerários e finais de linha diferentes no bairro. Sendo assim, no Terminal de Plataforma, os usuários têm acesso às linhas para Pirajá, Pituba e Lapa, e, no Terminal de São João do Cabrito, linhas com destino à Lapa, Pituba, Ribeira, Barra e Base Naval. Este reduzido número de linhas restringem o acesso dos moradores, em sua maioria dependentes do

transporte público, a outros bairros do subúrbio ou mesmo do centro da cidade. O número reduzido de veículos implica em maiores espaçamentos entre os horários dos ônibus e, portanto, um maior tempo de espera dos usuários nas paradas.

Os usuários reclamam da insuficiência de ônibus, sugerindo um aumento no número de veículos existentes, como também a implantação de novas linhas que atendam às necessidades do bairro, de modo que não haja o custo de duas passagens ou o deslocamento para a Avenida Suburbana, onde é possível uma maior facilidade de transporte, dada a diversidade de linhas existentes (Ver Tabelas 5 e 8 e Mapa 2).

Tabela 4: Principais deficiências do sistema de transporte coletivo

Principais Deficiências	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Trânsito congestionado	15,8%	-	4,0%	6,2%
Preço da passagem	17,8%	19,4%	27,0%	31,2%
Ônibus velhos	18,3%	-	16,3%	12,5%
Assalto nos ônibus	23,8%	2,7%	28,3%	30,0%
Excesso de velocidade	8,4%	8,4%	4,0%	7,5%
Outros	15,9%	69,5%	20,3%	12,5%
Total	100%	100%	100%	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Tabela 5: Outras deficiências do transporte coletivo – Plataforma

Horários irregulares	24,0%
Insuficiência de ônibus	21,4%
Demora na espera do ônibus	19,0%
Impaciência do motorista	14,2%
Falta de opção de linhas dentro do bairro	7,1%
Itinerário insuficiente dentro do bairro	4,7%
Desrespeito às normas internas dentro do ônibus	2,4%
Excesso de passageiros no interior dos veículos	2,4%
Sujeira dentro dos veículos	2,4%
Má conservação das vias de circulação	2,4%
Total	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

O bairro é constituído em sua maioria por vias estreitas, onde ocorre simultaneamente o tráfego de veículos, a passagem de pedestres e operações de carga/descarga de mercadorias. A ausência de placas de sinalização, redutores de velocidade, pavimentação em algumas ruas e o tipo de revestimento utilizado nas ações emergenciais de tapa-buracos nas vias de circulação, dificultam o trânsito de veículos e de pessoas no interior do bairro. Assim, com a finalidade de evitar danos aos veículos ou pela impos-

sibilidade de trafegar por algumas vias, são realizadas alterações nos itinerários dos ônibus, que dificultam a vida dos moradores. A exemplo da Rua Volta do Tanque, acesso ao terminal de linha, interditada para o trânsito de veículos durante o período das obras de recuperação desta via, implicando na mudança temporária do local de desembarque dos passageiros (Ver Mapa 2).

O embarque e desembarque de passageiros ocorre nas 24 paradas de ônibus, distribuídas pelas principais vias de circulação de veículos no bairro, das quais apenas 03 possuem abrigo, sendo que 02 estão na Avenida Suburbana e 01 no interior do bairro, em frente à Unidade de Emergência de Plataforma; as demais 21 paradas de ônibus não possuem abrigo. Os pontos de ônibus são, na sua maioria, instalados na própria pista, devido à ausência de espaço para construção do recuo. Constata-se, na Rua dos Ferroviários, uma maior capacidade de fluidez do trânsito, dada a ausência de declividades e curvas, e sua maior largura e extensão em comparação com as demais vias do bairro, como também uma maior quantidade de paradas de ônibus, no total de 10, embora todas estas sem abrigo e muitas destas sem placa de sinalização. A ausência do abrigo expõe o usuário ao sol e a chuva, obrigando-o a esperar o transporte em pé (Ver Tabela 6 e Mapa 2).

Tabela 6: Situação das Paradas de Ônibus por Bairro

Bairros	Com Placa	Sem Placa	Com Abrigo	Sem Abrigo	Sem Abrigo Sem Placa	Total
Ribeira	21	14	10	25	08	34
Plataforma	07	17	03	21	15	24
São Tomé de Paripe	04	04	04	04	1	08
Pirajá	13	20	12	21	10	33

(Fonte: Trabalho de Campo)

A presença de calçamento nesta via protege o morador/usuário que se desloca a pé. É importante destacar que o deslocamento dos moradores em Plataforma é feito em sua maioria a pé, pois a situação financeira inviabiliza o deslocamento através do ônibus dentro do bairro (Ver Tabela 7). A praticidade e agilidade de transitar em caminhos não percorridos pelo ônibus facilitam os percursos a pé. No entanto, devido às más condições das vias em geral, nas quais é verificada a ausência de calçamento e a presença de buracos, lama, vegetação e lixo, o usuário não tem outra alternativa a não ser transitar pela via de forma insegura e desconfortável. A ocupação das calçadas e passeios, seja pelo estacionamento de veículos ou por barracas do comércio informal, dificultam e/ou impedem a circulação de pedestres, contribuindo para os riscos de atropelamentos.

Tabela 7: Movimentação do morador no interior do bairro

Movimentação no bairro	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
A pé	94,0%	77,5%	95,0%	68,3%
De ônibus	1,2%	15,0%	-	31,6%
De bicicleta	2,4%	5,0%	5,0%	-
Outros	2,4%	2,5%	-	-
Total	100%	100%	100%	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Para os moradores, a melhoria das vias e calçadas no bairro facilitará a circulação de veículos e pedestres, contribuindo para uma maior fluidez do trânsito. Outra sugestão é a reativação da linha hidroviária Ribeira-Plataforma, cuja travessia, realizada em aproximadamente 15 minutos, representava uma economia de tempo e custo para os moradores do bairro (Ver Tabela 9 e Mapa 1).

