



PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR
ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO - OCEPLAN

GT=PLANDURB

CONSIDERAÇÕES SOBRE A PENETRAÇÃO URBANA
DO ANEL FERROVIÁRIO DA RMS

FEVEREIRO/77

TRA-61

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
2414	18,02,94	
N.º Reg.	Data	



NOTA INTRODUTÓRIA

O presente texto tem em vista possibilitar melhor juízo sobre as repercussões intra-urbanas, em Salvador, do Anel Ferroviário da Região Metropolitana de Salvador, ora em estudos, o qual considera a alternativa de penetração até o atual terminal de coletivos da Avenida da França, situado na Cidade Baixa.

Os comentários aqui expedidos têm por fundamento o "Relatório de Avaliação e Teste de Alternativas", tomos 1 e 2, de dezembro/76, apresentado aos órgãos contratantes pelo Consórcio SE RETE/TRANSCOMET.

Posteriormente, e por notícias de jornal, tomou-se conhecimento de que a penetração urbana seria agora para o trecho Calçada-Praça Deodoro, hipótese não considerada no documento remetido pela STC-Ba. ao OCEPLAN, à qual, contudo, nos referimos de algum modo.

Em que pese o estágio preliminar em que se encontram os estudos e definições - comportando inclusive modificações de traçado, a exemplo do que acima se referiu - entendemos suficientes os elementos disponíveis para por em dúvida a validade da chamada "penetração urbana" do Anel, tal como adiante se procurará demonstrar.

Por oportuno, convém chamar a atenção para a possibilidade de que o comprometimento de vultosa quantidade de recursos, reconhecidamente escassos, com um projeto que objetiva fundamentalmente absorver a demanda suburbana - de caráter residual - possa vir a postergar o atendimento a necessidades de transportes bem mais urgentes e graves no quadro urbano de Salvador - cidade que concentra 87,5% dos habitantes e 84% dos empregos da RMS.



1. ANÁLISE DO IMPACTO URBANO

De um modo geral o relatório do Consórcio SERETE-TRANSCOMET re
vela um alto nível técnico nas preocupações com o impacto ur-
bano que o projeto "Anel Ferroviário" poderá causar à estrutu
ra urbana de Salvador, apesar de restringir o conceito de im-
pacto urbano só aos problemas de ordem funcional da cidade.

Tal fato se revela desde o início do item 4.8 - "Impacto Urba-
no" - quando, de forma ampla, ainda sem questionar a penetra-
ção da linha no ambiente intra-urbano, mas dizendo respeito a
toda a cidade e seu planejamento, se afirma:

"As diversas teorias e modelos de desenvolvimento urbano podem
explicar o que numerosas experiências, felizes e infelizes, de
monstram: uso do solo e transportes são dois parâmetros inter-
dependentes. É ilusório pretender controlar um sem se preocu-
par com o outro..." E logo a seguir assinala: "Da mesma for-
ma, é muito arriscado planificar um sistema de transporte, cu-
jo efeito na estrutura da aglomeração possa ir de encontro a
objetivos de desenvolvimento urbano previamente definidos"(+)

Nesta linha de raciocínio basta fazer do relatório as palavras
não da técnica setorial, mas do que a teoria do Planejamento
Urbano já consagrou, ou seja:

"O problema, de fato, é melhor colocado (e em seguida melhor
resolvido) quando se parte da planificação urbana para chegar
à planificação dos transportes que representa, no fim das con-
tas, somente um instrumento ao serviço da planificação

(+) Item 4.8, pag. VII - 5 do relatório (os grifos são desta
apreciação).



urbana" (+)

Poder-se-ia ainda arguir que além de um "instrumento a serviço da planificação urbana", o setor transportes, no presente caso, se afigura como um projeto específico de ligação interurbana, com evidente interferência no processo de planejamento de Salvador e sua Região, dado que deste não deriva nem se baseia, seja pelo fato de, a nível metropolitano, não se caracterizar como uma proposta do estudo de Uso do Solo e Transportes para a RMS, feito pela CONDER com o apoio do GEIPOT - apesar deste já se encontrar em fase final - seja pelo fato de não considerar, a nível municipal, a execução do PLANDURB (Plano de Desenvolvimento Urbano para Salvador) sob a responsabilidade do OCEPLAN - Órgão Central de Planejamento da Prefeitura.

