



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE ECONOMIA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**LEVI RODRIGUES MUNIZ DOS SANTOS**

**ANÁLISE DE IMPACTO DA MOBILIDADE URBANA:  
DIFICULDADES DE ESTACIONAMENTO NOS BAIROS DA BARRA,  
PELOURINHO E NOS PRINCIPAIS SHOPPINGS DE SALVADOR.**

Salvador  
2016

**LEVI RODRIGUES MUNIZ DOS SANTOS**

**ANÁLISE DE IMPACTO DA MOBILIDADE URBANA:  
DIFICULDADES DE ESTACIONAMENTO NOS BAIRROS DA BARRA,  
PELOURINHO E NOS PRINCIPAIS SHOPPINGS DE SALVADOR.**

Trabalho de conclusão de curso de graduação em Ciências Econômicas, apresentado à Faculdade de Economia, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Área de Concentração: Economia Urbana e Economia das cidades

Orientador: Prof. Dr. Antônio Ricardo Dantas Caffé.

Salvador  
2016

S237 Santos, Levi Rodrigues Muniz dos,  
Análise de impacto da mobilidade urbana: dificuldades de estacionamento  
nos bairros da Barra, Pelourinho e nos principais shoppings de salvador / por  
Levi Rodrigues Muniz dos Santos. – Salvador: L.M.R.S, 2016.

45 p. tab. fig. graf.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) –  
Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Economia, Salvador, 2016.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Ricardo Dantas Caffé.

1. Estacionamentos de automóveis. 2. Centros comerciais. 3. Mobilidade  
urbana - Salvador I. Santos, Levi Rodrigues Muniz dos. II. Caffé, Antonio  
Ricardo Dantas. III. Universidade Federal da Bahia.

CDD- 330

# LEVI RODRIGUES MUNIZ DOS SANTOS

## ANÁLISE DE IMPACTO DA MOBILIDADE URBANA: DIFICULDADES DE ESTACIONAMENTO NOS BAIRROS DA BARRA, PELOURINHO E NOS PRINCIPAIS SHOPPINGS DE SALVADOR

Trabalho de conclusão de curso de graduação em Ciências Econômicas, apresentado à Faculdade de Economia, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

### BANCA EXAMINADORA

Orientador: \_\_\_\_\_

**Prof. Dr. Antônio Ricardo Dantas Caffé**  
Universidade Federal da Bahia – UFBA

\_\_\_\_\_  
**Prof. Dr. Antônio Renildo Santana Souza**  
Universidade Federal da Bahia – UFBA

\_\_\_\_\_  
**Prof. Dr. Henrique Tomé da Costa Mata**  
Universidade Federal da Bahia - UFBA

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, nosso mestre maior, que nos concede o dom da vida, pois sem sua plena vontade nada poderia ser feito. Aos meus familiares, em especial meus pais Antônio e Laura, minha irmã Lívia, aos meus primos: Amanda, Elison, Eliuson, Wilson Jr., Samara, que me incentivaram e se fizeram presentes nos momentos mais difíceis dessa caminhada, fazendo-se compreensíveis quando da minha ausência. Em especial ao meu Digníssimo Professor Doutor Antônio Ricardo Dantas Caffé que não mediu esforços para nos orientar na realização deste trabalho, com paciência e respeito as minhas dificuldades, aos meus colegas de faculdade pelo companheirismo e pelo conhecimento. Enfim, dizer que sem o apoio de todas as partes mencionadas não teria como chegar ao objetivo.

“É injusto que toda a sociedade contribua para custear uma despesa cujo benefício vai a apenas uma parte dessa sociedade.”

Adam Smith.

## RESUMO

Este trabalho analisa a problemática da falta de vagas para se estacionar nos principais pontos de Salvador, levando em consideração que a cidade vem passando por mudanças estéticas e viárias, importantes para a mobilidade urbana, sem, contudo apresentar medidas eficazes para a produção de vagas de estacionamentos públicas ou a baixo custo para sua população e visitantes. O número de veículos particulares aumentou numa velocidade inversamente proporcional ao número de estacionamentos públicos, o que se verifica é a disseminação entre os estabelecimentos privados de cobrança de tarifas pelas suas vagas que antes eram oferecidas aos clientes sem custo e essa medida reflete diretamente na diminuição do público e conseqüentemente no consumo.

**Palavras-chave:** Estacionamentos públicos. Estacionamentos. *Shoppings*. Mobilidade urbana. Reforma na Barra. Estacionamentos no Pelourinho.

## **ABSTRACT**

This paper analyzes the problem of lack of places to park on the main points of Salvador, considering that the city has undergone aesthetic changes and road, important for urban mobility without providing effective measures for the production of parking spaces public or at low cost to its people and visitors. The number of private cars has increased in inverse proportion to the number of public parking lots speed, what is happening is the spread between private establishments charging fees for their vacancies that were offered to customers at no charge and this measure directly reflects the decreased public and consequently consumption.

**Keywords:** Public Parking. Parking malls. Urban mobility. Reform in Barra. Parking in Pelourinho.



## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** – Antes e depois das obras iniciadas pela prefeitura no calçadão da Barra..... 22
- Figura 2** – Orla da Barra antes e depois da saída dos famosos “Barraqueiros” ..... 23
- Figura 3** – Rotas de entrada e saída no Pelourinho.....30
- Figura 4** – Shopping Salvador após o início da cobrança..... 35

## LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico 1** – Impactos das transferências de 50% das viagens a pé para ônibus em Salvador..... 17
- Gráfico 2** – Impactos das transferências de 50% das viagens de carro para ônibus em Salvador..... 18
- Gráfico 3** – Impactos das transferências de 50% das viagens de ônibus para Bicicleta..... 19

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

Abrasce	Associação Brasileira de Shopping Centers
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
hab/Ha	habitantes por hectare
IPAC	Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

## LISTA DE TABELAS

**Tabela 1:** Valores cobrados nos estacionamentos dos Shoppings de Salvador, 2016.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>13</b>
<b>2. DIFICULDADES DE ESTACIONAMENTO NOS PONTOS TURISTICOS DE SALVADOR</b> .....	<b>16</b>
2.1 A DESCENTRALIZAÇÃO URBANA E O TRANSPORTE PÚBLICO.....	16
<b>2.1.1 Impactos de Políticas de Mobilidade em Salvador</b> .....	<b>19</b>
2.2 DIFICULDADES PARA ESTACIONAR NA BARRA.....	21
2.3 MODIFICAÇÕES NO TRÂNSITO DA BARRA.....	23
2.4 MUDANÇAS ESTRUTURAIS DA BARRA PÓS-INTERVENÇÃO.....	24
<b>3. BAIRRO DO PELOURINHO</b> .....	<b>31</b>
3.1. DIFICULDADES PARA ESTACIONAR NO PELOURINHO.....	32
<b>4. COBRANÇAS DE ESTACIONAMENTO NOS SHOPPINGS</b> .....	<b>35</b>
<b>5. CONCLUSÃO</b> .....	<b>39</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>40</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>42</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Os movimentos gerados pelas relações urbanas em relação a sua mobilidade são objetos de estudo em diversas partes do mundo. A cidade é o espaço onde se vive e se realiza diversas funções, como serviços, lazer, trabalho e onde o indivíduo se desenvolve tanto físico como culturalmente. Obviamente que a convivência num ambiente tão competitivo e com características peculiares acaba por gerar conflitos de interesses e de oposição entre aqueles que habitam e dividem o mesmo espaço. Enquanto uns buscam a produção, exploração do comércio, do mercado imobiliário e de riquezas, outros buscam qualidade de vida, acessibilidade, inclusão social, lazer, enfim, isto varia muito em relação ao meio ao qual o sujeito está inserido e a qual grupo ele faça parte, além é claro das iniciativas políticas que estejam sendo implantadas naquela região.

A urbanização brasileira é considerada tardia. Enquanto na Europa ela ocorreu no início do Século XIX, no Brasil ela iniciou no Século XX. No entanto, somente depois da crise de 1929 é que ela começou a desenvolver-se, pois, com a falência do sistema agrário ao qual o país estava estruturado, a população começou a se deslocar num processo conhecido por migração, alcançando as grandes cidades, e foram constituindo moradias rudimentares, sem infraestrutura, iniciando, assim, um processo que perdura até os dias atuais, em que essas comunidades oriundas desses processos carecem de condições melhores de moradias, serviços e transportes.

A mudança na economia e na forma de se relacionar permitiu um crescimento acelerado na economia e conseqüentemente na população, as cidades exerciam cada vez mais uma atração a população, por simbolizar a prosperidade, o progresso e as novidades. O desenvolvimento industrial sofria um importante avanço, pois o país alocava os seus recursos oriundos das atividades agroexportadoras para investir na tecnologia pesada, principalmente a automobilística, que aliada às grandes multinacionais eram o que existia de mais avançado à época.

Paralelo a esse crescimento urbano e econômico, a produção e a circulação de veículos também foi crescendo significativamente uma vez que as novas necessidades oriundas do mundo moderno elencavam suas peculiaridades, dentre elas podemos destacar a acessibilidade e a mobilidade, pois à medida que os trabalhadores não conseguiam inserirem-se no mercado de trabalho de forma satisfatória, eles passavam a residir nos arredores distantes dos grandes centros, criando os chamados locais periféricos e assumindo as colocações que lhes fossem possíveis e para acessar esses locais foi-se desenvolvendo o sistema de transporte coletivo. Nesse sentido, Santos (1996, p. 96) afirma que “a organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos na periferia”.