Tabela 8: Sugestões para melhoria do transporte coletivo

Sugestões para melhoria	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Outras empresas	20,8%	14,7%	14,5%	21,7%
Maior quantidade de veículos	29,6%	38,2%	37,0%	30,2%
Restauração dos veículos	15,5%	4,5%	6,7%	17,0%
Criação de novas linhas	28,8%	30,9%	36,0%	27,1%
Outros	5,3%	11,7%	5,8%	3,8%
Total	100%	100%	100%	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Tabela 9: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – Plataforma

Melhorar as vias de circulação	50,0%
Fiscalização dos horários de saída/chegada dos ônibus nos terminais	28,7%
Mudança do itinerário dos ônibus dentro do bairro	7,1%
Campanhas de educação para motoristas e usuários	7,1%
Retorno do transporte marítimo	7,1%
Total	100 %

(Fonte: Trabalho de Campo)

Uma linha de ônibus ligando a Ribeira com Plataforma, via Calçada/Suburbana, promoveu a desativação completa das embarcações que periodicamente faziam a travessia da Enseada dos Tainheiros. O percurso durava cerca de 15 minutos e a passagem

custava R$ 0,25. Agora, ao custo de uma passagem normal de ônibus, o tempo gasto é de quase 40 minutos (SERPA, 1998).

A utilização do trem pela população de Plataforma é dificultada pela própria localização da Estação Almeida Brandão, próxima às ruínas da antiga Fábrica de Tecidos São Brás. O usuário precisa enfrentar, além da declividade da Rua Úrsula Catharino, a distância e a via de acesso para a estação margeada por lama, buracos e uma vegetação que cresce livremente (Ver Mapa 2). A falta de manutenção na estação, a ausência de policiamento e a precariedade dos equipamentos são fatores que contribuem para a imagem negativa dos serviços prestados à comunidade pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

O acesso clandestino à estação, através da linha do trem e de outros acessos, é uma alternativa ilegal de deslocamento por aqueles que vivem sem rendimento ou com baixos salários. Muitos destes, ao entrarem clandestinamente nos trens, aproveitam a oportunidade para descer na Estação de Santa Luzia, a qual não possui cobrança de tarifa, a ter que pagar os R$ 0,36 (valor da tarifa) no desembarque dos passageiros na Estação da Calçada. O expressivo número de passageiros não-pagantes é responsável por 50% da evasão de receita. Observa-se que ocorre próximo ao final de cada mês um maior fluxo de passageiros na estação de trem, o que se explica por Plataforma ser um bairro de baixa renda e em tal período o restante do salário mensal ter outras prioridades (o trem é bem mais barato que o ônibus). Os usuários reclamam também da segurança oferecida pela Ponte São João, com 450 metros de extensão, que liga os bairros de Plataforma e Lobato, a qual, devido à falta de manutenção preventiva, apresenta alto índice de corrosão, comprometendo sua estrutura.

O transporte rodoviário é utilizado com maior freqüência que o transporte ferroviário em Plataforma, no deslocamento diário para diversos fins, devido à facilidade de utilização do sistema, evidenciado no número de paradas de ônibus distribuídas pelo bairro, melhor estado de conservação/manutenção dos veículos e nas opções de linhas de trajeto. Entretanto, o sistema ferroviário apresenta algumas vantagens em relação ao sistema rodoviário, a exemplo da maior precisão nos horários, dada a ausência de congestionamentos.

As obras do programa de saneamento Bahia Azul, que se estendem pela Avenida Suburbana, vêm provocando congestionamentos devido aos estreitamentos da pista para obras de drenagem, nova pavimentação, substituição do meio-fio e passeio, tornando o trânsito lento. Essa não é a única causa nos atrasos dos itinerários dos ônibus, os quais para chegarem a seus destinos, transitam por outras áreas congestionadas.

Ribeira

O bairro da Ribeira está localizado na Península Itapagipana. Sua localização geográfica é a noroeste do município. Ao leste limita-se com a Enseada dos Tainheiros, a oeste com a Baía de Todos os Santos e a sul com os bairros do Bonfim e Massaranduba (Ver Mapa 1). A população do bairro é constituída em sua maioria por famílias de baixa renda, com renda mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 1).

O mar tem lugar de destaque na relação entre os moradores e o bairro, marcando sua vida cultural, como nas disputadas regatas, nas atividades pesqueiras, nos festejos e nas lavagens que aliam à festa popular a religiosidade para católicos e adeptos dos cultos afro-brasileiros. Na Ribeira, é notável a presença de alguns casarões que resistem ao tempo, são vestígios de uma época em que o bairro era área nobre de veraneio da burguesia baiana do final do século XIX. A Ribeira ainda guarda traços desse passado, a exemplo do Solar Amado Bahia, cuja riqueza arquitetônica se destaca na Avenida Porto dos Tainheiros, na orla marítima (Ver Mapa 3). O bairro caracterizou-se como industrial, a partir da implantação de diversas fábricas. Após o fechamento destas, intensificou-se, no bairro, as funções residenciais e comerciais.

Os usuários do transporte coletivo avaliam o serviço prestado pelas empresas como de "boa" qualidade (Ver Tabela 2). É importante destacar que a Ribeira, em comparação com os demais bairros pesquisados, apresenta maior diversidade de linhas, assim como uma frota equivalente à frota total da Estação Pirajá, uma estação de transbordo que serve de elo entre os bairros do Subúrbio e os demais bairros da cidade (Ver Tabela 3). Atualmente, 11 empresas de transporte público, a exemplo da Mont Serrat Transportes Ltda., Praia Grande Transportes Ltda., Coletivos São Cristóvão Ltda., dentre outras, oferecem seus serviços ao bairro, através de 30 linhas de ônibus, com uma frota de 169 veículos (Ver Tabela 3).

O crescimento da atividade comercial no bairro vem provocando mudanças no seu arranjo estrutural, alterando principalmente o padrão de habitação, trazendo mais bares e barracas de praia para a orla, como também a consolidação de dois novos *shoppings centers*. Após a reurbanização da orla marítima da Ribeira, com a instalação e recuperação de equipamentos de lazer e utilidade pública, houve um aumento do fluxo de banhistas vindos, em sua maioria, dos bairros localizados no Subúrbio Ferroviário de Salvador, atraídos pelas praias, pelos bares e restaurantes.

No entanto, é exatamente nos finais de semana, quando ocorre uma maior concentração de visitantes no bairro, que há redução da frota de veículos e, consequentemente, um excesso de passageiros que se deslocam para a orla marítima da Ribeira. A redução dos veículos nos finais de semana também não considera o fato de que muitos usuários dependem do transporte público para se deslocarem até seus locais de trabalho, por trabalharem no comércio ou afins. Sugere-se assim um aumento na frota de veículos ou que seja legalizado o transporte alternativo no bairro, não somente nos finais de semana, como também nos feriados (Ver Tabelas 10 e 11).

