



UFBA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
EA – ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PDGS – PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO E GESTÃO SOCIAL

TIAGO ROCHA BRITO SOUZA

**GESTÃO SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA: PROPOSTA DE DIRETRIZES
PARA A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE**

Salvador
2024

TIAGO ROCHA BRITO SOUZA

**GESTÃO SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA: PROPOSTA DE DIRETRIZES
PARA A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Interdisciplinar e Profissional em Desenvolvimento e Gestão Social do Programa de Desenvolvimento e Gestão Social da Universidade Federal da Bahia como requisito à obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento e Gestão Social.

Orientador(a): Prof. Dr. Francisco Raniere Moreira da Silva (Doutor em Administração pela Universidade Federal da Bahia)

Salvador
2024

Escola de Administração - UFBA

S729 Souza, Tiago Rocha Brito.

Gestão social da mobilidade urbana: proposta de diretrizes para a Península de Itapagipe / Tiago Rocha Brito Souza. – 2024.
120 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Raniere Moreira da Silva.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia,
Escola de Administração, Salvador, 2024.

1. Mobilidade urbana. 2. Transporte – Aspectos sociais – Itapagipe, Península de (Salvador, BA). 3. Comunidades - Desenvolvimento. 4. Gestão social. 5. Política de transporte urbano.

6. Acessibilidade ao transporte local – Salvador (BA). I. Universidade Federal da Bahia. Escola de Administração. II. Título.

CDD – 388.4



Ata da sessão pública do Colegiado do PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO E GESTÃO SOCIAL (PPGDGS), realizada em 08/01/2024 para procedimento de defesa da Dissertação de Mestrado Profissional em Desenvolvimento e Gestão Social no. 42, área de concentração Desenvolvimento e Gestão Social, do(a) candidato(a) TIAGO ROCHA BRITO SOUZA, de matrícula 2021105741, intitulada GESTÃO SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA: PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE. Às 09:00 do citado dia, ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO, foi aberta a sessão pelo(a) presidente da banca examinadora Prof. FRANCISCO RANIERE MOREIRA DA SILVA que apresentou os outros membros da banca: Profª. Dra. MARIA ELISABETE PEREIRA DOS SANTOS e Prof. Dr. WENDELL DE FREITAS BARBOSA. Em seguida foram esclarecidos os procedimentos pelo(a) presidente que passou a palavra ao(à) examinado(a) para apresentação do trabalho de Mestrado. Ao final da apresentação, passou-se à arguição por parte da banca, a qual, em seguida, reuniu-se para a elaboração do parecer. No seu retorno, foi lido o parecer final a respeito do trabalho apresentado pelo(a) candidato(a), tendo a banca examinadora aprovado o trabalho apresentado, sendo esta aprovação um requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre. Em seguida, nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão pelo(a) presidente da banca, tendo sido, logo a seguir, lavrada a presente ata, abaixo assinada por todos os membros da banca.

Dr. WENDELL DE FREITAS BARBOSA, UFCA

Examinador Externo à Instituição

Documento assinado digitalmente
gov.br MARIA ELISABETE PEREIRA DOS SANTOS
Data: 25/01/2024 13:49:21-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Dra. MARIA ELISABETE PEREIRA DOS SANTOS, UFBA

Examinadora Interna

Documento assinado digitalmente
gov.br FRANCISCO RANIERE MOREIRA DA SILVA
Data: 25/01/2024 11:11:42-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

FRANCISCO RANIERE MOREIRA DA SILVA, UFBA

Presidente

Documento assinado digitalmente
gov.br TIAGO ROCHA BRITO SOUZA
Data: 25/01/2024 11:51:04-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

TIAGO ROCHA BRITO SOUZA

Mestrando(a)

AGRADECIMENTOS

À Deus, Rei do meu coração, por me permitir viver essa experiência e em tudo me sustentar;

À minha esposa Laís, por ser parceira, incentivadora, cuidadosa comigo em todas as horas;

Aos meus pais Joelma e Nelson, por sempre me fazer compreender que a educação é e sempre será essencial a todos;

À Débora, minha irmã, por todo apoio;

À Dona Eida e sua família, por terem gentilmente me hospedado durante a minha temporada de residência social em São Paulo;

À Célia, pela disponibilidade em me abençoar e me conectar à Dona Eida;

Aos meus amigos que no momento da maior correria da vida me deram suporte enquanto estava em residência social;

Aos apóstolos Laurito e Nil, pela confiança e cuidado;

Aos meus colegas da turma 8, em especial ao Décio, Cleidy, Marcus, Jefferson e Jamile;

À Igor Pantoja e Carolina La Terza da Rede Nossa São Paulo, Organização da minha residência;

Ao Rogério do Pedale-se;

Ao Wallace do Projeto belezinha;

À Rafael Calabria; Coordenador do IDEC Brasil;

A Murilo do projeto AroZeroMeia;

A Flávio da Ciclocidade.

Diga-me a que velocidade se move e te direi quem és.
Ivan Illich, 1975

SOUZA, Tiago Rocha Brito. **Gestão social da mobilidade urbana: uma proposta de diretrizes para Península de Itapagipe**. 2024. Dissertação (Mestrado) – Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2024.

RESUMO

Este trabalho analisa as fragilidades dos principais planos, programas e projetos de mobilidade urbana que, até a data de publicação dessa dissertação (2024), está vigente na cidade de Salvador, no que diz respeito a gestão social da mobilidade urbana. A conta disso, pensar/implementar uma gestão social da mobilidade urbana na Península de Itapagipe apoiado nas ações de mapeamento os atores de gestão, identificar os desafios da mobilidade urbana e confrontar as visões dos atores acerca do perímetro estudado. Trata-se de uma pesquisa de abordagem qualitativa e de estudo exploratório-descritivo, pautado nos instrumentos de pesquisa de análise documental e entrevista semiestruturada. Foram mapeados sete atores que atuam dentro e fora do território, sendo quatro deles entrevistados. O método mais abrangente de aplicação do instrumento de pesquisa resultou na coleta de informações, conseguinte da colaboração dos entrevistados para auxílio do autor na proposição de diretrizes que pudessem aperfeiçoar a atual gestão social da mobilidade urbana da Península de Itapagipe e contribuir na formulação de planos, programas e projetos futuros, inclusive, envolvendo temáticas outras na própria região estudada como também fora dela.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Gestão Social. Arranjos Institucionais. Desenvolvimento.

SOUZA, Tiago Rocha Brito. Social management of urban mobility: a proposal for guidelines for the Itapagipe Península. 2024. Dissertation (Master's) – School of Administration, Federal University of Bahia, Salvador, 2024.

ABSTRACT

This work analyzes the weaknesses of the main urban mobility plans, programs and projects that, until the date of publication of this dissertation (2024), are in force in the city of Salvador, with regard to the social management of urban mobility. Therefore, thinking about/implementing social management of urban mobility in the Itapagipe Peninsula supported by mapping actions for management actors, identifying the challenges of urban mobility and confronting the actors' views regarding the studied perimeter. This is a research with a qualitative approach and an exploratory-descriptive study, based on the research instruments of document analysis and semi-structured interviews. Seven actors operating inside and outside the territory were mapped, four of which were interviewed. The most comprehensive method of applying the research instrument resulted in the collection of information, resulting in the collaboration of interviewees to assist the author in proposing guidelines that could improve the current social management of urban mobility in the Itapagipe Peninsula and contribute to the formulation of plans, future programs and projects, including, those involving other themes in the studied region as well as outside it.

Keywords: Urban Mobility. Social Management. Institutional Arrangements. Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Salvador e Península de Itapagipe	21
Figura 2 - Distintivos para a liberdade	29
Figura 3 - Gestão Social da Mobilidade Urbana	42
Figura 4 - Transformação de Alagados 1973 e 2017.....	54
Figura 5 - Rua Santos Titara – Massaranduba.....	56
Figura 6 - Rua Jorge Leal Gonçalves - Bairro Mangureira.....	57
Figura 7 - Ligação entre o bairro de Massaranduba e Mangureira	58
Figura 8 - Rua direta do Uruguai	60
Figura 9 - Mercado Municipal de Vila Ruy Barbosa.....	61
Figura 10 - Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e Joao Paulo II – Santa Luzia..	62
Figura 11 - Final de Linha da Ribeira	63
Figura 12 - Colina e baixa do Bonfim	64
Figura 13 - Ponta do Humaitá – Monte Serrat.....	65
Figura 14 - Praia da Boa Viagem	66
Figura 15 - Largo de Roma	67
Figura 16 - Bairro da Calçada	68
Figura 17 - Largo dos Mares	69
Figura 18 - Avenida Caminho de Areia	70
Figura 19 - Divisão de Bairros - Península de Itapagipe.....	71
Figura 20 - Fluxo de competência das organizações	85
Figura 21 - Rede organizacional para a mobilidade urbana	89
Figura 22 - Estrutura de Vias da Península de Itapagipe	91
Figura 23 - Corredores de Mobilidade	92
Figura 24 - Macrozonas de Salvador	98
Figura 25 - Quadro comparativo do PDDU, PlanMob, Plano de Bairros de Itapagipe e Salvador 500.....	101
Figura 26 - Quadro de Diretrizes para o aperfeiçoamento da Gestão Social da Mobilidade Urbana da Península de Itapagipe.....	105

