



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

A

Mobilidade urbana em Salvador: da cadeira de arruar ao interminável metrô

Autor:
Andrade Matos, Edvete

Revista:
Revista Transporte y Territorio

2012, 7, 119-149



Artículo



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

ARTÍCULO

Edvete Andrade Matos
Silvana Sá de Carvalho

MOBILIDADE URBANA EM SALVADOR: DA CADEIRA DE ARRUAR AO INTERMINÁVEL METRÔ

Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires, 2012.



Revista Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

www.rtt.filo.uba.ar

Programa Transporte y Territorio

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

ANDRADE MATOS, Edvete y SÁ DE CARVALHO, Silvana. 2012. Mobilidade urbana em salvador: da cadeira de arruar ao interminável metrô. *Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires*. pp. 119-149. <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00707119.pdf>>

*Recibido: 17 de mayo de 2012
Aceptado: 22 de agosto de 2012*



Mobilidade urbana em Salvador: da cadeira de arruar ao interminável metrô

Edvete Andrade Matos¹
Silvana Sá de Carvalho²

RESUMO

A mobilidade urbana é um dos mais importantes atributos das grandes cidades contemporâneas. Em Salvador, o modelo predominante é centrado no uso do automóvel e na falta de integração entre os modais existentes, além da não existência de um transporte de massa eficiente que atenda à população. Este artigo pretende mostrar como se deu a evolução dos transportes urbanos na Cidade do Salvador, como essa evolução favoreceu a articulação espacial da Cidade e como os projetos elaborados pelo poder público para melhorar o sistema de transportes para a Cidade são inconstantes e fragmentados, e praticamente não foram finalizados ou simplesmente sofreram adaptações que não representam melhorias e sim soluções imediatas e paliativas.

Urban mobility in Salvador: from litter to the unending elevated railway

ABSTRACT

The urban mobility is one of the most important attributes of the big modern cities. In Salvador, the prevailing model is based on the use of the automobile and on the lack of integration between the existing modals, yonder the non existence of an efficient public transport that supports the population. This article presents how the evolution of urban transportation in Salvador happened, how this evolution assisted to the spatial development of the city and how the projects elaborated by the government to improve the transport system of the city are unstable and fragmented, and practically were not finished or just suffer adaptations that do not represent improvements, but immediate and palliative solutions.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Evolução dos transportes; Salvador.

Keywords: Urban Mobility; Transport Evolution; Salvador.

Palabras Claves: Movilidad urbana; Evolución de los transportes; Salvador.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um importante atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto, veículos, vias e toda a infraestrutura urbana (Ministério das Cidades, 2010). Nesse contexto Santana e Góes (2008, p.57), afirmam que:

...uma política de mobilidade adequada, tem por função proporcionar acesso amplo ao espaço urbano, condicionando todas as principais características da configuração da cidade (equipamento, infra-estrutura de transporte, comunicação, circulação e distribuição) participando das suas possibilidades reais de desenvolvimento.

As ações públicas de estímulo a um sistema de transporte coletivo, eficiente e integrado regionalmente, na Cidade do Salvador ainda são inconstantes e fragmentados,

¹ Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, Brasil – edvete@gmail.com

² Professora Doutora do Mestrado de Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, Brasil – silvanasc@ucsal.br



predominando o modelo centrado no automóvel e a fraca intermodalidade nos deslocamentos urbanos (Santana e Góes, 2008:57).

Nos últimos anos, tem-se observado um aumento substancial no número do transporte individual (automóvel) e uma não correspondência para o transporte coletivo na **Cidade do Salvador**. Aliado a esta realidade, não se observam investimentos na ampliação da infraestrutura, como por exemplo, construção de novas vias de acesso, o que tem proporcionado alterações na qualidade de circulação, modos de deslocamento e gastos financeiros. Este fato tem demonstrado desconforto, irritabilidade e insegurança na utilização das vias públicas por parte da população. Como ilustração desta realidade, não faltam informações como esta, retratada por Oliveira (2010:8), veiculada ao Jornal A Tarde de 29 de março de 2010, onde se destacou que a Cidade do Salvador conta, atualmente, com 1,5 milhões de passageiros que utilizam o transporte público com 2.444 ônibus convencionais em operação. A impressão de que a Cidade para, em determinados pontos e horários, chegou também aos condutores dos 678.739 mil veículos particulares – aumento de 200% em 20 anos e 64% na última década, registrados na Cidade e que enfrentam, até quatro horas por dia de congestionamento em vias críticas.

Considerando a atual frota de Salvador e levando-se em consideração que a população absoluta estimada da Cidade é de 2.676.606, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, pode-se determinar a média aproximada de um carro para cada quatro habitantes, o que somado a um quadro de baixa qualidade do asfalto, ônibus trafegando entre os automóveis e constantes congestionamentos, tem deixado a Cidade em estado de baixa mobilidade urbana. Resta à população deslocar-se cada vez mais cedo de suas residências ou optar, quando possível, pelos horários de menor fluxo entre às dez e onze horas da manhã e/ou entre às quinze e dezesseis horas.

A propósito observou Duarte et al (2007:49) que:

...a mobilidade urbana no Brasil segue centrada na valorização de um único meio de transporte: o automóvel, o qual já vem mostrando diversos efeitos caóticos para as cidades brasileiras, no que se refere tanto à segurança quanto a qualidade de vida. Esse modo é valorizado sobre os não motorizados e motorizados coletivos pela sua relação distância/tempo que, em muitos casos, é bastante reduzida.

Já em 2011, a realidade para os que não podem utilizar o automóvel piorou, pois a Cidade do Salvador que conta com apenas 2.780 ônibus (aumento de 14% em relação a 2010) que compõem a frota do sistema de transporte público de Salvador, segundo informou o jornal A Tarde de 2 de janeiro de 2011 (Transporte, 2011), que atende muitas linhas e destinos, tem uma média de um ônibus para cada 963 habitantes. Ao todo são realizadas 505.000 viagens ao mês em 498 linhas. A média de passageiros transportados mensalmente chega a 16,3 milhões. Os motivos de viagem são para educação (33%), trabalho (30%), serviços (20%), negócios (17%) e lazer (10%) (Bahia Negócios, 2010:4-5).

O que agrava mais a situação é que a população não pode contar com outras modalidades de deslocamento, como a caminhada ou as bicicletas, pois as condições físicas das calçadas, os sinais de trânsito e a iluminação pública não apresentam bom estado de conservação e segurança para essas modalidades. Vale salientar, também, que a Cidade, atualmente, não conta com transporte de massa e os 2.676,606 habitantes utilizam a escassa frota de ônibus, o subsistema de transporte complementar operado por vans implantado em 1998 (SETPS, 2010), os trens no subúrbio e automóveis particulares.

Sugerem Duarte et al (2007:57) que o transporte coletivo deve ser um provedor, eficaz e democrático, de mobilidade e acessibilidade urbana. Acrescentam que não é possível realizar programas de incentivo ao uso do transporte coletivo se este não for capaz de garantir segurança e conforto aos seus usuários. Asseguram ainda que o transporte público



pouco inovou em tecnologia, em gestão e prestação de serviços aos usuários, incentivando, pela omissão no bom provimento de alternativas coletivas ou não motorizadas, o uso do veículo privado.

Segundo o arquiteto Francisco Ulisses, técnico da Secretaria de Transportes da Prefeitura de Salvador, um dos maiores problemas na área dos transportes públicos hoje na capital baiana é uma infraestrutura de equipamentos e sistema viário precário e insuficiente. Acrescenta ainda que a atual frota de ônibus com 2.780 ônibus responde por 93% do transporte urbano conduzindo em torno de 470 milhões de passageiros por ano. Adverte que essa rede tem boa cobertura espacial, mas uma cobertura temporal deficiente (Salvador em Movimento, 2011:21-22).

Para a professora de Engenharia de Transporte Ilce Dantas, da Universidade Federal da Bahia, o trânsito em Salvador “está à beira do colapso e vai piorar caso não haja investimentos necessários”, ela afirma que existe na sociedade baiana uma concepção distorcida em relação ao ônibus: “achar que esta é uma alternativa apenas para pobre, quando em países desenvolvidos, o transporte público é valorizado e tem alto nível de qualidade.” Assegura ser “difícil mudar esta postura discriminatória numa sociedade capitalista individualista, na qual o automóvel é visto como símbolo de status” (Salvador em Movimento, 2011:22).

Em entrevista à revista Salvador em Movimento do jornal A Tarde, a jornalista Jaciara Santos declara, referindo-se aos ônibus na Cidade do Salvador da Bahia, que

...a primeira capital do Brasil, sobe e desce ladeiras, mergulha em túneis, atravessa viadutos, desbrava ruas estreitas e desemboca em largas e modernas avenidas de vale a bordo de ônibus, veículo que se impõe como peça fundamental na vida da cidade, pelo poder que tem de fazê-la andar mais depressa. E, ao longo de quase meio século, este tem sido o principal meio de transporte que o soteropolitano usa para se deslocar de uma ponta a outra entre as cidades Alta e Baixa, numa rotina que inclui viagens por motivo de trabalho ou estudo, compromissos diversos e lazer (Salvador em Movimento, 2011:34).

Neste contexto, ressaltam Duarte et al, (2007:49) que os congestionamentos e a ocupação desordenada dos espaços verdes pelo automóvel, poluindo o ar e provocando níveis insuportáveis de ruído, comprometem a saúde pública e a qualidade de vida das cidades, como também reduzem a produtividade e geram uma restrição de mobilidade e acessibilidade.

Por outro lado, a interação do espaço físico da cidade, através do transporte urbano, é de suma importância para que sua população possa acessar seus lugares tornando-os mais democráticos e isentos de possíveis segregações.

Este artigo pretende mostrar como se deu a evolução dos transportes urbanos na Cidade do Salvador, como essa evolução favoreceu a articulação espacial da Cidade e como os projetos elaborados pelo poder público para melhorar o sistema de transportes para a Cidade praticamente não foram finalizados ou simplesmente sofreram adaptações que não representam melhorias e sim soluções imediatas e paliativas.

2. A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES E A ARTICULAÇÃO ESPACIAL DA CIDADE DE SALVADOR

Ao estudar a evolução dos transportes na Cidade do Salvador percebe-se que o pioneirismo desempenhado pelos construtores dos diversos modais, dos mais simples à tração animal aos mecânicos, abriu novos caminhos e contribuiu para a evolução espacial dessa urbe que, aparentemente, impunha dificuldades naturais pelo complexo modelado de seu relevo.



Desde os primeiros séculos da monarquia à consolidação da república, vários foram os projetos de articular toda a Cidade nas rodas dos primeiros bondes até o advento da eletricidade com consequentes inovações tecnológicas, para enfim, criar possibilidades de acesso e promover a democratização do espaço físico, ainda que, marcado pela discrepância de renda entre as classes sociais. Não resta dúvida de que o transporte foi para a Cidade do Salvador o agente que teve mais importância para abrir novos horizontes de expansão no sítio da Cidade. A seguir será relatado como isso aconteceu no decorrer do tempo, desde o século XVII até os dias atuais.

2.1. Séculos XVII e XVIII

Entre os meios de transportes mais luxuosos do século XVII estava a Serpentina, que se caracterizava por ter, nas extremidades das quatro varas que sustentavam a cadeirinha, cabeças de serpentes esculpidas e folheadas a ouro, além de serem revestidas de veludo bordado e ter ricas cortinas com franjas douradas, como pode ser observado na figura 1 a seguir. Segundo Sampaio (2005:98), este meio de transporte teria sido trazido da China pelos portugueses.

Figura 1 – Serpentina de dossel, Século XVII



Fonte: Sampaio (2005:99)

Outro meio de transporte também utilizado nessa época era a Rede que, suspensa em longa vara, era apoiada nos ombros ou na cabeça de escravos de pés no chão, assim transportava o passageiro geralmente deitado (figura 2).

Figura 2 – Rede, Século XVII

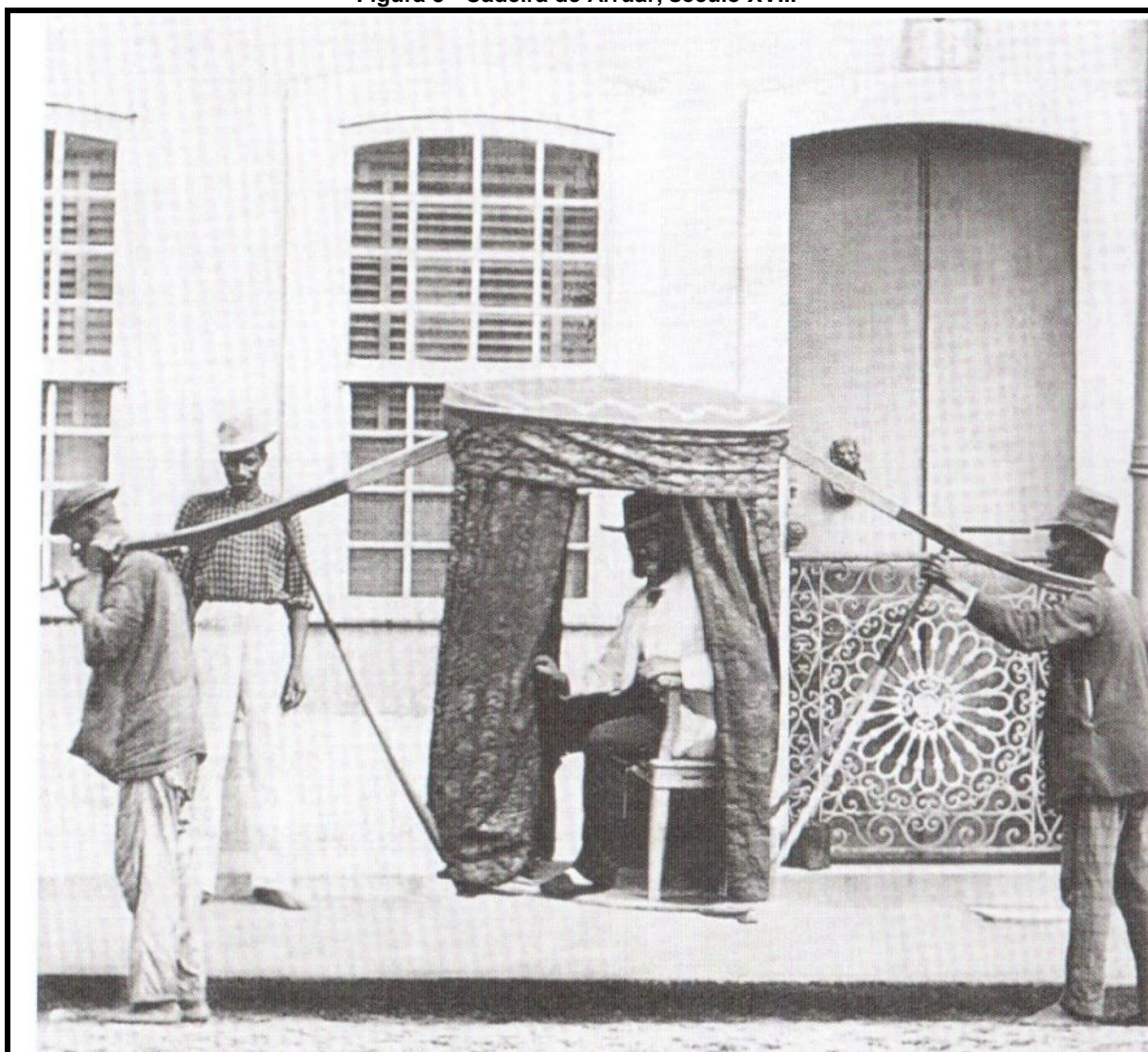


Fonte: Machado (1978)



