

Mobilidade urbana mudou em Salvador

Frota de ônibus diminuiu drasticamente depois da pandemia. O que provocou a mudança?

JOÃO SOUZA, G1 BA

Ao longo da última década, muita coisa mudou. O G1 noticiou a inauguração do metrô de Salvador após 14 anos de obras e a despedida dos trens do subúrbio. Também chegaram na cidade, as empresas de transporte por aplicativo Uber (abril de 2016) e 99 POP (2017) e foram anunciadas as implementações do BRT e VLT.

O que também mudou, durante os 10 anos do G1 Bahia, foi o perfil do soteropolitano, que hoje vive a expectativa de ser vacinado contra a Covid-19, doença que em 2011 era inimaginável e em 2021 já matou mais de quatro mil pessoas na cidade e mais de 15 mil no estado.

Uma pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) permitiu observar que a população soteropolitana está envelhecendo, que os níveis educacionais dos residentes têm avançado, embora existam diferenças entre a população branca e negra.

O IBGE também aponta que apesar do predomínio das mulheres na força de trabalho da cidade, há proporcionalmente mais homens ocupados em relação aos indivíduos do sexo masculino em idade de trabalhar do que mulheres na mesma situação em Salvador. [Veja raio-X do soteropolitano no final da reportagem]

Problemas na frota de ônibus

Segundo dados da Secretaria de Mobilidade de Salvador (Semob), antes da pandemia do novo coronavírus, aproximadamente 1,3 milhão passageiros usavam o transporte público por dia. O número caiu para cerca de 300 mil no início do período.

O órgão municipal afirma que antes da pandemia, a frota de ônibus era de 2.213, e atualmente, o sistema funciona com 1.576 veículos.

De acordo com a secretaria, a frota atual é de cerca de 70%, para atender uma demanda de pouco mais de 40% de usuários - antes da pandemia a média diária era de 1,3 milhões de passageiros transportados nos ônibus, e no último mês de março, a média ficou em 533 passageiros, transportados entre 1°



A POPULAÇÃO

de Salvador está envelhecendo e os níveis educacionais estão avançando, apesar da diferença observada entre as parcelas branca e negra da capital baiana. As informações são do IBGE

e 23 de março.

Os ônibus que integram o sistema de transporte público de Salvador são alvo de críticas dos eleitores soteropolitanos e apontados por eles, antes das eleições de 2012, 2016 e 2020, como um dos principais problemas da cidade.

O G1 solicitou dados para a Semob sobre a frota de veículos disponibilizada em 2011, mas o órgão relatou que não havia contrato que regulasse o transporte público em Salvador, e o sistema funcionava com várias empresas. Com isso, a secretaria não tem o registro da quantidade exata da frota na época.

A superlotação dos ônibus e o tempo de espera pelo transporte nas estações de transbordo e nos pontos de parada estão entre as principais reclamações da população. Na Estação da Lapa, a maior da capital baiana, 102 mil pessoas circulam todos os dias.

Na Estação da Lapa, a maior da capital baiana, 102 mil pessoas circulam todos os dias.

Na Estação da Lapa, a maior da capital baiana, 102 mil pessoas circulam todos os dias. — Foto: Prefeitura

Municipal de Salvador

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em Salvador, uma em cada cinco pessoas que trabalham fora de casa leva, no mínimo, uma hora do dia para se deslocar até o trabalho. É o terceiro maior percentual entre as capitais do Brasil (22,02%), atrás apenas de São Paulo (31,03%) e Rio de Janeiro (25,34%).

O sistema de transporte coletivo de Salvador também conta com os "amarelinhos", ônibus do Subsistema de Transporte Especial Complementar (Stec). Eles transportam cerca de 1,5 milhão de pessoas por mês e partem, principalmente, dos bairros de Itapuã, Jardim das Margaridas, Colina Azul, Paripe, Nandiba, Praia do Flamengo, Vila Canária, Castelo Branco e Capelinha.