É importante destacar que a freqüência de viagens, como também o número de veículos são diferenciados para dias úteis, sábados e domingos ou feriados, de acordo com a determinação da STP (Superintendência de Transportes Públicos), a qual caracteriza para cada linha os pontos terminais e os itinerários de ida e volta, definidos nas Ordens de Serviço de Operação - OSO's.

O bairro possui 34 paradas de ônibus distribuídas na área de estudo, das quais 08 não possuem abrigo e nem tampouco placas de sinalização indicando o local do ponto de ônibus. Em muitas paradas a presença do abrigo já é suficiente para localização do ponto, substituindo assim a presença da placa. No entanto, a ausência tanto da placa, quanto do abrigo, dificultam a localização das paradas de ônibus pelos moradores e visitantes (Ver Tabela 6 e Mapa 3). A ausência da calçada ou quando esta é utilizada como ponto de ônibus contribui para que em determinados horários haja aglomeração de usuários nos passeios, avançando pela via de circulação, dificultando a locomoção dos passantes ou mesmo contribuindo para riscos de atropelamento.

Na Ribeira, as vias de circulação de um modo geral se apresentam em melhor estado de conservação do que nos demais bairros pesquisados, embora as ruas transversais às principais avenidas estejam com buracos ou sem acostamento. São vias largas, sinalizadas, com semáforos e faixa de travessia para pedestres; o que não é verificado nas principais vias de Plataforma, Pirajá ou São Tomé de Paripe. Na Avenida Caminho de Areia, verifica-se melhor infra-estrutura, dada a presença de abrigos em muitas das paradas de ônibus, telefones públicos e placas de sinalização, diferente das paradas de ônibus localizadas na Rua Visconde de Caravelas e na Rua Lélis Piedade, vias de circulação do transporte público (Ver Mapa 3).

Interrogados sobre as principais deficiências do serviço de transporte público no bairro, os usuários denunciaram que alguns motoristas não cumprem o itinerário e há irregularidade nos horários de algumas linhas (Ver Tabela 10). Sugere-se uma fiscalização mais rigorosa nos horários de chegada/saída dos veículos, não somente nos terminais como também nas paradas de ônibus (Ver Tabela 11).

Tabela 10: Outras deficiências do transporte coletivo – Ribeira

Horários irregulares	40,9%
Horários pela manhã/noite são deficientes	22,8%
Ausência de fiscalização	13,6%
Demora na espera dos ônibus	13,6%
Frota reduzida nos finais de semana/feriados	4,5%
Insuficiência de veículos por linha	4,5%
Total	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Mapa 3 - Ribeira, Salvador - Bahia, 2000

Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
Coordenação: Angelo Serpa
Elaboração: Janio Santos e Suely Coelho

As denúncias de mudanças de itinerários e a assistemática dos horários revelam que os trabalhadores conhecem a importância da articulação entre as várias áreas da cidade, e que o tempo e o custo são elementos decisivos da viabilização de relações inseridas em suas estratégias de sobrevivência (BRAGA, 1994).

De acordo com o Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo no Município de Salvador, o não cumprimento, por parte do motorista dos horários e itinerários fixados pela STP (Superintendência de Transportes Públicos), é uma infração, a qual implica em multa de valor equivalente a 100 km tendo-se por base o custo/km total médio do sistema calculado de acordo com a planilha de custos elaborada pela STP.

Existe também uma deficiência na circulação de veículos nas primeiras horas da manhã e durante a noite: quem trabalha antes das 06:00 horas, tem dificuldade em se deslocar de ônibus, porque determinadas linhas só circulam depois deste horário. Consultados sobre melhorias necessárias ao transporte urbano, os usuários se pronunciaram reivindicando, principalmente, uma maior quantidade de veículos por linha e um maior rigor no cumprimento dos horários (Ver Tabelas 8 e 11).

Tabela 11: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – Ribeira

Maior frota de veículos por linha	41,6%
Fiscalização dos horários de saída/chegada dos ônibus nos terminais	25,0%
Policiais e iluminação próximos as paradas de ônibus	25,0%
Legalizar o transporte alternativo	8,3%
Total	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

São Tomé de Paripe

O bairro de São Tomé de Paripe ainda mantêm seu *status* de zona de veraneio. Muitos banhistas e pescadores se deslocam para a orla do bairro ou se dirigem ao porto das embarcações, que fazem a travessia para as diversas ilhas da Baía de Todos os Santos, atraídos pela beleza natural das águas calmas do mar ou pela fartura de peixes e mariscos. No entanto, o ar bucólico do bairro esconde os muitos problemas enfrentados pelos moradores no seu dia-a-dia.

Apesar das obras de urbanização realizadas pela Prefeitura em parceria com a CONDER em toda a orla de São Tomé de Paripe, ainda é evidente a ausência de equipamentos públicos, a exemplo do único telefone público em funcionamento na Praça Marcos Medrado (Ver Mapa 4) e da ausência de chuveiros e banheiros públicos na orla. Os moradores reclamam da carência de tais equipamentos, de infra-estrutura e de serviços públicos no bairro. No entanto, é inegável que a obra de iluminação em toda a orla

incentivou o comércio nos bares e o lazer, como também contribuiu para o segurança dos moradores e dos visitantes.

O perfil sócio econômico da população de São Tomé de Paripe é de baixa renda, predominando famílias com renda mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 1).

O desinteresse do poder público por determinadas áreas do bairro, como a "Nova Brasília" (Ver Mapa 4), é verificado no estado de pavimentação de algumas vias que funcionam como acesso para as casas dos moradores. Em algumas já foi possível o deslocamento através de carro, mas, atualmente, a presença de enormes buracos impossibilitam e/ou dificultam o tráfego de veículos e pessoas em dias chuvosos.

A qualidade do serviço de transporte coletivo prestado no bairro é avaliada pelos usuários como "regular" (Ver Tabela 2), apresentando, como principais deficiências, as ocorrências de assaltos dentro dos veículos e o preço da passagem, inacessível para 97,5% dos moradores que possuem renda familiar mensal de até 3 salários mínimos (Ver Tabela 4). Algumas medidas foram tomadas pela empresa Boa Viagem Transportes Ltda., visando reduzir os assaltos, a exemplo da instalação de câmaras de vídeo dentro dos veículos, o que produziu resultados positivos, segundo depoimentos de motoristas da empresa[10].