Além disso, podemos considerar a Cadeira de Arruar (figura 1) como um dos meios de transportes mais significativos da capital da colônia. Vasconcelos (2002:121) sinaliza que estas cadeiras foram introduzidas em Salvador entre 1729 e 1730. Como o nome indica, as cadeirinhas eram próprias para ir à rua. Guarnecidas de ouro e seda, eram as carruagens da terra, conduzidas por escravos ou ganhadores (Sampaio, 2005: 99-101). Era comum o aluguel de cadeiras nas portas das igrejas, teatros, etc., para levar as pessoas aos seus destinos.

Figura 3 - Cadeira de Arruar, século XVIII



Fonte: Sampaio (2005:101).

Até 1849 o italiano Raffaele Ariani leiloava escravos e negros especializados como os “carregadores de cadeiras” que desenvolveram a habilidade de carregar nos ombros “cadeirinhas de arruar”, subindo e descendo ladeiras, pisando em poças de lama, em sujeiras de todos os tipos, sem quebrar o ritmo da marcha, mantendo as pessoas firmes, músculos retesados, de modo a equilibrar da melhor forma possível a cadeira para que seu passageiro não sofresse o desconforto das ruas, vielas e ladeiras de Salvador (Sampaio, 2005:39).

Pelo menos durante dois séculos, até a abolição da escravidão, os meios de transportes na Bahia tiveram como tração a força humana. Essa afirmação se consolida com a observação



feita por Querino (1922:101) ao afirmar que “por muito tempo, a cadeirinha de arruar constituiu o único meio de locomoção, entre nós, aos ombros do africano”. Essa cadeirinha substituiu a serpentina “que fora o veículo primitivo da cidade”.

A princípio, segundo Querino (1922:101), era a cadeira, privilégio das pessoas mais ricas da Cidade, como fidalgos, magistrados, médicos, clínicos, professores notáveis, senhores de engenho, comerciantes, cônegos e vigários, como símbolo distintivo de abastança, pois “nem todos podiam manter certo número de africanos, reservados para o serviço exclusivo da cadeirinha...”. Dunlop (1972:15) certifica que esse meio de condução teve a sua idade de ouro em 1808, com a chegada da Família Real.

A posição econômica vantajosa que a Bahia então gozava com o reflorescimento da cana-de-açúcar, na passagem do século XVIII para o XIX, até pelo menos a segunda década deste, deve ter contribuído, segundo Sampaio (2005:101), não só para os adornos como para a relativa vulgarização das cadeirinhas, além disso, as mesmas ainda podiam ser alugadas por aqueles que não tinham escravos a fim de cobrir longas distâncias ou subir ladeiras íngremes e lamacentas.

A propósito, observou Froger (1700), em viagem ao Brasil que:

Como a cidade é dividida em alta e baixa, e, por conseguinte, a locomoção dos veículos ali são impraticáveis, os escravos têm a função de cavalos e transportam de um lugar a outro os mercadores, inclusive os mais pesados. Por essa mesma razão o uso do palanquim é muito comum. Trata-se de uma rede coberta por uma pequena cortina bordada, levada por dois negros, que carregam um longo bastão, o qual é suspenso por duas pontas, e assim as pessoas de qualidade são transportadas à Igreja, em suas visitas, e mesmo ao campo (Froger, 1700:134-135 apud Pinheiro, 2002:206).

Além dos meios de transportes até então citados, a historiadora Flexor (2003:2) cita outros também vigentes na época: mulas, cavalos, guindastes, traquitanas (carroça mais sofisticada com roda maciça que faziam pequenos trajetos em áreas planas) e gôndolas (carroça maior mais sofisticada com carroceria sobre molas, puxadas a cavalos). Acrescenta ainda, a mesma autora, que os guindastes ficavam na Praça do Palácio, junto ao antigo Colégio dos Jesuítas.

2.2. Século XIX

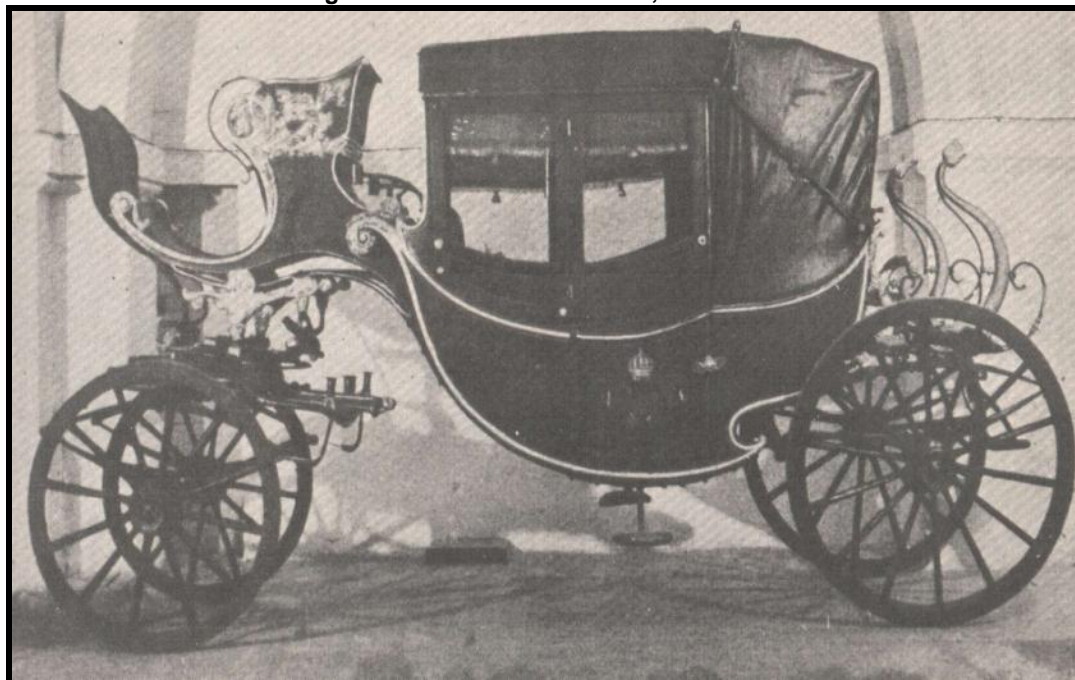
No século XIX chegam ao Brasil carros mais rápidos e confortáveis, estes já possuíam rodas revestidas de borracha maciça que minimizavam o atrito com calçamento precário das ruas. Este modelo passou a ser o ideal das elites modernizadas da época. Os coches chegaram ao Brasil com D. João VI e começaram a trafegar em Salvador após a partida do rei para a Corte, no Rio de Janeiro (figura 4). Aos poucos foram aparecendo carros de diversos tipos e modelos. Segundo Sampaio (2005:104)

Havia os pequenos como o Tílburi, puxado por um só animal, com duas rodas e apenas dois lugares ou como a charrete, carro de passeio, de dois lugares e um só cavalo com quatro rodas. (...) de quatro lugares e dois animais era o mais luxuoso e confortável.

Para o Sindicato das Empresas de Transportes e Passageiros do Salvador (SETPS, 2010), a história do transporte em Salvador começa, de fato, em meados de 1845, quando, através de Lei Municipal nº 224 de 4 de maio, foi concedido o privilégio de se estabelecer companhias de ônibus ou gôndolas (espécie de diligências puxadas por quatro animais).



Figura 4 - Coche de D. Pedro II, Século XIX



Fonte: Dunlop (1972:19).

A referida Lei Municipal, que concedia “privilégio exclusivo por dez anos a qualquer companhia que queira estabelecer uma linha de *omnibus*, desde as Pedreiras até a Baixa do Bomfim, ou além, e para qualquer outra direção da cidade” foi publicada pelo então presidente da Província, barão de Caçapava. Esperava-se que o empresariado local saísse da letargia em que mergulhara e investisse em recursos nos muitos serviços públicos de que a Cidade tanto necessitava. Acrescenta Sampaio, que:

...os esforços do barão de Caçapava, no entanto, demoraram a ter resultados positivos. Os obstáculos eram muito grandes, pois o trecho que ligava a extremidade norte da cidade à área comercial era cheio de buracos, ribanceiras, com enormes pedras no meio da precária estrada, além de muitos charcos, que alagavam por ocasião das chuvas. Os animais se cansavam rapidamente, quebravam pernas, morriam. Os carros, de construção rudimentar, transportavam mais mercadoria do que pessoas, pois estas preferiam a secular via marítima: os barcos a vela e os saveiros (Sampaio, 2005:133).

A instabilidade político-administrativa do período contribuiu para que apenas um empresário, sem sucesso, tentasse assegurar as vantagens asseguradas pela nova lei. Em apenas quatro anos (1845/1849) sete governantes se sentaram na cadeira presidencial. Somente no governo do presidente da Província Francisco Gonçalves Martins (1848), futuro visconde de São Lourenço constituiu uma exceção no Império. De acordo com Sampaio (2005:134) em 1849 a companhia que estimulada pelo Governo se propôs, sem sucesso, a fazer transporte urbano na Província, foi posta em leilão por seu dono. O arrematante foi Rafael Ariani que, em 14 de setembro de 1849, foi procurar o presidente da província com o objetivo de estabelecer uma fábrica de carros que rivalizasse com os carros da Corte, algo novo e moderno, e daí por diante dominava, de modo absoluto, o transporte sobre rodas em Salvador.

Rafael Ariani conseguiu do presidente da Província, Francisco Gonçalves Martins, mais seis anos de concessão dos transportes urbanos, que somados aos seis concedidos ao antigo dono da companhia, por ele arrematada, somavam doze anos. A promessa feita era de um transporte seguro, que atendesse “à utilidade pública”. Seu projeto previa regularidade nos transportes, coches em quantidades satisfatórias e melhor equipados. Sampaio (2005:134) assegura que:



Rafael fez crescer a importância do seu projeto, ao comentar que ele teria dupla vantagem, uma vez que atenderia à população 'condignamente e preparará em grande escala a extinção dos braços africanos, que ora se ocupam na condução de palanques ou cadeira'.

A autora acrescenta que os carros fabricados por Rafael Ariani no Brasil eram chamados na Europa de *omnibus* e em Paris de *gôndolas*; era uma grande carruagem puxada por animais, fechada dos lados, com bancos laterais e entrada pela frente. Posteriormente foram aperfeiçoados em Nova York sofrendo modificações que lhes garantiram sucesso absoluto: o tamanho do carro foi aumentado e ele passou a correr sobre trilhos, conforme pode ser observado na figura abaixo:

Figura 5 – Bonde de burro, Século XIX



Fonte: Santos (2011:63)

Em agosto de 1849, Rafael Ariani adquiriu carros usados em um leilão na corte (Rio de Janeiro) e começou a fabricar novos veículos na Cidade do Salvador. Desta forma, a primeira fábrica de carros foi montada em Salvador por este empresário, em 1850, com o apoio do governo, consolidando-se como um grande estabelecimento de carros e constituindo uma frota que circulava do Bonfim ao Comércio, e vice-versa. Para Sampaio (2005:139) este empresário foi o responsável pela introdução do transporte coletivo em Salvador. Em setembro de 1850, passou a fabricar carros fabrilmente, de acordo com os modelos comprados na Corte. Esses carros mais bem-elaborados começaram a rodar em fins de 1850.

A propósito, observou Flexor (2003:2), que o veículo conduzia cerca de duas dúzias de passageiros e que foram necessárias obras de alargamento de ruas, especialmente na Cidade Baixa, visto haver lugares perigosos, entre o Pilar e a Praça do Comércio, de onde o Governo exigia que partisse a linha do Bomfim.

