

ESTUDO PRELIMINAR SOBRE O PROCESSO DE MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO ENGENHO VELHO DA FEDERAÇÃO EM SALVADOR - BAHIA.

Iodelric Santos do Carmo¹, Alexandro dos Santos Reis², Edna dos Santos Almeida³

¹Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – Departamento Regional da Bahia, E-mail: yuri.wendell@oi.com.br.

²Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – Departamento Regional da Bahia, E-mail: alexbahia_3@hotmail.com.

³Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – Departamento Regional da Bahia, E-mail: ednasa@fieb.org.br.

RESUMO

A mobilidade urbana é fundamental para o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida nas grandes metrópoles, exigindo dos governos e sociedade uma sinergia em busca de soluções para os constantes congestionamentos que impactam nas atividades econômicas e na qualidade de vida da população. Assim, este artigo tem por objetivo identificar através de um estudo de causas e efeitos ações que possam vim a eliminar ou reduzir os constantes congestionamento que dificultam a mobilidade urbana no bairro Engenho Velho da Federação em Salvador - Bahia. Como procedimento metodológico realizou-se o levantamento bibliográfico, pesquisa de campo, registros fotográficos e aplicação de questionários para identificar oportunidades de melhoria na qualidade de vida dos moradores e transeuntes. Os resultados obtidos indicam que tanto a mobilidade como a acessibilidade local possuem na sua gestão anomalias, necessitando que haja uma intervenção do órgão público competente para que se faça cumprir o que determina o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) Lei nº 9.503/97 e o decreto nº 5.503/97.

Palavras-chaves: Mobilidade; Acessibilidade; Qualidade de vida; Segurança.

ABSTRACT

The urban mobility is crucial for the economic development and quality of life in the big cities, requiring synergy between the governments and society in seeking solutions to the constant traffic jams that impact on economic activities and people's quality of life. Thus, this article aims to identify, through a study of cause and effect actions that may come to eliminate or reduce the constant congestion hindering urban mobility in the Federation of Old Mill neighborhood in Salvador - Bahia. As methodological procedure was carried out the literature, field research, photographic records and questionnaires to identify opportunities for improvement in the quality of life of residents and bystanders. The results indicate that both the mobility and local accessibility feature in their management anomalies, requiring that there be an intervention by the competent public body to which enforces what determines the CTB (Brazilian Traffic Code) Law No. 9.503 / 97 and the Decree N 5.503/97.

Keywords: mobility; accessibility; quality of life; security

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana no Brasil vem sendo tema de estudo e discussões com órgãos públicos, universidades e a sociedade como um todo devido as dificuldades existentes de mobilização e o alto grau de complexidade na busca de soluções, vários fatores influenciam a mobilidade tendo como destaque o aumento da frota de veículos individuais em especial nas grandes metrópoles culminando na necessidade de criação de espaços maiores em vias e estacionamentos. De acordo com Guilherme Vianna (2013,p.12)

Uma cidade com um sistema de locomoção qualificado proporciona diversos benefícios aos seus moradores. Com a redução no tempo indesejado em trânsito, as distâncias relativas diminuem, de maneira a permitir melhor acesso aos diferentes serviços oferecidos pela urbe. Desse modo, o planejamento urbano é facilitado, para o mercado e para o estado, além da evidente melhoria de bem-estar. Ou seja, uma área urbana com um sistema de mobilidade deficiente pode sofrer uma série

de prejuízos, como a redução de investimentos no local; dificuldades de gestão e obtenção de resultados por parte do governo; dificuldades de acesso a serviços essenciais; como saúde, educação e segurança; além de problemas relacionados ao meio ambiente, com elevadas emissões de carbono por parte de veículos individuais [1].

Em outras palavras, a mobilidade urbana quando planejada e executada contribui para a melhoria na qualidade de vida da população garantindo o fácil deslocamento de pedestres, ciclistas, passageiros de ônibus, motoristas, além de reduzir os impactos no meio ambiente [2]. Além disso, a ausência de uma gestão eficiente é determinante no não cumprimento do que determina o CTB-(Código de Trânsito Brasileiro) Lei nº 9.503/97 e o decreto nº 5.503/97 [3].