A frota reduzida nos finais de semana, como também nos feriados, tem sido motivo de insatisfação por parte dos usuários, muitos deles banhistas que se deslocam de suas residências em vários bairros da Cidade Baixa, como Massaranduba, Jardim Cruzeiro, Uruguai e também de bairros do Subúrbio Ferroviário, como Paripe e Periperi (Ver Mapa 1), para usufruir do banho de mar, do futebol, das rodas de samba e pagode na Praia de São Tomé de Paripe (Ver Tabela 12).

Tabela 12: Outras deficiências do transporte coletivo – São Tomé de Paripe

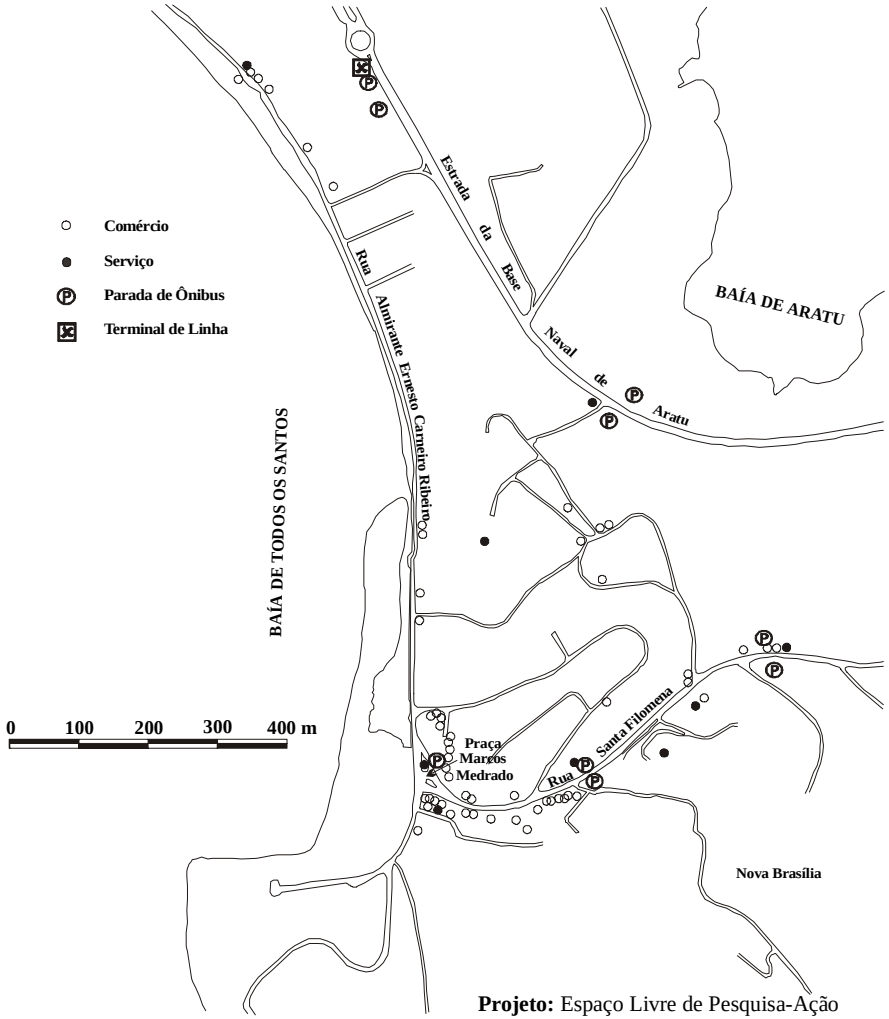
Frota reduzida nos finais de semana/feriados	28,5%
Insuficiência de ônibus à noite	28,5%
Longo período entre os horários dos veículos	24,0%
Demora na espera dos ônibus	19,0%
Total	100 %

(Fonte: Trabalho de Campo)

Apesar de haver uma fiscalização quanto aos horários de chegada/saída dos ônibus no terminal, o intervalo entre os horários dos veículos não tem sido suficiente para atender a demanda de passageiros, causando longos períodos de espera nos pontos de ônibus, o que se agrava nos finais de semana, feriados e durante a noite. Questiona-se o cumprimento do Art.90 do capítulo IX do Regulamento do Serviço de

[10] As câmaras de vídeo foram, no entanto, retiradas dos veículos, após os resultados positivos alcançados.

Mapa 4 - São Tomé de Paripe, Salvador - Bahia, 2000



Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
Coordenação: Angelo Serpa
Elaboração: Janio Santos e Suely Coelho

Transporte Coletivo por ônibus no Município de Salvador, que afirma o direito do usuário a usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerários, freqüência de viagem, horários e pontos de parada, *compatíveis com a demanda do serviço.*

Os moradores de São Tomé de Paripe são obrigados a se deslocar geralmente para o bairro de Paripe, por ser este mais próximo, afim de suprir pequenas necessidades, a exemplo da compra de gêneros alimentícios, material escolar ou medicamentos, já que em São Tomé de Paripe não há farmácia ou papelaria (Ver Mapa 1). A ausência de um comércio significativo tem sido motivo de transtorno para os moradores do bairro. Em comparação com dois dos demais bairros analisados, onde a presença de estabelecimentos de comércio e serviços é mais significativa – inclusive com filiais de grandes redes de supermercados-, há aqui diferenças que se refletem nos motivos da população para utilização do ônibus. Na Ribeira e em Plataforma, os motivos "ir ao trabalho" e "ir ao colégio" – quando somados os percentuais – prevalecem sempre sobre a necessidade de "fazer compras"[11], mostrando, por outro lado, a carência de empregos e de estabelecimentos escolares[12] nos bairros periféricos de urbanização popular (Ver Tabela 13).

Tabela 13: Finalidade da utilização do modo ônibus

Finalidade da utilização	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Ir ao trabalho	36,0%	27,1%	23,0%	24,2%
Ir ao colégio	12,6%	11,5%	4,6%	15,1%
Ir à igreja	9,7%	10,0%	3,5%	7,0%
Fazer compras	22,3%	8,6%	33,3%	36,3%
Outros	19,4%	42,8%	35,6%	17,1%
Total	100%	100%	100%	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Tais moradores, usuários cativos do transporte público, se vêem isolados dos demais bairros da cidade pela dificuldade de acesso direto aos mesmos, dado que há apenas 05 linhas em operação com destino final nos bairros da Pituba, Lapa, Campo Grande, Ribeira e Plataforma, operadas pela empresa Boa Viagem Transportes Ltda., com uma frota total de 21 veículos (Ver Tabela 3). É importante destacar que tais linhas

[11] Em Pirajá, apesar de existir um comércio mais diversificado que em São Tomé de Paripe, a ausência de filiais das grandes redes de supermercados eleva também, como em São Tomé de Paripe, o percentual do motivo "fazer compras" para 36,3% (Ver Tabela 13).

