



**FACULDADE DE TECNOLOGIA SENAI CIMATEC
MBA EXECUTIVO EM LOGÍSTICA E GESTÃO DA PRODUÇÃO**

SINVALDO DE ALMEIDA SANTOS

**LOGÍSTICA DE PESSOAS: TRANSPORTE ALTERNATIVO E A MOBILIDADE URBANA
EM SALVADOR**

Salvador
2014

**FACULDADE DE TECNOLOGIA SENAI CIMATEC
MBA EXECUTIVO EM LOGÍSTICA E GESTÃO DA PRODUÇÃO**

SINVALDO DE ALMEIDA SANTOS

**LOGÍSTICA DE PESSOAS: TRANSPORTE ALTERNATIVO E A MOBILIDADE URBANA
EM SALVADOR**

Monografia apresentada à Faculdade de Tecnologia SENAI CIMATEC como requisito parcial para a obtenção do Título de Especialista em Logística e Gestão da Produção.

Professor Orientador: Luciane Laborda

Salvador
2014

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

S2371

Santos, Sinvaldo de Almeida

Logística de Pessoas: Transporte Alternativo e a Mobilidade Urbana em Salvador / Sinvaldo de Almeida Santos - 2014.

48 f.: il. Color.

Orientador: MSc. Luciane Laborda

Coorientador: MSc. Carlos César

Possui referência bibliográfica

Monografia (MBA Executivo em Logística e Gestão da Produção) –
Programa de Pós-Graduação, Faculdade de Tecnologia SENAI - CIMATEC,
Salvador, 2014.

1. Logística de Pessoas. 2. Mobilidade Urbana. 3. Transporte Alternativo. 4.
Transporte Alternativo Vans e Micro-Ônibus. I. Faculdade de Tecnologia
SENAI - CIMATEC. II. Laborda, Luciane. III. César, Carlos. IV. Título.

CDD: 388.4098142

TERMO DE APROVAÇÃO**SINVALDO DE ALMEIDA SANTOS****LOGÍSTICA DE PESSOAS: TRANSPORTE ALTERNATIVO E A MOBILIDADE URBANA
EM SALVADOR**

Monografia apresentada à Faculdade de Tecnologia SENAI CIMATEC como requisito parcial para a obtenção do Título de Especialista em MBA Executivo em Logística e Gestão da Produção, pela Banca Examinadora composta pelos membros:

Data de aprovação ____/____/____

Nome do Profº
Titulação/ Instituição

Nome do Profº
Titulação/Instituição

Dedico esse trabalho à minha família,
por sempre acreditar no meu potencial, e
por ela faço e farei tudo que puder para
proteger e cuidar, mesmo que custe sangue.

“Só os fracos desistem,
os fortes não desistem nunca”
(autor 2013)

“A cidade avançada não é aquela em que os pobres andam de carro, mas aquela em que os ricos usam transporte público.”

(Francis Bacon)

AGRADECIMENTOS

Estou chegando no final de mais uma jornada, com o sentimento do dever cumprido, mas não satisfeito, porque o desejo ao conhecimento martela sempre em minha mente. Sendo assim, buscarei sempre maiores voos.

Agradeço as pessoas que ajudaram e acreditaram em minha capacidade, e contribuíram para a realização deste trabalho.

A toda a minha família pela paciência e colaboração com incentivo ao estudo e busca insensata pelo conhecimento.

A professora Luciane Laborda e colegas que, incondicionalmente me apoiaram.

A Faculdade Senai Cimatec, pela oportunidade.

A todos os professores que ajudaram a transformar a minha vida acadêmica uma construção do saber.

RESUMO

No mundo o transporte público faz parte de um dos principais serviços essenciais para os centros urbanos e para a população, a cidade de Salvador e sua região metropolitana não é diferente, a locomoção é um importante meio para o desenvolvimento socioeconômico das cidades, por facilitar a logística de pessoas e produtos, colaborando com a realização de diversas atividades logísticas. Com o planejamento da mobilidade urbana, se torna indispensável um planejamento para o transporte de massa, que possibilite uma solução para a problemática deste setor. Uma das implantações neste setor é o novo meio de locomoção com a utilização de um modal que se planejava a tempo, o metrô e futuramente o BRT com a interligação destes modais, completando o transporte já existente, como os ônibus, com objetivo de desafogar o gargalo do transporte e do trânsito dentro da grande metrópole. O presente trabalho versa sobre a logística de pessoas e o transporte alternativo realizada através de vans e micro-ônibus, utilizados pelas grandes empresas na capital da Bahia e na sua região metropolitana, objetivando a sua eficiência e eficácia no deslocamento dos funcionários até o destino final, justificando os custos e benefícios na utilização do transporte alternativo. Por meio de estudo e análise o trabalho focalizou os passos utilizados para a implementação e os benefícios alcançados na utilização da logística de pessoas, transporte alternativo de vans e micro-ônibus.

Palavras-chave: Logística de Pessoas. Mobilidade Urbana. Transporte Alternativo. Transporte Alternativo Vans e Micro-Ônibus. Transporte Público.

ABSTRACT

In the world public transport is part of a major essential services to the urban centers and the population, the city of Salvador and its metropolitan area is no different, locomotion is an important means for socio-economic development of cities, by facilitating the logistics people and products, collaborating with the performance of several logistics activities. With the planning of urban mobility, becomes indispensable planning for mass transit, which allows a solution to the problems of this sector. One of deployments in this sector is the new means of transport with the use of a modal that was planned in time, the subway and future BRT with the interconnection of these modes, supplementing the existing transport such as buses, in order to relieve the bottleneck of transport and traffic within the metropolis. This paper deals with the logistics of people and alternative transportation performed by vans and minibuses, used by large companies in the capital of Bahia and its metropolitan area, aiming to effectiveness and efficiency in the movement of staff to the final destination, justifying the costs and benefits of using alternative transportation. Through study and analyze the work focused on the steps used for the implementation and the benefits achieved in the use of logistics people, alternative transportation vans and minibuses.

Keywords: People Logistics. Urban Mobility. Alternative Transportation. Alternative Transportation Vans and Micro-Bus. Public Transportation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGERBA	Agencia Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação da Bahia
ANTP	Associação Nacional de Transporte Público
CF	Constituição Federal
CHESF	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
COOPERVAN	Cooperativa dos Proprietários de Veículos Especiais Tipo Van do Estado da Bahia
COOPSTECs	Cooperativa de Salvador
CTB	Código de trânsito Brasileiro
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTS	Companhia de Transporte de Salvador
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
GPS	Sistema de Posicionamento Global
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LP	Logística de Pessoas
NTU	Núcleo de Transporte Urbano do Município
OTM	Operação de Transporte Multimodal
PETROBRÁS	Petróleo Brasileiro S.A
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEDUR	Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SET	Superintendência de Transporte e Transito do Município
SETRAM	Superintendência de Estações de Transporte do Município
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
STP	Superintendência de Engenharia de Tráfego
TA	Transporte Alternativo
TC	Transporte Coletivo
TELEBRÁS	Telecomunicações Brasileiras S.A
TP	Transporte Público
TRANSALVADOR	Superintendência de trânsito e transporte do Salvador
UNIVAN	Cooperativa dos Proprietários e Condutores de Veículos Tipo Van e Similares do Estado da Bahia
VLT	Veículo leve sobre trilhos

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Imagem do transito na cidade de Salvador.....	25
Figura 2 – Micro-ônibus da cidade de Salvador.....	29
Figura 3 – Transporte alternativo na zona periférica de Salvador.....	30
Figura 4 – Metrô de Salvador.....	33
Figura 5 – Transporte alternativo na cidade de Feira de Santana.....	34
Figura 6 – Transporte alternativo na cidade de Candeias.....	35
Figura 7 - “Omnibus” Típico da primeira metade do século XIX.....	36
Figura 8 – Estatística – Média de Veículos por pessoas nas cidades.....	42

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Divisão do sistema férreo do metrô de Salvador.....	32
--	----

LISTA DE TABELA

Tabela 1 – Evolução populacional.....	32
---------------------------------------	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
1.1 METODOLOGIA.....	15
1.2 DEFINIÇÕES DO PROBLEMA.....	16
1.3 OBJETIVO GERAL.....	16
1.4 OBJETIVO ESPECIFICO.....	17
1.5 DELIMITAÇÕES DO ESTUDO.....	17
1.6 RELEVÂNCIA DO ESTUDO.....	17
1.7 JUSTIFICATIVA.....	17
2 A LOGÍSTICA DE PESSOAS E O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE E A MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR.....	18
2.1 LOGÍSTICA DE PESSOAS.....	18
2.2 LOGÍSTICA E TRANSPORTE.....	19
2.3 MOBILIDADE DA CIDADE DO SALVADOR.....	23
3 TRANSPORTE ALTERNATIVO DE VANS E MICRO-ÔNIBUS DE SALVADOR.....	25
3.1 CONCEITO DE TRANSPORTE.....	25
3.1.1 Transporte alternativo e transporte coletivo.....	26
3.2 TRANSPORTE ALTERNATIVO.....	27
3.2.1 Transporte alternativo no Brasil.....	28
3.3 TRANSPORTE ALTERNATIVO EM SALVADOR.....	30
3.4 CARACTERÍSTICAS DA CIDADE DO SALVADOR.....	31
3.5 A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA SALVADOR.....	33
3.5.1 A regulamentação do transporte alternativo no Estado da Bahia.....	34
3.6 HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO DO SALVADOR.....	36
3.7 HISTÓRICO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO DO SALVADOR.....	37
3.8 LEGISLAÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO DA OPERACIONALIDADE DO TRANSPORTE ALTERNATIVO.....	39
3.9 AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TRANSPORTE ALTERNATIVO DO SALVADOR.....	40
4 MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR.....	41
4.1 CRÍTICAS SOCIAIS DO TRÂNSITO DE SALVADOR.....	43
4.2 TRANSPORTE PÚBLICO COMO PRIORIDADE.....	44
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	47

1 INTRODUÇÃO

O crescimento do transporte alternativo em Salvador, evoluiu durante o século XIX, desenvolvendo uma tendência para a existência da prestação do serviço de transporte público ou logística de pessoas. Essas contradições são visíveis, ocorrendo durante as disputas pelos passageiros, nos centros urbanos. É uma clemência que tem gerado inúmeros distúrbios urbanos, com grande número de veículos nas ruas ocasionando grandes congestionamentos e até mesmo falências de algumas linhas de ônibus existentes.

A partir da análise da utilização do transporte coletivo e transporte alternativo na capital e região metropolitana é que se pode fazer uma abordagem sobre o transporte, a cidadania e a utilização dos tipos de conduções fornecida pelas empresas. E diante disso é que este estudo irá trabalhar a idéia de inclusão social e do desenvolvimento dos tipos de modais e meios de transporte terrestre existente.