Metrô depois de 14 anos

O metrô de Salvador começou a ser construído no ano 2000 e deveria ter ficado pronto em 2003. No entanto, o transporte só foi inaugurado 14 anos após o início das obras, na histórica manhã do 11 de junho de 2014.

A viagem oficial do veículo foi marcada pela presença da então presidente Dil-

ma Rousseff, que percorreu 5,6 km no trajeto que envolve as estações do Acesso Norte até o Campo da Pólvora.

Segundo a CCR Metrô, empresa responsável pela administração do serviço, a franquia transportava 6 mil pessoas por dia, quando o metrô foi inaugurado. Nesse período, o transporte chegou a servir 390 mil por dia, um aumento de 6.400%.

Atualmente, os vagões passam por 20 estações, em duas linhas metroviárias com 33 km. Linha 1 vai de Estação Pirajá a Lapa; já a Linha 2, vai da Estação Acesso Norte ao Aeroporto.

O transporte ferroviário de Salvador deixou de funcionar em 13 de janeiro de 2021, após mais de 160 anos em operação. Os trens ligavam o Subúrbio Ferroviário pela orla da Baía de Todos-os-Santos, em 10 estações, da Calçada a Paripe.

De acordo com a Companhia de Transporte do Estado da Bahia (CTB), aos sábados, o fluxo de passageiros na primeira estação (Calçada) girava em torno de 300 a 600 pessoas.

Apenas na metade do último dia do funcionamento do sistema, entre 5h45 até 12h, foram contabilizados cerca

de 1.217 passageiros na estação situada na sede da CTB no bairro da Calçada.

A desativação dos trens vem causando polêmica na cidade. O principal motivo é o valor da tarifa: usuários do trem pagam R\$ 0,50 na viagem e, com a parada, terão que desembolsar R\$ 4,20 nos ônibus.

Após o governo do estado anunciar a suspensão da operação dos trens, o Ministério Público da Bahia (MP-Ba) chegou a entrar com uma ação para derrubar a decisão.

O MP sugeriu a criação de uma tarifa social no valor de uma tarifa social no valor dos ônibus que irão substituir os trens, enquanto o VLT não fica pronto (previsão é de 24 meses de obra). A prefeitura de Salvador, que é responsável pela operação dos ônibus na cidade, informou que não foi procurada para discutir o assunto da tarifa social, mas destacou que não teria condições de arcar com este tipo de tarifa.

O VLT de tipo monotrilho é movido à propulsão elétrica. A ordem de serviço para execução das obras foi assinada em dezembro de 2019.

A expectativa é de que mais de 170 mil usuários vão poder se deslocar diariamente entre os 26 quilômetros de

percurso que vão ligar o bairro do Comércio até a Ilha de São João, no município de Simões Filho, região metropolitana de Salvador.

Em meio a polêmica, com protestos feitos por ambientalistas, urbanistas, moradores e artistas, as obras do Bus Rapid Transit (BRT) começaram na gestão do prefeito ACM Neto, em março de 2018.

Os principais problemas apontados estão no custo das obras, no impacto ambiental - corte de árvores e tamponamento de rios - e na inclusão de faixas voltadas para carros, o que para eles, seria um investimento no transporte individual e não coletivo.

Em Salvador, o trajeto entre a Estação da Lapa à Estação Iguatemi, por exemplo, que representa as duas extremidades do modal, poderá ser feito em menos de 20 minutos. Hoje, com o sistema convencional de transporte, este tempo pode variar de 45 minutos a 1 hora, dependendo do horário e do trânsito. Além disso, cada ônibus do BRT poderá transportar até 160 passageiros por viagem.

O corredor viário que integra a primeira etapa do sistema BRT, foi inaugurado em dezembro de 2020. De acordo com a prefeitura, responsável pela obra, a intervenção trará mais fluidez ao trânsito da região e é composta por via expressa e marginal.

O conjunto de vias do novo modal tem início pela via expressa na Avenida ACM, na altura do Shopping da Bahia, e segue até o Parque da Cidade Joventino Silva, no bairro do Itaigara.