[12] *"Sendo a população do Subúrbio predominantemente jovem, com 51,79% de pessoas com até 19 anos, e, neste universo, mais de 70.000 pessoas têm idade de pré escolar e primeiro grau, e mais de 23.000 têm idade escolar de segundo grau; existe uma demanda real por escolas, que é satisfeita em muito menos de 50%. Desse modo, os alunos precisam se deslocar para outros pontos da cidade para freqüentar a escola. Considerando o nível de renda da maior parte da população da região, é imediato inferir o peso dos gastos em transporte na renda familiar desse tipo de população. Dessa forma, se torna geralmente inviável para as famílias custearem os gastos com transporte dos jovens para as escolas"* (PEDRÃO, 1998: 86).

significam um progresso em relação há alguns anos atrás, quando só era possível se deslocar do bairro de ônibus até a Estação de Transbordo da Lapa. Entretanto, os usuários continuam reivindicando a criação de novas linhas que venham suprir as necessidades do bairro (Ver Tabela 14). O embarque e desembarque de passageiros ocorre nas 08 paradas de ônibus, das quais apenas 04 possuem abrigo e/ou placa de sinalização (Ver Tabela 6).

Tabela 14: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – São Tomé de Paripe

Criação de novas linhas	66,7%
Mudança do local do final de linha	22,2%
Prolongar o itinerário dos ônibus dentro do bairro	11,1%
TOTAL	100 %

(Fonte: Trabalho de Campo)

O Subsistema de Transporte Especial Complementar - STEC atende ao bairro com uma frota total de 22 veículos, com 04 linhas de destino final na Brasilgás ou na Baixa do Fiscal, no bairro de Pirajá. Entretanto, estas linhas não suprem a necessidade de deslocamento dos usuários do bairro para outras áreas centrais da Cidade, a exemplo da Pituba, Campo Grande ou Lapa. Para tanto, o usuário precisa pagar outra passagem para conseguir, através do deslocamento do ônibus, chegar ao seu destino final.

Pirajá

O Bairro de Pirajá está localizado próximo à área do Parque São Bartolomeu, da Represa do Cobre e da BR-324. Como sítio histórico, foi palco da batalha que consolidou a independência da Bahia. O Pantheon erigido na Praça General Labatut guarda os restos mortais do General Labatut (1849), que comandou as forças armadas nacionais na Bahia e derrotou os portugueses em Pirajá, em novembro de 1822. O local é anualmente incluído nos festejos do 2 de julho.

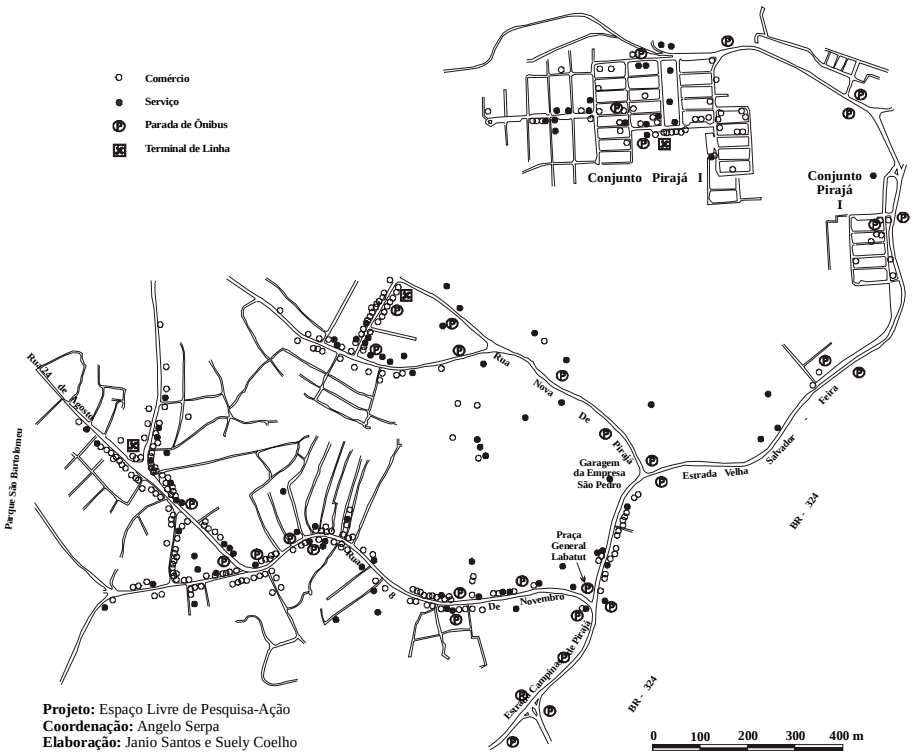
O perfil sócio econômico da população de Pirajá é de baixa renda, predominando famílias com renda mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 1).

Atualmente, três empresas de transporte operam seus serviços no bairro: Praia Grande Transportes Ltda., Axé Transportes Urbanos Ltda. e a Viação São Pedro Ltda.; as duas últimas possuem suas garagens no próprio bairro, facilitando o cumprimento dos horários de saída dos veículos. Dos usuários do serviço, 45,0% o avaliaram como de "boa" qualidade. (Ver Tabela 2)

As principais vias de circulação do bairro são a Estrada Campinas de Pirajá, Rua 08 de Novembro, Rua Nova de Pirajá e a Estrada Velha Salvador-Feira. Nestas vias estão distribuídas 33 paradas de ônibus, das quais, 10 não possuem abrigo e nem placa de

sinalização, a exemplo dos 02 pontos de ônibus localizados nas proximidades da garagem da empresa de transporte público São Pedro, na Estrada Velha Salvador-Feira (Ver Tabela 6 e Mapa 5).