Este estudo não tem a pretensão de incentivar mudanças no modelo de transporte coletivo de ônibus para transporte alternativo, e sim esboçar o desenvolvimento do transporte utilizado nas grandes empresas de Salvador.

O processo de desenvolvimento urbano nas grandes metrópoles trouxe uma série de problemas para as cidades, embora a urbanização traga uma gama de benefícios para a população, o crescimento populacional típico das grandes cidades gera muitas situações desafiadoras, dentre as as mais graves está o precário funcionamento dos sistemas de transportes convencional que atuam nos centros urbanos das cidades, prestando um péssimo serviço.

Considerando o contexto urbano, analisando a mobilidade urbana e a necessidade de circulação dos veículos, e também a demanda pelo transporte de pessoas nas grandes cidades, foi preciso viabilizar uma nova forma de modal para sanar os problemas, isto é, alguns na mobilidade urbana, já ocorria nos países em fase de desenvolvimento, já a partir da década de 1970, já no período da copa do mundo de futebol do mesmo ano, começou a ocorrer no Brasil, a necessidade de uma modificação no transporte, de modo a se tornar atualmente, um dos mais graves problemas enfrentados nas grandes cidades do país e principalmente em Salvador, visto que o transporte é um fator indispensável para o crescimento urbano.

Com a implantação do sistema de Transporte alternativo em determinadas atividades que aparentemente demonstram ser difíceis de ser resolvidos, ocorre uma colaboração com o desenvolvimento socioeconômico nos grandes centros urbanos.

Uma cidade de massa como Salvador, necessita de uma integração dos diversos tipos de modais existentes que venha proporcionar um transporte público de qualidade que solucione o gargalo da falta de locomoção da população, oferecendo uma rapidez e conforto no deslocamento dos passageiros. A organização e a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo é

responsabilidade do governo e que de certa forma, sob regime de concessão ou permissão, autoriza a exploração do citado serviço. Porém, a locomoção da população tem sido prejudicada pela ausência de políticas públicas de transporte, e pela falta de mobilidade no Trânsito de Salvador, que é de competência dos Governos Municipal, Estadual e Federal.

Dentre os vários modais de transportes existentes, o micro-ônibus e as Vans, que são objeto deste estudo, têm se constituído, uma das principais formas de transporte alternativo de grande impacto nas empresas de Salvador.

1.1 METODOLOGIA

A pesquisa deve ser executada e planejada de acordo com o método de pesquisa, que significa a escolha de procedimentos sistemáticos para a descrição e explicação dos fenômenos” Segundo Richardson (1989, p. 29).

O Transporte é o principal elemento dentro do custo logísticos, pois ele funciona de forma a garantir a prestação de serviços com eficiência e rapidez ao cliente, representa as despesas logísticas, sendo responsável pelo faturamento bruto se integrando a vários tipos de modais de transporte.

Nos dias atual existem uma imensa participação do Transporte de pessoas, dentre os modais existente na cidade do Salvador, pode-se perceber a grande quantidade de vans, micro-ônibus e ônibus regulamentar que atuam prestando serviço de transporte de passageiro, e sempre procurando atuar com rapidez, qualidade e conforto, este estudo pretende descrever a complexidade dos problemas vivenciados pela população que utiliza o transporte público e alternativo para se deslocarem no seu dia-dia.

Observa-se que é crescente o número de empresas do âmbito privado, que prestam serviços de caráter público, em Salvador, e neste sentido é que o segundo capítulo descreve o desenvolvimento da atividade exercida e organizada pelas cooperativas dos trabalhadores de vans e micro-ônibus.

1.2 DEFINIÇÕES DO PROBLEMA

O problema objeto deste estudo é demonstrar a real situação em que se encontra a logística de pessoas e a mobilidade urbana na cidade de Salvador. A logística de pessoa pode contribuir para o desempenho do transporte alternativo e o desenvolvimento urbano na cidade de Salvador através de estudo e pesquisas e implantando os resultados.

As cidades grandes assim como as pequenas, os veículos sobre pneus que transitam nas ruas (micro-ônibus, ônibus) são os mais utilizados nos serviços de transporte público, além deste nas grandes cidades, existem os veículos sobre trilhos que são utilizados como outro modal de transporte de pessoas com o objetivo de se deslocarem com rapidez e segurança.

1.3 OBJETIVO GERAL

O objeto deste estudo é descrever a utilização do sistema de transporte de pessoas, que visa otimizar o deslocamento dos funcionários até as empresas situadas em Salvador e Região Metropolitana. Neste sentido, atua na eliminação da fadiga e do atraso, os quais prejudicam, não só na eficiência funcional, como também nos custos envolvidos com a falta de pessoas para assumirem seus postos de serviço.

Considerando os pressupostos mencionados, este estudo tem por finalidade descrever a oferta e as exigências das empresas contratantes do Transporte Alternativo (TA) de Vans e micro-ônibus na grande metrópole de Salvador, bem como as suas funções logísticas, com suas características, apresentando seus benefícios e suas funcionalidades.

Algumas decisões, sobre o modelo adotado para as concessões e as normas exigidas pelas empresas contratantes, deste modelo de transporte alternativo, o uso desses sistemas, que podem ser administrado pelo poder público, por agentes privados, de forma cooperativa ou conflituosa, que são influenciadas por fator político econômico e social, fatores que fazem com que as empresas particulares contratem serviços de Vans e micro-ônibus para conduzir seus colaboradores, levando até o seu destino final, visto que o meio de transporte vem sendo um grande problema nas grandes cidades. Dentre o mais grave, é o precário funcionamento dos sistemas de transporte existentes na Cidade do Salvador.

1.4 OBJETIVO ESPECIFICO

Definir o real motivo que leva as pessoas a utilizarem o transporte alternativo como de escape para chegarem até o seu destino final.

Diagnosticar os benefícios que se tem com a utilização dos modais de transporte existente na cidade, com a redução de tempo gasto para chegar até o trabalho, escola etc.

Verificar o impacto do transporte alternativo dentro da cidade de Salvador.

1.5 DELIMITAÇÕES DO ESTUDO

O estudo foi limitado à concepção da logística de pessoas, que é feita através da utilização de vans e micro-ônibus, no apoio as grandes empresas que atuam em Salvador e Região metropolitana. A Região Metropolitana de Salvador possui uma população de 3 919 864 habitantes (IBGE / 2014), em uma área territorial de 4 375,123. Compreendendo os municípios de Camaçari, Candeias, Dias d'Ávila, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Mata de São João, Pojuca, Salvador, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Simões Filho e Vera Cruz, abrangendo 13 municípios na área da indústria, colaborando com a operacionalidade da logística de pessoas (IBGE, 2013).

1.6 RELEVÂNCIAS DO ESTUDO

Este estudo tem a pretensão de poder contribuir para a compreensão dos ganhos que podem ser obtidos na utilização do sistema do transporte alternativo, na redução de custos e no aproveitamento funcional, com planejamento de melhorias, focando na eliminação da perda de tempo e da fadiga funcional.

Apesar da existência de algumas literaturas que abordem as técnicas específicas e apresentem algumas reflexões filosóficas de alto nível, o processo do transporte de pessoas necessita reunir todos os métodos em um sistema mais adequado as regulamentações existentes.

1.7 JUSTIFICATIVA

Este trabalho trata do aumento desenfreado na Cidade do Salvador, no que tange a utilização do transporte alternativo de vans e micro-ônibus, que prestam um serviço para as empresas na logística de pessoas, e demonstrar porque o transporte de pessoas, pode contribuir para uma boa mobilidade do trabalhador.

Porém esta pesquisa tem por finalidade a abordagem das dificuldades identificadas nas empresas, em transportar seus colaboradores com eficiência, rapidez e segurança, até o seu destino final, visto que o meio de transporte existente vem sendo um caos nas grandes cidades. Dentre o mais grave é o precário funcionamento do sistema de transporte público de Salvador. Para analisar o real motivo da implantação do transporte alternativo, foi necessário se desenvolver um levantamento em

uma empresa, para se conhecer como funciona a utilização do transporte terceirizado dentro de uma organização.

O transporte alternativo de vans e micro-ônibus apresenta para as empresas contratantes, a rapidez no deslocamento e disponibilidade, devido à oferta do serviço, e para os proprietários dos veículos deste tipo de atividade, constitui-se uma oportunidade de trabalho, mesmo com uma série de exigências feita pelos contratantes; como, estado de conservação, ano de fabricação, seguro etc., além da elaboração de um contrato de prestação de serviços.

Apesar de muitas empresas fazerem uma série de exigência, como estado de conservação, ano de fabricação, seguro etc. porém nem sempre se consegue se fechar um negócio, por necessitar de um contrato jurídico, e passam a trabalhar com pessoa jurídica, pois possuem uma frota de veículos maior, que em uma eventual falta de um dos veículos, seus funcionários não ficarão desamparados com o transporte. Na verdade o que as empresas procuram é evitar qualquer tipo de vínculo empregatício com proprietários de veículos.

2 A LOGÍSTICA DE PESSOAS E O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE E A MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR

2.1 LOGÍSTICA DE PESSOAS

A logística de pessoas é tida como um estudo da gestão integrada das principais áreas da finança, marketing, pessoas, produção e operação. Como relata em uma de suas obras o escritor Ballou (2004, p. 26), “a atividade logística foi exercida pelos indivíduos durante muitos anos, e agregou muito valor a prestação de serviços essenciais, satisfazendo o seu consumidor e aumentando o negócio na prestação do serviço de transporte de pessoas nas grandes cidades”.

A atividade da logística, embora tida como um processo de planejamento, implantação, controle de fluxo eficiente e eficaz no transporte de pessoas e serviços. Opera desde o ponto de origem até o ponto de destino dentro das grandes empresas, e vem trabalhando para poder atender às exigências impostas pelos clientes, aumentando ainda o seu valor dentro do ramo de prestação de serviços de transporte, colaborando com meio social, reduzindo os veículos que transitam nas vias da cidade (BALLOU, 2004).

Atualmente, até Secretaria do Governo do Estado da Bahia, já utiliza transporte de pessoas, para realizar o deslocamento de seus funcionários, um bom exemplo é a Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, que contrata ônibus alternativo, pertencente a uma empresa de associação de

transporte alternativo (TA), o resultado é uma redução de veículos nos centros urbanos. Além disso, os funcionários mantêm seus veículos em suas residências parados.