Para Ferraz e Torres (2004), “o modo de transporte está diretamente relacionado ao tamanho da cidade”. Nas cidades pequenas, o transporte não motorizado, principalmente a pé, de bicicleta e através de animais de montaria são muito utilizados, e na medida em que estas vão crescendo, ocorre o aumento dos transportes motorizados, principalmente o emprego de motocicletas, assim conforme o tamanho da cidade há um predomínio do transporte particular em detrimento ao transporte coletivo. Assim, a forma como determinado grupo se desloca serve como indicativo do nível de desenvolvimento de determinada região. Quanto mais distante ela estiver das metrópoles e megalópoles ela apresentará dificuldades e deficiências para os membros que fazem parte da sua sociedade acessem os bens e serviços, assim consequentemente para a geração de renda e riquezas.

A despeito da mobilidade urbana, Salvador foi uma cidade desenhada e criada a partir de seu porto e, da Bahia de Todos os Santos, sua infraestrutura iniciou a se desenvolver ainda na época colonial para a exportação de cana-de-açúcar. As políticas de mobilidade então, com o passar o tempo e do desenvolvimento urbano da capital baiana perante a estrutura colonial herdada e praticamente sem mudanças no alvorecer do século XX. Todos os projetos de mobilidade urbana de Salvador estão pautados nessa estrutura, uma herança da era colonial misturada às reformas de vias, ruas e avenidas dos bairros mais afastados dos centros históricos da cidade (Pelourinho no centro, e Barra, no qual se tem o farol ícone da cidade).

Quando se trata de mobilidade, aborda-se também o planejamento urbano. O planejamento é a consolidação de práticas de políticas em torno de objetivos em médio e longo prazo, consolidando tecnologia e ideologia. Além disso, todo planejamento acontece em condições históricas concretas, portanto, demandando um conhecimento da realidade com que trabalha. A questão relativa à Salvador envolve o jogo entre seu papel no sistema da urbanização no Brasil e sua internacionalidade. Colateralmente envolve seu papel como capital efetivo de uma grande região (sendo a maior do Nordeste em habitantes e região metropolitana) e os mecanismos de sua estruturação como cidade de grande porte conduzida por mecanismos da urbanização feitos no último século.

A desigualdade de renda, favelização e infraestrutura ainda obsoleta em algumas regiões fazem de Salvador um poço para as dificuldades de estacionamento em seus pontos turísticos e a dificuldade de locomoção entre eles. Afinal, os financiamentos dos projetos urbanos estão alinhados exatamente às construções de novas instalações. O caso mais recente de todos é o Complexo Bela Vista na entrada (ou saída do Cabula), no qual se criou toda uma infraestrutura e modificou sentidos de trânsitos para melhorar a locomoção dos futuros moradores e dos habitantes já existentes. Tais projetos melhoraram a qualidade da movimentação de carros e pessoas nessa região, uma das mais apreciadas hoje no setor imobiliário.

Logo, as dificuldades de estacionamento da Barra e do Pelourinho estão condicionadas às políticas de planejamento urbano. Suas localidades, herança da época cultural, tiveram nos últimos dez anos uma série de revitalizações e requalificações, mas não tiveram reestruturações. Assim, mesmo com as novas obras e inversão de faixas e avenidas, que antes era de mão dupla e agora passam a ser de mão única, a dificuldade para estacionar veículos continua a mesma.

O trabalho está subdividido em capítulos que buscam facilitar a compreensão do leitor de forma objetiva. Desse modo, o primeiro capítulo aborda a problemática da mobilidade fazendo-se uma alusão para se estacionar no bairro da Barra, enquanto o segundo abrange a região do Pelourinho sob a mesma ótica e, por fim, o terceiro capítulo retrata a cobrança de estacionamento nos principais *shoppings* de Salvador.



## **2 DIFICULDADES DE ESTACIONAMENTO NOS PONTOS TURÍSTICOS DE SALVADOR**

### **2.1 A DESCENTRALIZAÇÃO URBANA E O TRANSPORTE PÚBLICO**

Como destaca Delgado (2014), a cidade de Salvador conforma um panorama peculiar, no qual as deseconomias urbanas, a perda de mobilidade e de tempo, os congestionamentos e a poluição, originários do funcionamento do sistema de transporte, são originados de dois fatores: o acentuado desequilíbrio existente nos padrões de densidade urbana e a forte concentração de serviços e emprego na região que compreende o Centro Tradicional da cidade e nas proximidades do Iguatemi. Esses fatores atuam simultaneamente na estrutura urbana, causando um impacto negativo na demanda.

Para o referido autor, esse acentuado desequilíbrio que existe nos padrões de densidade urbana ocorre quando comparados os bairros situados na orla Atlântica de Salvador com os bairros localizados nas proximidades da orla da Bahia de Todos os Santos.

Ainda de acordo com Delgado (2014):

Os bairros mais densos revelam menores indicadores de renda e, portanto, dependem fortemente do transporte público para realizar as suas viagens cotidianas, entretanto é nestas regiões onde se evidencia um profundo descaso em termos de infraestrutura e investimentos em mobilidade ao longo do tempo. Os corredores de transporte de alta capacidade, não importando o modo devem cruzar estas regiões e conectá-las com as áreas centrais.

Do mesmo modo, quanto à intensa concentração de serviços e empregos na região do Centro Tradicional da cidade e nas proximidades do Iguatemi, que consiste no segundo aspecto, isso acontece em locais que apresentam um poder de atração de viagens em escala metropolitana, revelando-se esse fenômeno, por exemplo, na elevada concentração de viagens de transporte coletivo nessas regiões (DELGADO, 2014).

Em relação a esse último aspecto, tem-se, por conseguinte, viagens urbanas realizadas por todos os modos de transporte, que a cada ano ficam mais extensas e fortemente concentradas no tempo (hora pico) e no espaço (as duas centralidades), tornando-se insustentáveis. Além disso, nessas regiões se concentram e se sobrepõem as viagens do transporte público e privado, como consequência do ordenamento territorial desequilibrado (DELGADO, 2014).

Conforme explica Delgado (2014), esse desequilíbrio acaba agravando-se pela falta de uma legislação que regule a implantação de Polos Geradores de Tráfego (empreendimentos que atraem viagens de automóvel), a exemplo de outras cidades, como São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba.

Acerca dos Polos Geradores de Tráfego, Pinto, Diógenes e Lindau (2003, p. 1) esclarecem:

São considerados Pólos Geradores de Tráfego (PGT) os empreendimentos constituídos por edificação ou edificações cujo porte e oferta de bens ou serviços geram interferências no tráfego do entorno e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens [...].

Como exemplos de PGT, constam, entre outros estabelecimentos: shopping centers, supermercados, hotéis, centro de convenções, teatros, escolas, portos e aeroportos. Importante salientar que, cada vez mais, os novos PGT vêm se caracterizando como empreendimentos que contemplam uma combinação mista de estabelecimentos.

Nesse contexto, as áreas que mais atraem viagens na cidade, tanto de transporte público como de transporte privado, consistem na região contornada pela Avenida Tancredo Neves e no bairro do Comércio. Essas áreas, por sua vez, dispõem de pouquíssimas residências, refletindo, assim, uma proposta urbanística obsoleta e insustentável (DELGADO, 2014).

Sobre essas áreas, Delgado (2014) complementa:

Estas áreas, sendo centrais, promovem viagens motorizadas dos diversos cantos da metrópole e com isso, o consumo cotidiano de energia, de tempo e de espaço de circulação é feito em grande escala. A tendência mundial é fazer exatamente o contrario, pois as viagens motorizadas poderiam ser mitigadas, em parte, alocando

atividade residencial nestes bairros, facilitando deslocamentos de curta distancia, os quais poderiam ser feitos a pé ou bicicleta.

Delgado (2014) adverte que o modo de transporte que prevalece na cidade de Salvador é o transporte coletivo (ônibus), que representa 52% das viagens. Em seguida vem o modo a pé, representando em torno de 29%. Já as viagens por automóvel representam 14% das viagens, sendo que os modos ferroviário e hidroviário, respectivamente, somam 1%. Por fim, os demais modos de transporte representam 3% do total.

Contudo, deve-se levar em conta que esses dados estão de acordo com a última pesquisa Origem/Destino realizada em Salvador, que ocorreu em 1995, logo estando bastante defasada, apesar de ser muito completa e detalhada (DELGADO, 2014). Dessa maneira, o recomendável é que esses estudos sejam renovados no máximo a cada dez anos, levando-se em consideração as peculiaridades da cidade em questão (DELGADO, 2014). Na cidade de Salvador, por exemplo, evidenciam-se muitas mudanças nesses aspectos nos últimos anos, o que justifica uma atualização dos estudos realizados nessa área.