Este desconhecimento da existência de estar em franca elaboração um Plano para Salvador, pode ser expressado na medida em que o relatório assinala:

"Aplicando essas considerações, no caso específico do novo sistema ferroviário de Salvador, nota-se que é difícil dizer se o prolongamento da linha até o terminal da França, responde ou não aos objetivos de desenvolvimento a médio e longo prazo, na medida em que os mesmos não são ainda determinados com precisão. Aliás, esses objetivos serão determinados somente quando da conclusão do estudo de uso do solo e dos transportes empreendido pela CONDER e GEIPOT" (+)

Está claro que os objetivos a considerar não se reportam e excluem a ótica da Prefeitura quanto ao Desenvolvimento Urbano local, pois o estudo da CONDER se refere sobretudo à Região Metropolitana como um todo, onde Salvador é um dos municípios ,

(+) Item 4.8, pag. VII - 15 (os grifos são desta apreciação)



senão o mais importante por se tratar da própria Metrôpole que polariza a área de estudo.

Apesar do exposto, ressalte-se que as implicações funcionais básicas sobre a estrutura urbana estão consideradas no relatório que, entre apreensivo e cauteloso, acaba sugerindo medidas que forçosamente recairão sobre a Prefeitura. E, neste caso, é claro que tais repercussões do projeto forçarão a municipalidade a tomar uma série de decisões futuras, a nível local, de modo a minimizar problemas e disfunções, sendo que muitas delas já poderiam ser compatibilizadas a priori, com as definições do PLANDURB, visto as dificuldades futuras de se tentar ajustar dois trabalhos provavelmente contraditórios, o que poderá trazer sérios problemas à administração municipal. Assim, vale a pena relembrar o relatório:

"Neste relatório, portanto, dever-se-á apenas se ater na enumeração de modificações que poderiam surgir, na composição da rede urbana em cada uma das hipóteses do traçado, sem poder, entretanto, afirmar com firmeza, se em cada um dos casos, essas evoluções são oportunas ou não".

É evidente a apreensão e sensibilidade dos consultores quanto aos problemas aludidos acima.

Em teoria, a rede urbana pode sofrer modificações em dois níveis diferentes:

"Antes de tudo, localmente, uma importante implantação de um terminal ferroviário na Calçada pode modificar o aspecto deste bairro".

"Por outro lado, ao nível da cidade, considerada em sua totalidade, é possível que o prolongamento desta linha até o Terminal da França, possa modificar as funções urbanas dos ou-



tros bairros da cidade..." (+) É fácil constatar que o prolongamento da linha gerará repercussões não só locais, como a toda a cidade.

Um esboço das implicações básicas estão contidas no próprio relatório item 4.8.1 - "Impacto Local". Não sendo necessário repeti-las aqui, o que vale ressaltar é que, em qualquer caso, ou seja, terminal na França ou na Calçada, haverá repercursões sobre a estrutura urbana.

Contudo, é bom frisar que o relatório sô revela como impacto urbano as repercursões de ordem funcional no uso-do-solo e no sub-sistema urbano de transportes, notadamente os efeitos sobre os sub-centros, a circulação (incluindo modificações na rede viária) e os transbordos de passageiros. Porém, por se tratar de Salvador, uma cidade cujo Centro possui um valor histôrico-cultural significativo no panorama nacional das metrôpoles, e por se tratar ainda de uma cidade cujo sítio físico, em sua singularidade, possui "restrições ambientais" de forte conotação simbólica para habitantes e visitantes, parece fundamental considerar tal variável como da maior importância na configuração futura no espaço urbano, em qualquer projeto que atinja estas regiões críticas da urbe.

Quais seriam, pois, as variáveis fundamentais para se visualisar um cenário futuro para Salvador que respeitasse seu "Pa

(+) Item 4.8, pag. VII - 16 (os grifos são desta apreciação).