O sistema de transporte também possui outros dois trechos que estão em obras: o trecho 2 (Lapa/Cidade Jardim - do Hospital Aliança até a Estação da Lapa, passando pela Av. Vasco da Gama) e o trecho 3 (Parque da Cidade Pituba-Itaigara - Posto dos Moradores).

O trajeto entre a Estação da Lapa à Estação Iguatemi, por exemplo, de acordo com a Semob, que representa as duas extremidades do modal, poderá ser feito em menos de 20 minutos. Hoje, com o sistema convencional de transporte, este tempo pode variar de 45 minutos a 1 hora, dependendo do horário e do trânsito. Além disso, cada ônibus do BRT poderá transportar até 160 passageiros por viagem.

Perfil do soteropolitano também sofreu alterações

No dia em que Salvador comemorou 472 anos de sua fundação, a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) divulgou um boletim temático com análises demográficas, educacionais e de mercado de trabalho sobre a cidade, através de um comparativo entre os anos de 2012 (ano seguinte ao "nascimento" do G1 Bahia) e 2020.

Em 2012, a população masculina era maior que a feminina nos grupos etários compostos pelos menores de 14 e entre os de 14 a 29 anos. Eles eram 9,3% e 13,3%, enquanto elas representavam 8,3% e 13,0%, respectivamente.

Contudo, essa diferença em favor dos homens deixou de ser observada em 2020, porque as mulheres passaram a ser maioria em todas as faixas

de idade. Tal fenômeno pode ser justificado, entre outros fatores, pela maior ocorrência de óbitos por causas violentas (como acidentes de trânsito e homicídios) entre os homens jovens.

No comparativo entre 2012 e 2020, a população aumentou em 4,4%, com o nascimento de 122 mil habitantes.

As mulheres são maioria no município e a participação

percentual se ampliou. Enquanto em 2012 elas eram 53,6% da população, em 2020 passaram a representar 57,0% do total de residentes.

RAÇA

Os negros (pretos e pardos) possuem a maior representação (83,1%, em 2020), tendo havido uma redução no percentual de autodeclarados pardos (eram 56,3%, em 2012,

e 49,9%, em 2020) e um aumento na autodeclaração de pretos (de 28,7% para 33,2%). Aqueles que se identificaram como brancos representavam 17,3% do total em 2012 e reduziram para 16,6% no final do período analisado.

FAIXA ETÁRIA

Em 2012, os idosos (65 anos ou mais) representavam 6,7% da população soteropolitana. Esse percentual mais que dobrou no final do período, saltando para 13,8%, um aumento de 213 mil residentes nessa faixa etária.

Enquanto em 2012 o grupo de menores de 14 anos eram 17,7% da população do município, em 2020 esse percentual reduziu para 14,3%, o que sugere uma tendência de diminuição no número de nascimentos.

Bancos estão preparados para enfrentar novos choques na economia

ANDREIA VERDÉLIO - REPÓRTER DA AGÊNCIA BRASIL - BRASÍLIA

O Sistema Financeiro Nacional (SFN) está preparado para enfrentar todos os choques macroeconômicos e não há riscos relevantes para a estabilidade financeira do país, nem mesmo em relação à pandemia de covid-19. A avaliação é do Banco Central (BC), em seu Relatório de Estabilidade Financeira, referente ao primeiro semestre do ano.

"No primeiro semestre de 2021, o SFN manteve as provisões elevadas, as perdas esperadas com crédito se reduziram, a capitalização do sistema bancário melhorou, e a liquidez manteve-se confortável. Esse desempenho está em linha com a evolução positiva da economia doméstica, em um período de recuperação parcial da confiança dos agentes econômicos e de avanço da campanha de vacinação", informou o BC.

Ainda assim, a autarquia

alerta para a incerteza sobre o ritmo de crescimento da economia, diante do risco de disseminação de novas variantes do coronavírus, da dificuldade para algumas cadeias produtivas obterem insumos, além de eventuais implicações no fornecimento de energia em razão da crise hídrica que o país vive.