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art. - Artigo

AUC – Área Urbana Consolidada

CAMMPI - Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe

CF88 – Constituição Federal de 1988

GT – Grupo De Trabalho

LOUOS – Lei De Ordenamento Do Uso E Ocupação Do Solo

O/D – Origem e destino

OSID - Obras Sociais Irmã Dulce

PDDU – Plano Diretor De Desenvolvimento Urbano

PLANMOB – Plano De Mobilidade Urbana

PNMU – Plano Nacional De Mobilidade Urbana

RMS – Região Metropolitana De Salvador

RT – Relatório Técnico

SEINFRA – Secretaria De Infraestrutura

SEMOB – Secretária Municipal De Mobilidade

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

ZEIS – Zona Social De Interesse Social

TGS – Tecnologia Social

TCU – Tribunal De Contas Da União

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
1.1. Problema de pesquisa.....	20
1.2. Objetivos	23
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	26
2.1. O espaço como alvo de desenvolvimento a partir da Mobilidade.....	26
2.2. Mobilidade Urbana, Um Conceito Sistemático, Polissêmico e Social	29
2.3. A Gestão Social da Mobilidade Urbana: Uma Nova Proposição	36
2.4. Arranjos Institucionais de Gestão da Mobilidade Urbana.....	44
3. CAMINHO METODOLÓGICO	46
3.1. Análise Documental.....	46
3.2. Entrevista Semiestruturada	47
4. A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE E SEU MODELO REGIONALIZADO DE GESTÃO SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA	52
4.1. Panorama histórico e social da Península de Itapagipe e seus bairros	52
4.2. A visão das organizações e o PDDU, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Salvador – PlanMob, Plano de Bairros de Itapagipe e Salvador	500
71	
4.3. Os atores que compõe o arranjo Institucional na Península de Itapagipe....	73
4.4. Os principais desafios da mobilidade urbana na Península de Itapagipe.....	78
4.5. A visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que tem como foco a Península de Itapagipe.	83
4.6. Como se dá o caminho para implementação de políticas públicas de mobilidade na Península de Itapagipe	85
4.7. Um Modelo Regionalizado de Gestão Social da Mobilidade Urbana a Ser Aperfeiçoado	102
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
6. REFERÊNCIAS	111
7. APÊNDICE 1	118
8. APÊNDICE 2	120

1. INTRODUÇÃO

As cidades foram marcadas fortemente pela ambivalência de modo que trouxe a elas uma representatividade no seu processo de desenvolvimento. Ao mesmo tempo em que podia ser visto o crescimento industrial ditado pelo progresso, liberdade e igualdade, em contrapartida se destacava o sofrimento daqueles que, em função do trabalho árduo e de um processo de desenraizamento na busca de melhores condições de vida, se sujeitam às marcas ambíguas das cidades. Entre os séculos XIX e XX uma encarnação do progresso, liberdade e igualdade, vindo do iluminismo utópico, associada posteriormente ao desenvolvimento industrial e mais tardiamente o nascimento das cidades modernas privilegiadas pelo desenvolvimento capitalista (QUALISALVADOR, 2022), Salvador não pareceu completar esse progresso em pleno século XXI, quando as cidades eram vistas pelos preceitos do iluminismo, de desindustrialização e pós-globalização resultando em um projeto incompleto de cidade (ROCHA, 2012).

Situada na periferia capitalista - quando não há uma superação dos traços de cidades colonizadas, vividas de um fenômeno escravocrata, de exploração, neste contexto Salvador, e tantas outras cidades da América Latina se aprofundam em um processo de neoliberalização a partir da desindustrialização, inserção da tecnologia transformando o mundo do trabalho tornando o precário, e a introdução da inovação no século XXI para alta valorização do capital (ANTUNES, 2018).

Para além disso, a potencialização do espaço das cidades como campo de reprodução do capital através do estímulo ao capital imobiliário, redução de investimentos públicos e entrega do público à responsabilidade do privado através dos fenômenos de privatizações, equipamentos de gestão, de serviços e até mesmo produtivo. Associado ao fenômeno de gentrificação, a partir de um processo de desvalorização intencional do território para uma possível valorização futura que resulta na periferização das cidades e o aprofundamento da segregação socioespacial (MÁRQUEZ LÓPEZ, 2020; ROLNIK, 2015), tal forma de modelo de desenvolvimento reforça, nas mais diversas dimensões, incluindo entre elas a mobilidade urbana, amplas dificuldades em realizar políticas de mobilidade urbana mais tangíveis e justas no que diz respeito ao acesso facilitado dos aparatos de mobilidade, de baixo custo

e sustentável, problemáticas outras particulares a cada cidade, como o uso de automóveis individuais e altamente poluentes, tem como reflexo a atitude de se espelhar em políticas exteriores já falidas, porém consideradas uma evolução.

O Brasil ainda possui suas raízes no progresso associado ao exclusivismo, a exemplo, expresso pela forma em que os indivíduos escolhem se mover sozinho dentro dos seus carros ocupando grande parte do espaço que é público, em uma proposta individualista que historicamente perdura até os dias de hoje e que converge com a atual ideia de mudança na mobilidade urbana, agora também sustentável, adotada pelas grandes cidades do mundo.

As cidades seguem o mesmo ritmo, como se vivessem em função dessa falsa evolução que se pensava ser benéfica, mas obsoleta. Tal processo evolutivo que inclui medidas como: concentração de serviços em grandes centros, na falta de diversificação de modal e integração entre eles, no baixo incentivo ao uso de transportes público de massa, sustentáveis e ativos no aumento do preço da passagem dos transportes públicos atrelado a baixa condição socioeconômica de grande parte da população que vivem nas regiões periféricas da cidade com baixa mobilidade, são propostas camufladas nos planos de mobilidade das cidades uma vez que os recursos não são direcionados adequadamente.

A mobilidade urbana como uma função social é um atributo essencial das cidades na contemporaneidade (SALVADOR, 2016). O fenômeno de metropolização, conseguinte da grande lotação no espaço urbano, como também a centralização dos serviços e a falta de planejamento urbano, dita a forma que os indivíduos se deslocam na urbe. Se mover é uma necessidade inerente ao ser humano e isso é percebido através da história em um processo de construção da sociedade, emancipatório e motivado por suas necessidades fisiológicas e de sobrevivência.

É através da mobilidade que o homem se faz constante. De modo mais específico, tem-se a mobilidade urbana, um termo relativamente novo, discutido pelo Ministério das Cidades (VASCONCELLOS, 2011) a partir da criação da Lei de Mobilidade Urbana no ano de 2012, que consolidou o conceito como atributo relativo

a deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano utilizando vias, veículos e toda infraestrutura urbana e sistema de transporte assegurando o direito à cidade. A mobilidade urbana sai desse lugar associada somente ao ato de se locomover a um pleito de uma função social que permite ao cidadão qualidade de vida nas cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010).

Assegurar boa qualidade de mobilidade do indivíduo não está somente na compreensão do que é a mobilidade urbana, mas no participar da construção de políticas de mobilidade que promovam qualidade de vida de quem transita nas cidades. Nesse aspecto, e compreendendo, ao mesmo tempo, a complexidade e a insuficiência da mobilidade urbana em si, se faz necessário o tratamento da temática relacionada a conceitos outros, tais como de gestão social e arranjos institucionais, aprofundando não somente a compreensão desses conceitos, considerados estruturantes para esse trabalho e suas relações, mas no impulsionar em fazer políticas que garantam direitos essenciais do cidadão, dentre eles o de ir e vir, o que envolve o usufruto equitativo da cidade com qualidade.

Neste contexto, o presente trabalho traz a discussão da mobilidade urbana, mais precisamente no recorte territorial da Península de Itapagipe – Salvador – Ba, e outros conceitos a ela atrelada, tais como o da gestão social, de modo a torná-la mais democrática, no que diz respeito não somente ao acesso dos aparatos de mobilidade, transportes, estruturas viárias, sistemas de mobilidade, mas de pensar políticas de mobilidade urbana e tomada de decisão junto à população. Para tanto, e na tentativa de trazer uma compreensão não apenas teórica, mas de resolução das problemáticas relativas ao tema, as quais tendem a se aprofundar caso não se torne urgentes nas mais diversas esferas da sociedade.

A realidade nacional também reverbera *in loco*, somando ao atual estado de mobilidade urbana mais abrangente, as condições desfavoráveis de mobilidade urbana local (CARVALHO E PEREIRA, 2014). É sobre a cidade contemporânea caracterizada como um terreno plural que prevalece a dicotomia da cidadania e marginalidade, mobilidade e imobilismo, concretudes e virtualidades (SILVA, 2017), um espaço em que, de forma simultânea, coexistem percepções e interpretações

diversas, sendo este espaço uma arena de conflitos com interesses que podem ou não divergir (FISCHER, 2002; HARVEY, 2013a).