O major Francisco Antônio Filgueiras também assumiu contrato com o governo para instalar uma linha de gôndolas que cobria a distância do largo do Teatro ao largo da Vitória, e vice versa – o trecho mais frequentado pela classe dominante. Embora houvesse recebido privilégio exclusivo por dez anos, mas sem experiência no setor de transporte, o major Filgueiras não se manteve nesse negócio por muito tempo e terminou por vender, em junho de 1859, a linha e a cocheira que possuía no largo do Teatro para Rafael Ariani que, já experiente no negócio, as incorporou à sua recém-criada Companhia Posta Baiana. A Companhia Posta Baiana foi organizada por Rafael Ariani, seus filhos Luciano e Justo, o deputado provincial Francisco Justiniano de Castro Rabelo e contava com mais 115 acionistas e em 1850, empregava mais de 30 operários. Em 10 de janeiro de 1859 foi



apresentada ao presidente da Província, uma proposta de serviços de transportes urbanos para a capital (Sampaio, 2005:139-141). A proposta constava de quatro pontos:

Primeiro, a nova companhia comprometia-se a construir dois “caminhos de ferro” (ou linhas de ferro, como então eram chamadas as linhas de bonde): um na ladeira da Conceição, outro na ladeira do Caminho Novo (antiga rua da Vala, depois Baixa dos Sapateiros, hoje rua J. J. Seabra) – ou em outra qualquer que o governo julgar mais conveniente”. Por essas ladeiras deveriam “subir e descer quaisquer volumes e pessoas, por preços módicos”. Seriam instalados no prazo de 18 meses a partir da assinatura do contrato. Segundo, dentro de seis meses, a companhia colocaria nas principais praças da cidade carros leves, para o transporte de pessoas, “a preços cômodos e conforme tabela a ser organizada e submetida à aprovação do Governo”. O terceiro refere-se a carros mortuários, o ponto mais alto da proposta. O quarto tratava do “asseio e limpeza da Cidade, em ruas e praças constantes de área a ser delimitada pelo Governo”. Esse serviço deveria começar em seis meses, mas, caso incluísse “lixo e águas sujas das casas”, em nove meses (Sampaio, 2005:142).

Nota-se que já nesse período havia uma significativa preocupação por parte da Companhia Posta Baiana, empresa de Rafael Ariani, com a mobilidade urbana quando enfatiza a necessidade de acessibilidade à Cidade através das ladeiras e propõe criar, para tanto, infraestrutura de transporte e equipamentos com preços acessíveis à população. Vale salientar que os preços desses serviços seriam combinados com o Governo conforme a distância e a topografia da localidade. Sampaio (2005:142) acrescenta, ainda, que:

Em troca desse serviço tão ansiado pela população, a Posta Baiana fez duas exigências. Primeiro, deveria ter privilégio exclusivo por 30 anos para os serviços de “linha de ferro” das ladeiras, dos carros das praças e dos mortuários. Dentro desse prazo, não seria permitido “a qualquer outra companhia ou indivíduo montar veículo de condução para o mesmo fim, qualquer que seja a denominação que se lhe dê”. Segundo deveria ter isenção de impostos cobrados pelo Governo imperial, pelo provincial e pelo municipal. Findo o prazo do privilégio. Os bens da companhia pertenceriam à Província, “mediante indenização razoável”.

A Companhia Posta Baiana defendia, na sua proposta de serviços de transporte urbano, o monopólio dos transportes na Cidade do Salvador, além de privilégios nos impostos, garantia de concessão de juros, empréstimos, etc., eliminando assim, possíveis concorrentes. Assegura Sampaio (2005:145) que conflitos de interesse gerados entre a Santa Casa de Misericórdia (prestadora de serviços de transporte e enterramento de mortos) e a empresa Posta Baiana postergaram por vários anos a instalação de serviços essenciais ao bem-estar da população, a salubridade e ao desenvolvimento do processo de urbanização de Salvador.

Desta forma, pode-se concluir que:

Na realidade, o uso dos diversos veículos à roda ficara restrito a uma pequena clientela. Mesmo as gôndolas, de uso coletivo, eram insuficientes e estavam fora da capacidade financeira da maioria esmagadora da população, que continuou a vencer distâncias, subir e descer ladeiras com seus próprios pés (Sampaio, 2005:151).

Observa-se que, durante o Império, a instabilidade política e as mudanças frequentes de presidente da província retardaram a efetivação de projetos de transportes urbanos sólidos que, sobretudo, fossem planejados para atender aos interesses da população, o que acabou por comprometer a articulação interna que já se apresentava dificultosa. Vale ressaltar os desafios também enfrentados com os bondes, pois havia interesses administrativos, relações instáveis com as instâncias governamentais e a sociedade, além das condições físicas da Cidade: relevo sinuoso e áreas alagadas.

Tratando da mobilidade na Cidade do Salvador no século XIX, Pinheiro (2002:206) considera que os investimentos em transportes começaram na década de 60 do século XIX, tanto no que se refere às mercadorias como às pessoas quando o desenvolvimento da área urbana que demandava uma melhor comunicação entre a Cidade Alta e a Baixa, entre o



centro e os núcleos afastados. Para tornar viáveis tais comunicações foram oferecidas vantagens aos empresários que investiam na implantação dos transportes públicos. Dessa forma, o consequente afastamento dos habitantes de maior poder aquisitivo para locais distantes dos centros urbanos congestionados tornou urgente a necessidade de transportes ágeis, funcionais e capazes de cobrir distâncias maiores e em menor tempo.

Em 1866, os irmãos Ariani instalaram a primeira locomotiva urbana em Salvador num pequeno trecho da Península de Itapagipe e a Companhia Transportes Urbanos introduziu a segunda, na linha do Campo Grande ao Rio Vermelho. O povo apelidou essas máquinas a vapor de “maxambombas”, uma corruptela da expressão inglesa *machine pump*. As locomotivas eram movidas a vapor, soltavam fumaça e fagulhas incomodando e prejudicando os transeuntes. O capital inicialmente investido nos meios de transporte público em Salvador foi oriundo de empresários locais, daí o caráter familiar das primeiras companhias que se constituíram: Veículos Econômicos, Transportes Urbanos e Trilhos Centrais (Sampaio, 2005: 159-161).

A despeito de todos os inconvenientes, empregou-se a máquina a vapor em áreas de ocupação rarefeita, devido ao custo mais baixo, em relação aos veículos de tração animal (Sampaio, 2005:197). A esse respeito, Pinheiro (2002:206) também observou que:

...a expansão e a modernização dos transportes, na segunda metade do século XIX, reflete-se na valorização do solo e no incentivo a especulação imobiliária. Bairros como Barra, Graça e Vitória urbanizam-se e recebem mais habitantes, enquanto o Rio Vermelho, afastado e despovoado, muda sua estrutura e comercializa seus terrenos, após a chegada das linhas de bonde.

A introdução dos transportes urbanos sobre trilhos em Salvador ocorreu através de acirrada disputa entre a firma de R. Ariane e a sociedade Monteiro & Carneiro. A segunda não tinha nenhuma experiência prévia no ramo de transporte, mas era dirigida por homens de grande destaque social. O interesse das duas firmas gerou conflitos entre os vereadores, que travaram “largas discussões das quais todos tomaram parte”. Os gerentes da recém-criada Veículos Econômicos, que teve origem na sociedade Monteiro & Carneiro, reivindicavam para si a prioridade da ideia de colocação de trilhos, destacando para tanto a sua condição de sociedade nacional, criticando, portanto, a origem da Rafael Ariani.

Depois de fortes discussões, a Câmara acabou por conceder privilégio a Veículos Econômicos que, em maio de 1867, incorporou, por compra, a empresa R. Ariani e dois anos depois, em 12 de maio de 1869, inaugurou a primeira linha de bonde, ligando Águas de Meninos a Itapagipe (Sampaio, 2005:165-166).

O arquiteto-urbanista Marcos Paraguassu, no artigo “Críticas diretas” (2005, apud Sampaio, 2005:166), observa que

... a melhoria das condições de acessibilidade por transporte terrestre ao Bonfim era fundamental por volta de 1866, razão pela qual a proposta da Veículos Econômicos foi de cobrir o trecho de Água de Meninos até o arrabalde de Itapagipe. Esta área deveria se tornar acessível por terra, visto que, até o início do século XIX, o Bonfim só era acessível por mar. Era grande a necessidade de aterros, principalmente para a transposição do canal da Jequitaiá, até atingir os Mares e a atual Barão de Cotejipe.

Flexor (2003:4), em estudo sobre os bondes na Cidade do Salvador, observou que um dos principais problemas da Cidade sempre foi a ligação entre a sua parte baixa, que concentrava o porto e o comércio, e a parte alta com as sedes de Governos, residências e comércio mais refinado. Acrescenta ainda que foi construída, na encosta ocidental da montanha, linhas de comunicação, entre a Cidade Alta e a Baixa, para transporte de carga e passageiros.



Após a incorporação da empresa R. Ariane, as gôndolas do Bonfim passaram a transportar mais de 465 mil passageiros em cerca de dois anos (de janeiro de 1867 a maio de 1869). [...] na área comercial, ao Bomfim, os bondes eram puxados por uma parelha de burros e corriam sobre trilhos de ferro; do Bonfim até a Ribeira de Itapagipe, a tração era a vapor. Nesse trecho funcionavam, também, de forma alternada duas locomotivas (Sampaio, 2005:167-168).

Na divisão do espaço urbano entre as três primeiras companhias: Veículos Econômicos, Transportes Urbanos e Trilhos Centrais, citadas anteriormente, ficavam evidentes a diferença de domínio de área, ficando a empresa Veículos Econômicos no espaço correspondente à Cidade Baixa, com a linha assentada entre a Conceição da Praia e a Ribeira de Itapagipe pelo menos até 1894, quando foi incorporada pela recém-criada companhia Carris Elétricos da Bahia que, em 1897, através da Siemens & Halke, inauguraria os primeiros bondes elétricos de Salvador, sendo esta a segunda cidade no Brasil (e provavelmente, na América do Sul) a ter bondes elétricos. Posteriormente a Siemens & Halke passaria a ser proprietária da Carris Elétricos. A área de domínio dos bondes da Transportes Urbanos era a Cidade Alta, que possuía, por sua vez, três linhas, a urbana, da Praça de Palácio à Barra, e a do Rio Vermelho, que saía do Campo Grande (Flexor, 2003:6).

A Trilhos Centrais, instalada na Barroquinha, articulava os núcleos habitacionais da Cidade. Isso aconteceria, de acordo com Sampaio (2005:174), através da Rua da Vala, com ramais para diversos bairros, até o Retiro e Engenho da Conceição, terminando na Estação da Estrada de Ferro, na Conceição.

Percebe-se que a divisão dos serviços entre as empresas prestadoras favorecia a uma melhor articulação entre os diversos núcleos habitacionais resultando em melhor acessibilidade entre os mesmos, conseqüentemente, ampliando a mobilidade urbana e a expansão da urbe. A propósito, observou Pinheiro (2002:206) que os bondes diminuem as distâncias e integram os diversos pontos da cidade.

A propósito, observou Santos (1959), que a expansão da Cidade tornou-se possível pela instalação de novas vias de comunicação e meios de transportes, resumindo assim:

Em 1855, são construídos viadutos para ligar Nazaré e Barbalho, Federação e Pedra da Marca; em 1868, novas empresas de transportes coletivos; em 1869 novas empresas de transportes se instalam; em 1874, inaugura-se o elevador hidráulico, para favorecer a ligação entre a cidade Alta e a Cidade Baixa, que é o centro comercial (Santos, 1959:46).

Oportuna é a visão de Barreto (1969:1-2), que atribui o progresso e a civilização do povo da capital baiana à atualização dos serviços de utilidade pública, entre estes, os bondes. O serviço dos bondes, de acordo com Barreto, foi responsável pela expansão da zona urbana e descentralização do centro da Cidade; o autor reconhece a contemporaneidade desse serviço de transporte na Cidade do Salvador quando compara aos serviços prestados em outros países como: Estados Unidos, França, Inglaterra, Austrália, Nova Zelândia, etc. Assim, considera que o sistema de transporte da Cidade era compatível com o que existia de mais moderno no mundo.

Adverte Leal (2002:35), em estudo sobre os bondes da Cidade do Salvador, que, na verdade, bonde era a passagem adquirida pelos passageiros como estava escrito pela Companhia *Bond and Share* e daí surgiu o nome do veículo.

Sobre os últimos 30 anos do século XIX, Sampaio (2005:156) observa que:

... foram postas em prática tecnologias inovadoras e mesmo pioneiras, como o Elevador Hidráulico da Conceição, por exemplo, que em 1894 foi chamado de Elevador Lacerda, em homenagem a



seu construtor, Antônio de Lacerda. Também inovador foi o Plano Inclinado Isabel, com a queda da Monarquia renomeado Plano Inclinado Gonçalves, para homenagear o diretor da companhia, comendador Manoel Francisco Gonçalves. Logo, passaram a funcionar também o Elevador do Taboão e o Plano Inclinado do Pilar.

A autora acrescenta, ainda, que todos esses mecanismos articulavam-se com as respectivas companhias de bondes que se expandiram ligando as diversas freguesias e os arrabaldes mais distantes, conferindo unidade à capital da Bahia (Sampaio, 2005:156).

No estudo “Críticas diretas”, o arquiteto e urbanista Marcos Paraguassu destaca três novos modos de transporte nesse período em Salvador:

... os transportes sobre trilhos de bondes, que favoreciam o deslocamento de componentes das camadas médias dos arrabaldes, nos dois níveis da montanha, ao centro da Cidade: os transportes que, como os elevadores e planos inclinados, visaram a circulação vertical entre os dois planos das áreas centrais: o transporte sobre estrada de ferro, unindo a Cidade a subúrbios nascentes, como Lobato, Plataforma, Periperi, Paripe. O trem permitia vencer distâncias mais longas e facilitava o deslocamento de viajantes do interior do Recôncavo para a cidade e vice-versa (Paraguassu, 2005 apud Sampaio, 2005:156).

Com relação à circulação vertical, vale ressaltar que, entre 1869, quando o elevador começou a ser construído, e 1873, quando foi inaugurado, “Salvador registrou, no mundo a presença do primeiro elevador urbano e coletivo” segundo afirma Trinchão (1999:88), sobrinha bisneta de Antônio de Lacerda. O elevador Hidráulico da Conceição, ou “Parafuso”, como era popularmente chamado, “expressou a passagem da máquina elevatória da esfera privada, no interior de prédios comerciais e residenciais, para a esfera pública” (Sampaio, 2005:185). Foi uma visão precursora na busca de solução confortável para a ligação entre os dois planos de falha (formação geológica) da Cidade.

A construção do Elevador Hidráulico da Conceição, atualmente chamado de Elevador Lacerda, assim como os bondes da Cidade Alta (transporte sobre trilhos), a exemplo da linha Vitória-Piedade, foi realizada pela empresa Transportes Urbanos ou Trilhos Urbanos sobre a direção de Antônio de Lacerda, que tinha o ambicioso projeto de promover a “articulação entre os dois níveis da Cidade” (Sampaio. 2005:190). Lacerda previa a ligação da Praça do Palácio com a zona Sul da Cidade, até o arrabalde da Barra, percorrendo trechos desafiadores (figura 6).