De acordo Delgado (2014), com uma população de aproximadamente 3 milhões de habitantes, Salvador é a terceira cidade mais populosa do Brasil, ocupando ainda a oitava posição entre as cidades mais populosas da América Latina. Além disso, Salvador é uma das cidades mais densas da América Latina, apresentando densidades próximas aos 600 hab/Ha nos bairros de Pero Vaz e da Liberdade, comparando-se, nessas localidades, ao bairro de Copacabana no Rio de Janeiro. Aliado a essas características, Salvador tem uma grande diversificação de padrões de assentamento populacional e de atividades econômicas, além de possuir espaços escassos para a expansão da habitação e equipamentos urbanos, enfrentando ainda graves problemas de mobilidade (DELGADO, 2014).

Para Delgado (2014):

A mobilidade urbana em Salvador configura uma problemática complexa, produto do descaso histórico em termos de investimento público para o setor, assim como da confluência de múltiplos fatores que impactam simultaneamente os padrões de mobilidade,

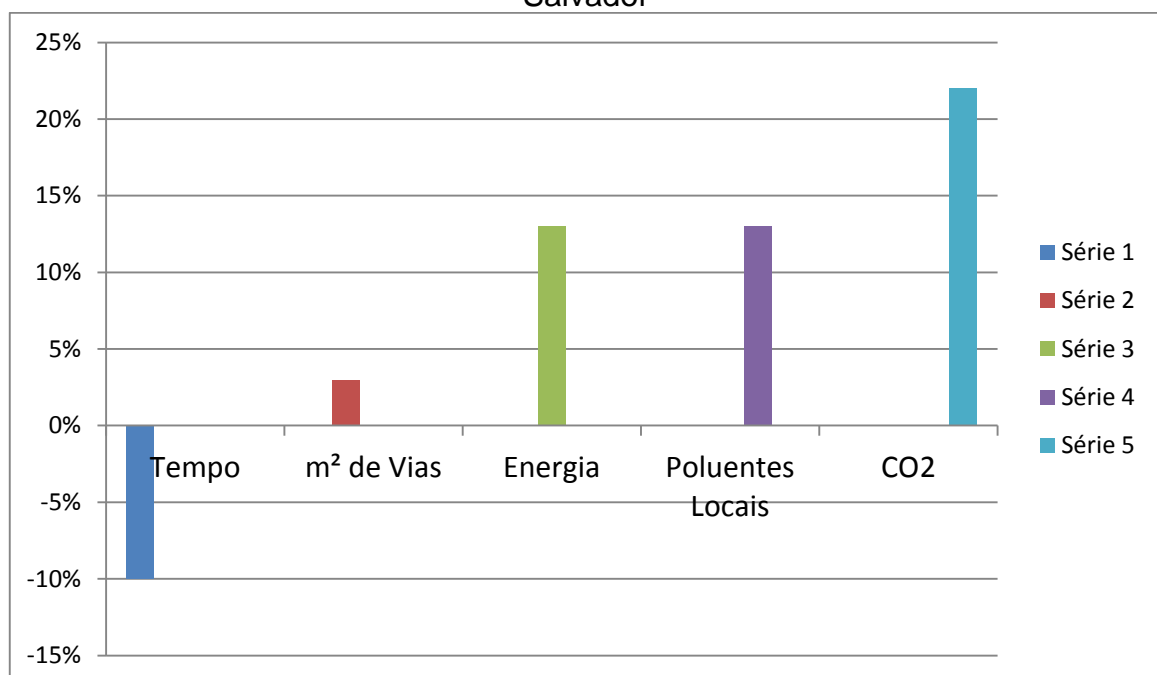
comprometendo a sustentabilidade urbana, sendo os principais: forte concentração de atividades urbanas em poucos locais; a falta de informações públicas atualizadas e confiáveis dos padrões de viagem; a falta de soluções que enfrentem eficazmente os desafios propostos pelo relevo acidentado da cidade; a queda do desempenho do transporte público na cidade, associado fortemente ao crescimento do uso do automóvel e a descontinuidade do processo de gestão, na cidade.

Assim, uma distribuição modal diversificada e equilibrada na cidade de Salvador, e consequentemente sustentável, reclamaria uma maior participação de outros meios, como trens, *ferries* e do transporte vertical nos deslocamentos quotidianos (DELGADO, 2014).

### 2.1.1 Impactos de Políticas de Mobilidade em Salvador

Os gráficos que se seguem demonstram a relação de quanto às grandes variações que podem ocorrer na mobilidade de uma cidade quando se altera a quantidade de viagens em benefício de algum meio de transporte em detrimento de outro. Com essa finalidade, o simulador estima as mudanças nos consumos de tempo, espaço físico e energia, e na emissão de poluentes, resultantes de uma mudança no uso dos meios de deslocamento.

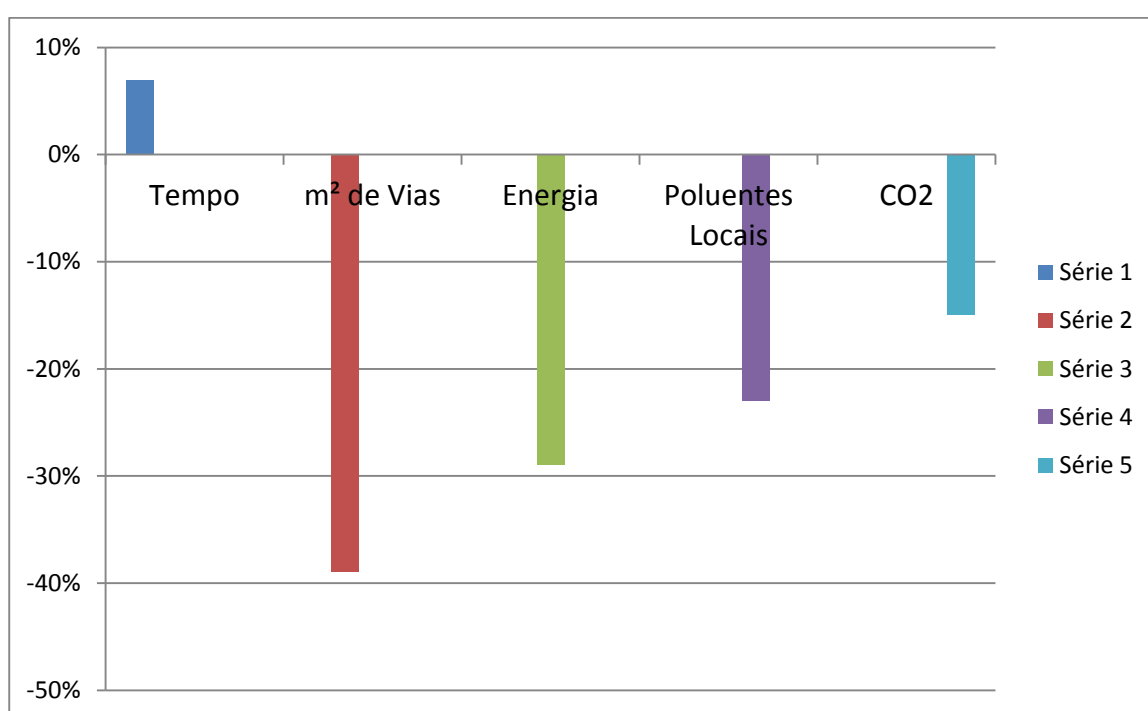
**Gráfico 1** – Impactos das transferências de 50% das viagens a pé para Ônibus em Salvador



Fonte: ANTP.

O Gráfico 1 um simula um percentual relativo sobre os impactos ambientais sobre a mobilidade urbana quando metade das viagens a pé é substituída por ônibus. A relação de 50% foi apenas para efeito estatístico e para facilitar a abordagem em relação ao transporte urbano. É evidente que o tempo diminui, porém as emissões aumentam consideravelmente, tal gráfico é uma base para os comportamentos que seguirão.

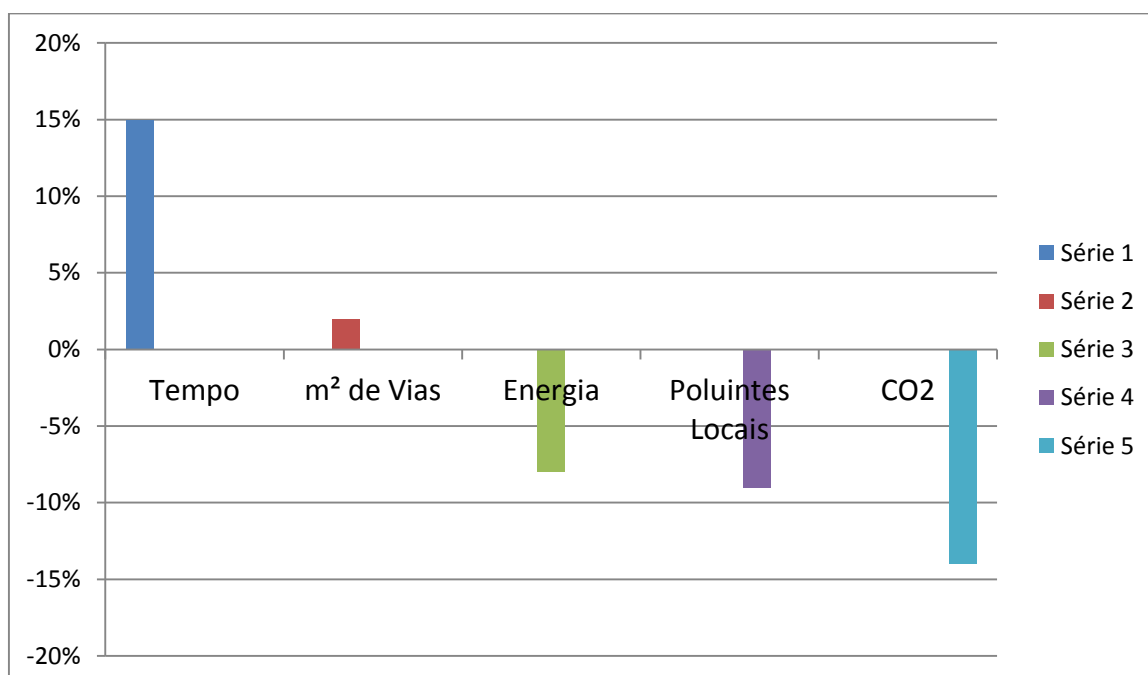
**Gráfico 2 – Impactos das transferências de 50% das viagens de carro para ônibus em Salvador**



Fonte: ANTP.

