

Resultado

Introdução – 1ª etapa (02 de setembro de 2010)

O 1º Desafio Intermodal de Mobilidade Urbana de Salvador ocorreu no dia 2 de setembro de 2010, tendo sua largada às 18h36min, a partir da área de serviços do Salvador Shopping (estabelecimento que fica entre as avenidas Tancredo Neves Paralela), tendo como destino a Sede do Conselho Regional de Psicologia, instituição que organizou o evento, na Estrada de São Lázaro (Travessa Professor Aristides Novis), no bairro da Federação.

A escolha por este trajeto, saindo da borda da Zona Rural da capital baiana (o Salvador Shopping fica a cerca de 500m do entroncamento das rodovias BA-093 com a BR-324) se deu por ser aí onde se concentra cerca de 40% do fluxo de veículos e pessoas nos horários de pico dos dias úteis. Isso, já denota a patologia que tem sido conhecida no urbanismo contemporâneo como "Efeito Salvador": similar ao "Efeito Los Angeles" (com grandes avenidas expressas levando a ocupação da periferia), na Capital Reconvexa isto se agrava pelo esvaziamento, baixo adensamento e baixa verticalização de seus Centros Histórico, Antigo e Expandido (lembrando que se trata do maior Centro Histórico tombado das Américas), gerando infra-estruturas de habitação, comércio e mobilidade subutilizadas (a exemplo do bairro do Comércio, até pouco tempo atrás esvaziado e ainda sem plano habitacional, o que leva ao Ascensor Plano-Inclinado do Gonçalves a não funcionar em fins de semana por falta de demanda - sendo este um dos principais modais de transporte da capital). O Efeito Salvador se agrava pela longa desindustrialização pela qual passou a cidade nos últimos 40 anos, bem como de toda a região conhecida como Recôncavo Histórico, e a concomitante hiperindustrialização do Recôncavo Norte (Mata de São João, Camaçari, Lauro de Freitas). Estas forças econômicas atraíram a população cada vez mais para o norte da península, por vezes para fora do perímetro urbano de Salvador, mantendo a cidade em si com baixa ocupação e baixa atividade econômica. A situação se torna mais proeminente a partir dos anos 1970, quando os principais meios de transporte ligando a Capital baiana ao Recôncavo Histórico ("a guarda de honra da velha São Salvador", no dizer do geógrafo Milton Santos), como os navios a vapor para Cachoeira e Maragogipe e os trens de passageiros para Santo Amaro da Purificação e Alagoinhas, são desativados; estes transportes de massa interurbanos, ligando o Centro Antigo de Salvador a outras cidades suas coletâneas ajudava a adensar a cidade e concentrar a população no seu centro. Sem eles, não só a expansão terrestre e carrocêntrica para fora do recorte original e do recorte modernista da cidade se acirram como esta passa a perder sua identidade cultural e topográfica (o que é muito bem relatado pelo Professor Antônio Risério em seu livro clássico "A Avant-Gard na Bahia"). Dito de outra forma, a Capital Baiana funciona hoje como uma cidade dormitório para aqueles que trabalham nas cidades industriais vizinhas ao norte (inclusive a metrópole regional Feira de Santana, já no agreste baiano).

Assim, o trajeto do desafio cobre um raio de 10km, contemplando duas realidades de Salvador: a partir do Rio Vermelho, a última metade do trajeto, se está dentro do Centro Expandido da cidade, menos carro dependente, mas com as características subidas em escarpa da Roma Negra, difíceis de serem vencidas até mesmo por automóveis (no trajeto, são duas ladeiras de cerca de 50m de comprimento cada uma, e 45º médio de aclividade); até o Rio Vermelho, fora do Centro Expandido, as dimensões das vias e das distâncias se tornam pouco humanas e a carro dependência se acirra, por outro lado é um trecho totalmente plano e pouco acidentado, nada característico da velha Capital da Diáspora Negra.

Resultados e Análise de Dados

Participaram do Desafio de Mobilidade os seguintes modais, com os seguintes resultados no trajeto, ordenados abaixo do mais rápido ao mais demorado:

- Motocicleta - 21min
- Táxi com baldeação livre - 35min
- Bicicleta - 38min
- Automóvel - 41min
- Bicicleta Dobrável + ônibus - 50min
- Ônibus com baldeação livre - 62min

O desafiante que usou o modal motocicleta registrou um pequeno acidente no trajeto, envolvendo um motociclista que colidiu num carro a sua frente, num congestionamento. Além desta, não houve nenhuma outra intercorrência.

