



NOTA TEMÁTICA

## **Mobilidade Urbana em Salvador**

**Pablo Vieira Florentino** <sup>(\*\*)</sup>

*Temos por objetivo contextualizar e detalhar a mobilidade não-motorizada em Salvador, em especial a bicicleta. Buscamos correlacioná-la com o contexto das políticas urbanas em curso na cidade e no país e com recomendações, pesquisas e experiências nacionais e internacionais. Temos um antecedente urbano focado em políticas rodoviaristas e em uma visão modernista e segregadora da cidade focada no uso do automóvel. As tendências de projetos e intervenções na questão da mobilidade tem modificado, em parte, suas diretrizes, buscando um contexto urbano que prioriza modais ativos. Identificamos como interessadas locais no tema: Fórum CicloSalvador, Coletivo Mobicidade, Proj. Participa Salvador, Profs. Juan Moreno Delgado, Clement Vialle, Ilce Marília de Freitas, Detran-BA. Em nível nacional: União de Ciclistas do Brasil (UCB), Transporte Ativo (RJ), CicloUrbano (SE), Ameciclo (PE), CicloVida (CE), CicloCidade (SP), BHemCiclo (MG), Bike Anjo.*

*Em Salvador, a bicicleta deixou de ser um elemento marginal nas políticas públicas. Mas ela, em si, não se tornou uma política urbana de mobilidade, como vemos acontecer em outras cidades brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro: avanços tímidos, focados em estratégias promocionais e de marketing. Embora algumas ciclofaixas tenham sido implantadas ou recuperadas, as mesmas não possuem conexão entre si e não existe previsão p/ uma rede cicloviária, dialogada com a sociedade, em especial a parcela que utiliza este modo de transporte diariamente. A promessa do atual prefeito era a entrega de 350 km de ciclovias/ciclofaixas até final de 2016, mas estamos ainda abaixo dos 100 km. Aspectos positivos: criação do sistema de compartilhamento de bicicletas, permissão de bicicletas nos ascensores urbanos e treinamento dos motoristas de ônibus para compartilhamento das ruas com a bicicleta. Aspectos paliativos: ciclofaixas de lazer*

somente aos domingos. Aspectos negativos (e gritantes): altas velocidades praticadas e permitidas na cidade. Enquanto a OMS indica, em suas recomendações técnicas, a velocidade máxima de 50 km/h para perímetros urbanos, Salvador possui avenidas de altíssima velocidade, das quais, uma parte significativa tem velocidades entre 70 e 80 km/h, sendo a maior parte igual ou acima de 60 km/h. A probabilidade de morte em velocidades a partir de 70 km/h é de 90%, ficando 10% de chance de sobreviver com sequelas. Pesquisas realizadas pelo governo do estado em 2010 e pela sociedade civil, em 2012, apontam o medo do trânsito como a principal causa para evitar o uso da bicicleta em Salvador. Enquanto isso, cidades como Aracaju e Recife limitaram suas velocidades em 60 km/h. Mais recentemente, São Paulo reduziu para 50 km/h a veloc. máxima das marginais e conseguiu melhorar o trânsito, além de reduzir o número de ocorrências. O Brasil é hoje o 4º país que mais mata no trânsito. O custo com óbitos e feridos no trânsito na Bahia foi de mais de 3 milhões de reais, somente em 2013, enquanto a taxa de mortes por 100 mil habitantes praticamente duplicou entre 2000 e 2013. Em Setembro de 2015, Salvador já havia aumentado em 33% o número de mortes de ciclistas no trânsito em relação a 2014. Até a atual data, a Prefeitura não conseguiu publicar mapa virtual oficial das vias cicláveis (o único mapa disponível online foi construído colaborativamente pelo Mobicidade). A pesquisa origem-destino mais recente mostrou que somente 22% dos deslocamentos feitos na RMS são por carros, ficando a maior parcela da população distribuída entre transp. público, pedestres e a bicicleta. É necessário que o modal bicicleta seja visto como um vetor social para garantir o direito à cidade, a ser promovido como política social e afirmativa para a maior parte da população de Salvador (mais de 2.900.000 hab., 70% ganhando até 2 sal. mínimos, 50% ganhando até 1 sal. mínimo), garantindo a esta parcela meios de desenvolver suas atividades cotidianas de forma mais barata, saudável e limpa, permitindo ter acesso a outras demandas, como educação, saúde, cultura e lazer.

Existe hoje uma clara tendência mundial em repensar a mobilidade urbana e o uso do espaço público das ruas e calçadas. A bicicleta é indicada pela ONU como o meio de transporte mais ambientalmente correto, com melhor desempenho para os grandes centros urbanos, gerando benefícios individuais e coletivos, permitindo economizar investimentos em infraestrutura urbana, uma vez que fomentar pedestres e a bicicleta é muito mais barato que incentivar carros. A Europa tornou-se modelo de referência, ampliando calçadas, implantando redes cicloviárias e restringindo as velocidades urbanas a, no máximo, 50 km/h. Nova York idem, se tornando um caso de sucesso.

Além disso, investiram massivamente em transporte público e sobretaxaram veículos particulares motorizados. Nada diferente do que prega a Lei Nacional de Mobilidade, de

2012. No Brasil, algumas cidades como Curitiba, SP e RJ seguem esta tendência, dialogando com a sociedade e construindo seus próprios modelos. Para Salvador, existe uma série de tendências e propostas: mudança das diretrizes da mobilidade urbana, tirando o carro do centro da questão, aliada a implantação de uma rede cicloviária focando nas avenidas de vale, criando corredores de ciclovias que conectassem regiões e bairros da cidade; Bicicletários próximos a estações de ônibus e metrô, canaletas nas escadarias da cidade, principalmente nas estações de transporte e nas escadarias que permitem acesso a bairros localizados em encostas (característica topográfica de Salvador), permitindo que o usuário da bicicleta (e também de carrinhos-de-mão) desloque-a de forma mais cômoda; Ampliação dos ascensores (elevadores, planos inclinados e escadas rolantes (como em Caracas, Bogotá e Santiago)) para bairros populares em encostas, devido à topografia da cidade; Intervenções e sinalizações em nível micro e macro, como mais faixas de travessia, ampliação da cobertura verde, criando microclimas propícios para o pedestre e o uso da bicicleta; Integração modal com ônibus e metrô; Apps para ajudar no compartilhamento e avaliação da infraestrutura cicloviária, bicicletários e de estabelecimentos bike-friendly, assim como mapeamento colaborativo de mais dados. Em 2016, todos estes aspectos poderão ser debatidos na elaboração do Plano local de Mobilidade. Além das entidades já citadas, é necessário envolver órgãos municipais e estaduais, como a TranSalvador, Sec. de Desenv. Urbano (Gov. da Bahia), Agerba, DNIT, Sec. Municipal de Mobilidade, SETPS.



**(\*) A leitura de bordo é um documento minimamente editorado, por razões de eficiência de divulgação. Destina-se a um público estritamente interno ao Movimento CHIS.**

**Obs: Versão Eletrônica em CHIS.POP-BA.RNP.BR**

**(\*\*) Pablo V. Figueiredo é pós-graduado na FAU/UFBA**

