

## ANÁLISE DO CAPÍTULO 5 DO RELATÓRIO II DO PLANO SALVADOR 500

Armando Branco<sup>1</sup>

Em termos objetivos o Relatório II concluiu que até 2050 a demanda (número de viagens geradas nas zonas de tráfego) motorizadas por transporte coletivo e individual em Salvador não apresentará alterações quantitativas significativas com referência a situação atual. Para tanto, a metodologia adotada para as projeções da demanda foi a aplicação da mesma taxa de crescimento populacional e da relação emprego/habitantes definida pela consultoria nos seus demais estudos do Relatório II. Se em 2012 observava-se em Salvador 3,253 milhões de viagens, até 2050 este número cairá para 3,185 milhões, representando um patamar de similaridade.

Como a taxa de crescimento populacional será decrescente, assim como, a de emprego – segundo os demais estudos da consultoria – pressupôs-se que isto se refletirá neste perfil da demanda sem grandes alterações. Esta metodologia não foi devidamente esclarecida como a mais indicada num estudo de mobilidade urbana de longo prazo.

Evidentemente que os estudos de tráfego e de transportes objetivam delinear quantidades numéricas, daí diversas metodologias podem ser utilizadas. Consideramos que em um estudo estratégico, isto deve ser mais sofisticado, o que indica não ter sido o propósito desta etapa do diagnóstico da mobilidade em Salvador e RMS, apesar da disponibilidade de dados. Na p.199 do Relatório II a consultoria deixa claro que se trata de um diagnóstico da demanda e não para definição de sistemas para a estrutura da oferta de transporte vigente e prevista.

As análises da consultoria foram realizadas na sua maior totalidade a partir da pesquisa de Origem/Destino 2012 (O/D 2012) da RMS realizada pelo Governo do Estado da Bahia - o que é pertinente e facultou se dispor de um material valiosíssimo.

Mas, por outro lado, conduziu muito mais à interpretação dos números que uma abordagem mais avançada em outros aspectos urbanos e simplesmente concluiu, por dedução, um cenário parecido para as viagens não motorizadas (a pé, principalmente), já que não confirma ter realizado outros cálculos de predição para este modal. Isto

---

<sup>1</sup> Arquiteto, especialista em transportes e habitação

também foi aplicado para o modo cicloviário e, sequer, contemplando os ascensores de Salvador.

Destaca-se, também, que no processo metodológico só foi analisado o pico da manhã em um dia típico. Não se esclareceu qual foi este dia. Como os dados já estavam disponíveis na O/D 2012, seria oportuno, numa visão estratégica, incorporar o pico da tarde, já que demais pesquisas existentes confirmam maior demanda neste intervalo, como aliás, foi citado no próprio relatório.

Foi utilizado o programa (software) Visum para a oferta de transporte com alocação da matriz de viagens motorizadas da O/D 2012 expandindo-se os dados para 2025 e 2050. A rede viária (rodo, ferro e metroviária) para simulação incorporou as vias transversais do Miolo, ora em construção, as duas linhas do metrô e as propostas do VLT (Av. da França/Paripe) e a dos BRT.

Na Figura 5.1g (p.200) não há representação gráfica de links para a Linha Viva; cabeceira da ponte para Itaparica no território soteropolitano; a nova via expressa em Lauro de Freitas; os ramais ferroviários Feira de Santana/Salvador e Camaçari/Salvador e a nova Estação Rodoviária, o que é preocupante para um estudo de hipóteses de longo prazo onde estes itens poderiam compor um elenco de alternativas ou hipóteses. Merece referência que este cartograma indica o ano 2015, embora não tenha sido esclarecido se os dados da pesquisa de 2012 foram atualizados e qual metodologia adotada para o fator de projeção.

Os cartogramas que se seguem retratam a predominância de viagens por transporte coletivo em toda a rede no pico da manhã com maior concentração na parte noroeste da cidade; destacando viagens que têm origem ou destino na RMS através de Lauro de Freitas e de outros municípios pela BR-324, mas sem considerações específicas com os movimentos com origem nos municípios de Vera Cruz e Itaparica (ausência dos links hidroviários na rede Visum) cuja demanda no verão e feriados impacta sobremaneira determinada área da cidade; reconhece potencialidades para o eixo do VLT e das Linhas 1 e 2 do metrô, apesar da segunda ter uma demanda menos intensa que a primeira linha, conforme é acentuado; pontua a importância da demanda para o BRT, tanto na Av. Vasco da Gama quanto para o eixo da Orla Atlântica; e a pouca representação da demanda nos corredores transversais, embora dois deles ainda sem implantação

finalizada, o que pode indicar melhor aferição nos dados em decorrência da inexistência de oferta direta de transportes nestes links, apesar das linhas de desejo poderem retratar a existência da demanda reprimida, porém não atendida na metodologia da rede digital de simulação.