Patrimônio Ambiental Urbano"? (+)

Neste sentido, o PLANDURB montou uma ótica que se atém a três componentes básicas, a nível físico-ambiental, de forma a elaborar um "Quadro de Restrições" amplo e abrangente sobre a questão, para, só então, testar as alternativas de estrutura urbana, que inclui, sem dúvida, a variável transportes nos seus testes de avaliação para dar lugar à proposta final. Estas três componentes são:

- a) Evolução Física Urbana
- b) Sítio Físico
- c) Imagem Ambiental

Tais componentes podem ser melhor visualizadas nos "Termos de Referência" de cada estudo. Porém, grosso modo, o presente estágio destes estudos já permite arrolar uma série de impactos que a penetração do Anel Ferroviário ocasionará sobre o desenho da Cidade e suas qualificações. São, assim, estes os principais problemas:

1. interferência no perfil urbanístico (silhueta), principalmente na base da encosta onde assenta-se o casario e torres da cidade antiga, notadamente o trecho Calçada-França (ou, como se anuncia: Calçada-Praça Deodóro), que, se em elevados, vai introduzir um novo elemento visual na paisagem da Cidade Baixa, por vezes a rasante das fachadas de edificações existentes ou fazendo "pano de frente "

(+) Esta expressão "Patrimônio Ambiental Urbano" é reconhecida e defendida nacionalmente pela CNPU, que inclusive incentiva e defende tais trabalhos nas áreas metropolitanas. Em tempo: Recife acaba de elaborar um Plano neste sentido para toda sua Região Metropolitana.



ou "de fundo" para edificações de valor histórico ou paisagístico (os marcos visuais da cidade);

2. a exiguidade de espaços abertos no trecho Calçada-França, inclusive pelo estreito sítio físico imprensado entre a encosta e o mar, acentuará em muito o impacto visual deste "canal de tráfego" construído, seja nas visuais interiores, para quem circular neste trecho da Cidade Baixa, seja nas visuais de cima para baixo, que os mirantes da Cidade Alta naturalmente já oferecem;
3. a evolução física da cidade demonstra que a ocupação da Cidade Baixa ainda contém muitos espaços urbanos estruturados em passados significativos da história de Salvador, que deveriam, pois, serem preservados, de modo a se resguardar aquilo que se entende urbanisticamente como "memória da cidade", apesar de nem sempre se tratar de sítios tombados pelo IPHAN, embora plenamente passíveis de tombamento ou legislação especial de proteção à paisagem;
4. o volume arquitetônico das estações e dos elevados, fatalmente serão elementos a competir com toda a tipologia de edificações que caracterizam épocas da vida da cidade, que em seu planejamento não deve se ater em preservar só os edifícios isolados do século XVI e XVII, mas também obedecer aos novos critérios da Teoria de Preservação das Cidades Históricas, que admite e recomenda delimitar espaços urbanos também dos Séculos XVIII, XIX e até XX;
5. as implicações do ramal, sobre a própria circulação urbana e o atual sistema viário, por certo conduzirá à necessidade de remanejamentos no Desenho Atual da Cidade Baixa e sua volumetria de edificações (estas pela indução de novos usos que podem forçar mais espaços construídos, onde hoje só existem vazios), porém não como decorrência de uma visão global da cidade, suas restrições e



necessidades, mas de um projeto setorial de transportes. que visa unilateralmente se viabilizar.

Deste modo, o projeto "Anel Ferroviário" apesar de assumir que, "todavia, somente após as conclusões de estudo completo de uso-do-solo e dos transportes, será possível saber se este cenário de desenvolvimento é desejável" (+), admite, na sua Conclusão (Ítem 4.9, pag. 29) que o prolongamento do ramal ferroviário até o "core" da Cidade Baixa (Comércio) só não se constituirá um transtorno, se acontecerem alguns fatos, obviamente não controláveis num projeto setorial de transportes, isolado do uso-do-solo, senão vejamos:

"Além disso, se o uso do solo entre Calçada e Terminal da França continuar com o nível de densidade de ocupação que está atualmente, isto é, se as áreas ocupadas pelo Exército e pelo Porto não venham a ser, no futuro, alocadas para outros usos, o prolongamento da ferrovia até o Terminal da França não trará nenhum transtorno urbanístico notável".

Óbvio que se trata de uma visão com que não se concorda porque além de abstrair a História e a Imagem da cidade, condiciona o uso-do-solo em questão a vagas hipóteses de previsibilidade, o que não é interessante para uma municipalidade que elabora seu Plano de Desenvolvimento Urbano, e pode tê-lo significativamente condicionado em alguns pressupostos básicos nas Alternativas de Estrutura Urbana, quanto ao Uso-do-Solo e proteção do Patrimônio Ambiental.

(+) Ítem 4.8.1, pag. VII - 19.