Aqui, ainda levando em consideração a base de 50% nas transferências, o impacto na mudança de um meio de transporte para o outro dentro do mesmo modal, é muito grandioso. Se metade das pessoas que tem carro, optassem para ir ao trabalho de ônibus, numa simulação, o tempo de viagem somente aumentaria em 7% em contraste com um decréscimo no metro quadrado de ocupação das vias – que mostra uma redução de quase 40% (ver Gráfico 2). Isso facilitaria a locomoção numa cidade cujo seus principais pontos turísticos têm uma infraestrutura com base no sistema colonial.

**Gráfico 3 – Impactos das transferências de 50% das viagens de ônibus para Bicicleta**



Fonte: ANTP.

No Gráfico 3, verifica-se a inversão de ônibus com bicicleta para os mesmo 50% de impactos ambientais sobre a mobilidade urbana. A energia e os poluentes locais são reduzidos ainda que o tempo e o m<sup>2</sup> de vias sejam maiores, visto que o gráfico se baseia numa simulação na qual se metade das pessoas que usam o transporte coletivo, utilizassem bicicletas, os impactos seriam estes em termos percentuais.

## 2.2 DIFICULDADES PARA ESTACIONAR NA BARRA

O advento da urbanização e as transformações decorrentes da vida moderna impõem a sociedade uma série de necessidades onde podemos destacar a mobilidade e a acessibilidade que são fatores que permeiam esse desenvolvimento, embora nem sempre priorizados, são eles que são determinantes para uma valorização de uma determinada área, assim como para o seu esvaziamento influencia diretamente no mercado imobiliário e nos investimentos de bens e serviços.

Analisar as questões que envolvem a problemática da Mobilidade Urbana de Salvador se torna um grande desafio. A capital baiana desenvolveu-se de maneira

desordenada, seguindo resquícios da era colonial, o que influencia diretamente na maneira como os seus habitantes vivem e se deslocam. As deficiências oriundas dos modelos de gestão implantados, aliados ao serviço físico, ultrapassados em transporte de massa, fez com que se privilegiasse o transporte automotivo particular, de modo que a sua frota aumentou significativamente ao longo do tempo ocasionando diversos problemas, dentre eles vagas para o estacionamento público nas principais vias da capital baiana.

Salvador é uma cidade onde se percebe grave desequilíbrio social e com parcela significativa da população sem a devida apropriação dos espaços públicos, No setor de transportes a cidade, também, enfrenta dificuldades, explicitadas, em boa parte, na gestão da mobilidade a que estão sujeitos os que aqui vivem, especialmente pela falta de instrumentos para avaliação e monitoramento desta mobilidade. Como foi explicitado o mau planejamento nos equipamentos de transporte públicos ou em nome desse setor, a centralização de determinados serviços em uma determinada região e as longas distâncias percorridas diariamente ocasiona um excessivo número de veículos sempre nas mesmas regiões. É importante entender a essa dinâmica como um elemento estruturante do desenvolvimento urbano e regional, e indutor deste desenvolvimento, que tem sido relegado por um longo tempo em Salvador.

Diante da descontinuidade do processo de planejamento da mobilidade metropolitana e de investimentos no setor, torna-se imprescindível a elaboração de estudos, planos e investimentos, diante da sua expansão territorial e populacional desde que foi criada até os dias atuais, além da ampliação de investimentos econômicos.

A forma como esses deslocamentos são feitos em Salvador, torna-se preocupante, uma vez que, estes deslocamentos são feitos em sua grande maioria por ônibus e micro-ônibus, e que por sua vez, estes instrumentos vem perdendo a capacidade de transportar passageiros, as vias congestionadas, a falta de pavimentação em determinadas vias, contribuem para uma ineficiente mobilidade, gerando prejuízos tanto para o usuário, que precisam de um tempo excessivo para executar as suas

atividades, como para os empresários que observam um consumo maior de combustível e de peças para manutenção dos veículos.

A acessibilidade é o acesso fácil, qualidade do que é acessível e a falta de acessibilidade no transporte público está associada a longas viagens em longos períodos. Este conceito está intrinsecamente relacionado com o fator tempo, que é o determinante para a execução da atividade, de forma que quanto mais tempo se leva para executar determinada tarefa, menos se há de falar em acessibilidade.

O bairro da Barra passou por recentes mudanças no quesito de reurbanização. Um dos principais cartões postais de Salvador enfrentou o desafio de se reinventar, de se modernizar. As obras da primeira etapa, região do farol, foram finalizadas no dia 22 de agosto de 2014, no entanto não se conseguiu veras facilidades propostas para estacionar, além das dificuldades para transitar com as mudanças no tráfego. A forma como esse deslocamento foi modificado e pegou muita gente de surpresa e associado restrição de veículos na área entre o Shopping Barra e o Largo do Farol, já era esperada, mas a superlotação das ruas paralelas e transversais à Avenida Oceânica pegou muita gente de surpresa no último final de semana. Sem alternativas, muitos motoristas deixaram os veículos no Shopping Barra e seguiram a pé até o Farol.

### 2.3 MODIFICAÇÕES NO TRÂNSITO DA BARRA

A dinâmica para estacionar na Barra sofreu fortes alterações, com as mudanças as pessoas recorrem às ruas transversais, que oferecem poucas vagas e são vítimas dos chamados “flanelinhas” que são pessoas que se oferecem para tomar conta dos carros estacionados que cobram até R\$20,00 por uma vaga na via pública. A Prefeitura por sua vez também intensificou a fiscalização naquela região com agentes da Transalvador aplicando multas e com diversos radares eletrônicos instalados ao longo da Avenida Oceânica. Outro recurso também bastante oneroso foi recorrer aos estacionamentos privados existentes na região, que cobram tarifas por horas em que o veículo permaneceu estacionado, sendo que em média um veículo que permanece por um período entre 3 e 4 horas não paga um valor inferior a R\$30,00 (trinta reais).



O projeto de reestruturação da Barra é sem dúvida um grande avanço por iniciativa da prefeitura do Salvador que procurou inspirar-se nos grandes centros europeus onde carros e pedestres convivem harmoniosamente no mesmo espaço, no entanto apesar de modernizar um dos principais cartões postais da cidade e de trazer beleza que encantam baianos e turistas, existem alguns pontos acerca da reforma que são pontos de discussão e que estão trazendo transtornos para aqueles que precisam estar diariamente na região, onde também funcionam vários pontos de comércio e o mais contundente entre eles é sem dúvidas a falta de estacionamento na região.

**Figura 1** – Antes e depois das obras iniciadas da prefeitura no calçadão da Barra

Antes e depois das obras iniciadas da prefeitura no calçadão da Barra. À esquerda, parte da Avenida Oceânica. À direita, o calçadão próximo ao farol na mesma Avenida.



Fonte: Lyrio (2014).

Outrora, carros dominavam a paisagem. Trânsito intenso, veículos estacionados nos dois lados da via, muita poluição visual e sonora. Assim era a Avenida Oceânica, a principal da Barra. As obras iniciadas pela prefeitura a fim de dar uma requalificação a orla, deu uma maior preferência para os pedestres: Na nova Avenida Oceânica, no trecho em que foi colocado piso especial e mobiliário urbano, pedestres caminham tranquilamente, sem disputar espaço com os carros.

## 2.4 MUDANÇAS ESTRUTURAIS DA BARRA PÓS-INTERVENÇÃO

Segundo reportagem veiculada pelo jornal Tribuna da Bahia de 26 de agosto de 2014:

Mesmo com a demanda acima da oferta de vagas, o diretor de trânsito da Transalvador, Marcelo Correia, ressalta que as ruas da Barra possuem mais de 800 vagas, entre zonas verdes e azuis, distribuídas em vários pontos do bairro. “É um número considerável”. Neste momento os moradores estão regularizando a situação em relação à zona verde, que funciona nas ruas Afonso Celso, Barão de Sergy e Marques de Leão. “Os moradores conseguiram se adequar rápido a nova realidade do local e os visitantes também devem aderir às mudanças”, afirmou o gestor de trânsito. Ele ressalta que atualmente um dos principais problemas é a falta de vaga para os comerciantes da região, mas lembra que, durante o período de obras, todos tiveram que encontrar soluções para a ausência de vagas nas ruas. “Hoje a maioria das ruas transversais à Avenida Oceânica são cadastradas como zona azul. “O local deve ser um espaço de convivência mútua entre moradores, comerciantes e visitantes”, destacou. Ainda sobre estacionamentos na região, Correia afirmou que “não há projeto específico para a abertura de novas vagas em áreas públicas na região”. (CERQUEIRA, 2014).