O bairro Engenho Velho da Federação foi habitado sem planejamento adequado, sendo a principal via de acesso do bairro a Rua Apolinário Santana que teve sua construção a princípio, para atender a necessidade de mobilidade do bairro, no entanto, com o crescimento do bairro identificou-se problemas de mobilidade e acessibilidade no logradouro.

Diante do exposto, o presente estudo visou identificar os principais problemas envolvendo a mobilidade urbana na Rua Apolinário Santana, bem como citar medidas corretivas já adotadas com sucesso em outra via dentro da cidade de Salvador que melhoraram a mobilidade urbana.

2. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento do trabalho realizou-se um levantamento bibliográfico do assunto, visitas em campo, e elaboração de aplicação de um questionário constando seis perguntas aos moradores, transeuntes e comerciantes da área de estudo. As perguntas relativas ao questionário são listadas a seguir:

Como é a acessibilidade na Rua Apolinário Santana?

As duas laterais da pista da Rua Apolinário Santana são utilizada como estacionamento?

A SET (Secretaria de Transportes) faz fiscalizações rotineiras no bairro?

Existem faixas de passeios em toda extensão de ambos os lados da Rua Apolinário Santana?

Os motoristas respeitam as leis de trânsito quanto ao horário de carga e descarga? Quanto tempo você leva para fazer o percurso da Rua Apolinário Santana em dia de congestionamento?

Buscou-se utilizar no questionário uma linguagem mais próxima da população para que seja de fácil entendimento de todos os participantes, independentemente de sua formação. Em relação a visita de campo realizou-se o levantamento da quantidade de imóveis localizados na respectiva rua, além de registros fotográficos. Por fim, os dados coletados foram discutidos com base na legislação pertinentes sobre a mobilidade e acessibilidade.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir das visitas de campo foi possível levantar informações sobre os principais problemas do bairro como trecho que não permite o emparelhamento de ônibus, falta de espaços para colocações de estrutura para pontos de ônibus, inexistência e falta de manutenção de passeios, e soma-se a isso a falta de conscientização no trânsito e a falta de fiscalização efetiva do órgão competente. Todos esses fatores ocasionam grandes congestionamentos no logradouro (que possui 7 metros de largura por 1 km de comprimento) e que em congestionamento os veículos levam acima de 30 minutos para percorrer todo o percurso conforme figura 1.

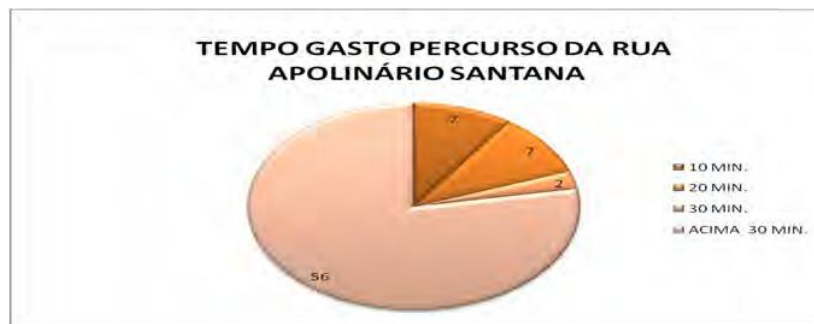


Figura 1 – Tempo de deslocamento
Fonte: o Autor

De acordo com os entrevistados, este fato se deve às inúmeras infrações de trânsitos como estacionar em local proibido e ao grande fluxo de carga e descarga que atende a quatro supermercados de médio porte instalados ao longo da via. A

10 e 11 de setembro de 2015 / Salvador, Bahia, Brasil

atividade de carga e descarga mesmo sendo realizada por meio de veículo urbano de carga permitido pela legislação de trânsito, termina por comprometer a mobilidade local inclusive no cumprimento dos horários preestabelecidos de saída e chegada dos transportes públicos coletivo. Na figura 2 a seguir são representados resultados dessa pesquisa.



