

O transporte urbano de Salvador

Dione Santos Guttemberg da Costa

Vários compromissos foram assinados na Eco-92 em prol do desenvolvimento sustentável, isto é, preservando-se o meio ambiente no campo e nas cidades, sobretudo nas grandes metrópoles. A propósito, é

conveniente lembrar que Salvador situa-se no contexto das metrópoles brasileiras em que a qualidade de vida é ruim, especialmente pela inexistência de um sistema de transporte de massa adequado, capaz de levar as pessoas ao trabalho, escola, lazer e retorno, após um dia de atividades.

Essa carência é notada nos pontos de ônibus, nos horários de picos, nos quais os usuários, aos empurrões, conseguem pendurar-se na porta de entrada dos veículos: aos poucos vão avançando até chegarem à porta de saída, ao término de uma condução longa e cansativa envolvendo tempos excessivos nos trajetos residência-trabalho, que chegam a atingir horas, prejudicando o rendimento na empresa e na convivência familiar.

Para remediar esta situação, naturalmente tem-se optado pelo crescimento contínuo da frota de ônibus, permissões de novas linhas, construção de terminais e viadutos. Assim é feito em uma cidade onde as ruas e avenidas são estreitas, muitas em ladeiras, não comportando mais o crescimento da quantidade de ônibus em circulação, já somando duas mil unidades. A ventilação fraca e a temperatura alta, associadas a excessiva quantidade de veículos nas ruas, geram desconforto e irritação aos passageiros, aos transeuntes e à população em geral.

Impõe-se, portanto, sustar o crescimento da emissão de gases na atmosfera da cidade. Lembro o morador que foi à Justiça por causa dos resíduos que os ônibus lançavam em sua residência, destruindo paredes, móveis e pertences. Embora a questão tenha sido um fato isolado, a poluição sonora e de gases atinge uma quantidade enorme de residências ao longo dos trajetos das linhas.



Para constatar, basta observar a quantidade de imóveis com janelas fechadas para diminuir a penetração desses agentes agressivos nos ambientes residenciais e de trabalho, submetendo as pessoas ao desconforto do calor e do ar não renovado. Vale observar que o conjunto arquitetônico do Centro Histórico não resistirá aos índices elevados de contaminação do ar, provocado pelo crescimento da quantidade de ônibus circulando nas vizinhanças e imediações desta parte da cidade.

Os sistemas metro-ferroviários, integrados pelos demais modais, são soluções modernas, de alta capacidade, não-poluíntes, confortáveis, estruturadoras do transporte urbano e do uso do solo. São de baixo ruído, rápidos, de fácil manutenção, seguros e utilizam energia renovável (eletricidade), abundante no estado e no País.

A escassez de fontes de investimentos e a pequena capacidade dos setores públicos em contrair novos compromissos são motivos suficientes e decisivos para buscar-se alternativas que aproveitem melhor os sistemas e instalações existentes. Nesta visão, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos — CBTU — representa solução adequada, e pequeno investimento com baixo custo de manutenção.

O projeto será desenvolvido em duas etapas: a primeira, a curto prazo, aproveitando os recursos financeiros alocados para o "desenvolvimento sustentável", expandindo a linha ferroviária no trecho Calçada-Comércio e revitalizando os trechos Paripe-Camaçari e Mapele-Candeias, apresentando resultados expressivos, imediatos, beneficiando todos os setores da economia metropolitana, bem como o sistema de transporte de Salvador, que será reestruturado em função deste novo vetor, diminuindo toda espécie de poluição e melhorando a qualidade de vida de grande parcela dos cidadãos soteropolitanos; a segunda, a longo prazo, por ser de custo mais elevado, estendendo o sistema ferroviário aos demais bairros, atendendo a formação de corredor de transporte integrado.

Dione Santos Guttemberg da Costa é engenheiro e superintendente da CBTU de Salvador.