Anunciada pela Constituição Federal de 1988 (CF 88) é logrado o marco regulatório da política urbana no Brasil. O art. 182 diz:

“I. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.” (BRASIL, 1988)

O ordenamento pleno das funções sociais destacado no art. 182 da CF 88 se refere ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbana (PDDU), aprovado pelas câmaras municipais e obrigatório para as cidades com mais de 20 mil habitantes, sendo este plano um instrumento balizador, mas também um instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Isto foi possível devido aos esforços do Movimento Nacional de Reforma Urbana no ano de 1985, considerado a principal frente de luta para estas questões. O movimento se iniciou com uma série de lutas por moradias locais que se alastrou e ganhou um escopo de cidade na busca dos espaços democráticos no que tange ao acesso à educação, cultura, infraestrutura, saúde e segurança. A aposta da institucionalização dos grupos se deu na junção de sindicatos, arquitetos, de federações e intelectuais. A instituição pouco a pouco foi legitimando as pautas defendidas por meio de arcabouços normativos ao final culminando na criação do Ministério das Cidades e Estatuto da Cidade (KLINTOWITZ, 2018).

O Estatuto da Cidade, promulgado pela Lei nº 10.257/2001, é um conjunto de normas jurídicas que estabelece diretrizes para política urbana disposta pela Constituição Federal de 1988. O surgimento do Estatuto está atrelado ao crescimento urbano desenfreado desde meados do século XX, apontado por uma distribuição irregular de terra que consequentemente ocasionou pela ocupação e utilização do solo de maneira desordenada e irregular (ESTATUTO DA CIDADE, 2001). Tempos depois, a Política de Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), se soma ao apelo de

ordenamento, utilização e ocupação do solo através da lei nº12.587/2012 ou lei da mobilidade urbana, que determina aos municípios com mais de 20 mil habitantes, tarefas de planejar e executar políticas de mobilidade urbana.

A PNMU é também uma política que se trata do Inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal. Alicerça-se nos seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviço de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação de política nacional de Mobilidade Urbana; segurança no deslocamento das pessoas, entre outros, com o objetivo de assegurar aos cidadãos, usuários do Ambiente Urbano, igualdade e promoção social; acesso a serviços basilares e equipamentos sociais; melhoria na condição urbana referente à acessibilidade e à mobilidade; desenvolvimento sustentável e gestão democrática (BRASIL, 2012).

As diretrizes contidas no Estatuto da Cidade são uma tentativa de democratizar a gestão das cidades por meio de políticas públicas que garantem acesso a todos, sendo regulado através de instrumentos de gestão, tais como plano diretor. Sem pôr em questão o modo em que foi implementado, faz-se necessário a compreensão de sua importância e os caminhos históricos para a sua criação de modo que para esse entendimento é preciso também reconstruir brevemente a história remontando o processo social da construção de uma cultura de direitos no Brasil (ROLNIK, 2014, p.2).

Rolnik (2014) revisita uma das frentes, a reforma urbana, movimento que contrapõe os impeditivos que cerceiam o direito à cidade através de um modelo de urbanização excludente e espoliativo que absorveu as poucas e grandes cidades não integrando a grande parte do contingente de pobres migrantes de cidades rurais e pequenas cidades do país. Este modelo de crescimento que converge com a reforma urbana, para acesso à cidade é chamado de modelo de “Lógica da desordem” (KOWARICK, 1980) e é fundamental para a manutenção de altas taxas de acumulação. De modo complementar, Maricato (2001) narra dimensão habitacional

para reforçar que em tempo simultâneo onde existia movimentos voltados ao direito à cidade, as formas de incentivo a ocupação do urbano não eram as mais democráticas, pelo contrário, existia em conjunto o reforço a lógica de acumulação através do acesso facilitado a empreendimentos habitacionais em favor do capital imobiliário. Diz ainda,

“...as iniciativas de promoção pública, os conhecidos conjuntos habitacionais populares, também não enfrentavam a questão fundiária urbana [...] Os governos municipais e estaduais desviaram sua atenção dos vazios urbanos (que, como se sabe, se valorizam com os investimentos públicos e privados feitos nos arredores) para jogar a população em áreas completamente inadequadas ao desenvolvimento urbano racional, penalizando seus moradores e também os todos contribuintes que tiveram que arcar com a extensão da infraestrutura.” (MARICATO, 2001, p.21).

Em outras palavras, Maricato explica o processo de valorização do espaço urbano que gera a periferização de parte da população através do enobrecimento territorial conhecido como o processo de gentrificação.

Não é coincidência formas de incentivo como esta apontada por Maricato para a dimensão habitacional que resvale também na mobilidade urbana, porém para um contexto de inclusão deturpado que é o incentivo ao uso dos carros através do programa de incentivo a compras de carros populares novos em uma medida provisória que conta com o apoio financeiro para viabilizar a compra de veículos de valores mais acessíveis, para além disso, estimular as montadoras da indústria automobilística a fim de aquecer o setor e que por conseguinte reverbera em impactos nocivos na urbe no que tange a ocupação do espaço. Essas medidas apesar de ter sido aplicadas recentemente, não é nova, quando se debruça na história de 30 anos atrás, medida como esta foi aplicada pelo Presidente a época Itamar Franco, que através da redução fiscal, ainda que simbólica, proporcional a população adquirir seus novos automóveis. Depois de 2 anos, em 1995 já não foi mais possível com o aumento dos impostos sobre produtos Industrializados (IPI) no governo de Fernando Henrique Collor. Em 2008, no governo de Lula, a mesma medida é de incentivo fiscal é novamente aplicada.

Esta medida é uma forma de movimentar a economia do país e até mesmo o poder de compra dos consumidores, além de favorecer as montadoras. Sem dúvidas há impactos direto na mobilidade que a partir depois deste tempo passou a receber

mais notoriedade e investimento para uma maior descentralização dos meios de transporte em todo o Brasil (CARVALHO,2016)

Quanto ao estado da Bahia, pouco é falado, ainda que em uma perspectiva ampla sobre a sua mobilidade, uma vez que todo este contexto de mobilidade urbana se centraliza em Salvador, sua capital, que em sua expansão, o transporte teve grande influência no processo de ocupação e transformação do espaço. Assim como em outras grandes metrópoles, a cidade de Salvador não é muito diferente, a sua lógica de mobilidade urbana tende a seguir a mesma tendência das demais metrópoles, uma cidade centrada nos automóveis e com grande parte de sua população usuária do transporte público.

Andrade (2012), vai trazer um panorama sobre como a cidade de Salvador se expandiu através da evolução do transporte que desde o período colonial, quando salvador sendo a primeira capital do Brasil, vivia um contexto de cidade comercial, principalmente na região de Área Urbana Consolidada (AUC), região da Cidade baixa, bairro do Comércio a Antigo Centro. Narra que:

“Ao estudar a evolução dos transportes na Cidade do Salvador percebe-se que o pioneirismo desempenhado pelos construtores dos diversos modais, dos mais simples à tração animal aos mecânicos, abriu novos caminhos e contribuiu para a evolução espacial dessa urbe que, aparentemente, impunha dificuldades naturais pelo complexo modelado de seu relevo [...] Não resta dúvida de que o transporte foi para a Cidade do Salvador o agente que teve mais importância para abrir novos horizontes de expansão no sítio da Cidade.” (ANDRADE, 2012, p. 121.)

Mesmo com toda uma evolução de mobilidade urbana e a partir da diversificação de modais, ocasionado pela aplicabilidade do plano de mobilidade urbana da cidade, alguns problemas predominam na cidade, tais como o congestionamento. O crescimento dos automóveis é desproporcional em detrimento dos coletivos, assim como os investimentos em sistemas viários (ANDRADE, 2009). Santos (2010), coopera da mesma ótica de Andrade em dizer que Salvador opera através do sistema de ônibus coletivos e aliado a crescente frota de automóveis e completa destacando os períodos de maior congestionamento na cidade.

Afirma que:

“Os congestionamentos normalmente ocorrem no início da manhã e no final da tarde, considerados horários de pico. Ao longo do dia, a demanda por deslocamentos varia de acordo com a dinâmica das cidades. Na maioria das grandes cidades há um excesso de demanda justamente no início da manhã e final da tarde. Nestes dois horários, conhecidos como horas de pico, geralmente o volume de tráfego supera a capacidade das vias.” (SANTOS, 2010, p.16.).

O panorama que se tem hoje da cidade de Salvador quanto ao uso do transporte coletivo é diferente devido a grandes mudanças e implementação do metrô e BRT, mas pensando a pouco tempo atrás no ano de 2011, Salvador contava com 2.780 mil ônibus (um aumento de 14% comparado ao ano de 2010) que compõem a frota de transportes públicos, tendo em média 963 pessoas para cada veículo (SETPS, 2010). No período, Salvador possuía uma população de 2.676.606 (IBGE, 2010). Dados do SEINFRA (2012), diz que 31,5% às viagens na cidade de Salvador e região metropolitana são feitas por transporte coletivo perdendo para o transporte a pé, 35,3%. A característica macro reflete em suas macrorregiões e inclui a Península de Itapagipe.

A península de Itapagipe vive e ainda possui resquícios do seu processo histórico de crescimento e ocupação do solo iniciado na década de 40 com a implementação das fábricas e adensamento do seu território a partir das ocupações irregulares e espontâneas que ocasionou grandes dificuldades não somente nas dimensões de saneamento básico, mas estruturais como a mobilidade urbana. Desde a época, nem todo o seu território possuía assistência de transporte, que hoje podemos considerar obsoleto, como os bondes de tração animal que iam até o bairro da Calçada no Século XIX (FLEXOR, 2011).