2. ANÁLISE DA MATRIZ ORIGEM-DESTINO

Tomaremos para análise a Matriz Origem-Destino (estação a estação) para 1985 - passageiros dos trens. Os dados se referem à alternativa Terminal da França com ônibus complementares para 3 horas de pico da manhã, que é a alternativa mais favorável à viabilização do projeto.

- 2.1 Analisando no sentido Terminal da França - Simões Filho, ou seja, considerando o Terminal da França como origem, são significativos os seguintes destinos: Calçada: 1.978; Alagados: 1.051; Lobato: 1.440; Aratu: 2.345 e Simões Filho: 7.041 passageiros.

Os três primeiros (Calçada, Alagados e Lobato) estão localizados dentro da área urbana de Salvador, já no momento presente. Para 1985 a tendência é a solidificação desta posição. O número de passageiros destas três estações, acrescido dos passageiros da primeira estação do percurso no sentido analisado (estação do Porto) com 41 passageiros, alcança um total de 4.510 passageiros.

O total geral do percurso Terminal da França-Simões Filho é de 14.971 passageiros. Então, aproximadamente 30% do tráfego total é urbano. O restante, 10.461 passageiros, é tráfego suburbano. Esse total de passageiros tem como origem o Terminal da França e se distribui pelas diversas estações suburbanas, sendo significativo, como frisamos, o volume em Aratu e Simões Filho.

Com relação a este total de 10.461 passageiros com origem no Terminal da França, levanta-se a seguinte questão: a pequena população que ocupa a área onde se localiza o Terminal da França nos leva a supor que a população que utilizará como ponto de partida o Terminal da França não

ESTAÇÃO	D 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	TOTAL
T. Da França	1	-	41	1978	1051	1440	90	103	141	287	39	415	2345	7041	14971
Porto	2	299	-	70	-	394	27	31	44	81	4	108	1379	1046	2483
Calçada	3	2638	9	-	78	216	55	63	86	178	4	166	1034	972	5499
Alagados	4	2372	159	545	-	195	14	17	24	127	4	86	1981	909	6433
Lobato	5	2446	341	599	223	-	21	24	33	172	3	220	1984	960	7036
Alm Brandão	6	417	57	250	24	32	-	-	-	333	0	54	252	354	1773
Plataforma	7	479	66	287	27	37	-	-	-	383	0	62	290	406	2037
Escada	8	652	91	389	38	51	-	-	-	520	0	85	395	532	2573
Periperi	9	1034	188	509	228	173	17	20	29	-	1	237	317	1359	4112
Cantos	10	604	48	108	40	34	12	14	21	128	-	444	86	546	2035
Paripe	11	497	61	192	42	93	8	9	13	435	2	-	158	501	2011
Aratu	12	210	117	169	169	168	21	24	34	26	5	13	-	232	1111
S. Filho	13	1610	198	279	140	155	35	40	55	158	43	131	2254	-	5098
TOTAL		13258	1376	5298	2060	2988	300	345	480	2828	105	221	12475	14878	58412

MATRIZ ORIGEM DESTINO (ESTAÇÃO A ESTAÇÃO) - 1985 - (PASSAGEIROS DOS TRENS)

ALTERNATIVA TERMINAL DA FRANÇA COM ONIBUS COMPLEMENTARES - 3 HORAS DE PICO DA MANHÃ



reside nas suas proximidades.

Esta população utilizará o Terminal da França por falta de opções, tendo que se deslocar de outras localidades para este ponto de partida. Isto implica na necessidade de, pelo menos, um transbordo derivado da passagem de ônibus para o trem. Em alguns casos, deve-se acrescentar outro transbordo, derivado da necessidade da articulação vertical entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, através do Elevador ou Plano Inclinado.

Contrapondo a outra alternativa - Terminal na Calçada - as duas partes do problema poderiam ser resolvidas da seguinte forma:

- 1) o tráfego urbano - responsável por 30% do total - poderia continuar sendo atendido pelo serviço de ônibus, não se justificando a construção do prolongamento Calçada/França para atender esta parcela do tráfego, seja por ser essencialmente urbano, seja pelo volume de passageiros a serem transportados;
- 2) o tráfego suburbano - os restantes 70% - pode parecer significativo à primeira vista, mas, de acordo com a argumentação acima, parece muito provável que, desta parcela dos passageiros com origem no Terminal da França, a maioria certamente possui sua origem real das viagens em outros bairros. Isto acarreta, como vimos, no mínimo, um transbordo.