Segundo o BC, a rentabilidade dos bancos já está no nível pré-pandemia. O sistema registrou lucro líquido de R\$ 62 bilhões no primeiro semestre de 2021, 53% acima do registrado em igual período do ano passado e 3% acima do observado no primeiro semestre de 2019.

A principal causa para a recuperação da rentabilidade é o menor volume de despesas com provisões [reservas para pagar dívida]. "A inadimplência sob controle e a materialização de perdas aquém do esperado sugerem que não haverá alteração significativa nas despesas com provisões no curto prazo. Melhoras consistentes nas receitas com serviços e despesas

administrativas crescendo abaixo da inflação também têm beneficiado a rentabilidade", diz o relatório.

Mas a incerteza segue acima do usual, diante da elevação da taxa básica de juros, a Selic, que deve pressionar o custo de captação de crédito, à medida que novas operações forem sendo concedidas. Uma eventual recuperação da atividade mais lenta que o esperado também pode prejudicar o cenário para a rentabilidade do sistema à frente.

"A reforma tributária, se aprovada pelo Congresso, impactará a rentabilidade de diferentes formas. No primeiro momento, haverá reavaliação do crédito tributário, sem efeito no caixa dos bancos. No médio prazo, a alíquota menor reduzirá o dispêndio com tributos", completou o BC.

Crédito

O relatório aponta ainda que a recuperação econômica permitiu que empresas de capital aberto melhorassem

a situação econômico-financeira e que empresas de grande porte voltassem ao mercado de capitais. As empresas de menor porte, por sua vez, impulsionam o crédito bancário, com crescimento anual em torno de 35%.

"O crescimento [do crédito bancário às micro, pequenas e médias empresas] foi expressivo, mesmo com o fim dos programas emergenciais. Espera-se nova expansão a partir do segundo semestre de 2021, com a retomada dos programas de incentivo", diz o relatório.

O mercado de crédito como um todo tem crescido na faixa de 18%. No caso do crédito às pessoas físicas, a expansão ocorre em praticamente todas as modalidades. De acordo com o BC, as contratações do financiamento imobiliário seguem estimuladas pelas taxas de juros baixas, mas a participação dessa modalidade de crédito no Produto Interno Bruto (PIB) - soma de todas os serviços e riquezas produzidas pelo

país) continua baixa para padrões internacionais.

"O crédito consignado elevou-se devido ao aumento do limite de consignação, que foi prorrogado até dezembro de 2021. O forte aumento das modalidades voltadas ao consumo [como o não consignado e o cartão de crédito] indica mais apetite ao risco por parte das instituições financeiras, em um contexto de menos restrições à circulação da população", diz o BC.

Riscos

Apesar do aumento das concessões de crédito, o endividamento e o comprometimento de renda, quando calculados somente para os indivíduos que regularmente possuem dívidas bancárias, apresentam, respectivamente, leve aumento e estabilidade. Segundo o BC, isso indica a manutenção da qualidade da carteira de crédito e mostra que, mesmo depois de uma crise como a ocorrida no ano passado, o comportamento da inadimplência tem se mantido de forma bas-

tante satisfatória.

Há riscos, entretanto, no desempenho de algumas carteiras específicas, como o crédito imobiliário com recursos do FGTS, cuja inadimplência tem aumentado. De modo geral, as instituições pesquisadas reduziram a preocupação com inadimplência e atividade, mas há cautela em razão de riscos de cepas do coronavírus mais resistentes às vacinas, da retirada de estímulos econômicos e da persistência do desemprego.

Já os riscos fiscais e cenário internacional continuaram muito citados na Pesquisa de Estabilidade Financeira. "O primeiro está mais associado a um aumento de preocupações com eventuais políticas favoráveis à expansão fiscal, que impactem a sustentabilidade das contas públicas. O segundo está associado a possíveis ajustes monetários nas economias avançadas, que podem alterar custos e fluxos dos recursos para economias emergentes", diz o BC.