Figura 6 – Elevador Hidráulico da Conceição, Século XIX e Elevador Lacerda, XXI



Fonte: SETPS, 2010.

Flexor (2003:5) destaca que outra obra importante para a ligação entre os dois níveis da Cidade foi a da Ladeira da Montanha, que foi iniciada em 18 de setembro de 1897 e inaugurada em 8 de dezembro de 1881. Algumas dessas obras foram levadas a efeito pela empresa dos Transportes Urbanos do mesmo Antônio Lacerda e foi concluída em 19 de março de 1882, por Felisberto Vieira de Melo.



Segundo Flexor (2003:4), Lacerda

também obtivera licença da Intendência Municipal para o assentamento de uma linha de tram-road, de invenção americana e própria para cidades, pois não atrapalhava o trânsito público por se dispor no mesmo nível, através de trilhos estreitos colocados em solo plano, e por onde podiam correr os wagons de passageiros e cargas, puxados por animais ou movidos a vapor (Flexor, 2003:5).

Observa-se que o empreendedorismo do jovem empresário Antonio Lacerda já no século XIX apresentava preocupação com uma boa articulação modal, mesmo contando com uma diversidade ainda pequena, porém possível, diante de seu esforço para melhor servir a população com um transporte seguro e confortável para a época. Ao tratar do sistema de transporte em Salvador, Barreto (1969:7-8) atribui a Antônio Lacerda o desenvolvimento da visão urbana na Cidade, tendo ocorrido através da empresa que fundou a Companhia de Transportes Urbanos atuante, na Cidade do Salvador. Enfatiza ainda que a construção do Elevador Hidráulico da Conceição posteriormente Elevador Lacerda, foi na época, considerada a maior do mundo.

De acordo com Flexor (2003:5), em 1869 inauguravam-se os trabalhos de assentamento das linhas da Transportes Urbanos, principiando os bondes a circular em dezembro, entre a Vitória e a Praça da Piedade, chegando depois a Praça do Palácio. Da Vitória seguia até a Graça e para a povoação da Barra. Assegura ainda, a mesma autora, que foi Antônio de Lacerda que levou o bonde até o bairro Quintas do Farol.

Sampaio (2005:193-198) afirma que em 1882, os trilhos da Transportes Urbanos já transformada em Sociedade Anônima, desde 1874, sobre determinação do Governo Imperial, cobria boa parte da área sul de Salvador, avançando para o leste. Para ela, o movimento de passageiros em suas linhas permitiu-lhe inferir que essa companhia desempenhou papel significativo, não só na integração da Cidade, mas também na movimentação da população.

Sampaio (2005:198-201) informa que, nessa época, a Transportes Urbanos possuía duas locomotivas, 42 carros e quatro *trolleys* (bondes de carga). Em 1886, a companhia decidiu realizar mais uma obra de vulto na encosta de Salvador: o Elevador do Taboão que interligaria duas zonas muito movimentadas na altura da Ladeira do Taboão, continuação da Baixa dos Sapateiros. A instabilidade política nesse momento da história do Brasil afetou a construção do Elevador do Taboão e a obra só foi iniciada em janeiro de 1891 quando a Transportes Urbanos obteve do primeiro governador eleito pela Constituição, José Gonçalves da Silva, a isenção de impostos sobre os produtos importados da Inglaterra. A obra só foi inaugurada em 16 de janeiro de 1896 quando passou a funcionar, diariamente, das 6 da manhã às 11 da noite, custando 100 réis a passagem. A rentabilidade do Elevador do Taboão ficou muito aquém do projeto, tendo levado a companhia Transportes Urbanos a vendê-lo em leilão público, aplicando o produto da venda em amortização das dívidas, o que não foi suficiente para evitar que em agosto de 1897 toda a companhia fosse a leilão, tendo sido arrematada pela companhia Linha Circular de Carris da Bahia, que como o nome sugere, se propunha a ligar todos os bairros de Salvador. A teia de trilhos, que ela teceu, integrou, definitivamente, os núcleos habitacionais de Salvador. A autora enfatiza, ainda, que a aquisição da Transportes Urbanos pela Linha Circular, visava a garantia do espaço urbano contra possíveis novos adversários do mercado de transporte. “Temia-se a instalação de nova empresa movida a energia elétrica em Salvador” (Sampaio, 2005:244), como de fato irá ocorrer com a instalação da Carris Elétricos da Bahia que falaremos posteriormente.

Percebe-se que o trabalho pioneiro desempenhado por Antônio Lacerda, com a construção dos planos inclinados e dos elevadores, assim como a difícil instalação dos bondes realizada por Raphael Ariani, foi um marco significativo para a expansão urbana e o



progresso da Cidade do Salvador, desde sua fundação até o final da década de 1960. Essa realidade foi marcada por uma adequação do sistema de transportes da capital baiana ao das cidades mais avançadas do mundo.

Ao organizar a Companhia Circular em Salvador no ano de 1883, o engenheiro João Ramos de Queiroz propôs-se a construir novas ruas, na extensão de, aproximadamente, dois quilômetros, com declives mínimos, usando aterros, para reduzir a profundidade dos vales, diferenciando-se do que era feito anteriormente pelos seus concorrentes quando preferiam a construção de viadutos e pontes. A linha tronco deveria sustentar a articulação da Cidade, passando por áreas antes nunca atravessadas por trilhos de bondes ligando as importantes freguesias da Cidade Alta com a Praça do Comércio na Cidade Baixa. O projeto do engenheiro João Ramos de Queiroz foi revolucionário, conforme assegura Sampaio (2005) quando escreve que “não apenas porque se propunha a realizar como efetivamente realizou a articulação de todos os bairros de Salvador, através de linhas de bondes, mas também porque chegou com ideias novas” (Sampaio, 2005:203-206). No final do século XIX João Ramos de Queiroz era o proprietário de toda a rede de bondes, que recebeu o nome de Linha Circular dado pela população (Leal, 2002:35).

Segundo Flexor (2003:6-7), nesse ano de 1883, a Lei nº 2406, de 20 de julho, concedeu ao Engenheiro João Ramos de Queiroz, ou a empresa ou companhia organizada por ele, o privilégio para a construção e uso de uma linha de carris de ferro para transporte de passageiros, além de ramais e outros assinalados na referida Lei. Ainda de acordo com a mesma autora a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, de João Ramos de Queiroz, abrangia em 1886 o tronco e os ramais do Comércio, comunicando o Bomfim, Nazaré e o Canela. Em janeiro de 1888 inauguraria a parte entre a Praça Conde d’Eu (Terreiro de Jesus) e o largo de Nazaré e, em novembro, do mesmo ano, o ramal do Canela. O ramal do Cais do Ouro ao Corpo Santo foi entregue em janeiro de 1889. Enfatiza ainda que Ramos de Queiroz introduzisse bondinhos mais ligeiros, espécies de torpedos, apelidados Caixas de Fósforo.

Vale notar que coube a João Ramos de Queiroz a construção do Plano Inclinado Gonçalves que teria capacidade para transportar quatro mil passageiros em duas horas, o que o configurava como importante opção de transporte de massa em Salvador. Depois de conturbados ajustes no processo de construção em 25 de dezembro de 1889, Sampaio (2005:214) informa que o Plano Inclinado Gonçalves foi, enfim, inaugurado.

A última das grandes obras de ligação construída entre dois níveis da Cidade do Salvador, no século XIX, foi o Plano Inclinado do Pilar (atualmente desativado), adquirido por compra, em 1909, pela Linha Circular e seu concessionário Antônio de Araujo Porto e por ele eletrificado em 16 de julho de 1910. Suas origens são nebulosas e levam a supor que teria sido construído pela Linha Circular, conforme escritos de Sampaio (2005:214-215).

A chegada da Companhia Linhas Circular de Carris da Bahia, com seu projeto de articular toda a Cidade, introduziu grandes mudanças no espaço físico e exerceu forte impacto no sistema de transporte existente, pretendia, como acabaria conseguindo, dominar o sistema de transporte coletivo em toda a Cidade, estabelecendo o monopólio que desde o início buscava. Para Sampaio (2005:219), essa companhia agiu de modo desafiador, confrontando-se com as principais companhias de bonde já em atividade, Veículos Econômicos, Trilhos Centrais e Transportes Urbanos.

Conclui-se que, nesta etapa da história evolutiva dos transportes na Cidade do Salvador, os interesses políticos dominantes reinaram, sobretudo, sobrepondo, por vezes, o interesse público. Decisões foram tomadas e revogadas de acordo com o grau de afinidade que ligavam os donos das companhias de transportes e os governantes. Decisões essas que por vezes acabavam ferindo princípios básicos como os da liberdade de mobilidade e de acesso



aos diversos espaços urbanos, sejam por mera falta de recursos financeiros da população (formada em sua maioria por descendentes de ex-escravos), ou por falta de uma política inclusiva dos poderes públicos que abolisse a segregação promovendo a circulação e o acesso aos lugares. Os diversos tipos de transportes que foram criados até então visavam atender uma classe abonada, envolvida em grandes negócios e que garantia lucro às empresas de transporte.

Não raro, as desavenças se estabeleciam entre sócios das empresas e políticos locais, de maneira a serem reestruturadas e ressurgirem com novos donos conforme podemos confirmar no exemplo citado por Sampaio (2005:227-228) quando relata a ação judicial movido contra o engenheiro João Ramos de Queiroz que resultou no seu afastamento da direção da Companhia Linhas Circular da Bahia por ele criada no ano de 1883.

Para Leal (2002:34) dificuldades imensas foram sendo ultrapassadas nos caminhos usados pelos pioneiros dos transportes e herdados por seus substitutos com a implantação dos bondes elétricos. O autor acrescenta, ainda, que

O sistema dos transportes elétricos foi uma utilidade que ficou inserida na alma do povo, que no caso, "era feliz e não sabia". É uma alegria dos moradores das cidades onde estes carros existiram se falar dos bondes, bem como o orgulho de se dizer que foram seus motorneiros, condutores, fiscais e operários da Circular... (Leal, 2002:39).

Segundo Flexor (2003:80) o bonde elétrico apareceu em 1897, mais arejado, fazendo o percurso do Comércio ao Bomfim. Para Vasconcelos (2002:268), "a implantação dos bondes elétricos neste período, o primeiro sistema de transportes urbanos modernos da cidade, causou grande impacto." E para Sampaio (2005:229), a chegada do bonde à eletricidade trás o capital, desprovido de rosto e nacionalidade. Salvador seria a segunda cidade do Brasil a ter bonde elétrico.

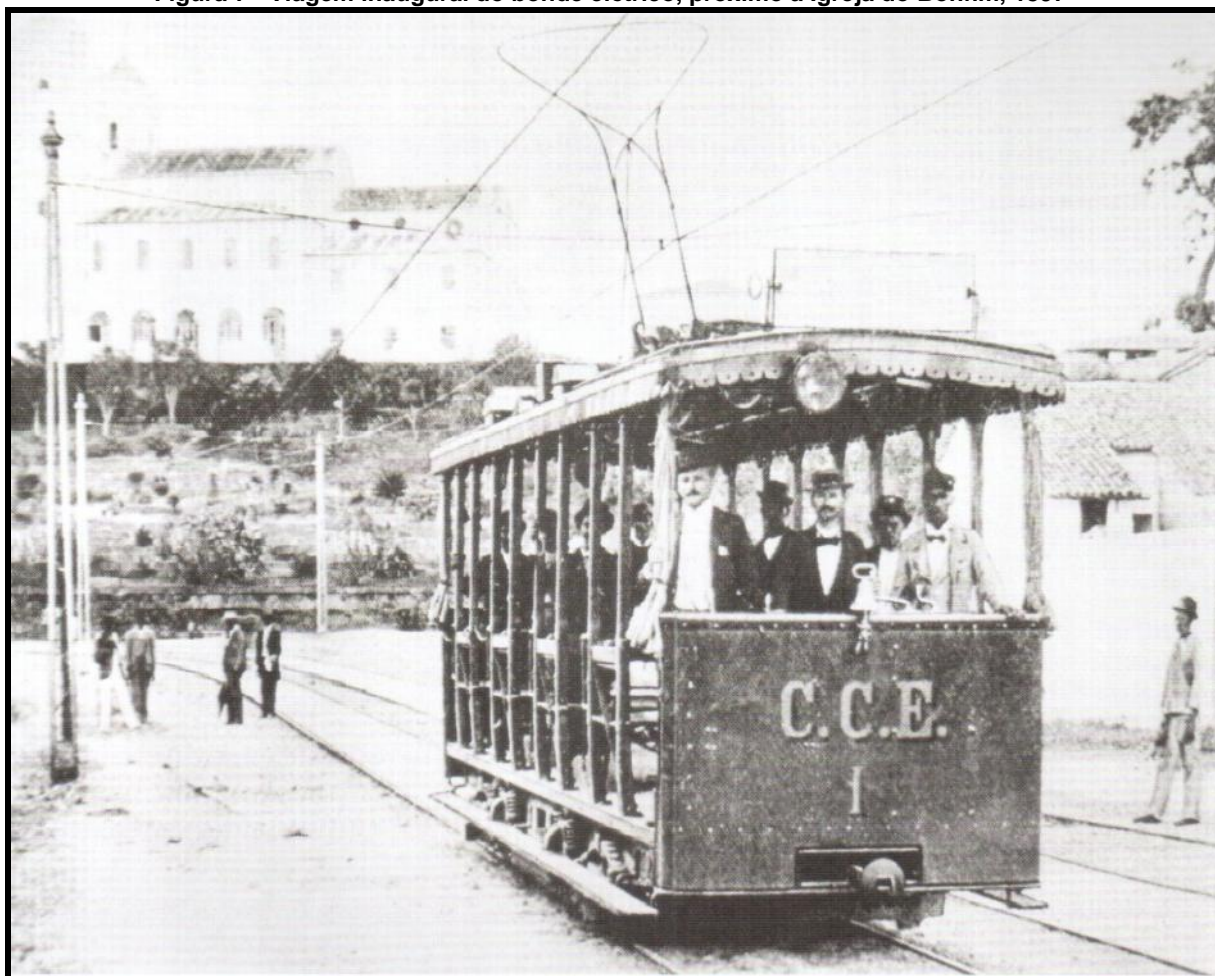
Depois de muitas manobras políticas e várias fusões entre as diversas empresas do ramo de transporte urbano em Salvador, surge das mãos do coronel Antônio Francisco Brandão, alto comerciante e acionista da Veículos Econômicos, sócio da Companhia Linha Circular, uma nova empresa, a Companhia Carris Elétricos da Bahia, que vai absorver as empresas Veículos Econômicos e o Ramal de Itapagipe, comprada da Companhia Linha Circular. No ano 1898, a Carris Elétricos da Bahia passou para o domínio da Siemens & Halske, com sede em Berlim (Sampaio 2005:231-232). Em relação aos transportes urbanos, a construção da primeira linha de bondes elétricos em Salvador colocou a Bahia em posição de liderança no comércio nacional e também assinalou o predomínio do capital alemão no Estado, representado até então pelos ingleses e franceses.