Outro benefício da logística de pessoas é na redução do congestionamento nas vias e a redução de atraso de funcionários ale da indisposição que é causada pelos longos congestionamento. O TA possui horário para pegar e levar os funcionários da secretaria, o que proporciona um deslocamento com qualidade e segurança para os servidores do órgão, os ônibus possuem rotas traçadas e planejadas pelo setor de transporte, de forma que não se atrasam, e não se encontram no percurso, chegando ao destino final ao mesmo tempo, desembarcando os funcionários na Assembleia Legislativa da Bahia, no Centro Administrativo do Estado da Bahia às oito horas (08:00 h), no final do expediente todos os ônibus se deslocam às dezoito horas (18:00 h) para cumprirem os seus roteiros, todos juntos em comboio, ocorrendo a separação no percurso, porém cada um vai para o seu destino. O órgão fica com uma preocupação a menos, visto que o transporte de funcionários não é a atividade principal da instituição, existe uma preocupação, com a ida e vinda dos funcionários, foi a causa principal da formulação de contrato de prestação de serviços, terceirizando tal atividade, segundo fonte adquirida no setor de Coordenação de transporte da Assembleia Legislativa da Bahia, ¹via conversa formal.

2.2 LOGÍSTICA E TRANSPORTE

Uma das grandes decisões de se transportar é sem dúvida uma das principais funções logísticas existentes no mundo, além de representar a maior parte dos custos logísticos na maioria das empresas e desempenhar um importante serviço ao cliente final, a sua definição está basicamente ligada às dimensões de tempo e utilidade no destino. Conforme emprega Ferraz e Torres (2004, p.4), o deslocamento de pessoas e produtos dentro das cidades é chamado transporte. Desde os principais meios de transporte de pessoas até a utilização e disponibilização de transporte por demanda potencial, dentro do prazo ideal.

Mesmo com o avanço atual da tecnologia da troca de informações em tempo real, o transporte continua sendo fundamental para que seja atingido o objetivo logístico, que é o produto certo, na hora, no lugar certo, ao menor custo possível. Poderão ser adotadas diversas estratégias de transporte: entrega direta, *milk run*², consolidação, *cross-docking*³, Operação de Transporte Multimodal (OTM), intermodal, janela de entrega, observando ainda a melhor matriz de transporte (rodoviário, ferroviário,

¹Informações obtidas viam contato com a Coordenação de Transporte da Assembleia Legislativa da Bahia (71-31157345).

² Milk run: Sistema que consiste na coleta programada de dados. Ballou (2005)

³ Cross-docking: Logística rápida e de menor custo. Ballou (2005)

aquaviário, duto viário, aeroviário, dutos), e sua adequação aos objetivos propostos em cada etapa do processo de transporte (FERRAZ; TORRES, 2004).

Com o grande crescimento da frota na cidade de Salvador - Bahia, e também nas grandes cidades do Brasil, tem se refletido o crescimento dos conflitos e até mesmo na violência no trânsito, apesar de que a tendência natural seja o seu aumento. Controlar o aumento dos conflitos e proporcionar uma maior segurança para a população, tem se tornado um grande desafio e preocupação do órgão e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e Secretaria de Segurança Pública do Estado nas últimas décadas e nos dias de hoje.

Cidades de grande e de médio porte estão sendo atingidas com mais intensidade pelos conflitos no trânsito devido ao grande aumento do tamanho da área de extensão e o aumento populacional descontrolado. A cidade do Salvador, grande metrópole, e que enfrenta dificuldades com o trânsito, vem operando de forma intensa e frequente no requisito, prevenção de acidente no trânsito, buscando a todo o momento através das empresas de transporte municipal do Salvador e órgão de fiscalização no trânsito, Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação da Bahia – AGERBA - que é o órgão responsável pela fiscalização e prevenção dos conflitos no transporte (AGERBA, 2013).

A AGERBA, assim como outros órgãos, entidades do Sistema Nacional de Trânsito, empresas e ONGs, atreladas com ações educativas e preventivas, realizam diversos tipos de campanhas educativas de trânsito. Dessa forma, podem levar à população a participar efetivamente de forma que proporcione melhorias e traga resultados no combate à violência no trânsito e transporte de pessoas.

O transporte alternativo, passa por uma falta de metodologia eficaz de classificação, o que dificulta o seu reconhecimento junto aos órgãos competentes, para uma possível regularização e avaliação do seu modelo de funcionamento. Medidas preventivas, como projetos educacionais, normas de trânsito e campanhas educativas, estão sendo implantadas dentro de cooperativas para melhor atender, segundo a AGERBA o transporte público é um importante meio de locomoção da população para o governo.

As transformações negativas advindas das mudanças nas relações de mercado, que alterariam os processos de produção e de organização do trabalho, têm focado a oferta desses transportes alternativos. De certa forma, o aumento do desemprego fez com que alguns profissionais dispensados de empresas do pólo petroquímico de Camaçari, investissem no trabalho informal, sendo a forma de sustento, trabalhando então com o TAF no próprio pólo petroquímico.

A partir da realidade apresentada, é notória a grande necessidade por transporte alternativo nas empresas, que muitas vezes, influenciada pela ausência de adequadas políticas públicas de transporte e pela facilidade em contratar micro-ônibus e vans alternativas para efetuar o transporte de seus colaboradores. Essas políticas, apesar do seu restrito uso no Brasil, são aplicadas, muitas vezes,

sem levar em consideração as especificidades nacionais, regionais, setoriais e locais. Um grande esforço surgiu com o projeto nos anos de 2000, o projeto do metrô, porém com resultados pouco satisfatórios na cidade, frente aos desafios que conciliem o pleno emprego de um transporte com qualidade que venha atender às necessidades de todos, não só durante o evento da Copa do Mundo como no dia a dia, da população na sua rotina diária.

O estudo tem como principal característica descrever como funciona a oferta e a demanda de ônibus e vans, que circulam com passageiros na cidade de Salvador, avaliando como uma amostra de uma complexa realidade regional, e da necessidade de grupo de pessoas em se transportar. As decisões referentes a oferta, operação e o uso desses meio de transporte fica a cargo do Estado e município, ou por agentes privados, grupos e indivíduos, com uma forma de cooperativa ou conflituosa, que são influenciadas por fatores sociais, políticos, econômicos e culturais, que variam acentuadamente no tempo e no espaço.

Foi analisado que o transporte público de passageiros tem passado nas últimas décadas uma enorme necessidade de se modernizar, até mesmo pelo aumento de passageiros que fazem uso do transporte público.

É notada uma redução no número de pessoas que hoje utilizam o transporte público, seja por causa da facilidade em obter um veículo, fazendo assim o transporte individual, ou pela migração para outros meios de transporte, fruto de umas transformações ocorridas com as facilidade nas aquisições ao automóvel, e pela falta de recursos da população pobre, em pagar as tarifas do transporte público, o que tem se tornado cada vez mais caro, aumentando a concorrência do transporte público com o transporte alternativo, que realiza lotações, e circulam irregularmente nos centros urbanos ofertando serviço de transporte. Essa concorrência, tão ameaçadora quanto às citadas anteriormente, é que traz muita lamentação dos empresários de ônibus, e se torna a grande preocupação dos órgãos governamentais para resolver tal problema.

Para resolver o problema, o Governo do Estado da Bahia, pressionado por donos de Vans e Micro ônibus, resolveu abrir concorrência para o TA em Salvador, conforme publicado no meio de comunicação da revista Bahia Negócios⁴ que abordou a falta de cooperação e compreensão, entre os donos de Vans e ônibus alternativos e os empresários dos transportes regulamentarem de Salvador.

Em meados da década de 90, começou a aparecer no mercado consumidor, veículos de pequeno porte e com capacidade para 9 a 15 passageiros, e que ofertava serviços de transporte para as grandes empresas. Com duas características básicas, à ausência de regulamentação para o TA, o que representava uma atividade ilegal e a operação destes veículos nas mesmas rotas das linhas dos transportes convencional, feita por ônibus, estabelecendo assim uma concorrência desleal e

⁴Conforme publicação da revista Bahia Negócios de set. 2011

desfavorável para os donos de ônibus (HERNÁN, 2004).

Segundo Ferraz e Torres (2001), os meios de TA operam como escape para a população. E constituem um modo de transporte bastante utilizado nos países subdesenvolvidos, segundo esses autores, são necessários de sete a dez veículos de pequeno porte, capaz de transportar a mesma quantidade de pessoas de um ônibus, com isso, mostra o verdadeiro impacto financeiro nas empresas de ônibus e traz um prejuízo que pode alterar o sistema de transporte coletivo.

Ocorreram diversos fatores que explicam o fenômeno do transporte alternativo em tão pouco tempo. Dentre alguns, cita-se o desenvolvimento da economia dos anos 90, o que proporcionou a importação de veículos do tipo vans com preços atraentes e com facilidade de financiamento; os pequenos investidores vindos da crise do desemprego e dos programas de demissões voluntárias nas grandes empresas, onde o demitido procurava o trabalho informal e utilizava as indenizações; a falta de qualidade do serviço de transporte regular, o que afetava o tempo dos colaboradores em se deslocarem até a empresa; e o baixo investimento feito e a alta rentabilidade inicial o que tornaria o negócio atrativo (SANTOS, 2002).

O crescimento acelerado do transporte alternativo utilizado por grandes empresas, levou os empresários de ônibus regular a pressionar o poder público para coibir a prática da atividade clandestina e conseqüentemente eliminar a concorrência desleal, por outro lado, os empresários, desse novo modelo de serviço, logística de pessoas passaram a se preocupar com a legalização a ponto de se organizarem e associarem em cooperativas e sindicatos, lutaram pela legalização de sua atividade no ramo do transporte alternativo. Através destas ações da busca pela legalização do TA, o governo local passou a dar repressão policial, como resposta para o empresariado para o condicionamento dos direitos às liberdades econômicas a título da preservação de interesses públicos e obteve sucesso em alguns casos em cidades brasileiras, com a adoção da regulamentação do serviço (HERNÁN, 2004).

Com o objetivo de melhorar o atendimento aos usuários do transporte urbano de Salvador, a Prefeitura Municipal criou dois tipos de serviços complementares. Um deles é o Serviço de Transporte Alternativo Especial de Salvador – STEC, em 1998, foram selecionados por meio de uma licitação, 300 vans que serviria a população do Subúrbio Ferroviário, Cajazeiras e Itapuã. O segundo serviço foi de minibus e micro-ônibus, operados pelas empresas de ônibus vinculadas ao sistema convencional, o qual atenderia as regiões situadas no limite de operação do ônibus convencional e do transporte alternativo, o que agradaria a todos (SANTOS, 2002).

2.3 MOBILIDADE DA CIDADE DO SALVADOR

Salvador, terceira maior cidade do país em população, apresenta as mesmas dificuldades

encontradas nas duas maiores metrópoles brasileiras, devido ao crescimento desordenado, ocupação irregular e falta de planejamento em sua infraestrutura nos centros urbanos. Com uma frota de mais de 600 mil veículos e cadastro de 800 novos veículos mês, e que circulam diariamente nas ruas de Salvador, segundo dados do Departamento Nacional de Transito - DETRAN – Bahia⁵. Causa uma situação vexatória, pois a cada dia, torna-se impossível se transitar na cidade. Pois a falta de investimento, e planejamentos equivocados lançados pelas autoridade pública na área de transporte e vias de tráfego, traz uma grande consequência, como o aparecimento de ruas esburacadas, ônibus lotados, excesso de semáforos e muitos redutores de velocidades chamados de quebra-molas, cujos resultados são grandes congestionamento que antes era apenas nas vias principais e hoje já se estende pelos bairros periféricos.