O desafiante de ônibus tomou até 3 linhas diferentes, tentando evitar esperas em pontos e paradas de ônibus (principal desvantagem deste modal). Juntando-se este fato com a demora maior da bicicleta dobrável do que da comum, podemos concluir que o acesso ao transporte coletivo é precário especialmente nesta região da cidade, o que leva o cidadão a optar por transporte individual. Dentre os transportes individuais, a bicicleta acaba sendo preterida especialmente neste trajeto, apesar de sua eficiência, por causa das colinas e morros que se precisa subir - diferentemente de outros bairros de Salvador, mesmo em topos de montanhas como Brotas, em que se nota um uso considerável deste modal para médias distâncias.

Conclusões e Encaminhamentos

Concluído o Desafio de Mobilidade, foi unânime a idéia de se testar o mesmo trajeto em sentido contrário (Centro - Paralela), talvez mais problemático do que o sentido Paralela - Centro. Aventou-se a possibilidade de se fazer um Desafio quetal este ano, contudo é provável que ele fique guardado para um próximo ano. Num tal trajeto, o uso de bicicleta dobrável se torna irrelevante posto que quase não há aclives e há boa oferta de pistas secundárias e auxiliares com baixa demanda de tráfego motorizado, e em baixa velocidade, havendo mesmo ciclovias segregadas - o desafiante de dobrável dificilmente sentiria necessidade de embarcar com ela num ônibus para concluir o trajeto, ou não veria especial vantagem nisso.

Também se questionou a distância, embora ela seja consideravelmente menor do que o Desafio de Mobilidade feito no Rio de Janeiro (15km). Contudo, isso alerta para o fato de que talvez o Desafio Intermodal de Mobilidade de Salvador a ser realizado no próximo dia 18 de setembro, sábado, com o intuito de medir a mobilidade para lazer na orla da baía e no Centro Antigo, deva ser encurtado. Originalmente foi pensando para sair do Terminal Marítimo da Ribeira em direção ao Passeio Público do Palácio da Aclamação, cerca de 11km de distância. Sugiro que o Desafio do sábado dia 18 saia do Terminal Marítimo da Ribeira e se conclua na Praça Municipal de Salvador, na Sorveteria Cubana no topo do Elevador Lacerda. Este trajeto também foi escolhido porque nele se pode testar o mais peculiar modal de Salvador: os ascensores públicos na Escarpa da Montanha.

Introdução – 2ª etapa (18 de setembro de 2010)

Dia 18 de Setembro o Conselho Regional de Psicologia 3ª Região BA/SE (CRP-03) realizou mais um Desafio Intermodal de Mobilidade de Salvador. Desta vez, o Desafio Intermodal (DI) visava auferir a capacidade de mobilidade na cidade em um dia e horário próprio de lazer, em zonas de interesse para este tipo de atividade.

O percurso escolhido tinha saída da Sorveteria da Ribeira (Enseada dos Tanheiros, Itapagipe) às 16h e chegada na Sorveteria Cubana (topo do Elevador Lacerda, Praça Municipal de Salvador). A opção por este horário num sábado se deu por nele termos frota de ônibus completa, como em dia útil, mas demanda reduzida, como num domingo. O roteiro, de cerca de 8km, é similar ao que faria um morador do Subúrbio Ferroviário para acessar o Pelourinho e o Centro Antigo de Salvador, já que a Ribeira está a 5min de barco desde o bairro de Plataforma, e a menos de 2km da Estação de Trens da Calçada - principais vias de acesso ao Subúrbio.

Diferentemente do DI do dia 2 de setembro, o presente DI cobriu uma área integralmente dentro do Centro Expandido de Salvador, cruzando parte de seu Centro Antigo (Comércio) e indo até seu Centro Histórico (Distrito da Misericórdia)

Também neste roteiro seria possível testar a eficiência dos Ascensores Públicos de Salvador; tanto assim que os desafiantes se dividiram em pares: taxi com baldeação para o Elevador Lacerda X automóvel (sem acesso ao Elevador); bicicleta dobrável com baldeação para o Elevador Lacerda X bicicleta comum (sem baldeação); ônibus com baldeação para o Elevador Lacerda e motocicleta.