Leal (2002:83) assegura que, para qualquer tipo de evento poderia ser encontrado um tipo de carro e esse poderia se movimentar para qualquer local. Todas as linhas se encontravam. Flexor (2003:9) informa que os bondes se especializaram, surgindo os bondes-salão, bondes frigoríficos, carros-fúnebres, carros de isolamento, usinas volantes etc. Acrescenta ainda, a mesma autora, que os modelos foram se modificando e que eram conhecidos pelos números das linhas.

Os bondes eram carros fortes, construídos com madeira de lei, ferro, aço e outros materiais, além de lonas e tecidos para as cortinas contra o sol e a chuva. No seu interior, havia bancos em número de 20, cabendo 100 passageiros sentados. Deslocava-se sobre trilhos de aço, movidos à energia elétrica obtida por um arco metálico, situado no telhado do veículo, que atritava em um fio energizado na altura da rede (Leal, 2002:40-41), conforme mostra figura abaixo:



Figura 7 - Viagem inaugural do bonde elétrico, próximo a Igreja do Bonfim, 1897



Fonte: Sampaio (2005:238).

Os trilhos, adquiridos pela nova empresa Siemens & Halske, estavam em péssimas condições, de tal modo que consertá-los daria muito mais trabalho do que instalar novos trilhos. Associado a essa realidade, Sampaio (2005:236-237) afirma que foram muitas as dificuldades para que esse trabalho se realizasse como, por exemplo, as fortes chuvas nos meses de março a agosto, ruas estreitas, tráfego intenso de carroças etc. Apesar das dificuldades, a linha elétrica foi construída, conservando-se parte dos trilhos antigos e instalando-se cerca de 10,5 km de novos trilhos. Em 1899 a companhia operava com 12 carros a motor que, devido ao clima tropical, eram lateralmente abertos. A autora acrescenta que cada carro transportava 12 passageiros e a demanda crescia muito rápido, dessa forma novos carros foram importados da Alemanha nesse mesmo ano.

O interesse dos alemães se manifestou de forma explícita quando, no ano seguinte, em 9 de março de 1899, a Companhia Carris Elétricos firmou contrato com os negociantes de fumo. Sampaio (2005:237-23) destaca que a Carris Elétricos se comprometia a receber, com pessoal seu, todos os fardos de fumo destinados aos negociantes contratantes e em seguida, os fardos seriam conduzidos aos trapiches, através de *trolleys*, que também faziam o transporte de mercadorias dos trapiches para os locais de entrega. Salvador passou a conhecer um novo e eficiente serviço de entrega de mercadorias a domicílio, através do mais moderno sistema de transporte da época.

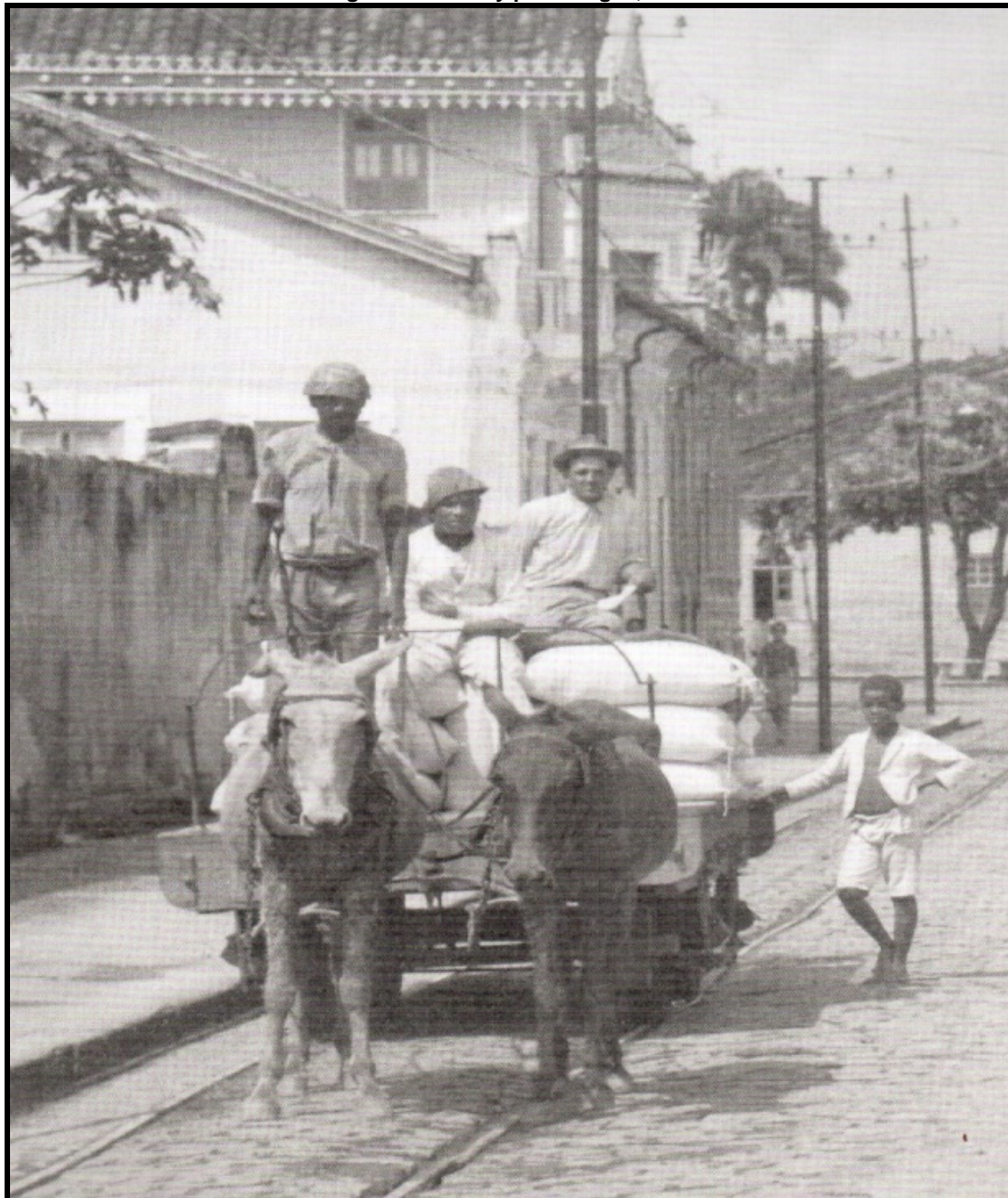
Em 25 de novembro de 1907, foi assinado um acordo de termo de transferência da Companhia Carris Elétricos de Siemens & Halske para a sociedade The Bahia Tramway



Light and Power Company com sede nos Estados Unidos (Sampaio, 2005:239). Vale destacar que:

Em poucas décadas, a Salvador de pés no chão e rodas na rua estava interligada por uma teia de trilhos de bondes e, antes de terminar o século, havia inaugurado o bode elétrico, o segundo do país, depois do Rio de Janeiro, Capital da República. À medida que a década de 1890 chegava ao fim, os bondes de tração animal mostravam sinais cada vez mais evidentes de esgotamento (Sampaio, 2005:241).

Figura 8 – Trolley para cargas, 1899



Fonte: Sampaio (2005:172).

A propósito, relata Pinheiro (2002:207), que a Light and Power, norte-americana-canadense, estende a eletrificação às linhas Graça-Vitória, Barra, Rio Vermelho-Amaralina, Bomfim-Ribeira, Soledade-Liberdade e Retiro. A autora ressalta que em 1920 todas as linhas já estão eletrificadas. Dessa forma, Pinheiro (2002:220) conclui que, nessa época, o



bonde é o responsável pela maior parte do deslocamento da população, o que também promove o desenvolvimento e a ocupação de novos espaços.

Merece destaque as observações de Vasconcelos (2002:268) sobre a aquisição da Light and Power em 1913 pelo município de Salvador. O autor ressalta que:

Em 1926, a Cia Linha Circular comprou a Cia de Trilhos Centrais, passando a cidade a contar com duas companhias. Em 1928, a Cia Circular foi adquirida pela General Eletric. Em 1928, a Cia Circular comprou o acervo da Bahia Tramway, estabelecendo o monopólio na cidade (Stiel, 1984:384-389 apud Vasconcelos, 2002:268).

Sobre a introdução dos trens na Bahia, Pinheiro (2002:207) descreve que eles chegaram na metade do século XIX, quando surge a necessidade de conectar as regiões do interior do Estado com a Capital, através de um melhor transporte de pessoas e mercadorias. O Estado da Bahia situa-se na vanguarda com relação a esse meio de transporte. Adverte Pinheiro (2002:208), que:

Os trens, como vetor de expansão urbana de Salvador, não têm a mesma importância que o bonde. Entretanto, propiciam o desenvolvimento de alguns subúrbios ferroviários como Periperi, Plataforma e Paripe, o mais importante, barateiam os custos da produção e melhoram o abastecimento da cidade.

Sampaio (2005:246-249) assegura que várias foram as reclamações relativas ao transporte de bondes à tração animal na Cidade do Salvador e que acabaram contribuindo para sua extinção; dentre estas podemos citar: passagem e passe gratuito, queixas contra a conduta de passageiros e empregados das empresas, mau trato aos animais, acidentes e muitas relacionadas ao troco nas passagens. A questão relativa ao troco tratou-se de um problema geral, abrangendo todas as empresas do mundo, nos primeiros anos desse meio de transporte. Como dar o troco, sem enganar e com rapidez, com o veículo em movimento? A solução surgiu em Nova York, com a emissão dos bilhetes (*tickets*) contendo o valor equivalente da passagem, os *bonds* (*fichas que passavam por moeda corrente*) – que, acabou dando origem à palavra “bonds”, usada no Brasil, em vez de ônibus, para designar o novo transporte urbano. O sucesso dos tickets foi tanto que começaram a servir de moeda nas transações comerciais.

Mesmo após a festiva inauguração do bonde elétrico em 1897, grande parte das linhas férreas urbanas continuou a ser operada por tração animal, a despeito de todas as dificuldades a enfrentar. Relatório da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia de 1907, referente ao ano anterior, mostra que a companhia, já sob o controle da Guinle & Cia representante da General Eletric Company empresa americana, ainda operava com linhas de tração animal (Sampaio, 2005:258-262). A autora acrescenta, ainda, que os bondes elétricos da Cidade alta só passaram a superar os de tração animal a partir de 1906.

Sob novos donos, a Companhia Linha Circular adaptava-se aos tempos modernos, começando a eletrificação “pelo ramal da Barra, estendendo-a, em seguida, às linhas da Graça, Nazaré, Barris e Campo Santo” (Sampaio, 2005:259). As obras prosseguiram nos ramais de Santo Antônio, Canela e Preguiça. Duas cabines elétricas foram instaladas no Elevador Lacerda.

Flexor (2003) assegura que:

A contar da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, as linhas de bondes, definitivamente, mudaram as feições de Salvador. Permitiram alargar e abrir ruas, construir viadutos, pontes, estender os acessos a lugares mais longínquos, mudando o desenho urbano, marcando muitos pontos positivos na febre do progresso, modernização, higienização, civilização da Cidade de Salvador (Flexor, 2003:10).



A concorrência exacerbada foi característica da nova fase do sistema capitalista, demarcando, assim, o cenário dos tempos modernos na esfera institucional, nacional e local, na qual as fusões de empresas se sucedem, acelerando a concentração de capitais. No que se refere aos meios de transporte, Sampaio (2005:260) relata que houve uma revolução de enormes proporções que, seguramente, introduziria mudanças definitivas, não apenas no espaço físico das cidades, mas no comportamento, ações e mentalidade de seus habitantes. A adoção de modernas tecnologias criou veículos até então inexistentes que permitiram a aceleração e a eficiência desejadas pelo homem moderno em seu cotidiano, reduzindo distâncias e conferindo maior comodidade.

Segundo a historiadora Flexor (2003:9), a iniciativa de empresários locais, a presença de homens e capitais ingleses, franceses e canadense em Salvador e na Bahia, permitiu o desenvolvimento dos transportes-trens, bondes, elevador, planos inclinados, além de outros melhoramentos, como iluminação a gás e, depois, eletricidade, serviços de correios, telégrafos e telefones etc. De uma forma ou de outra, Salvador entrava na era do progresso e da higiene.

2.3. Século XX

Quando se trata sobre a reforma urbana no início do século XX, na Cidade do Salvador, faz-se oportuno o pensamento de Pinheiro (2002:222) quando adverte que uma cidade colonial com seu traçado urbano tem a circulação de pessoas e de mercadorias dificultada pelo intrincado de suas ruas e pela morosidade de seus meios de transportes. Acrescenta que existe o ideal de converter Salvador numa cidade fluida, com possibilidade de deslocamentos rápidos, confortáveis e baratos. Também existe a pretensão de resolver os problemas de mobilidade urbana, uma vez que a classe dominante abandona o velho Centro, em busca de novos bairros para viver e os trabalhadores têm de transportar-se até o trabalho diariamente.