### **Figura 2 – Orla da Barra antes e depois da saída dos famosos “Barraqueiros”**

À esquerda, Orla da Barra antes da saída dos famosos “Barraqueiros” – os donos de barracas ao longo da costa. À direita, a mesma orla após a intervenção da prefeitura.



Fonte: Lyrio (2014).

As mudanças na barra são visíveis, pois no que tinha carros estacionados e barracas, bem como a praia da Barra, a qual não possuía estrutura para receber deficientes físicos, atualmente teve seu espaço ampliado e banheiros, com área mais ampla para a circulação de pedestres, lugar agora tem lixeiras subterrâneas e banheiros químicos.

No entanto as opiniões se dividem: enquanto a Prefeitura e uma parte da população aprovam as mudanças, outra parte considerável aos quais se incluem os moradores e comerciantes da região se opõem e apontam dificuldades de deslocamentos, estacionamentos e principalmente prejuízos para os comerciantes e empresários.

A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser conceituada como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação – com foco nas pessoas e não nos veículos – que tem a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma socialmente inclusiva, ecologicamente sustentável e sem gerar segregações espaciais, por meio da priorização dos modos de transporte não motorizados e coletivos (BRASIL, 2014, p. 14).

Galindo e Galindo (2010) relacionam este conceito a outros estudos que pretenderam sistematizar e explicar as diversas dimensões do transporte, indicando que a noção de mobilidade sustentável vai além da preocupação apenas com o deslocamento. Desse modo, ressaltam a atenção que deve ser dada às externalidades geradas pelo transporte e circulação, lembrando que Galindo (2009) considera que o transporte possui finalidades i) “que se relacionam com as condições ‘mínimas’ para se possibilitar o deslocamento”; ii) “outras são ligadas à agregação de qualidade”; e iii) “aquelas finalidades abrangentes que se referem, por exemplo, ao desenvolvimento econômico”.

Galindo (2009) estrutura, então, uma classificação com dois grandes grupos de finalidades do transporte: as endógenas e as exógenas, considerando que o papel do transporte pode ser suficiente ou apenas necessário para o alcance da finalidade, “mobilidade” podendo ser entendido como a finalidade endógena intrínseca. Os outros dois objetivos (eficácia e eficiência) relacionam-se à finalidade endógena consecutiva, ou seja, o seu alcance vincula-se à minimização das possíveis

consequências negativas do transporte como, por exemplo, acidentes no caso da eficácia e emissão de poluentes no caso da eficiência. Por outro lado, podemos entender a mobilidade não somente como o deslocamento, mais também como acessibilidade, uma vez que a qualidade como esses deslocamentos são feitos influencia diretamente no grupo social. Desse modo, oferecer as condições mínimas para se estacionar com segurança, rapidez e economia garante qualidade de vida para as pessoas de um modo geral, gera valorização imobiliária daquela região e garante movimentação para o comércio, atraindo investimentos.

Segundo reportagem na Tribuna da Bahia, os motoristas lamentam a falta de espaço para estacionar:

Percorri por duas vezes aquelas ruas de trás e não fui o único. “As pessoas estavam ávidas por uma vaga, então qualquer buraco que o povo encontrava, parava, o que também prejudicou o trânsito”, conta o estudante de engenharia Ricardo Costa. Sem ter onde parar e já sem paciência para procurar um estacionamento privado, ele seguiu para o shopping Barra, onde deixou o veículo e seguiu andando até o farol, local em que havia marcado com os amigos. “Mas tive que voltar logo porque fiquei com medo de o shopping fechar e eu ficar a pé para ir pra casa”, continuou.

O professor universitário Maurício Tavares, morador da região do Porto da Barra também confirma a dificuldade encontrada para estacionar na região. Embora não dirija, Tavares afirma que amigos se queixam da falta de espaço apropriado para deixar os veículos e, sem alternativa, acabam parando nas ruas. Apesar da falta de local apropriado para guardar os carros durante um passeio, a fiscalização continua intensa na região, como pode ser visto no último final de semana, com a presença de agentes de fiscalização e de guinchos. (CERQUEIRA, 2014).

Em outra reportagem, o mesmo problema é apresentado por usuários e moradores da localidade em questão:

Assim que a equipe chegou ao local, flagrou uma senhora estacionando seu veículo. Segundo ela, depois de muito procurar por uma vaga. “Os comerciantes deveriam se mobilizar para resolver isso. Eu estou há muito tempo tentando achar uma vaga e já estou em cima da hora para minha aula”, desabafou Carmem Quincas, moradora de Stella Mares, mas que precisa estar toda segunda-feira na Barra para um curso. “Outro dia eu tive que sair da aula para vir renovar a cartela, quer dizer, é um transtorno absoluto”, concluiu.

As mudanças de tráfego na região já estavam previstas pela Prefeitura que beneficiou a população no quesito estético e de mobilidade para pedestres no entanto, o projeto apresentado pela prefeitura de Salvador

modificou o trânsito, o cenário e o ordenamento urbano naquela localidade, porém no quesito estacionamento, houve uma diminuição significativa nos números de vagas existentes. (FALTA..., 2014).

A Associação de Moradores e Amigos da Barra (Ama Barra) estima que mais de 100 estabelecimentos comerciais faliram ou mudaram de endereço no último ano por conta dessas mudanças. “A Barra é um bairro de idosos, muitos deles moram sozinhos e precisam de atendimento de cuidadores, da visita de parentes e até do socorro de ambulância, mas tudo é dificultado pela falta de estacionamento”, frisa a presidente.

A proposta envolveu alterações em diversos trechos da região. Muitas restrições de estacionamento, velocidade limitada e acesso restrito a moradores em algumas ruas, foram às mudanças mais sentidas pelos motoristas. “Minha mãe mora aqui na Barra, mas seu prédio só tem uma vaga na garagem. Eu fico sem ter como estacionar o meu. E para deixar na rua está sendo a maior dificuldade, porque a gente não acha lugar. E quando encontra é longe da onde a gente precisa estar”, contou Telma Sandra Oliveira. “Ao menos durante a noite o estacionamento deveria ser liberado em algumas ruas”, sugeriu.

Alguns comerciantes da região também comentaram as mudanças e concordaram que será só uma questão de tempo para que os motoristas se acostumem. “Aqui, a maioria dos clientes chegam elogiando. Dizem que é melhor do que quando tinha os flanelinhas aí que cobravam, danificavam o carro e sumiam”, disse Fábila Andrade, atendente de uma loja de artigos fotográficos.

Para Maristela Queiroz, proprietária da farmácia de manipulação Eco Fórmula, as mudanças da nova orla da Barra não foram tão animadoras. O estabelecimento comercial está na Barra há 10 anos e, por conta das reformas e das mudanças no trânsito, Queiroz disse que viu os rumos do seu negócio mudarem nos últimos meses. “Eu fiz um alto investimento nesse espaço, quando eu comprei, ele tinha vagas de estacionamento. Com essa proibição de estacionar, meu comércio reduziu 50%. Ninguém toma uma providência. Hoje (quinta-feira, 21) é o quarto cliente que fura o pneu do carro em frente à loja. Eu tenho um custo fixo de R\$30 mil. Pela lei,

dono de um estabelecimento como esse, tem o direito ao estacionamento, pelo menos por 15 minutos", reclama.

Proprietária da clínica veterinária Pet Mania, Maria Del Carmo disse que vai mudar o estabelecimento de lugar, por conta da queda no número de clientes no local. "O maior problema aqui é estacionamento. Estou aqui há 13 anos, tinha duas unidades: entreguei uma e vou mudar essa para a Associação Atlética, lá tem estacionamento. Hoje, meu cliente para o carro no Shopping Barra e vem andando e eu já tive um prejuízo de R\$6 mil", desabafa enquanto mostra as instalações da antiga unidade, situada na Rua Afonso Celso.

Alex Carvalho, proprietário de um conhecido restaurante na orla, também aponta prejuízos: "O movimento caiu bastante, em torno de 50%. Alguns clientes vinham sempre de carro e agora deixaram de vir. Acho que ficou bem bonito, mas a questão do estacionamento complicou", opina. "O comércio está fechando, todo mundo está reclamando".

As mudanças mais significativas no tráfego ocorrem na Avenida Sete de Setembro, trecho entre a ponta da Rua Barão de Itapuã até o Yatch Club, e na Avenida Oceânica, entre o Barra Center e o Caranguejo do Farol. Há restrições de circulação de veículos, que será permitido apenas para moradores e prestadores de serviços essenciais, com velocidade máxima de 20 km/h. O estacionamento não será permitido, um dos maiores motivos de insatisfação.