Há uma afirmação sobre o desequilíbrio do volume das viagens por sentido de direção embora não são apresentados nem comentados os dados que confirmem esta assertiva. Este aspecto é de fundamental análise, principalmente tendo em vista a operação comercial da Linha 1 do metrô. Dados existentes da atual oferta de serviços de transporte coletivo poderiam ser embasadores da afirmativa do movimento pendular que “gera ociosidade dos serviços no contra fluxo”, como situa o Relatório II.

Pode-se questionar as taxas aplicadas na desagregação dos dados da pesquisa O/D 2012 RMS, embora sem maiores comprometimentos diante do peso gravitacional que a metrópole exerce na Região. Mas não nos parece ser este o caminho para um produto – o Plano Salvador 500 - que requer elevado nível de detalhamento.

Ainda referente à metodologia da análise da demanda foram consideradas ‘apenas’ tabulações de dados para três simulações como afirma o relatório (p.255), ou seja, na verdade foram escalas temporais lineares para 2025 e 2050 e não avaliação por alternativas. Vê-se, portanto, tratar-se de uma única alternativa, diversa daquilo que pode se esperar para um plano estratégico de longo prazo, neste capítulo da mobilidade, e diante da configuração da RMS e de Salvador e como se recomenda, metodologicamente, para análises articuladas da mobilidade com o uso do solo (neste caso, distribuição espacial das atividades nos horizontes de estudo). Pode-se depreender que a alternativa foi do tipo ‘nada a fazer’ ao considerar somente parte das intervenções urbanísticas em execução.

Como o resultado das projeções afunilou apenas na demanda, as demais conclusões passaram a ser dedutivas no campo da qualificação e não embasadas quantitativamente, como afirmado na p.255, no quarto parágrafo, para as viagens não motorizadas da ordem de 36% na divisão modal. Curioso que na p.204 afirma-se que “o transporte não motorizado em Salvador merece atenção especial”, mas não recebeu o mesmo tratamento analítico como o dispensado ao transporte motorizado. Reflete, portanto, menor cognição da consultoria quanto ao modal pedestre. Vai-se, portanto,

contrariando as últimas tendências no planejamento urbano e o discurso de sustentabilidade.

Exceção no apuro técnico pode ser atestada quanto às análises na alocação da demanda na rede digital de simulação. O estudo considerou não ocorrer alterações significativas nos próximos anos-horizonte quanto a extensão dos volumes das viagens motorizadas no viário.

No capítulo das viagens de toda a RMS (5.2) as análises consideram o total de viagens diárias de todos os modais (motorizados e não motorizados), diverso do enfoque da demanda de Salvador, que foi no horário do pico da manhã. O volume diário da RMS é de cerca de 6 milhões. Esta leitura deve ser feita atentamente para quem não está acostumado neste nível de estudos. Isto corresponde que o total representa tanto a produção como a atração de viagens. Numa melhor explicação, tomando-se por base a residência como origem da viagem no início do dia e o retorno para a mesma, independente do lapso de tempo.

Na abordagem dos ascensores, somente existentes em Salvador, e do modal hidroviário, já no nível metropolitano, altera-se também a metodologia. Para estes modais os dados correspondem a somatória dos dois picos, o da manhã e o da tarde.

Esta fragmentação metodológica leva a um nível de confusão desnecessária para os poucos habituados na leitura, neste tipo de estudo.

Há uma análise bem detalhada neste item 5.2. Entendemos da importância dos movimentos interurbanos na RMS principalmente diante da polarização que Salvador exerce. No entanto, a leitura poderia ser mais sintética e objetivando naquilo mais significativo para a relação de Salvador e sua Região. O excesso de dados, por vezes, dificulta a compreensão e objetividade central da abordagem.

Por fim, o Relatório II não dá continuidade às várias questões apresentadas no primeiro relatório.