“Possibilitar condições adequadas de mobilidade urbana, integrando os espaços internos do Município, e este às redes urbanas estadual, nacional e internacional, por meio de sistemas de circulação e transporte compatíveis com as demandas existentes, as necessidades específicas dos usuários, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida” (Revista Salvador, 2008)

Além disso, existem outras deficiências no trânsito de Salvador, como a falta de estacionamentos por toda a cidade. Nos grandes Shoppings, onde existe vagas para estacionar, está-se planejando cobrar uma taxa pela utilização do estacionamento deste ano de 2013, nos centros da cidade se observar uma exploração feita pelo grande excesso de guardadores (flanelinhas) que atuam de forma grosseira e cobrando absurdo para liberar o estacionamento do veículo (DETRAN-BA, 2012).

Segundo Oliveira (2002, p.19)

As primeiras referências feitas à administração de trânsito que detém noticiam surgiram durante o império Romano com Júlio César, que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante algumas horas do dia e criou um órgão para fiscalizar cumprimento da sua ordem. Esse órgão estabeleceu também ruas de mão única e estacionamento fora da estrada especialmente para as carroças e brigas (carro de guerra de duas rodas, movidos a cavalos).

Estes exemplos de administração do trânsito nos tempos antigos se incorpora até os dias de hoje, com alterações e aplicações de tecnologias modernas e diretrizes da política nacional de trânsito.

⁵ www.detran.ba.gov.br

Com o advento da Copa de 2014, iniciou-se uma modernização na cidade em termo de viabilização do tráfego, plano de construção da linha viva e da Avenida Atlântica apresentada pela prefeitura do Salvador. O Governo do Estado da Bahia apresentou projeto da ligação, feita por meio de transporte linha férrea, que circularia da cidade de Lauro de Freitas, indo até a Cidade do Salvador. E enquanto valiosos projetos não saem do papel a população tende a enfrentar o transito caótico e o transporte de massa de péssima qualidade, e falta de infraestrutura do transito e ruas da cidade.

Enquanto cidades como São Paulo, que é tida como líder em congestionamento, a Cidade do Salvador está prestes a tomar esta liderança. Diariamente, 52%, o que corresponde a 32,2 milhões de trabalhadores, trabalham fora de casa e passam mais de uma hora para chegarem ao seu trabalho, em Salvador isto corresponde a 2,75% da população empregada, segundo o Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010).

Figura 1 – Imagem do transito na cidade de Salvador.



Fonte: Disponível em: <http://www.bahianoticias.com.br>

A figura 1, mostra como é o trânsito atualmente na capital da Bahia, com engarrafamentos nas principais vias da cidade, que vem atormentando a vida dos usuários de transporte.

Hoje a capital da Bahia, Salvador, só perde para as capitais de São Paulo e Rio de Janeiro, que são cidades possuidoras de outros modais de transporte, como o metrô, que funciona interligado as redes de transporte público. “Quase 200 mil pessoas levam mais de uma hora no trânsito de Salvador indo até o seu trabalho, já no Rio de Janeiro e São Paulo, cidades com uma população bem superior, existem mais gente demorando a chegar ao serviço do que na capital baiana” segundo o Jornal Correio da Bahia.

3 TRANSPORTE ALTERNATIVO DE VANS E MICRO-ÔNIBUS DE SALVADOR

3.1 CONCEITO DE TRANSPORTE

Transporte é a nomenclatura que emprega ao deslocamento de pessoas e produtos, realizado pelos diversos tipos de modais existentes: Terrestre, Ferroviários, Marítimo e Aéreo (FERRAZ; TORRES, 2004), hoje se configura que a população nos municípios brasileiros é basicamente urbana, ou seja, vive nos centros urbanos.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE), em uma pesquisa realizada em 2005 referentes a informações básicas municipais, 80% das pessoas habitam nos centros urbanos, o que dá a entender que cerca de 175 milhões de habitantes no Brasil 140 milhões habitam nas cidades.

O transporte de cargas é feito por diversas formas: entre elas temos os trens, navios, aviões e veículos de grande porte que realiza a logística respeitando as restrições de integridade da carga e de confiabilidade de prazos e integridade do produto. Já o transporte de passageiros é realizado por alguns meios de se transportar existentes que são: de bicicletas, a pé, motocicletas e seus derivados, montado em animais, carros, bondes, avião, navios, lanchas e outros meios (FERRAZ; TORRES, 2004).

3.1.1 Transporte Alternativo e Coletivo

Segundo consta na TRANSALVADOR, o meio de transporte mais utilizado em salvador e região metropolitana é o ônibus, com uma proporção de 52% das viagens, o segundo meio mais utilizado é o a pé com uma proporção de 28%, logo após, vem as viagens realizadas por automóveis particulares e que representam 14%, o modal ferroviário que é utilizado pela população do subúrbio ferroviário e o hidroviário que realiza a viagem Salvador x Ilha de Itaparica representam 1%, e os demais modais com bicicletas, charretes e motocicletas representam 3%, segundo ultimas pesquisa realizada pela O/D (SALVADOR, 2002 ⁶). Ainda segundo a fonte pesquisadora os principais motivos dos deslocamentos são viagens 42,35 % e o segundo motivo é o trabalho formal e informal com 39,83%.

⁶Revista Salvador 2012

Porém através de pesquisas realizadas pode-se notar que ainda não foi constituído um conceito específico para o transporte alternativo funcional, o que muitos autores trazem, é um conceito amplo para transporte alternativo, que é o deslocamento de pessoas e produtos que vaia de um ponto a outro ponto, uma alternativa de transporte usual segundo Ferraz e Torres, 2004.

No transporte de pessoas os veículos pertencem na maioria à particular filiado a uma cooperativa, já no transporte coletivo os veículos pertencem a uma empresa prestadora de serviços e que opera em rotas definida e horários fixos de acordo com a programação dos órgãos de fiscalização da prefeitura. O transporte alternativo muitas das vezes é feito porta-a-porta, percorrendo diversos bairros, pegando funcionários para ser transportados. Para suas respectivas empresas, sua capacidade de lotação é pequena e a duração do passageiro dentro do veículo é momentânea, o veículo encontra-se em situação de empréstimo ou a serviço, já o transporte coletivo de massa passa de ponto a ponto pegando passageiro até completar totalmente a sua lotação, a sua capacidade é grande e a sua viagem é extensa e leva grande número de pessoas (FERRAZ; TORRES, 2004).

Algumas cidades de menores portes utiliza-se de veículos sobre pneus (vans e micro-ônibus) que se deslocam em ruas estreitas e pequenas, é o modal mais utilizado no serviço público. Já nas cidades grande, se utiliza esses modais e transporte sobre trilhos como o metrô e trem suburbano metropolitano que atuam na região mais carente da cidade. (FERRAZ; TORRES, 2004).

As maiores partes das linhas existentes no subsistema metropolitano são gerenciados pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicações da Bahia – AGERBA, atrai o maior número de viagens da Região Metropolitana de Salvador, trafegando pelas regiões da BA-99, BA-93, AV. Paralela e BR-324, sendo operada por vans e micro-ônibus (SANTOS, 2002).

A prefeitura municipal é o órgão administrador dos diversos meios de transporte coletivo de passageiros existente, que é um serviço público essencial, e que são exercidos por empresas particulares que exploram o serviço. A prefeitura fica encarregada de executar a fiscalização e fazer a regulamentação dos serviços prestados aos usuários do transporte público (CORDEIRO, 2005).

Embora tenha surgido nas primeiras décadas do século XX, o transporte público e tido como serviços essenciais para a população nos dias de hoje, é um serviço de competência da prefeitura e consequentemente do Estado, e que é operado através de concessão, permissão ou autorização. A prefeitura nesta situação passa de executora a reguladora, o que aumenta a responsabilidade e reduz o serviço com mão de obra (CORDEIRO, 2005)

3.2 TRANSPORTE ALTERNATIVO

Com o avanço tecnológico pode-se notar um avanço nos modelos de transporte existente, embora nem todas as pessoas tenham acesso, e em muitos casos, o transporte é insuficiente e precário para atender às necessidades da população, e com estas deficiências no atendimento ao público usuários, foi que se desenvolveu a necessidade do transporte alternativo, ou seja, alternativa de modo e meio de se transportar, porém de forma não regulamentar ou regularizado, que funcionam por meio de cooperativas que se enquadram nos serviços realizado em veículos de baixa capacidade (4-36 passageiros) que são ajustados às necessidades da população, seja para apoio de serviços convencionais ou para serviços de atendimento a pessoas de modalidade reduzida (HERNÁN, 2004).

É uma opção de transporte diferente do transporte convencional, por exemplo, ao invés de se usar o carro, se utiliza as vans e micro-ônibus. Embora o surgimento se desse pela perspectiva da população na busca de um melhor serviço, e ajuste das necessidades de tempo de viagem, comodidade, preço e conforto. Essa explosão do TA, ocorreu no início dos anos 90 no século XX durante as grandes descobertas no mundo, onde nas grandes metrópoles o TP não supria as reais necessidades da população a qual logo aderiu às novas alternativas de transporte, logo no início não se tinha tanta cobrança e fiscalização, e sem se importar com a legalidade nos dias de hoje, o TA já passa por uma rigorosa fiscalização com estes meios de transportes, até mesmo por causa da segurança e legalidade (HERNÁN, 2004).

Em algumas localidade aonde se encontra uma topografia acidentada, com encostas, morros e ocupações irregulares sem planejamento, com um alto grau de violência e muitas das vezes com acesso restrito e vias muitas estreitas, o que inviabiliza o acesso de transporte público e os micro-ônibus na região, o transporte é realizado por linhas regulares com seus horários pré-definidos e realizados por Vans, adaptadas com sua lotação com um número maior de passageiros (FERRAZ; TORRES, 2004)

3.2.1 Transporte Alternativo no Brasil

Através de dados obtidos através do IBGE, foi analisado que os serviços de Vans e micro-ônibus estão presentes em mais de 50% dos municípios brasileiros, o qual mais de 60% é serviço informal e irregular, e a região Nordeste é que sustenta a maior parte deste tipo de serviço, ocorre pela falta de infraestrutura de muitas cidades e pela falta de condições financeiras, visto que o transporte clandestino informal é mais barato. Na Bahia não precisa ter muito esforço para localizar vans e micro-ônibus, realizando transporte entre cidades de forma tranquila e sem fiscalização, é o caso das linhas que saem da cidade de Feira de Santana com destino a Conceição do Jacuípe, Santanópolis, Irara e outras cidades próximas. Em outras regiões usa-se como TA de bicicleta, moto

táxi, veículos de pequeno porte, vans e micro-ônibus, e que juntos transportam mais gente do que o metro da cidade do Rio de Janeiro.