Figura 2 – Mobilidade na Rua Apolinário Santana

Fonte: o Autor

Outro fator apontado pelos entrevistados como impacto negativo da mobilidade urbana, e que tende a influenciar no aumento da frota de veículos particulares é a falta de segurança, os entrevistados acreditam que utilizando o sistema público de transporte encontram-se mais vulneráveis a roubos, furtos e agressões. Além disso, há os incentivos fiscais através da redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados). Os resultados apresentados na figura 2 são descritos a seguir:

Acessibilidade

Dos 72 entrevistados 68 afirmaram que não dispõem de acessibilidade na Rua Apolinário Santana correspondendo a 94,4% dos entrevistados. As pessoas com mobilidade reduzida necessitam de acessibilidade e a pista tátil visa prover as condições necessárias para o deslocamento de pessoas com deficiência visual. Cabe mencionar que *Segundo o Decreto nº. 5.296 de 2 de dezembro de 2004, acessibilidade está relacionada em fornecer condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços [4].*

Proibido Estacionar

Dos 72 entrevistados 64 (88,9 %) afirmaram que boa parte das pessoas estacionam em locais proibidos. Observa-se que este aspecto vai na contramão do que preconizada o art.181 do CTB-lei nº 9.503/97 . O mesmo é evidenciado quanto ao art. 93 Capítulo VIII, do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), da Engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito o qual consta que nenhum projeto, que possa aumentar o fluxo de veículo em uma área deve ser aprovado sem uma prévia autorização do órgão ou entidade responsável. Além disso, precisa constar no projeto área reservada para estacionamento visando garantir mobilidade urbana e conseqüentemente a qualidade de vida dos cidadãos [5].



Figura 3 – Congestionamento devido a estacionamento proibido

Fonte: O Autor

Fiscalização da SET (Secretária de Transportes)

Dos 72 entrevistados 48 (66,7%) afirmaram não haver uma fiscalização eficiente por parte do órgão responsável na área de estudo e isso é um dos principais fatores que acarretam o problema de mobilidade na região. É importante ressaltar que, é de plena responsabilidade a garantia da ordem no trânsito conforme determina o Art. 91 do capítulo VIII do CONTRAN ao órgão competente através de fiscalização ostensiva visando coibir as infrações de trânsito.

Passeios

10 e 11 de setembro de 2015 / Salvador, Bahia, Brasil

Analisando os dados da pesquisa de campo observa-se que 94,4% dos entrevistados encontram-se insatisfeitos com as condições dos passeios devido à falta de manutenção, inexistência de condições para uso de pessoas com capacidade funcional reduzida, fato abordado no decreto n 5.296/04 que contempla pessoas com mobilidade reduzida. Na figura 4 pode ser visualizado passeio do bairro.



Figura 4 – Irregularidade de passeios na área de estudo

Fonte: O Autor

Carga e descarga

Na área de estudo, existem um total de 258 endereços dos quais 195 residenciais, 58 com fins (comercial, religioso, outros) e 05 prédios. Dentre os 58 mencionados existem quatro endereços de supermercados de médio porte que diariamente recebem entregas de mercadorias através de VUC (veículo urbano de carga) que impacta diretamente no fluxo de veículo na região visto que o logradouro não possui dimensão suficiente para realização de carga e descarga em horários de pico, conforme identificado em visita de campo e apontado por 77,7 % dos entrevistados. A figura 5, mostra um exemplo de carga e descarga de forma irregular.