Atualmente, pode-se afirmar que houve evolução dos transportes na região e para todo caso nas áreas mais favorecidas da Península de Itapagipe e estratégicas no ponto de vista econômico-financeiro como os bairros do Bonfim, Ribeira, Boa Viagem, Monte Serrat, Calçada, Roma e Mares. Todavia, para além do problema histórico e estrutural, atualmente a conformação geográfica não permite aplicar medidas facilitadoras na dinâmica de trânsito que facilite a mobilidade urbana local. A região possui pouco acesso, estrangulamento do tráfego em pontos de confluência do sistema viário, vias estreitas, descontinuidade dos passeios, trechos reduzidos de vias

contínuas para circulação de bicicletas em uma região plana favorável a este meio de transporte. somado a uma população, que em sua maioria se encaixa nas classes C, D e E e que nos bairros mais pobres andam a pé por falta de recursos (SEINFRA, 2012).

1.1. Problema de pesquisa

As lacunas encontradas no Plano de Bairros de Itapagipe, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Salvador, Salvador 500 e PDDU, servem como justificativa para este trabalho. Compreender a formulação do plano e quais instrumentos balizam a sua construção, em que medida este plano abraça a dimensão intraurbana de bairro, sobretudo os bairros periféricos, e suas características econômicas e sociais, facilita o entendimento de como são aplicadas suas diretrizes no território da Península de Itapagipe, essencialmente aos bairros pobres da região. Além da compreensão de como se articulam os atores no processo de implementação de políticas públicas de mobilidade urbana atrelada a outras ações complementares de modo a desenvolver o território local.

Os bairros de Massaranduba, Uruguai, Santa Luzia, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro e Mangureira, diante de outros bairros que compõem a Península, são evidenciados neste estudo, justamente, por comporem a área menos atingida pelas políticas públicas para o desenvolvimento do território em detrimento de bairros como Ribeira, Bonfim, Monte Serrat e Roma, assim como muitos bairros de baixa renda da cidade de Salvador, seguem muito da dinâmica de mobilidade em que seus habitantes dependem do transporte público e grande parte deles se deslocam a pé justificado pela falta de dinheiro. Além da falta de acessibilidade ocasionada pela centralização dos serviços em bairros circunvizinhos e no centro da Cidade de Salvador. A figura 1 apresenta a Cidade de Salvador, com um destaque para a Península de Itapagipe.

Ferreira (FMLF), CAMMPI, Sebrae, OSID, algumas escolas, associações de bairro e outros, fizeram parte do plano colaborando com dados e outras informações essenciais para o entendimento do território.

Devido ao recorte de estudo utilizado, o mesmo que corresponde aos bairros que integram a prefeitura bairro, parte do bairro do Lobato é acrescido no plano, o que se torna uma peculiaridade uma vez que o bairro do Lobato comumente é reconhecido, e de fato faz parte, do subúrbio ferroviário de Salvador.

Concebido no período de abril de 2017, o Plano de Mobilidade urbana Sustentável da Cidade de Salvador - PlanMob, é o plano vigente e balizador das políticas de mobilidade urbana na cidade. A necessidade de formulação do plano veio por determinação da Lei Federal nº 12.587/12, Lei de Mobilidade Urbana, Lei que trata da Política de Mobilidade Urbana Nacional, orienta as cidades do Brasil, com mais de 20 mil habitantes, que construam estratégias e diretrizes voltadas para a mobilidade. O PlanMob enquadra-se no horizonte de até 2049, e algumas das recomendações prometidas estão sendo aplicadas. O horizonte de 2049 é compatível com o Plano Salvador 500 que também será tratado aqui. É embasado na Lei de Ordenamento e Uso e da Ocupação do Solo – LOUOS e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU, ambos aprovados em 2016. Muito do que foi projetado vem sendo aplicado, ainda que a sua forma de aplicação seja questionada por muitos estudiosos.

O plano Salvador 500, é uma iniciativa da Prefeitura Municipal de Salvador por meio da Fundação Mário Leal Ferreira, cria o Plano “Salvador 500” objetivando trazer equiparação social através do plano de ação orientado para a redução da desigualdade econômica e socioespacial como forma de reparação histórica para a população minorizada. O plano municipal com objetivo já em aplicação, vem construindo agendas que preparam a capital baiana para os seus cinco séculos a serem completados em 2049, ano em que completa 500 anos de sua fundação. Possui um caráter interdisciplinar e seu planejamento é de longo prazo.

O PDDU é um dos planos que baliza a formulação de diretrizes e construção do PlanMob, por isso se faz necessário entender suas características e

como ele dita a forma em que deve ser construído o PlanMob – Salvador. O PDDU, como instrumento básico de políticas públicas para a cidade, é determinante para todos os agentes, sejam eles públicos ou privados. Ancorado na Lei 9.069/2016, tem o fundamento expresso na Constituição Federal, do Estado da Bahia, na Lei Orgânica do Município de Salvador e na Lei federal nº12.257 de 2001, Estatuto da Cidade. Articula-se com o Plano Salvador 500, formado por estratégias de desenvolvimento urbano com um horizonte de curto, médio e longo prazo, até o ano de 2049.

Como instrumento orientador, possui diversas finalidades, destaca-se a primeira pela permissividade para o adequado posicionamento da administração municipal em suas relações diretas ou indiretas entre órgãos estaduais, federais, entre outros entes vinculados ao processo de desenvolvimento urbano. Isto norteia a relação de governança entre os atores envolvidos em prol do desenvolvimento da cidade. No capítulo II, Artigo 5º, o PDDU é parte integrante do processo de desenvolvimento municipal, devendo suas diretrizes e ações estratégicas, serem respeitadas. No parágrafo III reforça a necessidade de elaboração de planos de bairro e setoriais objetivando desenvolver o local em escala diferente à que geralmente os planos propõem.

Sendo assim, o trabalho parte do seguinte questionamento: **Pode afirmar que existe uma gestão social na Cidade de Salvador, especialmente na Península de Itapagipe?**

1.2. Objetivos

O trabalho tem como objetivo geral **propor diretrizes para uma gestão social da mobilidade urbana na Península de Itapagipe**. Busca-se, com isso, cooperar com o modelo atual dessa gestão no território através de diretrizes que tragam melhoria no processo de formulação de políticas públicas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana que atendam melhor a população em suas

especificidades de se mover e também de compreensão mais direta do contexto socioeconômico e cultural da região de Itapagipe.

Para a consecução do objetivo geral, foram delineados os seguintes objetivos específicos:

- I) Mapear os atores que compõem o arranjo institucional da mobilidade urbana na Península de Itapagipe;
- II) Identificar os principais desafios à mobilidade urbana na Península de Itapagipe; e
- III) Confrontar a visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que têm como foco central a Península de Itapagipe;
- IV) Delinear, a partir da visão dos atores locais, diretrizes para o aperfeiçoamento da mobilidade urbana na Península de Itapagipe

A partir do estudo, espera-se identificar quem são os atores que compõem o arranjo institucional da Península de Itapagipe e sua visão acerca da mobilidade urbana e gestão social na cidade de Salvador, como eles se relacionam na busca por sanar problemas de mobilidade urbana a partir da coalisão entre os principais atores do território, como dialogam para promoção de políticas públicas de mobilidade, como é o que os atores estão participando e contribuindo para a melhoria da gestão social da mobilidade urbana no território da península de Itapagipe.

Do ponto de vista teórico, os conceitos basilares do trabalho são: mobilidade urbana do Ministério das Cidades (2010) e Balbim (2016) tratado inicialmente, Gestão Social de Ailton Cardoso Cançado em sua tese “Fundamentos Teóricos da Gestão Social” e em seu livro, “Gestão Social: aprofundando a discussão” que trata a gestão social como conceito emancipado e em construto. E o conceito de Arranjo Institucional de Davis e North (1971), um conceito mais inicial do que seria o arranjo institucional, mas que para esse trabalho, será complementado com pensamentos de autores, tais como: Fiani (2011), Fox (1976) e outros.

Em termos metodológicos, trata-se de uma pesquisa de abordagem qualitativa de estudo exploratório-descritivo a partir da escolha de análise documental no uso dos planos, programas e projetos, essenciais para análise das fragilidades encontradas nestes documentos. Somando a isto, a aplicação de uma entrevista semiestruturada como instrumento de coleta de informações e dados para o auxílio na concepção de uma tabela de diretrizes norteadas pelos objetivos elencados no trabalho.

O trabalho está estruturado em 04 seções, incluindo a introdução contida pelo objetivo geral e os objetivos específicos, justificativa e problematização, caminho metodológico, referencial teórico e resultado.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. O espaço como alvo de desenvolvimento a partir da Mobilidade

Antemão ao entendimento do que é chamado de território nesse trabalho, desperta-se a necessidade para a compreensão do que é o desenvolvimento. Ainda assim, não a compreensão de um desenvolvimento qualquer, mas de um desenvolvimento para o indivíduo, que tem a pessoa como alvo a ser desenvolvido e sendo a pessoa uma engrenagem que se movimenta para o desenvolvimento do território. A tratativa para essa palavra bastante falada, não é recente, contudo, é sempre atual, entendendo que o desenvolvimento não é estático, mas passivo de constância no tocante às necessidades do indivíduo que a depender do contexto, quase sempre é mutável.