A forma como é realizado a prestação de serviços nas empresas de transporte coletivos convencionais se difere dos serviços prestados pelas cooperativas de transportes. As empresas operam com economia de escala, detém de uma organização estrutural bastante clara e possui diferentes funções em suas áreas de trabalho, investimento em tecnologias de ponta para melhor funcionar seus sistemas administrativos e operacionais.

Já as cooperativas funcionam através de seus colaboradores, e possui uma tomada de decisão bastante lenta, porque seus canais de iniciativa passam por diversas burocracias até chegar ao denominador final. Algumas cooperativas até são mais organizadas, possuem até uma estrutura organizacional definida, mas não são organizadas administrativamente e tão pouco possuem veículos reservas e outras alternativas para possíveis imprevistos, já a logística de pessoas opera com situações também rentáveis, o que sustenta a sua subsistência que vem de contratos firmados com proprietários de empresas com a cooperativa que firma contrato com proprietários de Vans e Micro-ônibus que prestam serviços em empresas conveniadas, o que leva muitos proprietários a se associarem a cooperativa como forma de trabalho regulamentar, obtendo através de parceria facilidade na compra de peças e componentes para manutenção e conserto do veículo (BAHIATRANSPORTE,2013).

Figura 2 - Micro-ônibus da cidade de Salvador.



Fonte: Disponível em: www.portalaz.com.br

Conforme figura 2, este é um dos primeiro modelos de micro-ônibus utilizados no transporte alternativo regulamentar na cidade do Salvador.

Diante da situação, a Prefeitura do Salvador procurou regulamentar a circulação dos veículos

de TA na cidade, ampliando as linhas do transporte público de passageiros, organizando o seu funcionamento e melhorando o padrão de deslocamentos diários da população na Cidade. Porém não contribuiu com o deslocamento dos colaboradores das grandes organizações, que necessitam estar presente no horário correto nas empresas que muitas vezes são distante e situam-se em locais pouco habitados. Esta aparência feita é de um veículo micro-ônibus (seu aspecto visual das partes externa e interna) traz um bom grau de satisfação dos seus usuários.

3.3 O TRANSPORTE ALTERNATIVO EM SALVADOR

A pesquisa efetuada sobre o assunto pode nos mostrar os tipos de TA existente dentro da cidade, e os meios de transportes e suas dimensões, e com base em acurada pesquisa é que pode nos levar a conhecimento tanto da cidade quanto sobre as normatizações e legislações do TA que operam dentro da cidade.

Figura 3 – Transporte Alternativo na zona periférica de Salvador



Fonte: Disponível em: www.folhavoria.com.br.

A figura 3 demonstra um dos primeiro e principais meio de transporte adotado nas zonas periféricas de Salvador, mais precisamente o Subúrbio Ferroviário nos anos de 1995 Segundo a Associação de Transporte Público.

Ainda Segundo a Associação Nacional de Transporte Público, “em muitas das alternativas existentes, o TA sempre existiu como sistema convencional nas grandes metrópoles brasileiras”. Ainda segundo a idéia citada da associação, o transporte cobriria apenas áreas inacessíveis, sem nenhum tipo de regulamentação das linhas atendendo toda a demanda da população. Durante o ano de 1995 a 1996 este meio de transporte se expandiu com grande vigor, surgindo uma nova geração

de prestação de serviço no transporte informal, e gerou uma disputa de passageiros com os ônibus convencionais e táxis.

Segundo Martins (1997) “Nosso verdadeiro e maior objetivo é a ‘lotação’. Voltamos a insistir que o nosso movimento é pacífico. Não queremos brigar com ninguém, queremos trabalhar pois há mercado para todos”.

A idéia traçada foi alcançada com êxito nas grandes metrópoles onde os TA que antes atuavam de forma clandestina, hoje atuam de forma regular, tal sucesso foi alcançado no ano de 2000, não foi uma vitória rápida, o espaço foi conquistado aos poucos, porém este sucesso não garantiu o fim dos conflitos com as grandes empresas de ônibus e Táxis, as vans e os micro ônibus que atuam no transporte alternativo complementar estão todos regulares e são controlados pelos órgãos municipais e pela Cooperativa do Subsistema Especial de Transporte (COOPSTECS).

3.4 CARACTERÍSTICAS DA CIDADE DO SALVADOR

Conforme pesquisa feita pelo (IBGE, 2012), entre Salvador e sua região metropolitana são aproximadamente 3,8 milhões de habitantes, em uma faixa territorial de 4.375,72 Km², com 13 municípios. Concentrando-se mais de 50% do PIB do estado, tendo sua capital como principal pólo em concentração de pessoas, com uma massa de 2,99 milhões de habitantes, de acordo com pesquisa do (IBGE, 2012), sendo a terceira mais populosa do país, com 80% da população do PIB da região metropolitana do salvador (RMS).

A população atualmente de Salvador, é o dobro da do ano de 1970, e com esse aumento do número de habitantes, é que as principais vias não suportam mais as quantidades de veículos que transitam no dia a dia, já o sistema transporte de massa está ultrapassado com esse aumento (SAMPAIO, 1999).

Com o crescimento populacional nas grandes metrópoles, fez com que o município de Salvador fizessem determinados investimentos no TA, isto porque a população de Salvador está em uma crescente e com uma estimativa de residente no município em 2.710.968 pessoas referência em 1º de julho de 2012, pois o TC tem se tornando um problema na medida em que a cidade se desenvolve e aumenta o seu perímetro urbano (IBGE, 2012).

A evolução populacional de Salvador (fundada como São Salvador da Bahia de Todos os Santos) faz parte de desenvolvimento dos principais municípios brasileiro. Capital do Estado da Bahia é a primeira Capital do Brasil. Os habitantes são chamados de soteropolitanos, gentílico criado a partir da tradução do nome da cidade para o grego: Soterópolis. A situação da cidade: Salvador é uma metrópole nacional com mais de 3,6 milhões de habitantes, sendo o município mais populoso do

Nordeste, a terceira capital com mais população do Brasil e a décima segunda mais populosa da América Latina. Sua região metropolitana, conhecida como "Grande Salvador", possui 2.710.968 habitantes, recenseados em 2012 pelo (IBGE), o que a torna a primeira capital mais populosa do Nordeste, sétima do Brasil e uma das 120 maiores do mundo. Por tal dimensões urbano populacionais, fica classificada pelo estudo do IBGE sobre a rede urbana brasileira como centro metropolitano nacional.

Tabela 1- Evolução populacional.

Evolução populacional e estimativas de crescimento segundo a ONU (2005) em milhares de habitantes.													
1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
403	520	671	847	1 069	1 341	1 683	1 983	2 331	2 644	2 968	3 331	3 695	3 950

Fonte: IBGE 2012

A cidade de Salvador é notável, pela sua cultura regional e afro-brasileira, e a sua área metropolitana é a mais rica do Brasil. Com a aproximação da Copa do Mundo em 2014, os órgãos governantes, estão em busca de melhorias no sistema de transporte, e para tanto está em ritmo de construção no seu segundo meio de transporte, o ferroviário, que se iniciou em 1997.

O Metrô de Salvador é o futuro sistema férreo e que é tido como solução para a problemática do transporte da cidade, e será administrado pela Companhia de Transporte de Salvador (CTS). Ao ser concluído as obras, terá 28 estações e 48,1 km de extensão, transportando por dia cerca de 400 mil usuários. Já existente uma linha de ferrovia na cidade desde 1856, a primeira companhia de trem na cidade, a CTS, foi criada em 1999 com o objetivo de modernizar o trem do subúrbio ferroviário e implantar o metro de Salvador. O sistema férreo foi dividido em quatro etapas conforme quadro 1 a seguir.

Quadro 1- Divisão do sistema férreo do metrô de Salvador

Etapa	Linha 1	Lina 2
1 ^a	Lapa <> Acesso Norte	-----
2 ^a	Acesso Norte <> Pirajá	Bonocô <> Rodoviária Iguatemi
3 ^a	Pirajá <> Pau da Lima	Rodoviária Iguatemi <> Imbui
4 ^a	Pau da Lima <> Cajazeiras	Imbuí <> Lauro de Freitas
5 ^a	-----	Lauro de Freitas <> Aeroporto

Fonte: Autor (2012)

O início das obras se deu em 1997, e se iniciou a construção em abril de 2000 a partir da linha 1 à primeira etapa do projeto. A abertura do primeiro trecho foi programado inicialmente para meados de 2003, mas depois de muitas paralisações nas obras foi programada a data para dezembro de 2008, e até hoje não se tem previsão de quando o metrô entrará em funcionamento, devido aos grandes números de paralisação. O Governo Estadual, comprou os trens e os entregou mesmo sabendo que, devido aos atrasos da obra, de responsabilidade da prefeitura.

No mês de julho o governo estadual determinou a construção da linha 2 do metrô, que ligará o Acesso Norte ao Município de Lauro de Freitas, uma forma de cumprir as exigências da FIFA para a Copa do Mundo, de ter transporte coletivo rápido entre o aeroporto e o estádio. No dia 11 de agosto de 2011 vários pessoas comemoraram o aniversário de 12 anos de atraso do projeto do metrô de Salvador com festa, bolo, refrigerantes, típico de festa de aniversário.

Figura 4: Metrô de Salvador



Fonte: Disponível em: metrô-salvador.jpg

A figura 4 mostra um do metrô que farão parte do sistema de transporte, que está sendo implantado na Cidade de Salvador.

3.5 A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA SALVADOR

Na cidade do Salvador existe um controle do TA, que é feito pela Cooperativa do Subsistema Especial de transporte de Salvador (Coopstecs), tendo como presidente o Sr. Pedro Miranda⁷, o qual foi a principal peça no processo de evolução do TA. Em 2001, iniciou uma mudança no sistema de

⁷Sr. Pedro Miranda, Presidente da Cooperativa do Subsistema Especial de Transporte de Salvador.

Vans por micro-ônibus, onde a prefeitura começava a autorizar e regularizar os veículos que no momento eram considerados clandestinos, e começava o reconhecimento perante os órgãos públicos. No contexto atual do TA em Salvador, existe um momento de mudanças significativas, que pode afetar o rumo de algumas cooperativas segundo o Sr. Pedro Miranda. Que ainda afirma que o governo estadual propõem mudanças para atender às necessidades dos 153 mil passageiros que são transportados e os grandes eventos esportivos que irá acontecer.