Os veículos poderão circular com velocidade de até 30 km/h na Avenida Sete de Setembro (no trecho entre o Hospital Espanhol e o Farol da Barra), trecho da Avenida Princesa Isabel (próximo ao Porto da Barra) e nas ruas Marquês de Caravelas, Marques de Leão, Afonso Celso, Lemos de Brito, Barão de Itapuã e Barão de Sergy. O controle de velocidade será feito por meio de foto sensor instalados em pontos estratégicos das vias.

O estacionamento de veículos estará garantido através de vagas que serão disponibilizadas em duas modalidades: Zona Mista (que reúne as zonas Azul e Verde) e a Zona Verde, a depender da via. A Zona Azul é aberta ao público em geral

e funcionará todos os dias, das 7 às 18 horas, com tarifa de R\$3,00 para curta duração (período de duas horas) e de R\$6,00 para o período noturno (19 às 7 horas do dia seguinte).

Já a Zona Verde é destinada a pessoas que residem na via, mas cujo imóvel não possui garagem. Para utilizar este tipo de vaga, é necessário solicitar a credencial na Transalvador que, após avaliação e aprovação do pedido, emitirá o documento que deverá estar visível no para-brisa do veículo. O horário de funcionamento será de segunda a sexta-feira, das 19 às 7 horas do dia seguinte; sábados, a partir das 14 horas; e durante todo o domingo.

De acordo com o site da Bahia Prime, há o seguinte excerto: “São 319 vagas públicas distribuídas no decorrer do bairro, em áreas de zona azul e zona verde. A maioria, com até 130 vagas, estão na Rua Marques de Leão. Durante o período da manhã, a área é zona azul, porém a noite se transforma em zona verde, permitindo que apenas os moradores da região a utilizem”.

Na Rua Paulo Afonso Celso, os condutores podem utilizar apenas em zona verde, das 19 às 7 horas, as 120 vagas disponíveis. As restantes concentram-se nas ruas Alfredo de Magalhães e Lemos Brito, com 18 vagas cada uma, em zona azul, na Travessa Marquês de Leão e na Rua Barão de Sergy, com 13 vagas cada, sendo ambas zona azul durante o dia e tornando-se verde à noite. As outras sete, ficam na Avenida Dom Marcos Teixeira.

Ocorre que este número ainda é muito deficiente, a circulação diária de veículos naquela região é muito superior o que torna a demanda muito maior que as vagas oferecidas atualmente, a maioria dos prédios são antigos e com poucas vagas de estacionamento, o comércio também sofreu um impacto bastante sensível e nos finais de semana os frequentadores também tem dificuldades para achar uma vaga para deixar os seus veículos e quando encontram precisam se deslocar por um longo trecho até acessar a orla.

### 3 BAIRRO DO PELOURINHO

Um dos principais pontos turísticos de Salvador e Patrimônio cultural da humanidade, o Pelourinho exerce um fascínio muito grande tanto ao morador de Salvador como também quem a visita. Podem ser encontrados boa parte do acervo cultural e histórico da Bahia e do Brasil colonial, lá há predominantemente traços da cultura negra, que se misturam com aspectos religiosos e também configurou-se como um local de festas e eventos de várias naturezas, atraindo assim um fluxo enorme de veículos particulares, vans de turismo e táxi, tornando assim a demanda de veículos maior que a sua capacidade de abrigá-los. Em meados da década de 80, a área que abriga o Pelourinho foi declarada Patrimônio Cultural da Humanidade.

Originalmente concebido com a finalidade de abrigar os casarões e as instalações do governo, essa região tinha um papel muito importante tanto na área política, quanto na área econômica, uma vez que as principais lojas de grife, restaurantes, escritórios, cinemas se localizavam nas suas imediações. Era considerado o centro da cidade.

O deslocamento populacional ocorreu entre meados e fins do século XIX. Os bairros distantes do centro passaram a ser optativos e atraentes em função da consolidação dos meios de transporte coletivo na cidade (bonde sobre trilhos, bonde elétrico, ônibus, etc.). O centro de Salvador foi gradativamente abandonado pelas classes privilegiadas e seus casarões passaram a ser locados a grupos de renda mais baixa, profissionais liberais, pessoas ligadas ao pequeno comércio. Aos poucos, essa população também foi deixando de morar nesse espaço e não tardou para que aparecessem os sinais de desinteresse na preservação dos imóveis, percebidos em suas fachadas e interiores (CHOAY, 2001, p. 9).

A industrialização instigou a migração de diversos moradores do sertão baiano, assolados pela seca e pela miséria, que se dirigiram para a capital na esperança de serem absorvidos como mão de obra. O resultado foi o aumento da população destituída, que acabou por se amontoar nos espaços de menor investimento urbanístico, entre os quais o Largo do Pelourinho. Não tardou para que a marginalização e a deterioração favorecessem leituras e interpretações de que o



Pelourinho era um lugar de ruínas, vadiagem, prostituição, tráfico de drogas; a "parte negra da cidade" (CARVALHO NETO, 1991).

### 3.1 DIFICULDADES PARA ESTACIONAR NO PELOURINHO

**Figura 3 –** Rotas de entrada e saída no Pelourinho



Fonte: Tribuna (2015).

Rica em monumentos históricos que datam do século XVII até o século XIX, o Pelourinho se torna um pólo muito atrativo, com peculiaridades e características próprias, Salvador foi a primeira capital colonial do Brasil e a cidade é uma das mais antigas do Novo Mundo fundada em 1549 por colonizadores portugueses. Esta área está compreendida na falha Geológica do Salvador e se divide entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. Com suas ruas apertadas e becos, transitar de carro pelo pelourinho não é das tarefas mais fáceis, o principal acesso se dá pela praça municipal, no entanto, o motorista tem que deixar o veículo nas imediações do Elevador Lacerda se houver esta possibilidade, uma vez que são poucas as vagas existentes. Outro acesso bastante utilizado é o da Baixa dos Sapateiros, nesse caso, o veículo fica num dos estacionamentos privados e o usuário acessa o pelourinho

através destes, que possuem escadas e ou elevadores para os clientes. Ocorre que em eventos de grande porte estes estabelecimentos mostram-se insuficientes para acolher o número de visitantes.

Essa mudança acabou aumentando a marginalização social na cidade de Salvador, que hoje se expressa em um número incontável de pessoas sem teto, dormindo nas ruas ou amontoadas em cortiços, nas moradias ainda não recuperadas em torno ao Pelourinho, que também compõe o Centro Histórico de Salvador e que deverá passar pelo processo de restauração. Privado de seus moradores, o Pelourinho transformou-se em uma vitrine para ser apreciada pelos turistas. Durante o dia não se vê mais vida, a não ser a comercial. À noite, a boemia é policiada, "o Pelourinho se transformou em um cenário (...) um teatro onde se representa Salvador para turistas" (AZEVEDO, 1994, p. 131).

Segundo o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC), pela Constituição de 1988 e as legislações estaduais e municipais vigentes, o Centro Histórico de Salvador é uma responsabilidade administrativa da Prefeitura de Salvador, com ações de ordenamento e uso do solo, liberação de obras, trânsito de veículos, iluminação e limpeza pública, dentre outras. A área tem tutela federal via Iphan/Minc, pois é tombada como Patrimônio do Brasil. Já o Governo do Estado tem ações estruturantes e pontuais na área.

Diante das dificuldades apresentadas a prefeitura sinalizou com implantações de mudanças no trecho principal que corresponde a rua Chile e a praça Municipal, também foi implantada na região a Zona Azul, que passou no mês de setembro de 2015. Ao todo, são 60 vagas distribuídas entre a região do Terreiro de Jesus (15) e as ruas Frei Vicente (20), Inácio Acciole (15) e do Bispo (10).

Segundo órgãos ligados a prefeitura, a prática dessas medidas vai diminuir o engarrafamento e a carência por locais onde estacionar, haja vista, que as vagas de estacionamento do Terreiro de Jesus são novas e irão ficar no lado direito. Sobre as ruas Frei Vicente, Inácio Acciole e do Bispo, algumas dessas localidades já tinham vagas que eram operadas por flanelinhas que se misturavam com os usuários de drogas presentes

no entorno para explorar a atividade de estacionamentos irregulares, que em muitos casos rendiam multas para os motoristas e até remoção dos veículos pela Transalvador. No período noturno a permanência será mais flexível, entretanto, será o próprio motorista que irá definir quanto tempo pretende ficar. No sistema de Zona Azul, os usuários pagam os seguintes valores: R\$3,00 (até 2 horas de permanência), R\$6,00 (até 6 horas) e R\$9,00 (até 12 horas). Além das vagas de Zona Azul, que são cobradas, a Transalvador irá permitir o estacionamento de veículos na Rua Chile à noite e nos finais de semana.

## 4 COBRANÇAS DE ESTACIONAMENTO NOS SHOPPINGS

Desde o dia 22 de junho de 2015, alguns dos principais *shoppings* de Salvador estão cobrando estacionamento para os seus clientes, no entanto essa disputa apesar de ser antiga pegou o consumidor baiano de surpresa. Pois a Gestão antiga do ex-prefeito João Henrique já vinha travando uma luta na Câmara Municipal e nos Tribunais. Ele sancionou a Lei Municipal n.º 6.994/2006, porém a mesma foi considerada inconstitucional pelo Tribunal de Justiça da Bahia, que considerou que o Município não pode legislar sobre propriedade privada.