Das pautas que eclodem e novamente voltam ser discutidas, motiva-se o retorno no âmago da discussão paradigmática onde os modelos puramente econômicos, farto de uma lógica capitalista hegemônica, já não se sustentam e ainda assim é propagado, perpassa as fronteiras da crise econômica e entrincheira-se em um terreno insustentável. Muito se discute o desenvolvimento em uma perspectiva de progresso envolto em um direcionamento para o crescimento econômico, mas contesta-se o pensamento de modo que a relação entre o desenvolvimento e economia podem ser concebidas de formas diferentes. Associado ao progresso, é relevante caminhar na visão de Celso Furtado quando o mesmo trata da raiz desse progresso, narra marcos históricos para tratar do tema.

Esses momentos históricos tais como iluminismo, revolução industrial e o neocolonialismo evocam uma expansão do humano na relação da sua força e conquistas, muitas delas arbitrárias às questões do desenvolvimento e seguem uma lógica expansiva e de posse mercantil imersa na visão capitalista e de exploração. Ao decorrer do tempo, baseado em outras racionalidades, a visão de desenvolvimento se aprofunda através das tecnologias da sociedade capitalista no apelo a dita eficiência de produção e uso dos recursos objetivando um maior acúmulo financeiro. Nessa

perspectiva, o desenvolvimento atrela-se ao progresso técnico e diz respeito a evolução de um sistema social de produção, somado a isso, a globalização e a ideia de desterritorialização como expressão de uma nova estrutura social resultante da supremacia cabida ao desenvolvimento e subdesenvolvimento (FURTADO, 2000).

Em suma, o pensamento é reforçado por Oliveira (2002, p. 11) quando diz que o desenvolvimento está assimilado a noção econômica e “hoje substituída no discurso dominante por crescimento”. Burity (2007) compartilha do mesmo pensamento em um reforço teórico acerca do pensamento de Furtado (2000), ancorado na mesma visão em que não se fala em desenvolvimento, mas em progresso, no reforço da ideia de primeiro, segundo e terceiro mundo.

Essa ideia de progresso é apenas um dos ingredientes que, nos anos de 1930 e 1940, vão convergir para uma construção de um determinado conceito de desenvolvimento. A experiência dos anos pós-guerra colocou com muita força essa noção de desenvolvimento. Tal noção, ao mesmo tempo em que se apresentava como o futuro de quem não tinha desenvolvimento, contribuía para construir o lugar de quem era desenvolvido e de quem era não-desenvolvido, ou subdesenvolvido. (BURITY, 2007, p.53).

O aumento da eficácia do sistema de produção – comumente apresentado como indicador do desenvolvimento – já não é mais suficiente para que sejam bem mais satisfeitas as necessidades ditas essenciais da população. Furtado (2000), não só afirma a narrativa acima, mas uniformemente como crítica ao processo econômico e mercantil de desenvolvimento, reforça também a inserção de dimensões, outras para o que cabe no assunto, porém não com essas palavras. Sobremaneira, cuidadosamente Sen (2010, p. 01) aborda o desenvolvimento como “processo de expansão da liberdade reais que as pessoas desfrutam”, um olhar cuidado ao que é de mais intrínseco ao ser humano e suas necessidades.

A liberdade pelo olhar de Amartya Sen volta-se ao mais estrito e particular desejo do indivíduo ou de um grupo que pautam desejos comuns, mas que se relativiza à medida em que abrange novos indivíduos e grupos, tempos e espaços. Ao relativizar a liberdade do indivíduo, o que se quer dizer é que nem sempre o que é importante, no tocante aos depósitos, tais como educação, saneamento, saúde, participação e dentre muitos outros para um, significa que é para o outro, porém todos esses depósitos, de alguma maneira são necessários e precisam fazer parte da vida

desse indivíduo ou grupo. A exemplo de bairros que existe um clamor maior por infraestrutura em detrimento de outro que também não possui infraestrutura, mas é mais urgente a saúde, sendo assim o que de mais urgente precisa ser abordado para o início da liberdade de quem mora neste bairro é a saúde e não a infraestrutura.

Há um contraste da visão mais restrita dos autores que pesa a economia como distintivo de mais alta relevância, associado ao crescimento do Produto Interno Bruto PIB, em sua concepção de desenvolvimento que compartilha e vai além no tocante à liberdade. O conceito de Sen (2010) é o considerado mais adequado para o trabalho e por isso será discorrido mais profundamente acerca de suas concepções, primeiro por considerar as dimensões sociais relevantes para o desenvolvimento do indivíduo, ter o indivíduo como quem pode desenvolver o território e considera a dimensão econômica também importante nesse processo de expansão das liberdades, porém não a principal.

No tocante à economia, mercado e todo uma dinâmica de crescimento econômico baseado do capital, o mercado, ainda que possua sua parcela no desenvolvimento, cerceia muito das liberdades que o indivíduo possa ter, pois ainda que exista o processo do acúmulo individual aumentando a sua capacidade que consumo e acesso ao material, outros distintivos tornam-se secundários ou até mesmo não é tido como relevante no processo de expansão das liberdades. A liberdade econômica, de certo modo alcançada, em detrimento do abandono de outras liberdades, como os direitos políticos e de participação. Por outro lado, a privação econômica, na forma de pobreza extrema pode tornar a pessoa uma presa indefesa e cerceia, assim como o mercado faz quando é priorizado, a capacidade de socialização e participação do meio.

Destarte, encontra-se uma dialética, um looping entre esses derivativos, a economia e a liberdade social, em que a liberdade econômica pode gerar privação social, assim como a provação política e social pode, de alguma forma, gerar privações econômicas.

A imagem abaixo descreve como essa relação entre os derivativos, distintivos ou dispositivos doseadamente abordados desenvolvem e trazem liberdade.

Figura 2 - Distintivos para a liberdade



Fonte: Adaptado de Sen (2010)

Busca-se então relacionar o contexto dos bairros mais pobres da Península de Itapagipe, envolvendo a temática da mobilidade e outras políticas de acesso a serviços dito essenciais como os distintivos trazidos por Amartya Sen e de alguma forma tornar visível o estado de liberdade dos moradores dos bairros.

2.2. Mobilidade Urbana, Um Conceito Sistemático, Polissêmico e Social

A mobilidade na história do mundo tem sido essencial para disseminação de cultura, fortalecimento de diversos povos de modo a garantir sua sobrevivência, o cultivo e a perpetuação de seus costumes. Esse processo de expansão dado pelo deslocamento de um ponto a outro no espaço não se perdeu, porém se conjectura diferentemente da ação primitiva e, assim como antes, se mantém essencialmente importante na contemporaneidade. Essa ação natural da humanidade em mover-se objetivada por necessidades diversas sejam elas sociais e de permanência, no sentido de continuidade das espécies, até mesmo de acesso e ocupação dos espaços, toma proporções relevantes e se torna um fator socialmente preciso para o desenvolvimento de determinados territórios. A mobilidade urbana é esse importante atributo das cidades relativo não somente ao deslocamento de pessoas, mas bens no

espaço urbano, a partir da utilização do sistema de transporte, tais como vias, veículos e infraestrutura. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010)

Esse conceito é fundamental para esse trabalho, mesmo entendendo que a ele opiniões outras podem ser somadas na tentativa de contribuir e trazer robustez a temática. A Mobilidade urbana cumpre um papel indispensável sendo uma função social para os moradores das cidades por proporcionar o direito à cidade para todos. (SALVADOR, 2016)

É atrelado ao ato de se mover junto a características referente a ação no espaço que a mobilidade toma novas formas tanto no seu conceito como na prática, tendo seu espaço de ação, até mesmo uma dimensão mais subjetiva, um ponto característico aglutinado à sua formação conceitual e polissêmica. “É, portanto, como um processo socioespacial, uma complexidade que se particulariza nos lugares em função da sua característica social e espacial” (BALBIM, et al, 2016, p. 15) sendo assim, a mobilidade em seus formatos, se é que pode se referir dessa forma, adquire adornos, tais como: social, residencial, do trabalho, simbólica, urbana, assumindo, além desses já citados, diversos modos.

A compreensão da mobilidade como um objeto de estudo e dentre muitos outros parâmetros de desenvolvimento é essencial no entendimento da dinâmica dos espaços, saber o porquê de se mover clareia problemáticas sociais talvez antes não notadas. No contexto atual vivido em que as cidades passam por um rito de metropolização, com a crescente presença da população em áreas urbanas, constata um reflexo no trânsito decorrente de todo um processo de desenvolvimento econômico e desigual, ocasionado pelo uso excessivo dos modos individuais em detrimento do transporte público que reverbera na qualidade entregue dos serviços de mobilidade e chama atenção para a mobilidade em seu adorno urbano destacando a sua importância mediante as problemáticas nessas áreas. O uso do transporte, seja ele de diferentes modais, individuais ou coletivos, chega aparentemente como uma solução, porém evidencia problemas causados pela necessidade de se mover no meio urbano e da dependência desses aparatos na vida cotidiana de quem faz parte do sistema de mobilidade.