Nos bairro e comunidades em que se utiliza o TA, é um dos principais meios de transporte, e a população sente a diferença com a forma do atendimento e rapidez, os veículos possuem câmaras de seguranças e GPS que permite controlar as rotas e horários, o que dá maior segurança aos passageiros. Os micro-ônibus e Vans vão até onde o transporte coletivo convencional não consegue ir, e nos bairros mais humildes, localidades onde as ruas são estreitas e atuam também junto com os ônibus regulares.

3.5.1 A regulamentação do Transporte Alternativo no Estado da Bahia

O transporte alternativo é tratado como uma ilegalidade, mas qual seria mesmo esta transgressão? Notadamente que é meramente burocrática a legalização, ou seja, norma ou ordens superiores e jogo de interesse político, cujos valores sociais e morais se apresentam em segundo plano. Isto é, a população que utiliza o transporte, irregular e o regular, o ilegal e o legal, aqui, é representada, única e exclusivamente, a partir de uma credencial, título ou papel fornecido pelo sistema de transporte público. Assim, esses trabalhadores, não dispoendo dessa autorização ou credencial concedida pelo poder público, não podem exercer aquela liberdade de trabalho. O trabalhador do transporte alternativo tende a buscá-los em seu espaço, ao desenvolvimento social, ao sentimento de justiça e, sobretudo, à prevenção e redução da criminalidade e da violência no transporte público.

Figura 5 – Transporte Alternativo na cidade de Feira de Santana



Fonte: disponível em: www.aimundorui.blogspot.com

A figura de nº 5, mostra o sistema de Transporte Alternativo clandestino, feito por Vans e que operam de forma clandestina na cidade de Feira de Santa, que faz transporte de pessoas para cidades próximas como Irara, Conceição de Feira, Tanquinho, Santanópolis e outras.

As bases legais para se penalizar o trabalho de transporte alternativo seriam o art. 230, II e 23, VII, em concatenação lógica - porque o código de trânsito Brasileiro (CTB) é um sistema legal e não mero repositório de normas estanques e isoladas - com os dispositivos 108 e 135. No caso do transporte feito na maioria das vezes nos interiores das grandes metrópoles, em compartimento de carga o chamado 'pau de arara', que remunerado ou não, sem qualquer tipo de proteção razoável para os passageiros, como cobertura e bancos acolchoados com assentos, e que não atende as mínimas exigência de segurança absoluta.

A regulamentação está contida na Constituição Federal (CF) de 1998, Inciso V do Art. 30.

Informa que:

Compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial. A regulamentação é, portanto, essencial para a organização dos serviços de transporte e para garantir à administração o controle necessário.

Figura 6 – Transporte Alternativo na Cidade de Candeias



Fonte: disponível em: www.bahianoticia.com.br

A figura nº 6, mostra o transporte utilizado no subsistema complementar feito por vans, topic e micro-ônibus, que operam como transporte alternativo nas cidades da zona metropolitana de Salvador, e Cidades como Candeias, Madre de Deus, Lauro de Freitas e outras, que desfrutam destes meios de locomoção o qual fornece um apoio ao sistema convencional de transporte coletivo o qual é gerenciado pela AGERBA.

A região metropolitana de Salvador – RMS possui 4.337,72 Km², nos seus treze municípios, concentrando mais de 50% do PIB do Estado da Bahia, sendo Salvador a capital com 80% da população (IBGE, 2007).

3.6 HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO DO SALVADOR

No início, o deslocamento era realizado a pé ou com veículos com tração humana ou animal, isto ocorreu pouco antes do século XVII. O Transporte Público iniciou-se na França por volta de 1662, inaugurando a princípio o sistema de carruagens de madeiras e puxado através de animais, e recebeu o nome de ônibus, que significava, de todos.

Este modelo de locomoção, a carruagem puxada por animais ou humanos, era um privilégio para os muitos ricos. Este modelo de transporte alugado surgiu nas cidades de Londres em 1600, e em Paris por volta de 1612, e pode ser considerado o início do transporte urbano.

Figura 7 - “Omnibus” Típico da primeira metade do século XIX.



Fonte: disponível em: ANTP (2000)

A figura 7 traz a abordagem do início do meio de transporte público alternativo, visto que não era filiada a nenhuma empresa e nem com cooperativas.

Em Salvador se iniciou no ano de 1845, quando foi autorizado o direito de se estabelecer empresas de ônibus ou gôndolas na cidade (tipo de diligência puxada por quatro animais). No ano de 1851 foi criada a linha cidade alta a barra e outra das pedreiras até o Bonfim. No ano de 1864 foram criadas algumas linhas sobre trilhos que fazia cidade alta até a cidade baixa, porém as concessões foram dadas para Antônio Francisco Lacerda implantar o elevador ligando as duas cidades. No ano de 1911 já se circulava os bondes elétricos e o bonde salão (veículo de grande luxo para recepções de altas autoridades em visita aos pontos turístico da cidade) conforme informa o banco de dados do SETPS.

E após muitos protestos e ameaças por parte da população, a prefeitura no ano de 1955 decretou extinto o famoso bonde e aos poucos foi substituído por ônibus elétricos, que em 1957 foram iniciado a expansão do sistema de ônibus, ocorrendo a regulamentação do serviço de transporte coletivo da cidade do Salvador, e se deu início ao desenvolvimento da cidade e estudos dos planos e projetos de transporte para melhoria no deslocamento da população na cidade (SETPS, 2013).

No ano de 1981, se deu início a construção do maior terminal de Salvador a estação da lapa,

que ainda hoje é um dos principais terminais de ônibus, no ano de 1984 foi a vez do terminal Estrada Velha do Aeroporto - EVA - que hoje é substituída pela Estação Nova Esperança que foi inaugurada em 1986, porém foi neste ano de 1986 se lançava o bonde moderno. Porém durante os períodos de 1989 a 1992 se terminava as obras exclusivas do bonde, que andava pela via exclusiva na Avenida Bonocô e Vasco da Gama. De 1992 até o ano de 1996 o sistema de transporte coletivo passou por diversas transformações com modernização de suas frotas e implantação do sistema tronco alimentador na região de Cajazeiras.

Em 1998 se implantava o subsistema de transporte complementar operado por Vans e micro ônibus, o chamado transporte alternativo, e logo após o ano de 1999, iniciava-se, a realização de concorrência pública com objetivo da construção do metrô de Salvador, e que se arrasta até os dias de hoje (SETP, 2013).

Por volta do ano de 1980, foi criado a NTU – Núcleo de Transporte Urbano do município, vindo através do decreto nº 6047, e que tinha por finalidade o planejamento, coordenação, fiscalização, orientação, supervisão e execução do programa de desenvolvimento do TP para a cidade. No ano de 1982, criava a SETRAM – Superintendência de estações de transporte do município que administraria as estações de transbordo do município e logo depois no ano de 1992 se criaria a SET – Superintendência de transporte e trânsito do município e a STP Superintendência de engenharia de tráfego, que hoje se tornou através da fusão a TRANSALVADOR – Superintendência de Trânsito e Transportes do Salvador, que é a responsável pela administração e coordenação do trânsito e transporte dentro da cidade, é o órgão responsável pela aplicação de multas e organização do trânsito, reduzindo os congestionamento, mantendo as sinalizadas em perfeito funcionamento e orientação aos motoristas (TRANSALVADOR, 2012).

3.7 HISTÓRICO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO DO SALVADOR

Após alguns trabalhadores serem desligado de empresas da indústria do pólo petroquímico de Camaçari, identificaram o gargalo das empresas em deslocar seus colaboradores, e ao serem demitidos investiram em transporte tipo Vans, oferecendo seus serviços para o deslocamento de funcionários de suas residências para as empresas e das empresas até as suas residências. Para tanto se reuniram e criaram cooperativas e dentre elas estão a COOPERVAN, UNIVAN, VANSTUR, LUCTUR e outras segundo dados da UNIVAN.

A Cooperativa UNIVAN foi criada em 25 de julho de 2003 por um grupo de proprietários de VANS e Micro-ônibus, com um perfil de que a cidade não possuía estas meio de transporte que fornecesse o veículo com motorista que atendesse o perfil exigido por diversas empresas de diversos

segmentos. A fim de sanar com tal necessidade resolveram fundar a cooperativa UNIVAN – Ba – Cooperativa dos Proprietários e Condutores de Veículos Tipo Van e Similares do Estado da Bahia Ltda., à fim de formar uma estrutura forte para dar suporte aos seus cooperados e oficializar os seus clientes. A empresa cresceu e hoje conta com parcerias de grandes empresas com clientes, e possui em seu quadro 35 cooperativados associados, e com os mesmos números de veículos registrados. Embora seja uma das primeiras cooperativas registrada no Brasil com transportadora turística, a cooperativa almejou reconhecimento dos órgãos oficiais da Bahia e de Salvador, contando atualmente com licenças da Prefeitura, EMBRATUR e AGERBA, que são os órgãos que regulamentam as atividades de transporte, tendo como ponto forte: número satisfatório de associados; carros próprios; excelência em atendimento 24 horas; maior comodidade em transporte; seguro; pacotes promocionais e monitoramento.

Seu planejamento estratégico é se manter entre as melhores empresas do ramo de transporte de passageiros em veículos modelo van e similares, oferecendo comodidade, conforto, pontualidade e segurança para os seus passageiros, hoje está operando com 70 veículos modelos sprinters, micro-ônibus, grande besta sedans máster e executivos de luxo e outras, segundo a empresa UNIVAN.

Já a Cooperativa dos Proprietários de Veículos Especiais tipo VAN do Estado da Bahia (COOPERVAN), foi constituída no dia 31 de maio de 1995 e conta hoje com 32 associados ativos. Tem como principais atividades são o transporte turístico de superfície, viagens e locação de veículos para o transporte de funcionários. A COOPERVAN é uma empresa que aluga transporte, estando no mercado preparada para atender as Empresas Públicas e Privadas, além dos Órgãos Públicos Federais, Estaduais e Municipais.

Atualmente, a COOPERVAN está cadastrada como fornecedora de serviços junto a várias empresas e órgãos públicos, tais como, AGERBA, CHESF, SISTEMA TELEBRÁS, SENAI, PETROBRÁS e a Secretaria de Administração do Governo da Bahia, com efetivos serviços prestados. Seu CEC (Certificado de Registro Cadastral), o que lhe permite participar de todos os tipos de licitação feita no estado, bem como a obriga a manter-se com um cadastro impecável e a recolher rigorosamente em dia todos os tributos devidos. Seu cadastro junto à EMBRATUR, o primeiro de uma cooperativa desta espécie, classifica como uma Transportadora Turística de Superfície, permitindo-lhe atender a hotéis empresas de aviação e agências operadoras de turismo. O cadastramento na EMBRATUR tem como prioridade a identificação e o registro dos prestadores de serviços turísticos habilitados, relacionando seus empreendimentos, equipamentos e serviços, assim como seu perfil de atuação, sua qualidade e os padrões de serviço oferecidos. Apenas empresas especializadas conseguem seu cadastro junto à EMBRATUR.