O notável progresso alcançado pela indústria automobilística, nos primeiros anos do século XX, fez dela o emblema maior dos tempos modernos. Novos inventos de veículos motorizados sem trilhos, alguns com rodas de borracha maciça, para amortecer o impacto do solo, surgiram seguidamente, um procurando suplantar o outro. Na Bahia, o maior impacto no setor automobilístico, segundo Sampaio (2005:261), foi causado pelo carro que, em maio de 1871, Francisco Antônio Rocha, advogado, comerciante e empresário, de muito sucesso, importou da Europa.

Sampaio (2005:261) ainda destaca que não foi menor o espanto e a incredulidade geral, quando o industrial José Henrique Lanart, em 13 de fevereiro de 1901, fez a primeira aparição pública de seu Panhard 475, um carro movido por motor de explosão à gasolina. Apesar da credulidade com os produtos franceses, seu motor era de apenas um cilindro, revelando-se impotente para vencer a acidentada topografia de Salvador. Posteriormente, a família Lanart importa um carro mais potente, marca De Doin Bouton espelhando-se na experiência do engenheiro Alencar Lima com um automóvel de quatro cilindros – o segundo a chegar à Bahia.

Milton Santos, em sua obra “O Centro da Cidade de Salvador” de 1959, destaca que a revolução dos meios de transportes, após a chegada dos automóveis em 1901 e a instalação do bonde elétrico, comandou as modificações da circulação e o crescimento da cidade. Acrescenta ainda que, para corresponder às novas necessidades da circulação, várias ruas tiveram de ser alargadas (Santos, 1959:49).

Em outro contexto, Leal (2002) afirma que, por volta de 1939, “a população da cidade era de cerca de 420.000 habitantes e apenas 1.300 pessoas tinham automóveis.” Como não tinha



gasolina suficiente para abastecer os veículos, a solução para que a população se movimentasse eram os bondes que passaram a transportar os passageiros e, obrigatoriamente a democratização da condução tornou-se total. Declara ainda, Leal (2002:81-82), que “segundo o prefeito Neves da Rocha, em dezembro de 1939, no começo da Segunda Guerra Mundial, na cidade de Salvador existiam 100 km de linhas, para que 156 veículos realizassem 1.475 viagens diárias”. O autor pontua que a chegada das marinetes (carros coletivos) ocorre em 1922, e dos carros de praça em 1939, a extinção dos bondes acontece em 1955 e a introdução dos ônibus elétricos ocorrem neste mesmo ano (Leal, 2002:109-110).

As Marinets, de acordo com o professor e historiador Cid Teixeira, eram ônibus que assim foram chamados em homenagem ao poeta italiano Filippo Tommaso Marinetti, que encarnava a modernidade e o novo e cuja visita à Bahia e a Sergipe coincidiu com o lançamento do novo sistema de transporte coletivo (s.d. apud Santos, 2011:64-65).

Segundo Stiel (2001:72), o transporte coletivo continuou a ser o bonde, de tração animal, depois movido por energia elétrica, correndo sobre trilhos. Os ônibus, meios de transporte popular, com rodas de borracha galvanizada, como os carros e correndo livre pelas ruas, sem o controle dos trilhos, foram na época considerados um avanço. Chegam à Salvador sem registro oficial, de modo espontâneo, e começam a rodar livremente, sem nenhuma regularização. Acrescenta ainda, que cada veículo era dirigido pelo proprietário, sem itinerário fixo, nem horário preestabelecido. Não havia grandes empresas, e cada proprietário escolhia, ele mesmo, o seu itinerário e passava a trafegar. Em Salvador, o primeiro contrato para a organização do serviço data de 1927.

Entender a história da evolução dos transportes na Cidade do Salvador é fundamental, pois esta relata desde os mais simples meios de transportes até os que utilizam a força mecânica, a energia elétrica e a chegada dos primeiros automóveis etc. Desta forma, entender o processo histórico que desencadeou na escolha modal do ônibus como transporte urbano público é de grande valia para que possamos ponderar a eficácia do mesmo em relação às demais opções modais aplicadas nos anos anteriores e, sobretudo, comparar a outras vigentes em escala mundial.

No seu detalhado estudo sobre a urbanização e os transportes na Cidade do Salvador, Sampaio (2005:262) conclui que a eletrificação, tanto na iluminação pública, quanto no transporte, foi um dos fatores que mais contribuíram para a valorização de áreas até então sem ocupação efetiva, como os elegantes bairros da Graça e da Barra, os arrebaldes do Rio Vermelho e Amaralina, assim como as semidesertas áreas de Pituba e Itapoã. Acrescenta ainda que a eletrificação conferiu aos moradores de Salvador a sensação de que a velha Cidade colonial ficara para trás e que se abria uma nova era de civilização e progresso, além de um inexorável processo de modernização impulsionado por teorias europeias de higienização e amplitude, modificaria definitivamente o espaço urbano.

Por fim, Sampaio (2005) reconhece que:

... o novo e o velho coexistem, em proporções desiguais, com forte tendência para a superação do último. Saveiros, barcos, navios, gôndolas, carruagens, carroças, bondes, automóveis, ônibus, animais, pés descalços, pés com chinelos ou sapatos, cores, cheiros, imagens, tudo ganha solidez, com luz e muito brilho, como a anunciar que a Cidade entrara em tempos modernos. Tudo era novidade. Então mais do que nunca, Salvador era toda movimento (Sampaio, 2005:262).

Na década de 1950 era evidente a crise dos serviços coletivos de transporte, tanto que anos depois, os bondes foram condenados e extintos pouco a pouco e substituídos pelos ônibus. Em 1957 foram inaugurados os serviços de trólebus na Cidade Baixa, em substituição aos bondes, e a participação da iniciativa privada através de lotações e ônibus se fazia



fortemente presente (SETPS, 2010). A seguir, a figura 9 mostra a evolução dos ônibus utilizados em Salvador:

Figura 9 – Ônibus em Salvador, Décadas de 1950, 1960 e 1990.



Fonte: SETPS, 2010.

Para o SETPS (2010), com a expansão do sistema de ônibus, a regulamentação do serviço de transporte coletivo começou em 1971, e partir daí foram desenvolvidos uma série de estudos e projetos de transporte para a Cidade. Com a extinção dos bondes, o modal, destinado ao transporte de passageiros, que prevalece hoje em Salvador é o ônibus.

Para atender melhor o sistema de transporte de ônibus de Salvador foram construídos terminais rodoviários na tentativa de oferecer articulações espaciais para os usuários: em 1981 foi inaugurada a Estação Rodoviária, em 1982, a Estação da Lapa, em 1994, a Estação Pirajá, em 1997, a Estação do Iguatemi e em 2001, Estação Mussurunga.

2.4. Século XXI

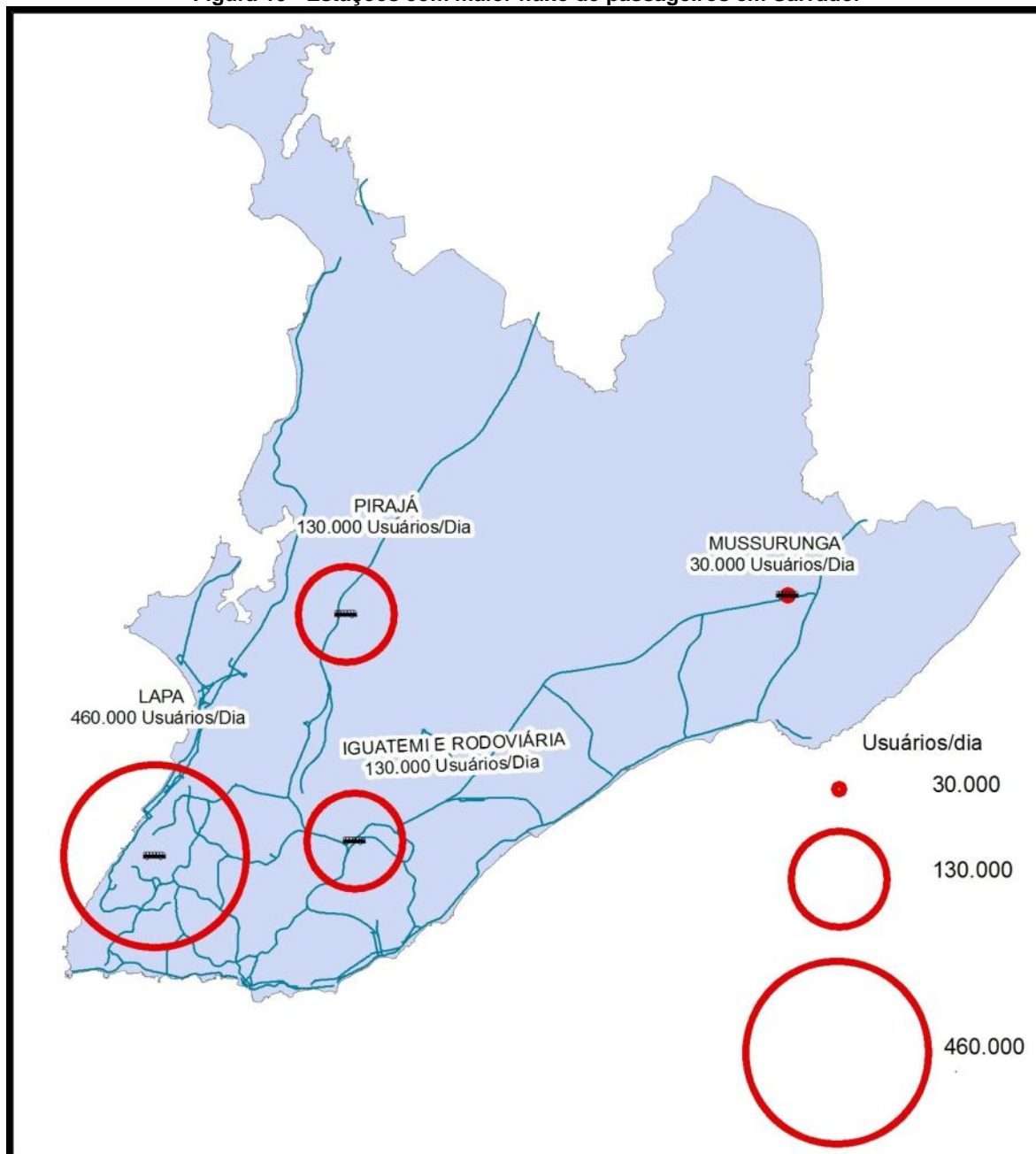
Atualmente prevalece, em Salvador, o modal ônibus. O Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO) atualmente, é uma concessão da Prefeitura Municipal de Salvador e está apoiada sobre três pilares: gestão, infraestrutura e operação. Como poder concerner, a Prefeitura atua na gestão e manutenção da infraestrutura do sistema, através do órgão competente, a Secretaria Municipal dos Transportes e Infraestrutura - SETIN. A operação está à cargo das 18 empresas de ônibus representadas pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador – SETPS, com gestões institucional e operacional. A gestão institucional do SETPS responde pela interlocução com a sociedade e pelo diálogo com o segmento laboral. Já a gestão operacional fica com o Salvador CARD, responsável pela comercialização dos bilhetes eletrônicos de meia passagem estudantil, vale transporte e avulso (Salvador em Movimento, 2010:52).

Em entrevistas espontâneas feitas com usuários de ônibus pela revista Bahia Negócios, em 2010, foram citados como principais problemas enfrentados no uso do transporte coletivo da Cidade do Salvador: o tempo de espera no ponto de ônibus (com demora de mais de uma hora para passar) e a superlotação (excesso de passageiros nos horários de pico) com adesão de 66,2% para o primeiro e 40,7% para o segundo no total de 400 entrevistados.

Percebe-se que existe, na Cidade do Salvador, uma pequena diversidade de modais operando no espaço urbano e, como a Cidade não dispõe de transporte de massa, fica a critério das empresas responsáveis pelo modal ônibus efetivar o transporte da maior parte da população que não dispõe de carro para assegurar sua mobilidade. Dentre as estações implantadas para atender o sistema de transporte de passageiros, que utilizam o ônibus, as que apresentam maior fluxo por dia são, respectivamente: Lapa, Pirajá, Rodoviária/Iguatemi e Mussurunga, conforme representado na figura 3.



Figura 10 - Estações com maior fluxo de passageiros em Salvador



Fonte: Transalvador, 2011
Elaboração: Matos, 2011.