O intuito em conhecer conceitualmente a mobilidade urbana, amplia a visão para a necessidade de não somente entender o adorno urbano da mobilidade de forma isolada, mas como as demais modalidades interferem dentro desse perímetro onde as metrópoles estão. A mobilidade urbana assim como muitas outras políticas públicas é essencial e relevante no desenvolvimento das cidades e o transporte, braço que compõe a mobilidade, é um direito de quem mora nessas áreas. A temática em si é mais recente, mas quando se trata do aparato de deslocamento, vide o transporte público, a tratativa é mais antiga.

A Constituição Federal de 1988 marca o início da mobilidade urbana, tendo a União a competência sobre “[...] instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (Art. 21º, inciso XX), competindo a ela a exclusividade de legislar sobre as diretrizes da política nacional de transporte público no país (Art. 22º, inciso IX). Concede autonomia aos estados e municípios em fazer gestão na área de transportes urbanos, sendo de responsabilidade do estado os transportes intermunicipais, ao dispositivo na lei Federal 11.507/2005 – Lei de Consórcios Públicos – para que os estados juntos aos municípios operacionalizem a função através de consórcios públicos, entendendo as necessidades de interesse comum.

A discussão, mas também a estruturação de uma política mais contundente e com definições claras de competência e responsabilidades dos entes na implementação de políticas pública para a mobilidade urbana se dá mais fervorosamente em 2012 quando sancionada a Lei Federal da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), 12.587/2012, para o desenvolvimento urbano. Mais de uma década depois da criação da Lei 12.587/2012, amplia-se a discussão não somente para a responsabilidade e impactos causados pelos modos de transporte, mas para a mobilidade urbana atrelado à “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (Art. 4º, inciso II). Amplia-se a visão da mobilidade urbana não tão somente como política para o desenvolvimento e agrega a gestão a esse processo intraorganizacional que caminha entre as diferentes esferas de governo e interage com diversas organizações sejam elas de

caráter público, privado e de sociedade civil. O que torna a discussão da mobilidade urbana um assunto ainda mais complexo.

Entendendo isso, a mobilidade urbana é necessária nas cidades sendo atributo desse espaço que junto aos modais oferecem a possibilidade de deslocamento de pessoas e bens nas áreas urbanas. O Art 3º da Lei n. 12.587/2012, entende a mobilidade urbana como um conjunto organizado e coordenado de modos de transporte, inclui também infraestrutura de modo a garantir o deslocamento de pessoas e cargas no território, vide Ministério da Cidade (2010).

O conceito usado acima é um marco teórico quando se discute a mobilidade urbana e baliza diversos estudos publicados no Brasil e é o conceito adotado para esse trabalho. Depois ao conceito que dito ponto de partida, outros foram incrementando e dando robustez ao tema, doravante será também abordado a fim de trazer discussões acerca da mobilidade urbana no Brasil, capital baiana, em específico, os bairros periféricos de Salvador. Sem dúvidas, a formulação do conceito de mobilidade urbana proposta pelo PNMU trouxe à tona a discussão do tema diante de uma profusão de acontecimentos na urbe, mas ao decorrer do tempo, a dinâmica de quando criado, sofreu alterações, aspectos outros se fez necessário agregar. A adoção do conceito mobilidade do PNMU como conceito norteador limita a entender a mobilidade urbana como ela é hoje diante da mutabilidade constante da realidade urbana, um contexto diferente, mas que também mantém muito da dinâmica urbana de quando foi criado, além de suas mais diversas roupagens e sua polissemia.

A mobilidade não é somente instrumental, não se vale de soluções para escalar a produção no espaço urbano envolta à uma lógica utilitarista e muito menos se resume ao transporte, mas permeia o campo as subjetividade e percepção do indivíduo no que tange ao conforto e promoção de qualidade de vida. De certo modo o conceito de mobilidade urbana trazido pelo ministério da cidade em sua cartilha de planejamento de mobilidade parece contemplar a realidade dos espaços urbanos no que tange a essa relação de pessoas e aparatos de mobilidade sobre o espaço, e ainda assim, não se pode afirmar a sua completude diante dos mais diversos eventos que faz parte das cidades.

Sendo assim, o conceito que é utilizado como ponto de partida é passível de críticas quando não abarca dimensões que fogem da tecnicidade, das premissas de como sendo aparatos técnicos de deslocamento, atrelado aos modais e instrumentos de acesso. Ré e Oliveira (2018) tocam sobre a modificação do conceito de mobilidade urbana nos últimos anos, à medida que deixam de tratar de maneira fragmentada questões relativas à locomoção restringidos à circulação de veículos. Em contrapartida, todo esforço em ressaltar as mudanças do conceito de mobilidade, ainda que de certo modo abarque o indivíduo, não significa suprir a necessidade dele, mas de fortalecer uma lógica de produção. Por outro lado, o conceito acima que narra a mudança da mobilidade voltada somente a locomoção e circulação de veículos se contradiz quando aplicada ao interesse empresarial de promover a mobilidade para que o tempo encurtado favoreça a escolaridade das empresas, fortalecendo o ditado em que “tempo é dinheiro”.

A mobilidade urbana parte da necessidade inerente do ser humano de se mover e decorre de suas necessidades sociais e econômicas, serve também como parâmetro avaliativo, justaposto ao extrato social, e impacta, dependendo das condições, positivamente ou de forma negativa a qualidade de vida dos indivíduos que moram no espaço urbano. (VASCONCELLOS, 2011, p.7)

Há contrapontos importantes a serem ressaltados, no que se trata da mobilidade urbana, que não desvencilha do seu conceito a tecnicidade, nem se desassocia das questões econômicas, mas engloba um caráter mais substantivo, sendo ela uma função social que possibilita o usufruto da cidade além do acesso equitativo, estando a mobilidade urbana associado ao direito de ir e vir e, com qualidade. Como muitas outras políticas que se sustentam no conceito de equidade, a mobilidade urbana não se esquivava disso, entretanto se fortalece, como essa função social, a conceber de forma igualitária o uso da cidade, tratando de forma desigual e justa os grupos em desvantagem, participantes desse sistema de se mover no perímetro urbano GRAVES (s.d). Deve-se observar também que mobilidade urbana é um termo que diversas vezes é mesclado ao “transporte público”, como um pudesse ser substituído pelo outro, mas não se equivalem.

O transporte público, parte integrante da mobilidade urbana, ferramenta que viabiliza a locomoção, e a mobilidade urbana esse termo mais amplo, que dentre outros fatores que compõem o seu conceito, assegura o direito a usufruto ao espaço urbano e tem caráter interdisciplinar (FLORENTINO, 2011). O que se defende é que a mobilidade se realiza diante diversos tipos de equipamentos e principalmente das experiências dentro das cidades. O transporte, sem dúvidas, tem sua importância e é uma condição estruturante, mas introdutório na garantia do direito à cidade. Ao reduzir a mobilidade urbana aos meios de locomoção, reverbera-se a desigualdade no território e, de algum modo, submete o espaço urbano a condições de mercadoria, sendo esse espaço uma grande empresa e não de “morada” onde afloram as relações sociais, experiências e a subjetividade.

A mobilidade urbana, de certo modo, está imbricada ao pensamento Henri Léfèbvre (1969) em sua narrativa sobre o direito à cidade, um direito diferente dos que já existem, pois é superior a todos os outros. Diz ainda mais em sua narrativa, “O direito à cidade não pode ser concebido como simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada”. Léfèbvre (1969, p. 117), tornando solido a ideia de que a mobilidade urbana é uma função social que permite acesso de todos à cidade. um direito de pertencer, participar, como também de transformar a cidade e que pode decorrer da mobilidade urbana como sendo essa função social que permite o uso equitativo à cidade e usufruto dos espaços de modo a suprir o que é inerente ao ser humano. Junta-se também ao pensamento de Lévèbvre, a mobilidade urbana, no processo de formação de uma nova cidade com base, escalas e condições outras, diferentemente do que já havia posto.

A mobilidade urbana, sem dúvida, como esse atributo potente no perímetro urbano, é mais uma mobilidade na compreensão da dinâmica das cidades. Isso não invalida a sua importância, mas ressalta que junto a ela, outras modalidades, podem influenciar o movimento nas cidades. Trabalho, renda e o acesso aos serviços essenciais, em grande parte ditam a forma dos moradores das metrópoles de se moverem e, de certo modo, a mobilidade que é urbana, por acontecer no referido espaço, pode ser atrelada a outras roupagens que é fundamentalmente interessante

de se apropriar. Independentemente, as modalidades, sejam elas quais forem atrelados ao espaço urbano, ao fim e ao cabo, também são urbanas, contudo, se faz necessário tratar a mobilidade como as mobilidades, entendendo que existem muitas e de forma entrelaçadas permitem uma compreensão completa do contexto dos espaços. O conceito polissêmico de mobilidade se dá justamente na compreensão desses diversos formatos tomados pela mobilidade que está imbricada ao contexto social, educacional, de trabalho e acesso da população.