Mapa 5 - Pirajá, Salvador - Bahia, 2000



Há em circulação no bairro aproximadamente 69 veículos, distribuídos em 13 linhas de ônibus, as quais alternam o término de seus itinerários em três finais de linha: na Rua Velha, na Rua Nova e no Conjunto Pirajá I (Ver Tabela 3). O itinerário destas linhas dentro do bairro são determinados pela STP; sendo diferenciados, ocasionam longos deslocamentos a pé por parte de alguns moradores por vias sem acostamento, mal iluminadas e sem segurança ou o pagamento de duas passagens (Ver Tabelas 4 e 15). Para melhoria do sistema de transportes no bairro, os usuários sugerem uma maior frota de veículos por linha, mais policiais e iluminação nas vias e paradas de ônibus, bem como a mudança do itinerário de algumas linhas de ônibus dentro do bairro (Ver Tabelas 8 e 16).

Tabela 15: Outras deficiências do transporte coletivo – Pirajá

Insatisfação quanto aos itinerários das linhas de ônibus no bairro	40,0%
Frota reduzida nos finais de semana/feriados	35,0%
Longo período de espera de algumas linhas	25,0%
Total	100 %

(Fonte: Trabalho de Campo)

Tabela 16: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – Pirajá

Policiais e iluminação próximos às paradas de ônibus	61,5%
Mudança do itinerário dos ônibus dentro do bairro	28,5%
Maior frota de veículos por linha	10,0%
Total	100%

(Fonte: Trabalho de Campo)

Os moradores de Pirajá obtiveram uma recente conquista, a criação da linha "Conjunto Pirajá-Estação Pirajá", operada pela empresa Axé Transportes Urbanos Ltda., o que facilitou o deslocamento para a estação de transbordo, onde é possível obter uma maior variedade de linhas de ônibus.

A Estação Pirajá, localizada nas proximidades do bairro (Ver Mapa 1), foi alvo de intensos trabalhos de recuperação, que visaram melhores acomodações para as milhares de pessoas que por ali transitam diariamente, utilizando-se das 29 linhas de ônibus, operadas por 10 empresas, num total de 169 veículos, que nos dias úteis circulam em quase todos os pontos da cidade fazendo a ligação inter-bairros e outros terminais, sem o ônus de mais uma passagem.

COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS

Os bairros de Plataforma, Ribeira, São Tomé de Paripe e Pirajá assemelham-se por apresentarem características similares de deficiências de infra-estrutura, carência de equipamentos urbanos e, principalmente, por serem constituídos – majoritariamente – por uma população de baixa renda. Além de outras dificuldades, moradores enfrentam problemas fundiários, tanto em Plataforma quanto em Pirajá, com a Companhia Progresso União Fabril, que reivindica a posse de terras nestes bairros.

Constata-se uma crescente demanda por transporte público nestes bairros, dado os mesmos serem constituídos em sua maioria por famílias de baixa renda, com rendimentos mensais de até 03 salários mínimos. No entanto, a formação da infra-estrutura

de transportes, como a pavimentação de vias, a construção de abrigos ou o aumento da frota destinada a estes bairros, não acompanhou o crescimento da demanda, sendo comuns os longos períodos de espera nas paradas de ônibus e veículos com superlotação de passageiros, principalmente nos horários de "rush".

No decorrer da pesquisa, verificou-se que, embora exista uma semelhança quanto à população residente nos bairros da Ribeira (32.203hab.) e de Plataforma (35.529hab.), estes bairros são assistidos de forma diferenciada; enquanto a Ribeira possui 30 linhas em operação, Plataforma possui apenas 08 linhas de ônibus, atendendo a uma população praticamente 6 vezes maior que a de São Tomé de Paripe, com 5.351 hab., servida por 05 linhas[13].

Atualmente, 19 empresas privadas operam o Sistema de Transporte por ônibus de Salvador – STCO; destas, 15 operam seus serviços nos bairros pesquisados sob o regime de permissão. Observa-se que apenas 05 destas 15 empresas são comuns aos quatro bairros (Ver Tabela 3).

A rede de transportes públicos de Salvador é constituída por um total de 426 linhas de ônibus, operadas por uma frota superior a 2.200 veículos. Nos bairros pesquisados, a frota total é de 461 veículos, distribuídos em 85 linhas, incluindo a frota e o número de linhas da Estação Pirajá, devido a sua proximidade ao bairro de Pirajá, servindo a uma população total de 94.599 hab.

Atualmente, a questão dos transportes públicos está relacionada com os principais problemas urbanos; congestionamentos, frota reduzida de veículos, superlotação de passageiros e preço da passagem fazem parte de um conjunto de condições adversas que contribuem para que o transporte coletivo tenha uma imagem negativa, de "caos", entre a maioria das pessoas.

Os congestionamentos do trânsito na cidade são agravados pelo contínuo aumento do número de veículos particulares, provocando soluções de tráfego que desfavorecem o transporte público. A conseqüência, como se constata atualmente, é a decadência dos níveis de serviço do transporte de massa e a redução de mobilidade para os veículos que trafegam nas vias urbanas, com prejuízo do ônibus como peça fundamental para alimentação do tráfego de massa.

As deficiências nos serviços de transporte público, por sua vez, tais como o número reduzido de linhas, a superlotação dos veículos, os assaltos e os longos períodos de espera nos pontos de ônibus, passaram a estimular o uso do transporte individual pelas classes médias. Certamente, o uso de automóveis individuais apresenta enormes vantagens para movimentações de lazer, compras e usos profissionais especí-

[13] O bairro da Ribeira, embora apresente como os demais bairros pesquisados uma população majoritária de baixa renda (57,5% das famílias com renda média mensal de 0 a 3 salários mínimos), possui o maior percentual de famílias com renda média mensal acima de 3 salários (Ver Tabela 1). Isso pode ajudar a explicar, também, o maior número de linhas frente aos demais bairros pesquisados.

ficos, em virtude das combinações muito mais numerosas de origens e destinos que estes veículos proporcionam. Todavia, a sua utilização em movimentações pendulares é inadequada, já que a obstrução das vias pelo excesso de veículos, nos períodos e eixos congestionados, determina uma diminuição subsequente da capacidade do transporte público graças à redução da velocidade do ônibus e de outros veículos de transporte coletivo.

> *De um modo amplo, não parece exagerado caracterizar o estado de freqüente engarrafamento da malha viária nas grandes cidades como o resultado do uso e do abuso do automóvel como forma de locomoção. Tal quadro impõe-se com ainda maior nitidez nas horas de pico, momento em que a capacidade de vazão das artérias urbanas é solicitada ao máximo (...) Nessas condições, constata-se que o congestionamento viário também influencia de modo direto o transporte público, em razão dos atrasos que provoca no seu funcionamento normal e dos acréscimos resultantes na estrutura de custos operacionais dos sistemas. Por seu turno, isso contribui para restringir os atrativos do modo público, desencorajando muitos passageiros que, em outras circunstâncias, poderiam depender menos intensamente do automóvel* (BRINCO, 1985: 9-10).