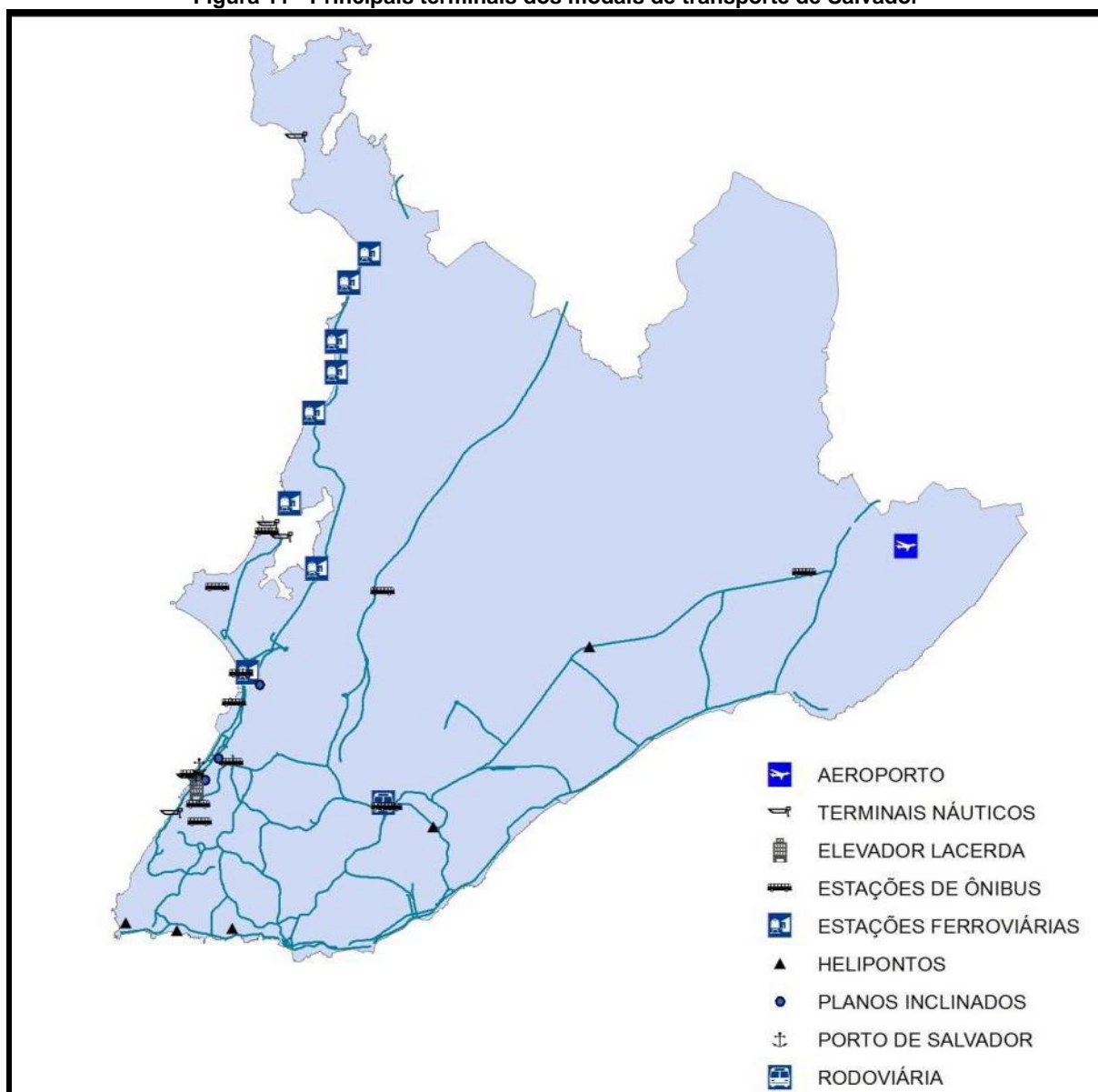
Apesar da acanhada diversidade de modais na Cidade do Salvador, percebe-se um significativo número de terminais que dão suporte a dinâmica de funcionamento dos mesmos. Nota-se pela análise do mapa a seguir, que a grande parte dos terminais estão concentrados no entorno da Baía de Todos os Santos caracterizando assim, a possibilidade de maior interação dos modais deste lado da Cidade. Percebe-se, também, que o lado leste da Cidade, que passa por um processo de grande expansão, é servido apenas por ônibus, o que reforça a necessidade de um planejamento de um transporte de massa que articule toda a Cidade.

É importante destacar que o sistema de transporte coletivo em Salvador foi implantado pela iniciativa privada sob o sistema de concessão desde início do século XX. Como em qualquer situação, explorado pelo setor privado, sob regime de concessão, embora regularizado e fiscalizado por uma agência reguladora, faz-se necessário um Plano Diretor de Transporte



Metropolitano, ancorado por um planejamento estratégico de longo prazo, de forma que sua concepção permita integração para obter eficiência e sustentabilidade administrativa e financeira do sistema. (Cedraz, 2011).

Figura 11 - Principais terminais dos modais de transporte de Salvador



Fonte: CONDER (2006)
Elaboração: Matos (2011).

3. PROPOSTAS E PROJETOS PARA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA

A partir de 1980 começam a aparecer várias propostas para tentar melhorar o transporte de massa de Salvador que, nesta época, já apresentava graves problemas de mobilidade da população menos abastada que não podia adquirir automóvel.

Em artigo no jornal Correio da Bahia, Maior (1991:3-4) relata um projeto de 1981 defendido por dois arquitetos: um baiano, João Francisco Lima, o “Lelé”, e outro, paulista José Eduardo Mendonça, que retrata a implantação de dois sistemas de bondes para Salvador. O primeiro seria para a área central e o segundo para as avenidas de vale. A ideia ficou parada até 1986. A nova proposta reformula sua utilização, aliada às adequações técnicas.



Os autores defendem um modelo restrito para o Centro da Cidade e outro de alta velocidade e grande capacidade, que acompanharia o crescimento da Cidade para as avenidas de vale, além de apresentarem as vantagens desse modal e a visão de planejamento integrado.

Vale ressaltar a viabilidade e eficiência desse tipo modal, o bonde, que, por dificuldades de manutenção, acabou sendo extinto em Salvador, no entanto permanece ainda hoje em diversas nações desenvolvidas como uma opção ativa no que se propõe, integrado ao sistema multimodal da cidade. Fica evidente a importância de se defender o uso dos meios de transportes de forma integrada, além da necessidade de acuidade ao se elaborar um planejamento urbano.

Ainda atrelado à possibilidade de reinstalação dos bondes, surge outra proposta destacada por Amorim (1991:1) no Jornal Tribuna da Bahia sobre o Transporte de Massa de Salvador (TMS), que consistia na instalação de um “sistema de bondes” com ônibus ‘Padron’ com capacidade para 120 passageiros. A previsão de conclusão da TMS era para 1992, com 25 quilômetros de via exclusiva construídos sobre os canteiros centrais das quatro principais avenidas de Salvador, 19 estações de embarque e desembarque ligadas às passarelas já existentes em Salvador e seis estações de transbordo. Retomando a ideia de Amorim, Fonsêca (1994, p. 4) em artigo no jornal A Tarde, faz uma análise do transporte de massa em Salvador e ressalta a carência de investimentos aliada ao atraso nas obras do TMS.

Outro tipo de modal é anunciado em 30 de outubro de 1996 pelo jornal Correio da Bahia sobre o transporte de massa de Salvador quando divulga a notícia de que os técnicos da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU) estavam vindo à Salvador para detalhar os trechos de implantação e iniciar o processo de viabilização financeira para um sistema de transporte de massa da Cidade – o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) (Técnicos, 1996).

Estes artigos de jornal são de fundamental importância para se entender a sequência irregular dada pelos órgãos públicos à efetivação dos planejamentos no setor dos transportes públicos de massa em Salvador. Constatamos que as obras não chegavam ao final devido à gestão ineficiente, o que acaba agravando o direito de plena acessibilidade da população, conforme assegura o coordenador da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o urbanista Nazareno Stanislaw Affonso de que “Salvador precisa romper com a pecha de que aqui não se conclui projeto” (Salvador em Movimento, 2011:25).

Após a proposta da VLT, em 1996, foi anunciado um novo sistema de transporte coletivo para Salvador onde,

Será reavaliado e renovado já a partir deste ano pela prefeitura, com a substituição de parte da frota de 2.400 ônibus que rodam na cidade. Foi anunciada a substituição de 500 ônibus em médio prazo e a criação de linhas troncais, nas quais serão incorporados 161 ônibus articulados e 281 do tipo convencional alongado que reforçarão a frota (Sistema de Transporte, 1997:12).

A análise dessa matéria permite o entendimento de uma das formas usadas pelo poder público para diminuir as crises constantes do transporte de massa, quando é elaborado um programa de menor dimensão, que é um paliativo, em vez de concretizar projetos já existentes cuja efetivação seria de grande importância, em escala maior, para melhoria da dinâmica de Mobilidade Urbana. Concluindo, os projetos elaborados pelo poder público dificilmente chegam ao final, sempre sofrem adaptações que não representam ampliação e melhoria e sim imediatismo com vista a resoluções recortadas e não sistematizadas.

Outro programa que foi pensado para o transporte público da Cidade do Salvador, e que ainda encontra-se inacabado, é o metrô conforme afirma Fonseca no jornal A Tarde:



... a obra do Metrô de Salvador foi iniciada em dezembro de 1999 e é considerada uma das mais atrasadas no que diz respeito à modernização do sistema de transportes urbanos no país. Segundo o autor a previsão de conclusão da obra era para maio de 2004. Conforme explicou os trabalhos estão adiantados nos cinco canteiros mais importantes, no Acesso Norte, estação da Lapa, Avenida Bonocô, e Fonte Nova (Fonsêca, 2003b:3).

Em outra matéria do dia 11 de julho de 2003 no jornal A Tarde, Fonsêca (2003a:3) faz um relato das obras paradas e afirma que dos 1.500 trabalhadores diretos, que haviam no ano de 2002, restam menos de um terço. Sobre o mesmo tema, Hollanda afirma que:

... estão previstos no orçamento da união 63 milhões de reais para as obras do metrô de Salvador. Estes recursos permitirão segundo dados da Companhia Brasileira de Trânsito Urbano (CBTU), a inauguração de um trecho de cinco quilômetros entre a Estação da Lapa e o acesso Norte no ano de 2004. Conclui dizendo que a obra de 350 milhões está atrasada em dois anos (Hollanda, 2003:10).

Exatos 12 anos se passaram e não há previsão de quando o metrô vai começar a operar, com apenas seis quilômetros de extensão é um dos menores do mundo. Com previsão inicial de tarifa excessivamente alta, portanto, será necessária a efetivação de um subsídio oficial tornando viável o acesso, uma vez que passa pela Avenida Mário Leal (Bonocô), uma das vias mais importante da Cidade envolvida por bairros populares de ambos os lados. (ver figura 12 e 13).

Figura 12 – Metrô de Salvador – Trecho em finalização na Avenida Mário Leal (Bonocô), 2011



Fonte: Cidadão (2011).

Esperava-se que até o final do ano de 2011, a primeira etapa do metrô, que vai da Lapa à Rótula do Abacaxi (Acesso Norte), como pode ser visto na figura 12, fosse concluída; é o que estava sendo anunciado nos principais meios de comunicação local. Porém, esta etapa não se concretizou.

Mais uma vez, percebe-se que os atrasos na efetivação dos projetos e a ineficiência de gestão é um forte complicador, principalmente, ao se verificar a viabilidade de um projeto como o metrô, que foi pensado em um momento de necessidades peculiares, com o objetivo de conferir fluidez entre o centro antigo e o novo centro e que hoje já não mais é condizente com a realidade de expansão territorial da Cidade do Salvador, visto que as necessidades



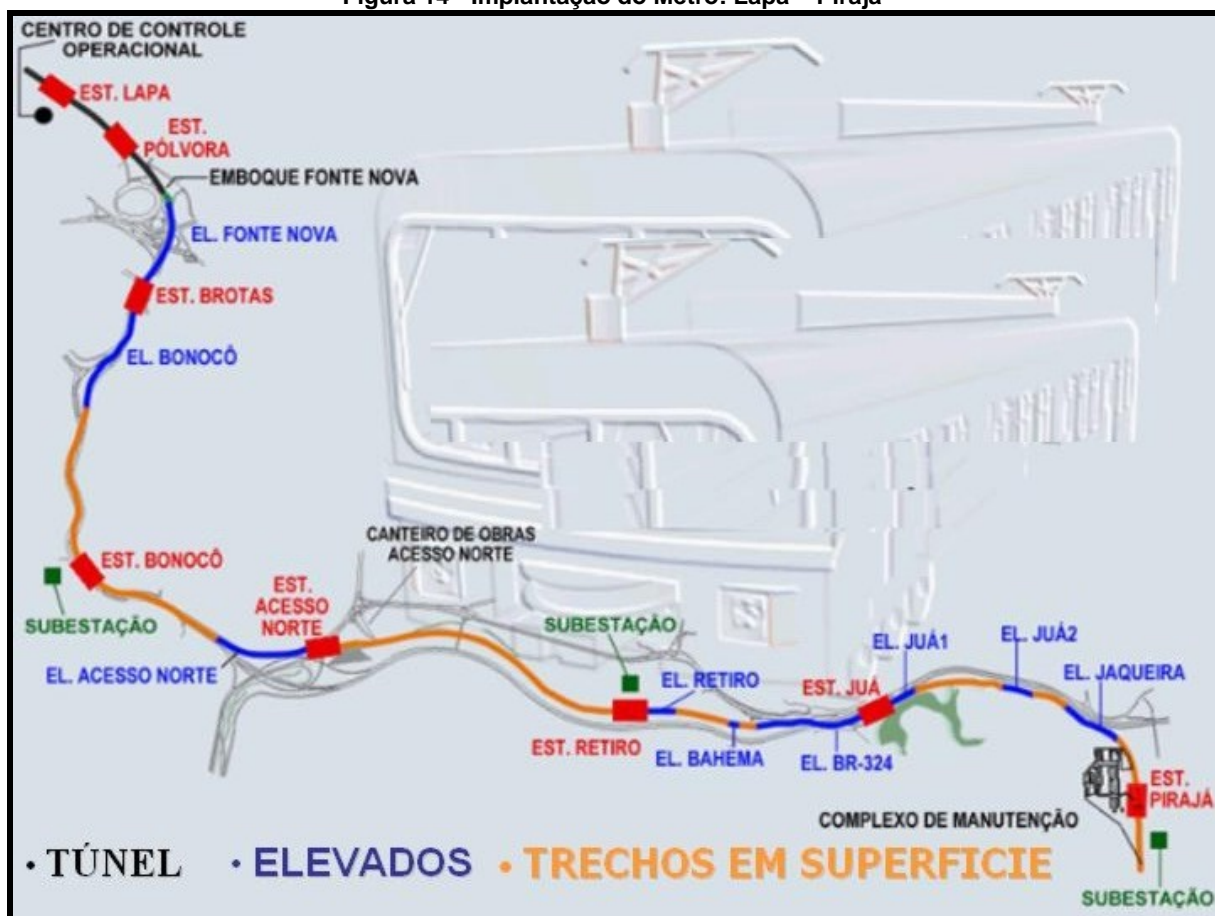
são outras frente à dinâmica do crescimento sócio econômico da mesma. Ainda que o trajeto Lapa-Pirajá seja concluído, faltará ao mesmo a integração necessária com outros modais para que possa atender a população com o mínimo de comodidade, rapidez, segurança e baixo custo.

Figura 13 - Metrô de Salvador – Trens estacionados, 2011



Fonte: Cidadão (2011).