A sistematização do conceito de mobilidade depende da conexão que há entre elas. É dentro do espaço urbano que se desloca de casa ao trabalho, que se faz necessário o deslocamento para acesso a equipamentos de saúde, educação e entretenimento. Nesse mesmo espaço, o desenvolvimento econômico atrelado a mudança de classe social, desencadeia mudanças para áreas de maior poder aquisitivo, ditas valorizadas, dentro da própria cidade. A complexa sistematização do conceito de mobilidade, permite compreender que uma pessoa, por exemplo, ainda que se desloque muitas vezes não signifique ter mobilidade, isso resulta da constante repetição do seu deslocamento que a padroniza e cerceia sua liberdade. (VASCONCELLOS ET AL, 2011)

Poderia ser também o padrão de baixa renda que reduz o indivíduo a determinados espaços trazendo fixação local, mas que pode gerar um outro tipo de mobilidade, como a residencial, na tentativa de se adaptar à real situação econômica. A mobilidade é para o cidadão a liberdade de se mover livremente para diferentes áreas dentro de um espaço macro, sendo assim, as viagens pendulares, casa/trabalho, ainda que realizada no modal individual, não definem e muito menos afirmam que determinado indivíduo se mova. (VASCONCELLOS ET AL, 2011)

Urry (2000), se posiciona quanto a mobilidade, não necessariamente a urbana, mas também a inclui em sua narrativa, como um dos motivos que impulsiona a construção e o crescimento da sociedade. Entende-se esse crescimento não somente como o processo de urbanização mais de estruturação espacial e no social e econômico. Parte de um olhar da sociologia e critica a forma atual de pensamento dos sociólogos quando trata a sociedade como seu objeto de estudo e não como um

objeto que é modificado e de certo modo construído por fatores outros, tais como as mobilidades. Ao trazer a mobilidade atreladas a diversos outros modos de se mover, sejam eles social, espacial, simbólico. Jhon Urry, se assemelha, em parte do seu pensamento, com a forma de pensar de Balbim (et al, 2016), quando põe em relevo a polissemia do seu conceito. Mostra que as mobilidades transformam o objeto histórico da sociologia do ocidente que por muito tempo se concentrou no indivíduo.

2.3. A Gestão Social da Mobilidade Urbana: Uma Nova Proposição

O conceito polissêmico e sistemático das mobilidades que acontecem no espaço urbano eclode a necessidade de fazer gestão em meio a profusão de políticas públicas existentes. É nesse referido lugar em que há interseção da mobilidade urbana em confluência com as demais mobilidades e, não somente a isso, as demais políticas públicas em seus diversos campos (saúde, educação, econômica, dentre outras), que uma olhar para o planejamento assume importância tal como a própria mobilidade urbana, de modo que as diferentes ações que impactam no deslocamento das pessoas no espaço urbano, assim como os atores que formulam essas ações estejam coordenados. (IBEU, 2021)

Os estabelecimentos políticos e de serviço responsáveis pela implementação e monitoramento das suas ações carregam mecanismos particulares de suas condições institucionais do poder público, estas condições estão fortemente ancoradas em meio às articulações políticas de governo com outros entes públicos, até mesmo com sociedade civil. Os diferentes processos aderidos e agendas individuais dos entes nessa coalizão comprometem o alcance do objetivo coletivo. Ademais, a participação do cidadão junto a essa coalizão, transparência e acesso a informações são resposta de planejamento e gestão das cidades e denota alinhamento de governança, busca constante para reversão da desigualdade e outras problemáticas da sociedade (IBEU, 2021). De imediato, a gestão não está inteiramente voltada para os serviços prestados à sociedade, mas gerir a relação

desses estabelecimentos no seu ato de implementar, monitorar e avaliar o que foi feito.

Vale ressaltar que, o conceito de gestão não é a prioridade nesse trabalho, até porque, assim como a mobilidade, é um conceito polissêmico e amplo, e de qualquer modo, está incluído nessa seara. Mas o entendimento da gestão a partir de uma concepção mais geral se faz necessário para abordar mobilidade urbana e gestão para essa mobilidade. De forma genérica, Metcalfe e Richards (1987) apud Brugué e Subirats (1996), pensam que gerir significa a responsabilidade sobre diferentes ações de um sistema que remete ao espaço onde se articulam relações e negociações. Durker (1993) diagnosticou que, se trata da capacidade de promoção de inovação sistêmica, extraindo o limite de rendimento de suas aplicações à produção. O pensamento foge de uma gestão de referência a hierarquia organizativa da administração clássica.

Contrapondo a esses pensamentos acerca da gestão de modo geral, Perry e Kraemer (1983) desvencilha dos conceitos polarizados em que um polo está atrelado aos moldes da administração clássica e hierarquizada e de outro uma horizontalidade total, para o pensamento em que aproxima o público e o privado. O que há em comum entre os pensamentos é a importância das relações no ato da gestão. O processo de formulação de políticas públicas junto a implementação de serviços essenciais para a sociedade realizado tão somente pelo setor público ou até mesmo por uma secretaria específica não garante a qualidade de serviço e se é que garante a implementação do que foi proposto. Destarte o destaque para as relações entre esses entes, citados pelos conceitos acima denota uma pressão às coalizões no intuito de tornar mais aplicáveis os projetos sociais e de governo, uma exigência para tornar real o planejado.

Ainda assim, as alianças independem do polo onde o ente se encontra, mas claramente, depende do interesse que as partes têm nessa construção e oferta de serviços, de modo que os interesses garantem também a relação entre as entidades, além da finitude capacidade de oferecer e aplicar serviços e políticas públicas individualmente. As políticas e mobilidade urbanas, sem dúvidas, fazem parte

dessa aplicação em que existe a necessidade de se agrupar diversos setores da sociedade na tentativa de fazer funcionar o que foi planejado. Há uma relação ainda entre as Secretarias Municipais e estaduais, das empresas de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário e de propulsão humana), com o comércio local, de quem fornece serviços de saúde públicos ou privados, além claro, da participação da sociedade civil.

Independentemente dos pensamentos acerca da gestão, o que aqui tratado, é a mobilidade urbana, e para ela, qual a melhor forma de ser gerida. Diante disso, ao invés de pensar a gestão de mobilidade, pode-se pensar qual a gestão mais adequada ou até mesmo propor vertentes das gestões para a mobilidade urbana levando em consideração conceitos relevantes nesse processo como por exemplo o de interseccionalidade e intersectorialidade. A interseccionalidade, tem muita a se relacionar com o sistema de mobilidade urbana quando se trata das conexões com diferentes atores em sua aplicação de políticas públicas que se associam a ela. Esse é conceito amplamente adotado pelos estudiosos da política pública, é também a forma de compreensão complexa do mundo e das coisas que transcende ao objetivo permeando a subjetividade como afirma Collins e Bilge (2020). Expande-se a compreensão abaixo:

A interseccionalidade investiga como as relações interseccionais de poder influenciam as relações sociais em sociedades marcadas pela diversidade, bem como as experiências individuais na vida cotidiana. Como ferramenta analítica, a interseccionalidade considera que as categorias de raça, classe, gênero, orientação sexual, nacionalidade, capacidade, etnia e faixa etária – entre outras – são inter-relacionadas e moldam-se mutuamente. (COLLINS E BILGE, 2020, p. 16 e 17)

Assim como a interseccionalidade nesse processo de formação de políticas públicas, a política de mobilidade urbana deve também abranger muitos outros aspectos que não somente envolve as questões de trânsito e com que aparato as pessoas se deslocam, mas se questionar quem são essas pessoas que estão se movendo? Se as necessidades dos indivíduos e suas particularidades no tocante a gênero, faixa etária, classe e raça, estão sendo supridas? Quais atores da sociedade podem agregar nesse processo de modo a sanar lacunas nas áreas “ditas” subjetivas junto a política de mobilidade urbana? Inclusive isso chama a discussão para a

importância das intersectorialidades como foi falado acima e as interorganizações (a relação de diversos atores na formação de políticas públicas a fim de sanar problemáticas sociais) que estão incluídas no processo de gestão social para o desenvolvimento do território.

A intersectorialidade vai de encontro às ações fragmentadas, apartadas de ação conjunta acontecendo particularmente no contexto das cidades onde prevalece, em sua maioria, a sobreposição de decisões dos entes no processo decisório de políticas públicas e sociais. Pode ser compreendida como “articulação de saberes e experiências no planejamento, realização e avaliação de ações para alcançar efeito sinérgico em situações complexas, visando o desenvolvimento social, superando a exclusão social”. (JUNQUEIRA; INOJOSA, 1997)

Dada pelo envolvimento dos entes, as ações conjuntas quebram a fragmentação em uma lógica da gestão social para busca da resolução de problemas da sociedade. A dada necessidade de fortalecimento através da integração das organizações enfraquece a atual lógica de tratamento das políticas sociais em escala setorializada, como a real dinâmica fosse possível de acontecer diante da complexidade que é a sociedade. Contudo o contrário a isso promove equidade nos serviços oferecidos por essas organizações.