O equacionamento do problema poderia ser feito segundo duas medidas complementares:

- a) para os passageiros que têm que se deslocar de diversos bairros para o Terminal da França, visando neste local tomar o transporte ferroviário, deveria ser o-



ferecido transporte, por ônibus, diretamente para o terminal da Calçada.

Uma consequência imediata desta medida seria a retirada de parte do tráfego de passagem da área do centro (Cidade Alta e Baixa). Paralelamente deveria ser construído um terminal de ônibus junto ao terminal ferroviário da Calçada, promovendo a integração entre esses dois modos, de forma direta;

- b) para os passageiros que residem junto ao Terminal de Ônibus da França ou possuem acesso mais fácil a ele do que ao Terminal da Calçada, deveria ser criada uma linha de ônibus, possivelmente circular, ligando o terminal de ônibus da França ao terminal ferroviário da Calçada.

2.2 Analisando no sentido Simões Filho-Terminal da França, ou seja, considerando o Terminal da França como destino, são significativas as seguintes origens: Calçada: 2.638; Alagados: 2.372; Lobato: 2.446; Periperi: 1.034 e Simões Filho: 1.610 passageiros.

Do mesmo modo, os três primeiros (Calçada, Alagados e Lobato) estão situados dentro da área urbana e constituem um tráfego urbano. Estas três estações, junto com a estação do Porto (299 passageiros), também de caráter urbano, respondem por aproximadamente 60% do tráfego total da linha, com 7.755 passageiros.

Somente os 40% restantes (5.503 passageiros) é responsável pelo tráfego suburbano.

Conclui-se que estar-se-á construindo o prolongamento da linha da Calçada até o Terminal da França, a custo extre



mamente elevado, para atender a maior parcela do tráfego (60%) que possui características urbanas.

Embora a projeção do volume seja para 1985, esta característica do tráfego tende a se reforçar, porque já hoje ela é tipicamente urbana.

Do mesmo modo, contrapondo a outra alternativa - Terminal da Calçada - o problema poderia ser equacionado da seguinte forma:

Os 7.755 passageiros provenientes das estações do Porto, Calçada, Alagados e Lobato para o Terminal da França, de veriam ser atendidos por transporte por ônibus, desde que sejam criadas condições efetivas para deslocamentos a um nível de serviço atraente, o que será abordado em outro item de nossa análise. Esse número de passageiros seria trazido diretamente para o terminal de ônibus da França.

Ao restante, proveniente das estações tipicamente suburbanas (5.503 passageiros), oferece-se duas opções:

Aos passageiros que efetivamente desejam atingir o terminal de ônibus da França, é oferecida a linha circular Calçada-França. Os demais fazem uso das linhas Bairros-Calçada, a serem criadas, dirigindo-se diretamente para seus bairros de destino, o que evitaria um e até dois transbordos.

Finalmente, segundo a argumentação apresentada, uma parcela considerável da população que utilizaria o terminal da França, o fará por não se apresentarem opções. Consideramos que, a rigor, para a maioria das viagens, a origem não seria o Terminal da França, mas que existiria um deslocamento anterior até este ponto. Esta constatação



leva à sugestão de levantamentos mais aprofundados, para a proposição da criação de linhas Bairros-Calçada e vice-versa. Esta medida levaria a transportar os usuários dos trens, com destinação a estações suburbanas (após Lobato), ao terminal da Calçada diretamente, prescindindo da construção do terminal da França.

Para tal, deveria ser construído um terminal de ônibus junto ao terminal ferroviário, capaz de suportar o número de veículos provenientes das linhas Bairros-Calçada bem como a linha Praça Cairú-Calçada.

3. ANÁLISE DO USO DO SOLO E ESTRUTURA DE POLARIZAÇÃO

Na página II-50 encontra-se o seguinte trecho: "O prolongamento da linha ferroviária até o terminal da França é um dos mais importantes melhoramentos previstos no sistema de transportes coletivos suburbanos. Mediante..... ela possibilita, de fato, um acesso direto das zonas mais densamente habitadas dos subúrbios e das zonas industriais de Simões Filho ao hipercentro da Cidade (bairro do Comércio)".