A COOPERVAN é uma empresa moderna, que trabalha na velocidade da internet, segundo informa seu site, facilitando assim a solicitação de orçamentos e atendendo on-line com muita

presteza e rapidez e sem dúvida com muito prazer oferecendo carros novos, com banco reclinável, ar condicionado e som digital e Motoristas capacitados, equipados com Celular para garantia da segurança.

3.8 LEGISLAÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO DA OPERACIONALIDADE DO TRANSPORTE ALTERNATIVO

A Constituição Federal Brasileira de 1988 – CF 88 -, em suas cláusulas pétreas citando sobre o direito e garantias fundamentais, trazem que: “É livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendendo as qualificações profissionais que a lei estabelece”. (art. 5º, XIII, CF 88), e o seu dispositivo trás na carta magna consagra a liberdade de trabalho em sentido amplo, reconhecendo a liberdade individual, garantida a todos o povo brasileiros no exercício de qualquer que seja a sua atividade. Ainda na CF 88, no art. 70, caput IV, respectivamente afirma que “É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previsto em lei” (art.170, § 1º, CF 88).

Amparado pela lei e somente a lei, pois só ela baixada pelo congresso nacional, pode restringir a liberdade de livre exercício de qualquer trabalho, o que não se permite é a proibição do trabalho, por meio de portaria ou instrução de serviço de qualquer órgão público competente. O exercício da atividade em TA (Ônibus e Vans) é tido como problema social pelos governantes, e também precisamente econômico.

Já na norma do art. 231, VII - cujo teor próprio ou as vedações dela decorre muito e se aproximam da inconstitucionalidade (art. 5º, XIII, CF/88) – existe no tipo o permissivo da força maior que tecnicamente significa: "fato necessário, cujos efeitos não eram possíveis evitar, ou impedir." (§ único, art. 393, CCB/02) há ainda outro permissivo legal na constituição que é alternativo e não aditivo.

Assim, se o transporte convencional autorizado e permitido, não consegue atender às necessidades dos usuários locais, e se esse fato acontece por ato não atribuível ao transportador alternativo, a infração, ali prevista, não se há base jurídica para qualquer proibição à liberdade de trabalho do TA. Ademais, há outras possibilidades para se prevenir as atuações duvidosas, ineficazes e possivelmente violentas aplicadas pelos agentes de trânsito; senão vejamos, a norma diz que a autoridade sobre a via poderá autorizar, em caráter precário, o transporte alternativo, desde que atendido, desde que atendidas às exigências mínimas de segurança aos seus passageiros.

Adverta-se, ainda, que a retenção e apreensão de veículos, no caso de um trabalhador, já constituem enorme dano pessoal. Essas apreensões de veículos utilizados como TA, é apenas uma faculdade, eis que a norma expressa essa liberdade ou facultatividade através do verbo poderá (reter

o veículo, vide art. 270, § 5º, CTB). Quando a lei impõe uma só decisão diz imperativamente: reterá, apreenderá. Como se vê, a apreensão, direta ou indireta, do Estado, através da Polícia e demais autoridades de trânsito, carece de orientação e da luz dos fundamentos jurídicos legais e constitucionais e da ambiência econômico-sociais que cerca o fato.

3.9 AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TRANSPORTE ALTERNATIVO DO SALVADOR

As políticas públicas no nosso país o Brasil, na opinião de Schmidt (1983), foi transformada pelas diversas mudanças políticas históricas, que se iniciou por volta de 1964. E a pouca experiência do povo brasileiro, assim como as estrangeiras se tem mostrado, que as políticas de transporte público não têm conseguido garantir um bom conforto e condições adequadas de deslocamento aos trabalhadores, e à maioria da população, permanecendo normalmente a baixo dos níveis de serviço nos sistemas públicos de transporte (VASCONCELLOS, 2000).

“As políticas de transporte público e trânsito na cidade cristalizaram as diferenças marcantes entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular, que resultaram em ações eficientes e norteadora de apoio ao aumento do número de automóveis circulando nos grandes centros, por meio da garantia de condições adequadas de circulação e segurança” (VASCONCELLOS, 2000, p. 59).

As Políticas Nacionais de Transportes Urbanos, em consonância com o III Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), tem procurado assegurar que o transporte pudesse se constituir em massa com o grande apoio ao desenvolvimento pleno e das diversas funções urbanas existente, e de melhoria mais qualificadas que possa trazer um bom nível de vida para a população, tendo estabelecido os grandes objetivos de eficiência e qualidade no serviço, o qual pode ser atingido por meio dos seguintes planejamentos: economia no consumo de energia; aproveitamento do potencial dos sistemas existentes, através da manutenção, ampliação e reaparelhamento das infra estruturas fiscais existente e operacionais, além da grande ampliação e aperfeiçoamento dos sistemas de transporte público e alternativo em seus aspectos institucionais, de organização e planejamento, físicos, de operação e de tecnologia; além da integração dos transportes público férreo com o ônibus (SEI, 2009).

4.0 MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR

A população de Salvador esta aproximadamente 3 milhões de pessoas e mais de 568.148 veículos, uma média de 5,27 habitantes por veículos (IBGE; DENATRAN 2012).

Apesar de obter um trânsito caótico, os soteropolitanos reclamam de que existem carros demais na capital, porém Salvador obtém umas das menores médias de veículo por pessoas entre as 27 capitais brasileiras, obtendo um percentual de (0,18), ou seja, um carro para 0,18 pessoas, segundo dados do IBGE 2012. Surpreendentemente o estado de São Paulo não lidera a ponta, a capital de Curitiba, a cidade do Paraná é que possui a maior média registrada com (0,53) que o dobro de Salvador, ou seja, menos de dois curitibanos para cada veículo (IBGE; DENATRAN 2012).

Figura 8 - Estatística - Média de veículos por pessoas nas cidades



Fonte: IBGE 2012

A explicação para tantas pessoas obterem seus veículos é a facilidade dada por revendedoras na aquisição, e a facilidade nos pagamentos, e outra causam principal na aquisição de um veículo é a péssima qualidade oferecida no sistema de TA, aonde os usuários se deparam com veículos sujos, lotados e sem conforto algum.

Na cidade de Hong Kong 90 % de sua população utiliza a rede de transporte urbano o que é diferente das capitais brasileiras onde 65% de sua população utilizam o mesmo serviço segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA 2012.

É uma cidade modelo que possui ônibus pequenos, médios e grandes, trens, metrô, bondes e balsas, que são utilizados diariamente e possuem uma excelente higiene, visto que são obsessão e padrão na cidade. A cidade de Hong Kong é bastante preocupada com o zelo e a mobilidade urbana, apesar do incentivo dos governantes em criar um bom hábito de andarem a pé ou utilizando as bicicletas.

Segundo Isaías Neto (2012) “A modernidade de Salvador não estava nos anos 70, quando se abriram avenidas e a fisionomia da cidade mudou. Essa visão ligada apenas à paisagem é um equívoco”.

Com o evento da Copa do Mundo de 2014, muitas cidades vão passar por uma transformação de melhorias, como nas áreas do aeroporto, estradas, infraestrutura e outras. O TP sem dúvida nenhuma vai passar por melhorias em suas estações de transbordo como a Estação da Lapa, Esta Pirajá e outras. A cidade precisa ser mais cuidada, com políticas de administração doméstica, igual à que é feita em residências, é preciso entender o papel que o estado tem com alguns setores que não podem ser privatizados, com são os casos de algumas secretarias como o da saúde e educação. Visto que quando se oferece uma educação de qualidade, vai se vir e entender um mundo diferente. “É curioso que em cada cidade do mundo você tenha bairros diferentes, mas que o centro seja o único lugar comum, Salvador precisa recompor essa noção” segundo cita o urbanista Isaías de Carvalho S. Neto.

Algumas avenidas da cidade, eram classificadas por questões de rendas na década de 80, (que não é diferente nos dias de hoje) embora aliada a lógica de distribuição de função, a zona de habitação e rede de transporte, é tida como preferencial, no projeto de mobilidade urbana. O Governo do Estado da Bahia, através da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), que é uma empresa pública, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR), lançou um projeto chamado corredores transitórias alimentadores I e II, que tratara da duplicação de algumas avenidas; como a Pinto de Aguiar e Gal Costa, que interligara a aluguéis bairros, visto que a ligação é essencial para a circulação do Sistema de Transporte Rápido – BRT (*Bus Rapid Transport*). Ainda constam no projeto de mobilidade urbana, a construção de ciclovias, viadutos, túneis, contenções, urbanização, sinalização e algumas obras a serem complementadas que iram trazerem benefícios e rapidez no trânsito, poupando tempo e proporcionando melhor qualidade de vida (TRIBUNA DA BAHIA, 2013).

Outro projeto que viabilizaria a busca para o avanço da mobilidade urbana na capital baiana, descongestionando o trânsito intenso, e aliviando o gargalo das vias mais congestionada, é a substituição do antigo trem do subúrbio pelo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). É um projeto que traria uma nova mobilidade, pois trafegaria do centro de Salvador, no Comércio, percorrendo os municípios de Candeias, Dias D'Ávila, Simões Filhos e Camaçari, o que ligaria a região do Subúrbio ao Pólo Industrial de Camaçari, e custaria cerca de R\$ 4 bilhões (SECOM -BA, 2013).

São obras que fazem parte do planejamento traçado, e que vem sendo realizada a fim de tornar a vida do soteropolitano cada vez melhor, segundo o Secretário Estadual da Casa Civil, Rui Costa.

4.1 CRITICAS SOCIAIS DO TRÂNSITO DE SALVADOR

Segundo o urbanista Isaías de Carvalho S. Neto, os usuários do Trânsito na grande metrópole

de Salvador, reclamam de motoristas comuns, de ônibus, táxi, lotação, motociclistas e motoristas de TA, que conseqüentemente apresentam que estão sofrendo de saúde por conta do caos do trânsito estressante. E muitas destas causas é a má educação de alguns motoristas, violência, falta de planejamento e falta de organização dos órgãos competente que não consegue resolver tal situação.

Para o perueiro que atua como tal legalizado, no centro urbano, relata que o trânsito de São Paulo é estressante e o de Salvador está ficando parecido, e é a partir do momento do engarrafamentos, que muitos acabam descontando nas pessoas que não têm nada a ver com a situação, acabando em muitas das vezes em morte no trânsito (REVISTA MUITO, p10, 2013).