A *"socialização do automóvel"* (SERPA, 1998), com a finalidade de elevar a taxa média de ocupação dos veículos privados e o rodízio de carros são exemplos de medidas de limitação e/ou racionalização do uso do transporte individual nas movimentações pendulares, que contribuem para desafogar o trânsito em períodos e áreas propícias aos congestionamentos.

É também buscando soluções para esses problemas que o projeto do metrô de Salvador, desenvolvido pela Prefeitura Municipal, através da Secretaria da Promoção de Investimentos e Projetos Especiais (SEMPI), em parceria com o Governo do Estado, Governo Federal e iniciativa privada, propõe a ampliação do transporte de massa através da modernização e expansão da oferta de transportes, empregando veículos de maior capacidade e tecnologicamente mais avançados, além de promover reformulação na operação do sistema de tráfego.

As novas propostas para o transporte coletivo e seu sistema de tráfego na cidade do Salvador constituem-se da ampliação do sistema estrutural já existente, através da implantação do Sistema Integrado de Transporte por Ônibus (com integração físico-operacional e tarifária, envolvendo os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário), além de investimentos na infra-estrutura viária, através da implantação de novas vias, e a ampliação da capacidade das vias existentes.

Está previsto para a primeira etapa do Sistema Integrado Multimodal de Transportes, a implantação do metrô no trecho Estação da Lapa ao bairro de Pirajá, como também a restauração do trecho ferroviário Calçada-Paripe e sua articulação com o metrô, a princípio através de ônibus alimentadores e, posteriormente, pela nova linha de metrô no trecho Calçada-Rodoviária.

Na verdade, o projeto de implantação do metrô não vem sendo discutido de forma transparente e democrática com os diversos segmentos da sociedade soteropolitana, como era de se esperar, em vista do enorme impacto que vai gerar no espaço metropolitano. A prefeitura cancelou o projeto de Veículo Leve sobre Trilhos[14], apesar de já estarem assegurados os recursos financeiros para sua implantação, substituindo-o pelo do metrô, alegando a necessidade de um transporte de massa mais eficiente, capaz de atender melhor a terceira cidade mais populosa do país.

Considerando a importância do transporte público nos bairros periféricos pesquisados, verifica-se que as condições de acesso além de estarem vinculadas às vias de circulação, relacionam-se também com as opções de linhas de trajeto, a quantidade de veículos e, principalmente, com a localização das paradas de ônibus, já que as mesmas implicam em maiores ou menores distâncias a serem percorridas a pé pelos usuários do sistema até seu local de destino.

Constata-se uma estreita relação entre a acessibilidade, evidenciada nas condições das vias de circulação, e o surgimento/estabelecimento de atividades comerciais e de serviços. As condições de acesso se tornam vitais para consolidação de um núcleo comercial em um bairro; vias em má conservação podem inviabilizar a formação de centralidades, devido à dificuldade de circulação tanto de veículos quanto de pedestres. SANTOS (1999), sobre a questão da acessibilidade, afirma que núcleos comerciais localizados em áreas de maior circulação apresentam-se mais especializados, com características qualitativas e quantitativas diferenciadas de áreas onde há dificuldades de acesso.

As facilidades de deslocamento refletidas nas condições de atendimento e locomoção, irão contribuir para uma modificação no valor do solo, valorizando-o. Portanto, segundo ROCHA (1988: 5), *"o transporte urbano interfere no uso do solo e dele recebe influências diretas"*, ao se constatar tal relação, *"pode-se dimensionar os impactos negativos da falta de planejamento e do descontrole do uso do solo urbano no equacionamento do problema do transporte urbano"* (ROCHA: 1998: 6).

Raciocinando nessa direção, BRAGA (1994) observa que:

> *Ao tempo que são rapidamente geografizados os interesses do capital nos equipamentos de circulação, custando ao poder público vultosos investimentos, retirados, naturalmente, do capital social, os equipamentos de circulação que interessam de forma específica aos trabalhadores não despertam a atenção do poder público. As vias de ligação inter e infra bairros de residência de trabalhadores, os equipamentos de segurança no trânsito, só são conquistados após longo processo de mobilização, denúncias, reivindi-*

[14] Sobre as vantagens do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, consultar os trabalhos de LANGENBUCH (1996, 1997), que analisou a articulação entre os sistemas de transporte urbano contando apenas com meios leves e linhas alimentadoras de ônibus em três cidades brasileiras, bem como em países como Estados Unidos, Canadá e França.

> *cação, e apresentam, quando construídos, qualidades técnicas inferiores, o que evidencia economia de custos. As mobilizações dos moradores demonstram que os investimentos nos equipamentos coletivos de circulação se fazem de forma seletiva, segundo interesses de classe, e revelam, também, que alguns desses equipamentos representam interesses específicos dos trabalhadores* (BRAGA, 1994: 37-39).

As pesquisas aqui apresentadas mostram, no entanto, que mesmo entre os bairros de urbanização popular há diferenças significativas no atendimento das necessidades de transporte da população. Bairros próximos a grandes estações de transbordo ou que apresentam algum interesse para a atividade turística são melhor atendidos pelas empresas de ônibus. Há, em alguns casos, diferenças no interior dos bairros quanto à distribuição das paradas e da frota existente, com os trajetos dos ônibus priorizando as áreas de interesse turístico (localizadas na orla marítima) em detrimento das áreas mais interiores e menos valorizadas.

Geralmente a localização da infra-estrutura – paradas, pontos com cobertura, vias asfaltadas – também é diferenciada, privilegiando as áreas citadas anteriormente, que coincidem muitas vezes com os núcleos históricos dos bairros, mais consolidados. O problema do relevo acidentado e da ocupação desordenada e sem planejamento é uma dificuldade adicional, inviabilizando, muitas vezes, o acesso dos ônibus. Há de se ter criatividade para introduzir meios alternativos, como micro-ônibus e caminhonetes, que poderiam complementar o transporte ferroviário e rodoviário convencional, atingindo os "grotões" mais distantes e de difícil acesso e criando novas complementaridades no interior dos bairros.