Além dessa lei, a defesa também era sustentada na própria Constituição Federal de 1988:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

Barros (2007) apresenta alguns aspectos técnico-jurídicos que, em sua opinião, impossibilitam a cobrança de estacionamento pelos *shoppings*:

Segundo a previsão do Código Civil atual e do Código de Defesa do Consumidor, que é uma lei principiológica, não se deve cobrar estacionamento. Porque conforme a Professora Claudia Lima Marques em seu livro, *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*, com maestria ensina sobre a relação de consumo sem contratação de consumo direta em que:

*“...Mesmo não adquirindo bem ou sendo prestado serviço, o consumidor está tutelado pelo Código de Defesa do Consumidor porque a relação de consumo é um gênero da qual a contratação de consumo é uma espécie”.*

[...]

O serviço de estacionamento prestado pelos Shoppings Center não é gratuito, nunca foi e nunca será. Porque o estacionamento é um fundo de comércio (que são os bens materiais que pertencem ao Shopping como empresa).

O *site* G1, em matéria publicada em 1º de junho de 2015, descreve bem esse litígio que já dura cerca de 14 anos nas mais diferentes instâncias judiciais:

O processo envolvendo a cobrança em estacionamentos de Shoppings Center de Salvador começou em 2001, quando a Associação Brasileira de Shopping Center (Abrasce) impetrou mandado de segurança para que fosse assegurada a cobrança. Em 13 de agosto de 2003, a sentença da então juíza Lisbete Maria Teixeira autorizou a cobrança de uso dos estacionamentos dos shoppings centers. A decisão foi confirmada pelo Tribunal de Justiça da Bahia em julgamento realizado no dia 14 de fevereiro de 2006.

No entanto, a Sucom e o Ministério Público da Bahia entraram com recurso, que foi rejeitado pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), informou a Abrasce. Os órgãos recorreram ao Supremo Tribunal Federal (STF), mas, em novembro de 2013, todos os recursos foram julgados improcedentes em decisão do ministro Luiz Fux, do STF. Com a confirmação pelo STF, os shoppings centers requereram a regularização do serviço à Sucom. De acordo com a associação, no dia oito de janeiro de 2014 foi publicada a determinação do juiz Benedito da Conceição dos Anjos pelo cumprimento definitivo da sentença. A sentença que autoriza os estabelecimentos a fazerem a cobrança foi proferida pelo juiz Sérgio Humberto de Quadros Sampaio, da 7ª Vara da Fazenda Pública.

Diante disso, cada *shopping* determinou seu próprio valor, conforme se verifica na Tabela 1 adiante:

**Tabela 1** – Valores cobrados nos estacionamentos dos *shoppings* de Salvador em 2016

SHOPPING	VALOR	PERÍODO
BAHIA	R\$ 6,00	4 horas
BARRA	R\$ 6,00	4 horas
BELA VISTA	R\$ 4,00	5 horas
CENTER LAPA	R\$ 6,00	2 horas
PARALELA	R\$ 5,00	2 horas
PIEDADE	R\$ 6,00	2 horas
SALVADOR	R\$ 6,00	4 horas
SALVADOR NORTE	R\$ 5,00	4 horas

Fonte: pesquisa de campo (2016).

**Figura 4 – Shopping Salvador após o início da cobrança**



Fonte: Shopping (2015).

Contudo, com apenas um mês de implantação de cobranças, já era visível a redução no número de clientes nos *shoppings*. Conforme divulgado em reportagem publicada pelo G1, as quedas chegam a 20% e muitos comerciantes já fazem promoções incluindo o pagamento do estacionamento para os clientes em compras:

Os Shoppings Salvador e Salvador Norte contam que o impacto da cobrança no fluxo de veículos estacionados está dentro das estimativas da Abrasce. Os empreendimentos afirmam que por questões estratégicas não divulgam quantitativos e também não falam sobre volume de negócios. O Shopping Paralela não comentou sobre fluxo de veículos e volume de vendas. O empreendimento ressaltou apenas que está operando em conformidade com a legislação.

Já o Shopping Barra detalha que está fazendo levantamentos para saber qual o impacto da cobrança no fluxo de veículos e vendas. Os empreendimentos afirmam que ainda é cedo para ter essas informações detalhadas. Os shoppings Piedade, Iguatemi e Center Lapa não responderam ao G1 até a publicação desta reportagem. (MENDES, 2015).

O Shopping Bela Vista, foi o último a implantar cobrança, passando a efetuar-la a partir do dia 7 de setembro, porém, durante o período em que ficou sem executá-la, verificou um crescimento significativo no número de frequentadores. Na Câmara dos Vereadores, contudo, tramita um projeto de lei, de autoria do vereador Batista Neves, que prevê a dispensa do pagamento da taxa apenas a quem comprovar,

mediante apresentação de nota fiscal, despesas correspondentes a cinco vezes o valor da taxa mínima cobrada pelo *shopping*.

Com a cobrança, os *shoppings* passam a ter uma nova fonte de renda, em compensação, as lojas ficam um pouco mais vazias. Essa situação por enquanto ainda é transitória, de um lado os empresários estão sentindo o reflexo da cobrança diretamente na diminuição do consumo e criam alternativas para atrair o consumidor como o pagamento do estacionamento para aqueles clientes que efetuarem compras nos seu estabelecimento, por outro lado, alguns políticos e entidades da sociedade civil buscam maneiras de inviabilizar a prática da cobrança. Um exemplo é o projeto de lei do Deputado Federal Daniel Almeida, que tramita no Congresso Nacional (vide Anexos). No mesmo sentido, a Proposição n.º IND/21.261/2015 da Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, de autoria do Deputado Estadual Marcell Moraes.

## 5 CONCLUSÃO

O trânsito apresenta-se cada vez mais conturbado e dinâmico, tornando-se um desafio entendê-lo, uma vez que se torna essencial para a mobilidade urbana e bem estar de uma determinada região. Estes fatores associados interferem diretamente na qualidade de vida dos indivíduos, no comércio local e na especulação imobiliária. É necessário se reinventar e apontar soluções, investir em novas tecnologias, verticalização dos estacionamentos, enfim, é necessário avançar nos estudos para que seja possível compreender a ordem social, educacional, e até mesmo política e econômica e as suas variáveis, haja vista que a problemática se apresenta diferente a cada cenário.

O processo de modernização viária de Salvador não pode ignorar a necessidade de estacionamentos públicos, não se pode pensar apenas em construir vias, viadutos e avenidas sem pensar na questão da mobilidade urbana como um todo. Faz-se necessário a criação de vagas de estacionamento nos principais centros da cidade e nos pontos turísticos, uma vez que facilitam o trânsito e geram qualidade de vida. O crescimento da cidade desordenado agravou os problemas sociais, nos bairros novos já existe uma preocupação maior com essa necessidade, porém nos bairros antigos há muito a se fazer.

Salvador se consolida cada vez mais como um dos principais destinos turísticos do País, no entanto, ainda convive com sérios problemas relacionados à mobilidade urbana, um dos grandes problemas enfrentado tanto pela população local como para os visitantes é a dificuldade de estacionamentos nos principais locais de visitação, diante do exposto houve a preocupação em verificar o que tem sido feito para minimizar os transtornos causados no cotidiano.

Vale salientar que recentemente os *shoppings* também passaram por mudanças quanto aos seus estacionamentos que antes eram gratuitos e atualmente são tarifados, a abordagem é no sentido de como essa medida influenciou no comportamento do consumidor.



## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carine. Início de obras em grandes vias muda trânsito de Salvador. **A Tarde**, Salvador, 30 ago. 2011. Caderno Cidades.

AZEVEDO, R. M. de. Será o novo Pelourinho um engano? **Cidade**: revista do patrimônio histórico e artístico nacional, Rio de Janeiro, n. 23, p. 130-138, 1994.

BARRA passará por nova etapa de obras, com mudanças no trânsito. **G1 Bahia**, Salvador, 28 mar. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/03/barra-passara-por-nova-etapa-de-obras-com-mudancas-no-transito.html>> Acesso em: 13 set. 2015.

BARROS, Adriano Celestino Ribeiro. Aspectos técnico-jurídicos sobre a cobrança dos estacionamentos em Shopping Centers. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, X, n. 44, ago. 2007. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4406](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4406)>. Acesso em: 13 set. 2015.

BELO, Maiana. Cobrança de estacionamento em shoppings não tem data definida. **G1 Bahia**, Salvador, 1º jun. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/06/cobranca-de-estacionamento-em-shoppings-nao-tem-data-definida.html>> Acesso em: 13 set. 2015.

BORGES, Igor Alves; DELGADO, R. A importância da gestão compartilhada nos consórcios públicos para a gestão dos Sistemas de Transporte nas Regiões Metropolitanas. In: SEMINÁRIO DE URBANISMO NA BAHIA, 11., 2011, Salvador. **Anais eletrônicos**... Salvador: UFBA, 2011. Disponível em: <<http://www.ppgau.ufba.br/>>. Acesso em: 13 set. 2015.

BRASIL. Lei n.º 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Código Civil**. Brasília, DF, 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm)>. Acesso em: 4 set. 2015.