Resultado e Análise de Dados

A partida do desafio foi dada às 16h e 33min. Os desafiantes percorreram o deslocamento previsto dentro dos tempos abaixo listados:

- Ônibus + Elevador - 31min
- Bicicleta dobrável + Elevador - 27min
- Bicicleta - 27min
- Automóvel - 20min
- Motocicleta - 17min
- Táxi + Elevador - 23min

No percurso, foram observadas as seguintes intercorrências:

- O desafiante em Bicicleta observou um acidente, sem vítimas, envolvendo dois ônibus, na entrada do Túnel Américo Simas
- O desafiante em Ônibus teve de tomar duas linhas de coletivos, além do Elevador Lacerda;
- O desafiante no modal Automóvel observou que, apesar de ser num sábado a tarde e numa área de demanda basicamente residencial, havia pequenos congestionamentos.

De modo geral, se observa que o deslocamento neste trecho é feito com presteza relativamente idêntica entre todos os modais, a exceção da motocicleta: do modal mais célere (automóvel) ao mais demorado (ônibus + elevadores), o primeiro é apenas 1/3 mais rápido do que o segundo.

O uso do Ascensor Público se mostrou irrelevante em termos de agilidade no deslocamento; por outro lado, seguramente representa um maior conforto, segurança e menor gasto energético nas viagens (tendo em vista que todos os

Ascensores, a exceção do Elevador Lacerda que foi usado, funcionam por contrapeso: enquanto uma cabine sobe, outra desce, sempre cheias).

Novamente, o desafiante em Ônibus deixa clara a necessidade de integração plena através de bilhetagem eletrônica: se a população pudesse pagar apenas uma passagem para dois embarques, inclusive abrindo mão de pagar em dinheiro os R\$00,15 (quinze centavos) do bilhete dos Ascensores, seu acesso ao Centro Histórico de Salvador seria mais fácil e frequente.

Conclusões e Encaminhamentos

Ao contrário do que a Mídia e a Imprensa têm dito, o acesso aos Centros Histórico e Antigo da Cidade do Salvador é facilmente realizado, a partir das proximidades do Subúrbio Ferroviário, é facilmente realizado através de qualquer modal de transporte - o que faz cair por terra o mito propalado na área norte da expansão para fora do Centro Expandido de Salvador (Pituba e arrabaldes - foco da medição do Desafio Intermodal do último dia 2 de Setembro) de que "o Pelourinho está abandonado". O que sempre se viu foi um bairro muito frequentado, mas por uma população de classe média-baixa e, mormente negra. Agora fica claro porquê: esta, habitante das "Costas da Cidade" (Liberdade, Barbalho, etc.) e da Cidade Baixa (Ribeira, Bonfim, etc.) além do Subúrbio, tem acesso cômodo e rápido ao Centro Histórico; enquanto a classe média alta, branca, reside na área de pior mobilidade da cidade (especialmente sentido Centro Antigo e Expandido, como mostrou o Desafio Intermodal do dia 2 de setembro).

Cruzando estes dados com os do dia 2 de setembro, fica claro como o sistema de ônibus piora sensivelmente em dias úteis e fora do Centro Expandido. Contudo, mesmo dentro do Centro Antigo e do Centro Expandido, a universalização plena da bilhetagem eletrônica única (inclusive intermodal, acessando-se os Ascensores através do cartão de ônibus da SETPS) se faz urgente e peremptória.

Também este cruzamento de dados nos leva a ver como a expansão da rede de Ascensores para fora do Centro Antigo, tal qual prevista no Plano Direto de Desenvolvimento Urbano da capital baiana, seria uma excelente forma de melhorar a mobilidade fora do Centro Expandido - emulando as soluções já existentes no Centro Antigo há mais de 150anos, integrando o deslocamento horizontal (taxi, ônibus ou bicicleta) com um vertical de alta capacidade e velocidade (elevadores & plano-inclinados).

Por fim, o Desafio Intermodal corrobora o que o urbanismo contemporâneo vem dizendo a respeito do uso do carro individual privado: ele em si não é um ente ruim na cidade, desde que usado com parcimônia. Seu uso para deslocamentos coletivo, com amigos e família, em horários de lazer é perfeitamente aceitável e mais eficiente do que outros modais; em circunstâncias cotidianas, com horários de alta demanda, o automóvel individual se mostra deletério e ineficiente.

Lucas Jerzy Portela
(membro da Comissão de Mobilidade Humana e Trânsito do CRP-03)