À GUISA DE CONCLUSÃO

Um planejamento de transportes mais racional, que privilegie o transporte coletivo em relação ao transporte individual, deve priorizar o atendimento aos bairros populares nas áreas metropolitanas[15], detendo-se nas necessidades de trajetos das populações usuárias. Uma análise detalhada dos percursos, trajetos e modos de deslocamento no interior dos bairros, com a confecção de "cartas de percursos" para cada bairro, é de

[15] É preciso sobretudo embasar cientificamente um planejamento urbano baseado nos mecanismos de autogestão e participação, entendendo os "bairros" como espaços de vivência e áreas prioritárias de intervenção: *"A fragmentação e a articulação do espaço urbano, seu caráter de reflexo e condição social são vivenciados e valorados das mais diferentes maneiras pelas pessoas. O espaço urbano torna-se, assim, um campo simbólico que tem dimensões e significados variáveis segundo as diferentes classes e grupos etário, étnico etc. (...) as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, capacidade de se fazer valer e estado de consciência"* (CORRÊA, 1997: 150-151).

fundamental importância para o planejamento dos meios de transporte no interior destas áreas. Pretende-se dar continuidade às pesquisas nos próximos dois anos, comparando-se as "cartas de percursos" com os mapas originados da pesquisa anteriormente realizada, onde constam os trajetos, no interior dos bairros, das diferentes linhas de ônibus e trens, bem como seus pontos de parada e estações.

Como em outras regiões metropolitanas do país, a principal limitação a ser enfrentada pelas administrações dos diferentes municípios da RMS, no tocante ao sistema de gerenciamento do transporte coletivo, é a capacidade do poder público e da população usuária de pagamento dos custos gerados por um sistema de qualidade[16]. Em Santo André, no Estado de São Paulo, por exemplo, o avanço no barateamento da tarifa não foi realizado por impedimentos políticos e legais para implementação de uma taxa de transporte a ser paga pelos beneficiários indiretos do sistema de transporte coletivo (AFFONSO & CARVALHO, 1996).

Por outro lado, a implantação do metrô exige uma articulação mais eficiente – inclusive tarifária – entre os diferentes modos. Torna-se de fundamental importância a incorporação das demandas existentes no interior de cada bairro ao planejamento dos transportes urbanos, para atender às populações residentes em pontos mais afastados das estações de metrô, com um transporte rodoviário mais localizado e articulado. As experiências de implantação do metrô em outras cidades brasileiras, como Rio de Janeiro e São Paulo, mostram que sem a criação de complementaridades entre os diferentes modos de transporte não há possibilidade de resolução eficiente dos problemas decorrentes da desigual distribuição espacial dessa infra-estrutura, como mostramos ao longo desse artigo.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao geógrafo e pesquisador do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, Jânio Laurentino Santos, por sua colaboração na digitalização e confecção dos mapas apresentados no presente artigo.

[16] Com o aumento de janeiro de 2001, a tarifa de ônibus em Salvador passa a ser mais cara do que a de Porto Alegre e Santa Catarina, cidades onde a qualidade do transporte é bem melhor do que na capital baiana. E fica um pouco abaixo (R$ 0,10) do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba. Nem de longe, porém, se pode comparar o serviço de transporte dessas cidades com o de Salvador. De acordo com dados do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros (Setps), a capital baiana passa a ter uma das tarifas mais caras do Nordeste. É o terceiro reajuste em 41 meses (média de um aumento para cada 13,5 meses), sendo que nesse período a tarifa pulou de R$ 0,60 para o valor de R$ 0,90, o que representa 50% de aumento. No mesmo período, a inflação foi de apenas 17,82%, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC). Jornal A Tarde, 04/01/2001.

BIBLIOGRAFIA

AFFONSO, Nazareno Stanislau; CARVALHO, Maurício M. B. A gestão municipal de transporte e do trânsito em Santo André, In: BONDUKI, Nabil (Org.). **Habitat:** As práticas bem sucedidas em habitação, meio-ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras. São Paulo: Studio Nobel, 1996. p. 197-206.

BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BARBOSA, Marcelo Coelho. Modelo de alocação de terminais rodoviários. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 42, n. 3/4, p. 679-96, 1980.

BRAGA, Rosalina Batista. **Conhecendo a cidade pelo avesso:** O Caso de Salvador. Belo Horizonte: Livraria Del Rey Editora, 1994.

BRINCO, Ricardo. **Transporte Urbano em Questão.** Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1985.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ENGARRAFADO passivo é vítima do trânsito. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 13 abr. 1997.

HICKIS JÚNIOR, James. F.; SEELENBERGER, Sérgio. Metodologia para identificação de sistemas, problemas e diretrizes de transporte metropolitano: uma aplicação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro v. 43, n. 1/4, p. 561-75, 1981.

LANGENBUCH, Juergen Richard. Sistemas de transporte urbano contando apenas com meios leves mas parcialmente hierarquizados em esquemas tronco-alimentador – casos brasileiros. **Geografia**, Rio Claro, v. 21, n. 2, p. 23-66, 1996.

LANGENBUCH, Juergen Richard. Sistemas de transporte urbano contando apenas com meios leves mas parcialmente hierarquizados em esquemas tronco-alimentador – casos no exterior. **Geografia**, Rio Claro, v. 22, n. 2, p. 81-113, 1997.

ÔNIBUS aumentaram 50% em 3 anos com Antonio Imbassay. **Jornal da Tarde**, São Paulo, 4 jan. 2001. Caderno 1, p. 3.

PAVIANI, Aldo. A lógica da periferização em áreas metropolitanas, In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia (Orgs.), **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo, Hucitec, 1994. p. 182-90.

PEDRÃO, Fernando. Processo histórico de urbanização, In: CENTROS de Estudos Sócio Ambientais. **Bacia do Cobre:** Avaliação Sócio Ambiental e Processo Histórico. Salvador: Centro de Estudos Sócio-Ambientais, 1998.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos. **Nem só quem tem fé vai a pé:** Subsídios à uma política para o pedestre em Salvador. 1998. Monografia (Especialização). Escola de Serviço Público-FUNDESP/Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Sanatana, 1998.

SANTOS, Jânio. **A produção espacial do comércio e dos serviços na periferia**. 1999. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SERPA, Angelo. **Urbana Baianidade Baiana Urbanidade**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1998.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**. São Paulo: Difusão Editorial, 1980.

WRITE, Charles L. **O que é transporte urbano?** São Paulo: Brasiliense, 1988.

Recebido em fevereiro de 2001