CERQUEIRA, Kelly. Motoristas lamentam faltar espaço para estacionar na Barra. **Tribuna da Bahia**, Salvador, 26 ago. 2014. Disponível em: <<http://www.tribunadabahia.com.br/2014/08/26/motoristas-lamentam-faltar-espaco-para-estacionar-na-barra>>. Acesso em: 15 set. 2015.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.

**Centralidade urbana. Espaço e lugar**. Esta questão na cidade do Salvador. Tese (Doutorado em Arquitetura). FAU/USP. São Paulo, 2001.

**Constituição (1988)**. Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 15 set. 2015.

DELGADO, Juan Pedro Moreno. Mobilidade Urbana. **REDE – Rede de profissionais solidários pela cidadania**, Salvador, 28 set. 2014. Disponível em:

<<http://redeprosolidarios.org.br/conteudo-seminario-vozes-de-salvador/mobilidade-urbana?view=true>>. Acesso em: 15 set. 2015.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2007. 108 p.

FALTA de estacionamento na nova orla da Barra causa transtorno a motoristas. **Varela Notícias**, Salvador, 22 set. 2014. Disponível em: <<http://varelanoticias.com.br/falta-de-estacionamento-na-nova-orla-da-barra-causa-transtorno-a-motoristas/>>. Acesso em: 15 set. 2015.

FERRAZ, Antônio Clovis Pinto; TORRES, Isaac Guilherme Espinosa. **Transporte Público Urbano**. 2. ed. São Carlos: Rima, 2004.

FRANÇA, Patrícia. Reforma da orla começará pela Barra, anuncia Neto. **A Tarde**, Salvador, 10 dez. 2012. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/politica/noticias/1472300-reforma-da-orla-comecara-pela-barra-anuncia-neto>> Acesso em: 12 set. 2015.

GALINDO, E. P. **Relatório da Base de Fundamentos e Critérios para a Avaliação, Aperfeiçoamento e desenvolvimento de Indicadores**. Brasília: Cefruru/UNB. 2009.

GALINDO, E.P; GALINDO, M. L. B. S. Uso de Políticas públicas federais como potencial indutor da mobilidade sustentável. In: CONGRESO LATINO-AMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO, 16, 2010. **Anais...** Cidade do México. Clatpu. 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios (PNAD)** – Síntese dos Indicadores Sociais 1998. Rio de Janeiro: IBGE, 1999.

Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Código de Defesa do Consumidor**. Brasília, DF, 1990. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm)>. Acesso em: 8 set. 2015.

LYRIO, Alexandre. Antes e depois da Barra: Veja o que mudou na estrutura do bairro com reforma. **Correio 24 horas**, Salvador, 23 ago. 2014. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/antes-e-depois-da-barra-veja-o-que-mudou-na-estrutura-do-bairro-com-reforma/?cHash=74a404ffad66ad51b2d339e664d18f5a>> Acesso em: 9 set. 2015.

MARQUETTI, A. A. Estimativa do estoque de riqueza tangível no Brasil. **Nova Economia**. Revista do Departamento de Ciências Econômicas da UFMG. Belo Horizonte, v.10 n.12, p.11-37, 2000.

MENDES, Henrique. Movimento nos estacionamentos de shoppings recua 20% após cobrança. **G1 Bahia**, Salvador, 22 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/07/movimento-nos-estacionamentos-de-shoppings-tem-recuo-de-ate-20.html>> Acesso em: 13 set. 2015.

Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: 2004. Cadernos MCidades nº6.

MINISTRO do STF autoriza cobrança em estacionamentos de shoppings de Salvador. **Correio 24 horas**, Salvador, 3 dez. 2013. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/salvador/noticia/ministro-do-stf-autoriza-cobranca-em-estacionamentos-de-shoppings-de-salvador/?cHash=ea2a7920b3b668a740ab490a4d019e29>> Acesso em: 9 set. 2015.

NOBRE, Moacyr Roberto Cucê. **Qualidade de Vida**. 4ª ed. São Paulo: Editorial, 1995.

PEDRÃO, Fernando. **A Questão Urbana em Salvador e Região Metropolitana**. Salvador: SEPLAN/PMS, 2016.

PINTO, André Bresolin; DIÓGENES, Mara Chagas; LINDAU, Luis Antonio. **Quantificação dos Impactos de Polos Geradores de Tráfego**. 2003. Artigo (Especialização em Engenharia de Produção) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

SANTOS NETO, Isaías Carvalho. **Políticas Públicas para o Centro Histórico de Salvador**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. UFBA.1991.

SHOPPINGS ampliam tempo de estacionamento e mantêm preços. **G1 Bahia**, Salvador, 11 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/11/shoppings-ampliam-tempo-de-estacionamento-e-mantem-precos.html>> Acesso em: 4 maio 2016.

SHOPPING Bela Vista inicia cobrança de estacionamento na segunda-feira. **G1 Bahia**, Salvador, 2 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/09/shopping-bela-vista-inicia-cobranca-de-estacionamento-na-segunda-feira.html>> Acesso em: 18 set. 2015.

SHOPPINGS e prefeitura assinam acordo para liberação do TVL. **G1 Bahia**, Salvador, 18 jun. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/06/shoppings-e-prefeitura-assinam-acordo-para-liberacao-do-tvl.html>> Acesso em: 8 set. 2015.

## ANEXOS

Ministro Luiz Fux considerou que apenas a União pode Legislar sobre o Direito Civil e, por conta disso, o Estado e o Município não podem proibir o ato. Na decisão, publicada no dia 16 de Outubro, ele ainda ressaltou que há Jurisprudência no STF, permitindo a cobrança citando o Artigo 22, I, da Constituição Federal de 1988.

### CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

**Art. 22.** Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

### CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

O Shopping Center é uma prática comercial e a pessoa já é consumidora pelo simples fato de estar no Shopping. De acordo com o *CAPÍTULO V (Das Práticas Comerciais), SEÇÃO I (Das Disposições Gerais)* artigo 29 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor.

O artigo 29 do Código de Defesa do Consumidor é que trata dos consumidores expostos a prática comercial.

*Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas.*

Segundo a jurisprudência o estacionamento “em espaço próprio para veículos assume dever de custódia”. E ressaltam:

*“Não se trata de manifestação de gentileza nem de amizade, mas de serviço complementar, remunerado de maneira indireta”, ou seja, embutido no preço das mercadorias. (RT696/97,689/226,677/117,655/78,639/60)*

Proíbe a cobrança de tarifa pela permanência de veículos de consumidores em estacionamentos de Shoppings Centers, centros comerciais, supermercados e estabelecimentos assemelhados. O Congresso Nacional decreta:

Art.1º- Não poderão ser cobrados valores de estacionamentos ou tarifa de permanência sobre os veículos de clientes de shoppings centers, centro comercial, supermercado, hipermercado e estabelecimento assemelhado, em estacionamentos internos ou externos as suas edificações, por período inferior a quatro horas. Parágrafo único - A proibição da cobrança referida no caput deste artigo será garantida, integralmente, durante o período relativo à permanência no estabelecimento, para cumprir a carga horária de trabalho, a todos os funcionários dos estabelecimentos citados nesta Lei.

Art. 2º - O descumprimento desta lei constitui infração das normas de defesa do consumidor, ficando o infrator sujeito as sanções previstas na Lei 8078, de 1990.

Art.3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. JUSTIFICAÇÃO Hoje a falta de estacionamentos passou a ser considerado como um dos graves problemas de mobilidade urbana no Brasil. A existência de vagas é cada vez menor, sobretudo nos grandes centros urbanos, onde cada dia fica mais difícil encontrar uma vaga. Isso acontece até mesmo em estabelecimentos particulares.

Esta realidade faz com que se repense os projetos para construções de empreendimentos, sejam eles residências ou comerciais. Deve-se planejar e garantir a oferta de vagas de estacionamentos, sob pena de criar problemas ainda maiores nas nossas cidades, haja vista, o crescimento econômico e o aumento considerável de veículos.

Os problemas com falta de vagas são cada vez maiores, e em alguns casos chegam às vias da judicialização, como vem ocorrendo na cidade de Salvador, que a cobrança de estacionamento em shopping centers foi parar na justiça, e atualmente o consumidor vem sendo obrigado a pagar altas tarifas. Estes estabelecimentos comerciais, uma vez consolidados, passaram a cobrar elevadas tarifas pelo uso dos seus estabelecimentos, inclusive praticando cobranças consideradas abusivas.

Em outros casos, os estabelecimentos exigem um valor mínimo de consumo para garantir vaga nos estacionamentos. Busca-se ainda, com a presente Lei, garantir o direito de estacionamento gratuito e em tempo integral a todos os trabalhadores dos estabelecimentos comerciais, uma vez que hoje é uma realidade que os trabalhadores do comércio, usam muito mais os seus veículos particulares, do que o transporte público. O presente projeto de Lei tem o objetivo de coibir os atuais abusos verificados na cobrança de estacionamentos localizados em shopping centers, centros comerciais e supermercados e tem a pretensão de buscar promover um maior equilíbrio nas relações de consumo. Sala das Sessões, em 2015.  
Deputado Federal: DANIEL ALMEIDA (PCdoB/BA).