Figura 5 - Carga e descarga com estacionamento na contramão

Como proposições de melhorias é proposto intervenções como as já realizadas em outros pontos da cidade como realização de pequenas obras estruturais e colocação de faixa central na pista, semelhante as ocorridas na Avenida Antônio Carlos Magalhães, podendo vim a proporcionar uma melhor qualidade de vida para a população [6]. Neste sentido, cita-se ainda uma maior participação dos 24.555 habitantes do bairro do Engenho Velho da Federação nas reuniões com os gestores públicos, a exemplo da ocorrida em novembro de 2014, cujos temas abordados foram: história do bairro, localização, segurança, mobilidade e acessibilidade [7]. Essas reuniões fazem parte do projeto Plano Salvador 500 que propõe tornar Salvador uma cidade menos desigual em termos sociais, urbanísticos e ambientais, assim como reestruturar a mobilidade e a acessibilidade urbana.

Além disso, a aprovação do novo Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) é de fundamental importância, pois é uma ferramenta básica para orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana no município visando à integração entre uso do solo, habitação, saneamento e mobilidade urbana contemplando a participação da sociedade na determinação de políticas urbanas e prioridade de investimentos tomando-se fundamental na melhoria da mobilidade urbana para os soteropolitanos [8].

4. CONCLUSÃO

Após análise dos dados foi possível identificar as principais dificuldades existentes no bairro do Engenho Velho da Federação referente à mobilidade e acessibilidade no âmbito estrutural os passeios estão em péssimo estado de conservação e a falta de fiscalização ostensiva, leva a muitos a estacionar em locais proibidos. Faz-se necessário que haja por parte do órgão fiscalizador do trânsito implementações de medidas educativas no tocante a orientar os motoristas de VUC (Veículo Urbano de Carga) quanto a realização de carga e descarga, fato que não acontece em outras regiões da cidade devido à existência de fiscalizações ostensiva do órgão fiscalizador nestas localidades. Tais procedimentos são essenciais para se ter uma

mobilidade urbana eficiente, para os moradores e transeuntes da localidade, evitando perda de tempo em deslocamento e proporcionando redução do stress, redução de gases poluentes e aumento no crescimento econômico para tanto é necessário que haja sinergia entre mobilidade urbana, meio ambiente, desenvolvimento e qualidade de vida.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

¹Vianna, Guilherme. Mobilidade Urbana No Brasil: Uma Estimativa Do Produto Perdido Em Trânsito. Disponível em:< http://www.ie.ufri.br/images/gema/Gema_Monografias/Monografia_Versao_Final_Guilherme_Vianna.pdf>. Acesso em: 05 julho de 2015.

²SABACK, Valter; SANTANA, Lídia. Mobilidade Urbana em Salvador e sua Relação com a Qualidade de vida. Disponível em:< http://www.cairu.br/riccairu/pdf/artigos/3_MOBILIDADE_URBANA_SALVADOR.pdf>. Acesso em: 05 julho de 2015.

³Código de Trânsito Brasileiro (CTB)-DENATRAN. Disponível em:< <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf> >. Acesso em: 05 de julho de 2015.

⁴D5296 - Presidência da República. disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 05 de julho de 2015.

⁵Código de Trânsito Brasileiro (CTB)-DENATRAN. Disponível em:< <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf> >. Acesso em: 05 de julho de 2015.

⁶SANTOS, Lua. Trânsito na avenida Iguatemi mudará em Fevereiro. disponível em:< <http://atarde.uol.com.br/transito/noticias/1560625-transito-no-iguatemi-mudara-em-fevereiroAmandosa,Aa>>. Acesso em: 05 de julho de 2015.

⁷RELATÓRIO I Oficinas de Bairros - Plano Salvador 500. disponível em:< http://www.plano500.salvador.ba.gov.br/fotos/gcma_biblioteca_virtual/2/mg/RELATORIO_OFICINAS_I_corrigido1.pdf>. Acesso em: 05 de julho de 2015.

⁸PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR – BAHIA LEI... disponível em: < http://www.gestaopublica.salvador.ba.gov.br/leis_estruturas_organizacionais/documentos/Lei%207.400-08.pdf>. Acesso em: 05 de julho de 2015.