Estudos realizados relatam que as principais causas dos gargalos nos centros metropolitanos das grandes cidades, é o excesso de veículos nas ruas e a má educação geral dos motoristas, o que vem a ser o oposto do significado do termo civilidade (REVISTA MUITO, p10 2013).

Há muito tempo atrás, Salvador tinha um sistema de transporte que funcionava bem, que eram os bondes. Havia poucos carros, e os caminhos dos bondes era exclusivo, o bonde era de todos, de quem tinha dinheiro e carro e de quem não tinha condições alguma, porém com a ampliação das vias e da cidade, foi realizado um projeto que priorizava a utilização dos automóveis. Os ônibus passaram a usar as mesmas vias dos carros, transformando-se no que é nos dias de hoje (REVISTA MUITO, p 11, 2013).

A população por meio de reivindicações, tem lutado constantemente pela imediata redução das tarifas do transporte público, melhorias e ampliação da frota de veículo, implantação e ampliação do metrô de Salvador, trens gratuitos para a população do subúrbio e reforma e construções de novas estações de transbordo (G1 BA,2013)

4.2 TRANSPORTE PÚBLICO COMO PRIORIDADE

Os últimos acontecimentos em Salvador e todo o País, foi com manifestações pelas ruas das cidades brasileiras, com gritos e recado de uma população bastante revoltada, insegura e insatisfeita. Apesar de alguns incidentes, a grande maioria posicionou-se de forma pacífica, pedindo melhor governo, menos inflação e fim da corrupção (Correio da Bahia, 2013⁸).

Ainda, segundo José Carlos em seu artigo, o valor cobrado pelas passagens foi apenas o início, mas ainda assim, teve o poder de colocar em debate, todas as questões do transporte público. A Cidade possui onze quilômetros de vias exclusivas para ônibus e um de metrô sem data para circulação, o

⁸Jornal Correio da Bahia, 08-2013, Artigo de José Carlos Aleluia

que faz com que o individual busque solução para o problema que é a aquisição do seu próprio veículo. Ficando o maior prejuízo para os usuários dos Transportes Público (TP), que tem que enfrentar engarrafamentos, inseguranças e desconforto, com tanto veículos circulando em vias estreitas e sem condições de circulação. Através de concessão a Prefeitura de Salvador do transporte coletivo sobre pneus (Ônibus), que acontecera ainda neste segundo semestre de 2013, o novo sistema de transporte coletivo irá dar prioridade a qualidade da frota por meio de modernidade e mais conforto, além do uso tecnológico através do Sistema de Posicionamento Global - GPS, para facilitar o controle da operação e fiscalização. Obrigando a empresas a cumprirem com as viagens programadas, proporcionando rapidez, conforto e qualidade, tentando mudar a filosofia do carro individual, o que reduziria a quantidade de veículos nas ruas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, pode ser concluído que, a década de 90 foi marcada pela modernização e urbanização nos grandes centros o que gerou, o crescimento populacional nas grandes cidades e nas regiões periféricas, surgindo cada vez mais, bairros distantes, que necessitavam ser interligados entre si, e que por sua vez, o sistema de transporte coletivo urbano, oferecido pela prefeitura local, existente à época, não satisfazia a grande demanda da população que constantemente crescia, e tinha necessidade de locomoção, de exercer seus direito de ir e vir dentro do município, onde muitas vezes chegavam atrasados e cansados em seus compromissos, por causa das dificuldades de trajeto, causando então um grande descontentamento à classe empregadora, pois tal fato gerava uma baixa produtividade de seus empregados.

Frente a atual realidade e com o objetivo de amenizar a problemática vivida e apresentada pela nova conjuntura social, é que foi implantado o sistema de transporte alternativo, tendo as vans e micro-ônibus, devido a quantidade de passageiros que cabia em seu ambiente interno, um espaço “livre” para seu desenvolvimento, com o objetivo de facilitar e efetuar a logística das pessoas,

ocasionando uma satisfação de todos os colaboradores em geral, tanto os empresários quanto os próprios passageiros, que trabalhavam para os mesmos e que agora, não mais chegavam enfadados ou fadigados, pela situação de que o único sistema de transporte existente até então, era de péssima qualidade.

Este sistema de transporte apareceu como uma válvula de escape, pois criava-se uma nova perspectiva de melhoria de vida para muitos trabalhadores que depende do transporte e ampliação do mercado de trabalho.

Em contra partida, em busca de maior número de passageiros, os novos pequenos investidores, ofereciam benefícios de menor valor no preço do bilhete de passagem, fato este que atraía sempre um maior número de pessoas, ao ponto de crescer a necessidade de também aumentar a quantidade de veículos nas ruas, com o mesmo objetivo. Fato este, que acabou gerando uma certa frustração aos empresários, donos das empresas de transportes, que se viram ameaçados pelo novo sistema. Pois com a falta da mobilidade urbana e a baixa produtividade dos seus colaboradores que além de chegarem atrasados no local de serviço, chegavam com fadiga, causada no deslocamento oriundo do percurso do transporte público. Com reivindicações ocasionadas por grupos de trabalhadores, gestores das empresas, passaram a operar com veículo particular para efetuar o deslocamento de colaboradores, proporcionando conforto e segurança, além de alcançar resultados satisfatórios nos postos de serviços, pois os funcionários passam a chegar no horário certo, reduzindo atraso, horas extras e faltas, além da fadiga.

Proprietários de Vans e Micro-ônibus contratados pelas empresas afim de efetuar a logística de pessoas passaram a se organizar em grupos e formaram cooperativas com o intuito de construir organizações de classe ativas, legais e credenciadas a negociar com as grandes empresas e obterem um aparato jurídico legal, isto porque tinham adentrado no ramo do TA de forma individual ou agrupados através de movimentos. As cooperativas que atuam com as Vans e os micro-ônibus se organizam em níveis hierárquico, com liderança através de uma presidência, vice-presidência, tesouraria, diretor administrativo, e seus ocupantes são eleitos pelos associados para compor a mesa específica, a qual impõem regulamento interno, fruto de acordo e reuniões que normatizam o segmento estimulando a transformação do trabalho informal, como também nas necessidades dos próprios proprietários dos veículos.

O transporte é o principal elemento dentro do custo logístico, pois ele funciona a garantir a prestação de serviços com eficiência e rapidez ao cliente, o qual representa despesas logística si tornando uma das principais ferramenta para o sucesso de qualquer organização. As empresas tendem a procurar obter melhores resultados com terceirização da logística de pessoas, pois os colaboradores como foi dito anteriormente, passam a terem uma maior frequência no trabalho desenvolvendo suas atividades com maior animo e satisfação, fruto do conforto proporcionado pela

condução ofertada. Uma das grandes decisões de se transportar é uma das principais funções logística existente no mundo, além de representar a maior parte dos custos logístico nas empresas, mesmo com os avanços da tecnologia, da troca de informações em tempo real, da Just In Time o transporte continua sendo fundamental para se atingir um objetivo logístico que é o produto (a pessoa) na hora certa, no lugar certo, ao menor custo possível, entrega direta, cross-docking (logística rápida e de menor custo). É notório a real necessidade por TA nas empresas, pois vítimas da falta de políticas públicas para o transporte e a grande facilidade em se contratar uma cooperativa ou um prestador de serviços credenciado que possua Vans ou micro-ônibus que realizem o deslocamento dos funcionários. A absorção das novas práticas para o segmento do TA tem estimulado uma transformação não apenas no trabalho informal, mas das próprias necessidades que a população tem, e diante disso é que observamos as promessas pela infraestrutura na cidade do Salvador, pelo não cumprimento até os dias de hoje da fluidez, segurança e conforto nos transporte de massa e no trânsito, da oportunidade de negócio dentro do ramo para todos que acreditaram nas promessas do desenvolvimento do transporte desde os anos 90, continuamente com o desenvolvimento da logística de pessoas, com a utilização não somente das Vans e micro-ônibus como também da utilização dos veículos de pequenos porte garantindo com isso uma melhor rapidez, segurança e conforto para todos.

6 REFERÊNCIAS

BARBOZA, Karla Fabiana de França; FERREIRA, Eric Amaral; ORRICO FILHO, Rômulo Dante. Transporte alternativo: **características de mercados emergentes**. COPPE, UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil, 2002.

COOPERATIVA – BAHIA TRANSPORTE, Disponível em: <http://bahiatransportes.com.br/salvador-van-bahia-transportes> > Acesso em 13 março 2013.

COOPERVAN – COOPERATIVA DOS PROPRIETARIOS DE VEÍCULOS ESPECIAIS TIPO VANS DO ESTADO DA BAHIA, Disponível em: <<http://coopervanba.com.br/index.php/cooperven>> Acesso em: 03 nov. 2012.

DIAZ, CRISTIAN ANDERSON – Disponível em: <<http://ebah.com.br>> Acesso em: 26 jul. 2013

ESPECIAL CIDADE – Revista Época, nº 750, outubro 2012, Editora Globo

FERRAZ, ANTÔNIO CLÓVIS “Coca” Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público e Urbano**. São Paulo: Rima, 2004.

FOLHA SALVADOR – Disponível em: < <http://file://E:|folha salvador>>> Blog Archive> Acesso em 11 jan. 2013.

G1 BAHIA – Disponível em: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2013/07/mpl-salvador-diz-que-imposto-menor-pode-reduzir-passagem-r-250.html> > Acesso em 15 de agosto 2013.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. CEI. Informações Básicas dos Municípios Baiano n.14.

Paraguaçu. Salvador: CEI, 1994.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic.), 2005.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br> > Acesso em: 30 mar. 2012.

JOEL MARTINS, Repórter da Categoria (JORNAL O Globo, 1997).

JORNAL CORREIO DA BAHIA 2013 – Município – **Salvador** – 14 de outubro

JORNAL CORREIO DA BAHIA 2013 – Município – **Salvador** – 5 de julho

JORNAL TRIBUNA DA BAHIA 2013 – Município – **Salvador** – 18 de agosto

MAXIMUMCONSULT – Disponível em: <http://www.maximumconsult.com/mtc/media/revistalme.pdf> > Acesso em 10 de dez 2012

MUITO – Revista semanal do grupo A TARDE - **Salvador**, nº 255 – março de 2013.

SOCIOLOGIA – Especial - **Revista Ciência e Vida**, Ano I, nº 01, Editora Escala – 2007

SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Conjuntura & Planejamento /**

SEI – SEI. N.164 (jun.1994) – Salvador: SEI, 2009 (ISSN 141-1536)

SECOM – **Secretaria de Comunicação Social**. Disponível em:< <http://www.comunicacao.ba.gov.br>> Acesso em: 15 ago.2013

TRANSALVADOR – **SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE DO SALVADOR**. Disponível em:< <http://www.Transalvador.salvador.ba.gov.br> > Acesso em: 30 out. 2012

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara, **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. Ed. São Paulo: Annablume, 2000.