Figura 14 - Implantação do Metrô: Lapa – Pirajá



Fonte: Salvador (2001).



Enfim, Salvador tem vivido nos últimos anos uma crise muito forte no transporte urbano, agravada pelo aumento de automóveis particulares na última década e pela ineficiência dos projetos. A Cidade, atualmente, vive a espera da finalização do Metrô e da implementação dos novos projetos prometidos para a Copa do Mundo de 2014.

Um dos grandes projetos expostos na Mostra *Salvador Capital Mundial: A cidade do nosso futuro*, que aconteceu em janeiro de 2010, é o de Mobilidade Urbana, que tem a previsão de ser implantado até 2014 e tem como objetivo principal desafogar o trânsito e modernizar o sistema de transporte para a Copa 2014. Entre os pontos determinantes do projeto estão o da construção de uma Rede Integrada de Transporte (RIT), o da implantação de uma nova modalidade de transporte público, o Bus Rapid Transit (BRT), ou em português, Ônibus de Tráfego Rápido e o Programa de Obras Viárias (PROVIA).

A RIT abrangerá a complementação do metrô, remodelação do trem do subúrbio, revitalização do plano inclinado (Liberdade/Calçada) e a implementação do sistema BRT, que é um Sistema de Transporte Coletivo operado com ônibus de grande capacidade em vias exclusivas e segregadas em relação ao tráfego de veículos em geral, o que visa melhorar acessibilidade e mobilidade dos usuários de ônibus. Por fim, o PROVIA prevê a criação de novas avenidas para desafogar o trânsito já muito congestionado (Prefeitura Municipal de Salvador, Governo do Estado da Bahia, 2010).

Atualmente voltou à discussão a viabilidade do modal VLT, que já proposto na década de 1990, é uma linha que liga o Aeroporto de Salvador à estação da Lapa, cortando toda a extensão da Avenida Paralela. Ele é definido como pequeno trem urbano, geralmente movido à eletricidade, é uma espécie de “bonde” moderno tornando-se alternativa em relação a outros modais, como o BRT (Sistema, 2011).

Nota-se que em vários momentos da história dos transportes públicos em Salvador, antigos modais são retomados em novas propostas que passam por pequenas alterações e adaptações, o que comprova nossa inabilidade de conservação e efetivação de ideias das quais já fomos pioneiros.

Vale ressaltar as observações feitas por Figueiredo (2011:1) sobre a discussão da mobilidade na Cidade do Salvador quando este chama atenção para o fato de que o debate BRT x VLT é estéril porque trata de tais modais como oposição mutuamente excludente, secundarizando a necessária discussão da integração dos modais. Adverte que o debate sobre os dois modais tem o equívoco de colocar demasiado acento na expansão, abrindo mão de discutir, no mesmo patamar de importância, a manutenção, a qualificação das redes e infraestrutura públicas de mobilidade (sistema viário, calçadas, passeios, pontos de ônibus, terminais rodoviários, aquáticos e aéreos etc), onde se deslocam o sistema de transportes públicos utilizados pela maior parte da população.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

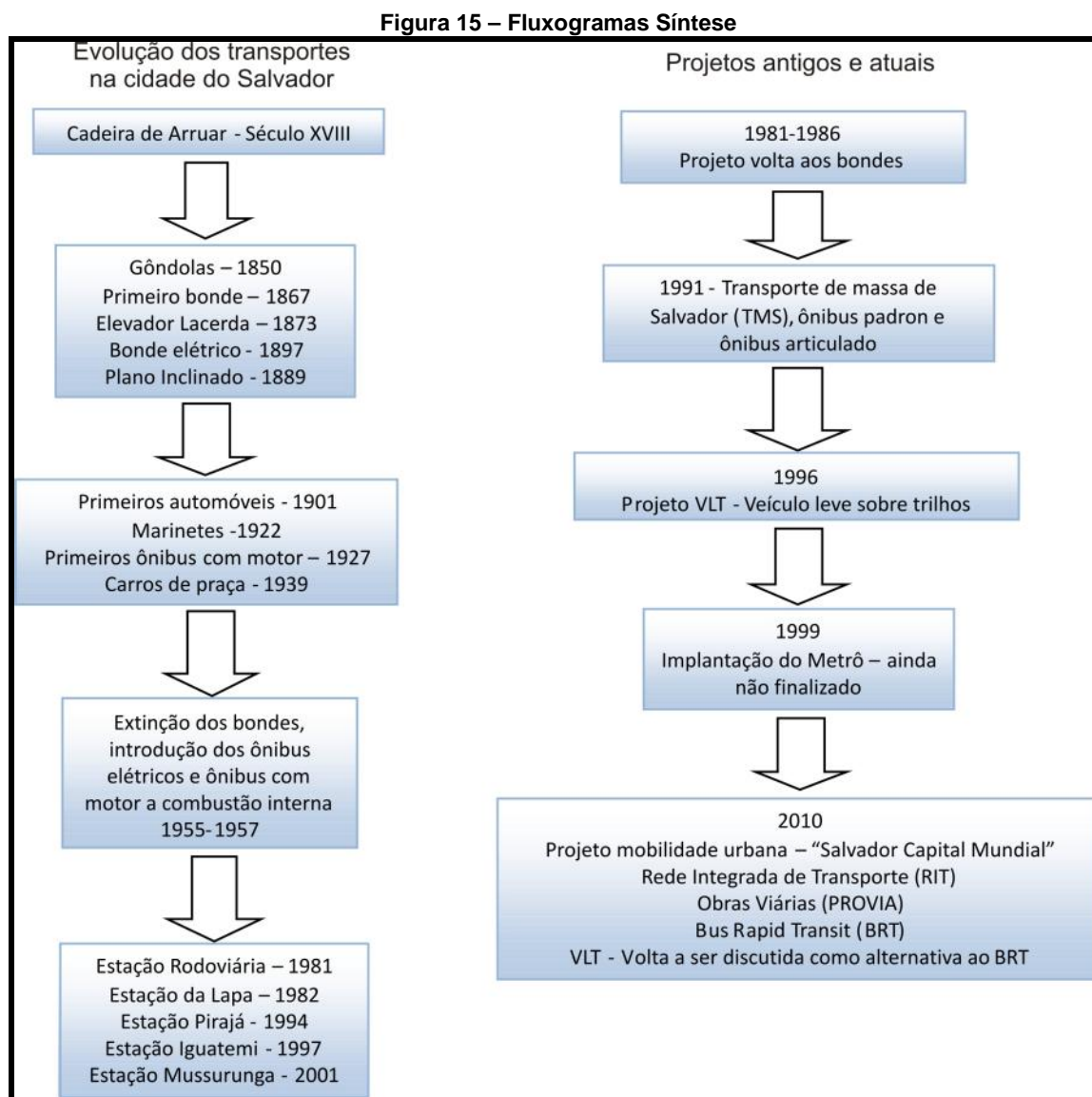
Entre os grandes agentes de crescimento da Cidade do Salvador, estão os empresários do transporte urbano. Cada novo trilho de bonde ou de trem, cada nova avenida construída, foi “espalhando a cidade” e ocupando espaços, antes vazios pouco ocupados. Estudar a evolução dos transportes urbanos na Cidade do Salvador significa entender também sua evolução espacial.

Sobre os projetos elaborados recentemente pelo poder público, para melhorar o sistema de transportes para a Cidade, e que não foram finalizados, percebe-se hoje o quanto a mesma sofre com a questão da mobilidade urbana. Enquanto os gestores urbanos não entenderem que soluções imediatas e paliativas não resolvem, de fato, os problemas de mobilidade, e



não efetuarem uma política de planejamento em longo prazo, sobre um modelo de transporte de massa eficiente, estimulando que os automóveis sejam deixados em casa, o “caos” no trânsito vai continuar, com tendências a um cenário pior.

Para finalizar, são apresentados, a seguir, dois fluxogramas que representam a evolução dos transportes em Salvador e de alguns projetos que foram ou estão sendo pensados para a Cidade:



Elaboração: Matos (2011).

BIBLIOGRAFIA

AMORIM, Vanda. 1991. Transporte de Massa. Tribuna da Bahia, Salvador, 30 out. 1991. p. 1.

BAHIA NEGÓCIOS. 2010. Transporte Urbano. Caderno Economia. Salvador, jan 2010, p. 4-5.

BARRETO. Filinto Elycio do R. 1969. O Comendador Antônio Francisco de Lacerda e a Evolução dos Transportes Urbanos na Cidade de Salvador. Centro de Estudos Bahianos, Publicação Salvador-Bahia.

CEDRAZ, Milton. 2012. Mobilidade urbana de Salvador. A Tarde. Salvador, 5 de mai 2011. Caderno Local. p. A2.



COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA (CONDER). 2005. Produtos INFORMS. Salvador. 1 CD-ROM.

DUARTE, Fábio. LIBARDI; Rafaela. SÁNCHEZ; Karina. 2007. Introdução a Mobilidade Urbana. Curitiba: Juruá.

DUNLOP, Charles Julius. 1972. Os meios de transportes do Rio antigo. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação.

FONSÊCA, Adilson. 2003. Dinheiro do metrô acaba este mês. A Tarde. Salvador, 11 jun 2003. Transporte Urbano. Caderno Local, p 03.

FONSÊCA, Adilson. 2003. Metrô só fica pronto em maio de 2004. A Tarde. Salvador, 25 mai. 2003. Transporte Urbano. Caderno Local, p 03.

FONSÊCA, Adilson. 1994. Transporte de massa exige uma pronta intervenção do governo. A Tarde. Salvador, 26 jun. 1994. Transporte Urbano. Caderno 1, p. 4.

FIGUEIREDO, Glória Cecília. 2011. A falsa polêmica BRT X VLT ou desviando o foco das necessidades de mobilidade da população metropolitana. Salvador (xerocopiado).

FLEXOR, Maria Helena Ochi. 2003. Salvador redesenhada pelos bondes. XXI Reunião Anual da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica, Curitiba (digit).

HOLLANDA, Ricardo. 2003. Metrô de Salvador terá R\$ 63 milhões este ano. A Tarde. Salvador, 12 mai 2003. Transporte Urbano. Caderno Policia p. 10.

IBGE. 2011. Canais: Cidades. <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>.

LEAL, Geraldo da Costa. 2002. Perfis Urbanos da Bahia: os bondes. A demolição da Sé, o futebol e os gallegos. Salvador: Gráfica Santa Helena.

MACHADO, Candido. 1878. Usos e costumes do Rio de Janeiro nas figurinhas de Guilabel. Curitiba: Kingraft.

MAIOR, Mauricio Sotto. 1991. Bonde, o antigo em linhas recentes. Jornal Correio da Bahia, Salvador, 29 abr., 1991, Transporte Urbano. p. 03-04.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2010. Transporte e Mobilidade Urbana. <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade>>.

OLIVEIRA, Meire. 2010. No meio do caminho sempre tem a falta de ônibus e o engarrafamento. A Tarde. Salvador, 29 de mar de 2010. Folha Especial. Caderno Trânsito p.8.

PINHEIRO, Eloísa Petti. 2002. Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (París, Rio e Salvador). Salvador: Edufba.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR; GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. 2010. Salvador Capital Mundial: a cidade do nosso futuro.

QUERINO, Manuel. 1992. A Bahia de outr'ora. Salvador: Livraria Econômica, 1922.

SALVADOR EM MOVIMENTO. 2010. Quem faz o buzu rodar... Prefeitura e empresas operam o sistema de transporte por ônibus de salvador. Salvador: A Tarde, 2010, ano 1, nº 1.

SALVADOR EM MOVIMENTO. 2011. Como fica o BRT. Salvador: A Tarde, 2011, ano 2, nº 4.

SAMPAIO, Consuelo Novais. 2005. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX. Rio de Janeiro: Versal.

SANTANA, Celia Regina Sganzerla; GÓES, Thiago Reis. 2008. Copa do Mundo de futebol em Salvador: Uma oportunidade de desenvolvimento urbano e regional. Conjuntura & Planejamento, Salvador, n. 161, p. 50-58, out./dez.

SANTOS, Jaciara. 2011. De cá pra lá em Salvador: reportagem histórica da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil. Salvador: VIVER Projetos Editoriais.

SANTOS, Milton. 1959. O centro da Cidade de salvador. Salvador: Publicações da Universidade da Bahia.



SETPS - Sindicato das Empresas de Transportes e Passageiros do Salvador. 2010. História do Transporte Urbano em Salvador. <http://www.setps.com.br/sistema_transporte/historia_transporte/historia.htm>.

SISTEMA DE TRANSPORTE será ampliado e renovado para atender á população. 1997. A Tarde, Salvador, 05 out de 1997. Transporte Urbano. Caderno 1, p.12.

SISTEMA sob trilhos predominam em projetos. 2011. A Tarde, Salvador, 4 mai. 2011. Mobilidade. Caderno Política. p. B1.

STIEL, Waldemar Corrêa. 2001. Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Com Desenho, 2001.

TÉCNICOS da CBTU vão estudar o transporte de massa de Salvador. 1996. Correio da Bahia, Salvador, 30 out, 1996. Transporte Urbano. Caderno1, p. 3.

TRANSALVADOR. 2011 Estações. <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/transporte>>.

TRANSPORTE. 2011. Transalvador reduz frota de ônibus no período das férias escolares. A Tarde, Salvador 2 jan. 2011. Caderno Serviço. p. A4.

TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. 1999. O Parafuso: de meio de transporte a cartão postal. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura, UFBA, Salvador.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. 2002. Salvador: transformações e permanências (1949-1990). Ilhéus: Editus.



Edvete Andrade Matos

Licenciada em Geografia (UFBA), Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social (UCSAL). Atualmente é professora no Pré Vestibular da Fundação Dois de Julho.

Silvana Sá de Carvalho

Arquiteta e Urbanista (UFBA), Especialista em Geoprocessamento (UFBA), Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UFBA) e Doutora em Geografia (UFS). Atualmente é professora no Mestrado de Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social do Programa de Pós-Graduação da UCSAL. Tem experiência na área de Urbanismo e Planejamento Urbano e Regional, com ênfase em Geoprocessamento e Planejamento Territorial.