Frente a esta colocação, o estágio atual dos estudos do PLANDURB permite adiantar algumas conclusões parciais. Entre essas, de forma indubitável, desponta a necessidade de criação e reforço de sub-centros dentro da cidade do Salvador.

Os estudos do setor terciário indicam, a nível ainda preliminar, que os bairros da Calçada e Liberdade possuem potencialidades já instaladas ou por desenvolver no setor de comércio e serviços. Esta constatação leva à montagem de uma estratégia de desenvolvimento urbano centrada no



desenvolvimento desses núcleos, entre outros.

A proposição do PLANDURB é de reforço e organização do crescimento para esses dois núcleos, que poderia configurar dois sub-centros de porte dentro da Cidade.

O acesso da população suburbana a esses dois sub-centros emergentes no presente, e desejáveis de consolidar em futuro imediato, se refletirá no total de deslocamentos para a zona do Comércio, que deverá ser minimizado.

Esses dois sub-centros, complementares ao centro principal e não concorrentes, como o estágio dos estudos do PLANDURB mostra, representam uma oferta crescente, não só de serviços como de emprego. Os deslocamentos para a zona central terão por objetivo a busca de serviços mais especializados que os sub-centros não cumpram.

Um outro elemento que embora ainda não esteja analisado pelo PLANDURB, faz parte de seus objetivos. Este se refere a ausência de sub-centros ao longo dos subúrbios, transformando a área em núcleos dormitórios. A possível criação de um ou mais sub-centros na área, representa a oferta de emprego, bem como oferta de serviços à população local.

Um outro aspecto merece ser abordado. A colocação do texto fala em "hipercentro da Cidade (Bairro do Comércio)". O PLANDURB tem por preocupação central em seus objetivos, a imagem ambiental da Cidade. Em um recente Seminário sobre o Centro da Cidade do Salvador, discutiu-se sobre as funções que deve desempenhar esta área.

Seria temeroso demais, no momento, sem um aprofundamento maior de análise, atribuir ao bairro do Comércio o status de hipercentro. Seria necessário promover uma intensa sub



tituição tipológica para a área atingir este atributo, posição que se choca com seu rico patrimônio histórico, arquitetônico e ambiental, desejável de preservar.

Assim, nos parece fundamental a integração entre os aspectos de uso do solo e transportes para, após esta integração, derivar propostas na área de transporte.

4. MEDIDAS EM ANDAMENTO NA PREFEITURA PARA A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO NO TRECHO PRAÇA CAIRÚ-CALÇADA

O OCEPLAN vem definindo uma série de medidas para aplicação, dentro da área central da cidade e nos seus corredores de acesso, inseridas na preocupação governamental de incentivo ao transporte coletivo e redução do consumo de derivados de petróleo.

Dentro desta ótica, estão definidos os seguintes projetos para a área do Comércio e seus acessos:

- a) estacionamento periférico: está sendo projetado um estacionamento periférico para a Cidade Baixa com capacidade para aproximadamente 3.000 veículos. Esta medida possibilitará a retirada de um número significativo de veículos da área do Comércio, criando melhores condições para o fluxo de coletivos;
- b) estacionamento regulamentado: a orientação federal é de minimizar a oferta de estacionamentos nas áreas centrais da cidade. No caso específico de Salvador estuda-se a implantação de uma política que regule a utilização de estacionamentos nas áreas públicas. A rigor, os estacionamentos a serem oferecidos exigirão, obrigatoriamente, o pagamento em contra-par-



tida, sendo a oferta bastante reduzida em comparação com a situação presente. Esta medida vem no sentido de evitar atrativos para o deslocamento em transporte individual para o centro da cidade, no caso, o bairro do Comércio;

- c) faixa exclusiva para Ônibus: as duas medidas anteriores possibilitam a retirada de um número significativo de automóveis na área do Comércio e nos acessos a ela. Criam-se condições para a implantação de facilidades no deslocamento dos Ônibus. Para que isto aconteça, algumas medidas têm que ser oficializadas. Entre estas é fundamental a reserva de faixa exclusiva para o deslocamento do transporte coletivo. As condições no trecho em questão são as mais propícias de toda a cidade, dada a oferta de sistema viário, o que possibilita a implantação segura da faixa exclusiva para Ônibus, garantia de frequência e velocidade;
- d) linha circular Praça Cairú-Calçada: independentemente do projeto do Anel Ferroviário, está proposta implantação de uma linha circular ligando a Praça Cairú (Elevador Lacerda) à Calçada, para facilitar o deslocamento entre esses dois pontos.

O êxito desta medida é diretamente dependente da qualidade do serviço oferecido. São condições básicas para o êxito, a velocidade e a frequência. Em parte, essas condições são garantidas pela faixa exclusiva para Ônibus;

- e) ampliação dos espaços para pedestres: com a retirada dos veículos individuais, não apenas se ganhará viabilidade para a implantação de faixa exclusiva para Ônibus, como também várias ruas, trechos de ruas e atuais faixas de tráfego deverão ser utilizados pa



ra facilitar a circulação de pedestres e ampliar os pontos de encontro, buscando assim estimular a permanência de pessoas, revitalizar o comércio e facilitar as trocas entre meios de transportes distintos, como o acesso dos terminais aos ascensores públicos;

- f) estudo de opção tecnológica para o transporte no trecho: as características específicas da área, diferentes do restante da cidade, são extremamente propícias à implantação de ônibus elétricos no trecho Praça Cairú-Calçada-Itapagipe.

Esta medida insere-se na política federal de substituição da energia derivada do petróleo, no transporte urbano, por energia elétrica. Embora a medida ainda esteja em estudo a nível federal, deve-se lembrar que a área tem todas as características propícias a sua implantação, já tendo sido servida por este tipo de veículo.

Também deve-se considerar a necessidade de um veículo coletivo com capacidade de absorção maior que os veículos convencionais. Evidentemente, os dados apresentados referem-se ao horizonte de 1985, quando se teria uma demanda por transporte mais elevada no trecho. Inicialmente, as soluções convencionais respondem à demanda.

- g) articulação vertical Liberdade/Calçada: haja vista o estágio que já atingiram os estudos do PLANDURB, optou-se pela criação de um novo ascensor público entre as Cidades Alta e Baixa, interligando a Avenida Lima e Silva com o Largo da Calçada, objetivando, assim, o fortalecimento desses sub-centros e atendendo a uma forte demanda existente já hoje em dia.



5. CONCLUSÕES

Da análise efetuada, nos parece que faltou uma maior articulação da proposta de transportes, no caso o prolongamento da linha ferroviária até a França - a Praça Deodoro como mais recentemente se anuncia - com os aspectos relativos a uso do solo.

Tal articulação se reveste de importância fundamental, pois, caso não seja efetuada, a proposta de transporte pode cair num vazio, situando-se alguém ou além das necessidades reais da área.

Assim, os estudos em elaboração pelo PLANDURB relativos a sub-centros na área de influência da linha ferroviária, não foram considerados. Esses resultados terão influência imediata no comportamento dos usuários do transporte ferroviário.

Mesmo em termos de transporte, não foram examinadas várias alternativas que prescindem da construção do prolongamento até o terminal da França.

Esta colocação está fundamentada em dois aspectos. Em primeiro lugar, a demanda prevista para 1985 pode ser acomodada no transporte por ônibus, envolvendo tecnologia mais simples, custo de implantação mais baixo e maior flexibilidade operacional.

A efetivação de medidas como as levantadas no item anterior, permitem viabilizar esta proposta. Lembrando-se, ainda, que pode-se contar com medidas adicionais, como veículos de maior capacidade, e mesmo a reserva de uma ou tra faixa exclusiva para ônibus, possível devido a oferta de sistema viário.



O outro aspecto se refere ao custo extremamente elevado da solução apresentada. A construção do prolongamento representa um gasto adicional de aproximadamente 122 milhões de cruzeiros. Ora, a implantação das medidas sugeridas, além de capaz de absorver a demanda prevista, representa uma solução a custo extremamente mais baixo, sem levar em consideração os aspectos relativos ao impacto que a estrutura a ser construída e o veículo utilizado causarão na área construída, em termos de sua imagem ambiental.

Em suma, não se acha razoável o comprometimento de uma soma tão elevada de recursos para proporcionar o benefício a um número reduzido de pessoas, considerando que, com uma soma extremamente menor, pode-se oferecer um serviço com o mesmo nível de qualidade que o anterior, sem causar, adicionalmente, um forte impacto sobre o espaço urbano.

GT-PLANDURB, fevereiro de 1977.