Destarte a intersectorialidade é um instrumento da gestão social, mas também uma nova lógica de governar, nas resoluções dos problemas sociais, do planejamento e incentiva a rearticulação das instituições afirmando que a adesão delas à essa lógica denota interesse no processo de desenvolvimento socio territorial e em contrapartida a adesão, exige-se dos gestores dessas instituições competências específicas para o exercício de se fazer gestão social. (JUNQUEIRA, 2014)

Sendo assim, algumas gestões se aproximam mais do conceito de mobilidade urbana, da forma em que é tratado neste trabalho, vide a Gestão Social, do que outras. De certo modo, essa merece uma atenção maior a fim de compreender ou de alguma forma impulsionar o pensamento para o planejamento e desenvolvimento através da mobilidade urbana. A gestão social, quando se fala do

termo, parece intuir claramente no que se trataria, construindo-se especialmente como um termo aparentemente autoexplicativo, sendo autodefinida pela sua finalidade (FRANÇA FILHO, 2007), como se dissesse: “se ação está voltada ao social, ou de algum modo o objeto a ser gerido é a sociedade, então isso é gestão social”. A afirmação não se exclui, porém quando se trata de gestão social, ou a gestão social para o desenvolvimento do território como Fischer (2012) considera, requer um pouco mais de cuidado atrelado às questões de responsabilidade social e do cuidado em fazer gestão para o desenvolvimento de um espaço junto a diversos atores, abrangendo os de caráter privado, parte de sua lógica de gestão e atuação de mercado. Portanto, gestão social não é isenta de competição e possui espaço para prática de mercado híbrido. Em contrapartida há doses de cooperação, alianças e pactos e uma não exclui a outra, inclusive a competição. Uma característica importante da gestão social no desenvolvimento do território é a formação de redes e interrelações, além da relação com aspectos intangíveis tais como culturas e história no campo de aplicação dessa gestão social. (FISCHER, 2012)

Muito se confunde a gestão social com gestão pública, o que não é verídico, mas é nesse espaço público que a gestão social se faz presente. É na esfera pública que os diversos entes se encontram no interesse de resolver problemáticas pertinentes à sociedade. “Para que a Gestão Social aconteça efetivamente é necessário um espaço onde, novamente (mas com diferentes intenções), as pessoas privadas se encontrem em um espaço público a fim deliberar sobre suas necessidades e futuro” (CANÇADO; PEREIRA; TENÓRIO, 2013, p.148). Quando se trata dessa gestão em específico entre tantas formas de fazer gestão, gerir a mobilidade urbana, é um conjunto de práticas que intersecciona sobre muitas outras gestões, e claro, que nesse processo temporal, às vezes se faz necessário uma maior proximidade para algumas delas. Mas quando se atrela ao conceito de mobilidade voltado às necessidades do indivíduo em sua particularidade, a gestão social parece cair como uma luva ajustada ao projetar políticas públicas sociais voltadas a temática, mas que muitas vezes aponta para gestão empresarial no intuito de suprimir desejos não encontrados na área pública e social e por mais contraditório que seja, a gestão social tem essa capacidade de dialogar com diversas esferas da sociedade.

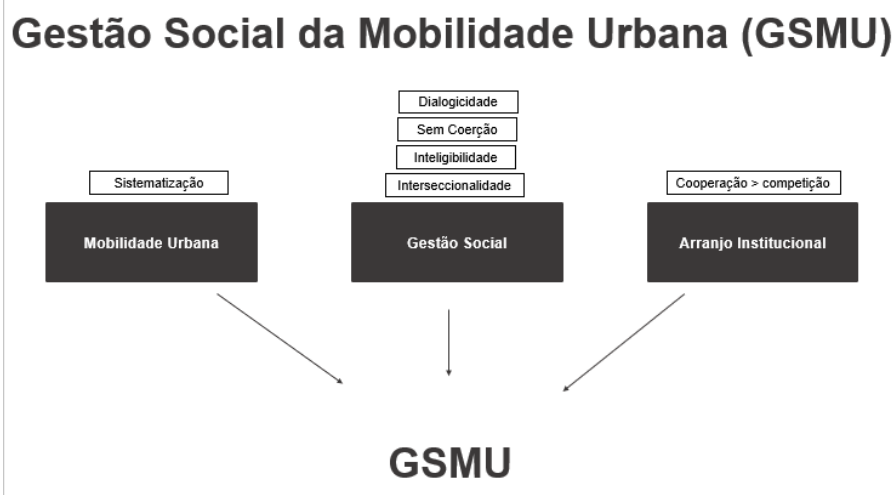
Em suma, “a gestão social pode ser apresentada como a tomada de decisão coletiva, sem coerção, baseada na inteligibilidade da linguagem, na dialogicidade e no entendimento esclarecido como processo, na transparência como pressuposto e na emancipação enquanto fim último” (CANÇADO, TENÓRIO e PEREIRA, 2011, p.697). A gestão no Brasil, ainda está em processo de construção, contudo esse caráter dito in progress (FISCHER e MELO, 2003, 2006; GIANELLA, 2008; BOULLOSA, 2009; BOULLOSA et al., 2009; BOULLOSA e SCHOMMER, 2008, 2009; DREHER, ULLRICH e TOMIO, 2010; JUNQUEIRA et al., 2009; MATOS et al., 2009; PINHO, 2010; RAMOS et al., 2009; SILVA JR. et al., 2008c) e (BOULLOSA, 2009), deixa livre a inserção de diversos temas a ela, na conexão entre temáticas sociais que estão em pautas, tais como a mobilidade urbana, inclusive, possibilita a inclusão de novos conceitos para uma formulação de outros mais definidos, como por exemplo: **“A Gestão Social da Mobilidade Urbana”**.

No que se sabe a mobilidade urbana está em voga e é alvo de discussão muito no campo da área de públicas e dependendo da localidade, absorve um caráter positivista orientado pela gestão estratégica. Ao abordar a gestão social junto à mobilidade urbana, entendendo a permissividade em poder expandir o conceito de gestão social, parece ser uma boa ideia para se discutir uma mobilidade a partir de um olhar mais subjetivo, inclinado ao indivíduo e suprimento de suas necessidades, envolvendo muito dos princípios trazidos pela gestão social, como: a participação, dialogicidade, tomada de decisão coletiva sem coerção, inteligibilidade, entendimento, emancipação e outros que compõe o seu conceito e já foi trazido no texto.

Não suficiente e atrelado a governança do território, a gestão social de mobilidade tende a sanar, quando praticada, muito das moléstias causadas pela ausência de intervenção do poder público quando se trata da promoção de políticas públicas voltadas à temática, porém seletiva e de interesse empresarial. Sem dúvidas a permissividade do conceito de gestão social em poder agregar a eles outras vertentes de estudo se dá pela forma e que vem se consolidando enquanto prática (PINHO, 2010), e evidentemente, por ainda não existir um consenso acerca do que de fato seria a gestão social, mesmo com grande avanço conceitual, existe a preocupação legítima quando a banalização do conceito, e pela forma em que a

gestão social tem sido abordada, não somente na academia, mas principalmente pela mídia, pois “tudo que não é gestão tradicional passa então a ser visto como gestão social”. (FRANÇA FILHO, 2008, p. 26)

Figura 3 - Gestão Social da Mobilidade Urbana



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A preocupação de França Filho (2008) parece despertar nos interessados da gestão social este traço da banalização, justamente, a respeito dessa emancipação conceitual sem que antes haja uma concretude de sua definição. De qualquer modo não se trata de firmar um novo conceito, se é que pode se referir a Gestão social da Mobilidade urbana como um, porém como uma expansão diante da permissividade de se expandir o conceito de gestão social a fim de que nesse novo formato encontre a saída para fazer a gestão da mobilidade urbana que tanto é falada, mas que pouca coisa traduz. É possível então conectar nas entrelinhas, diante da polissemia do conceito de mobilidade urbana e do preenchimento desses conceitos pelos estudiosos da área que afirmam que a mobilidade urbana não é tão somente enquadrada na tecnicidade, mas como diversas políticas outras, possui caráter social, equitativo e influência no processo de desenvolvimento do território, a gestão social na compreensão desta de como uma ferramenta para sociedade, alvo da prática de que a exerce.

A discussão para gestão social é pautada pela relação entre estado-sociedade e capital-trabalho, contudo com o estudo direcionado ao resultado dessa relação não é suficiente, uma vez que a sua contribuição, somente, não contribui substancialmente para análise dos fenômenos políticos, econômicos e sociais. Portanto o estudo da gestão social deve partir da sociedade, não somente ela como o objeto a ser estudado, mas que através dela demandas surgirão e de algum modo vão precisar ser supridas e da ótica do trabalho, enfocando a cidadania. “Portanto, o cidadão é o sujeito privilegiado de vocalização daquilo que interessa à sociedade nas demandas ao Estado e daquilo que interessa ao trabalhador na interação com o capital (TENÓRIO, 1998, p. 2). Sendo assim a cidadania é vista como o exercício do direito pleno e exigível do cidadão e não somente como base de um estado-nação soberano e é por meio da esfera pública, na seara das relações em que a discussão é pautada, que a exigibilidade do cidadão se faz ouvida.

A aplicabilidade da gestão social, não exclui o utilitarismo, mas no campo de políticas públicas, se faz necessário a articulação para o cumprimento das demandas da sociedade. Sendo assim, defere-se a gestão social e estratégica abaixo:

“Gestão estratégica é um tipo de ação social utilitarista, fundada no cálculo de meios e fins e implementada através da interação de duas ou mais pessoas, na qual uma delas tem autoridade formal sobre a(s) outra(s).”

X

“A gestão social contrapõe-se à gestão estratégica na medida em que tenta substituir a gestão tecnoburocrática, monológica, por um gerenciamento mais participativo, dialógico, no qual o processo decisório é exercido por meio de diferentes sujeitos sociais.”

Destarte a Gestão Social da Mobilidade Urbana está voltada a equidade na promoção de serviços a partir da coalizão de diversos entes de caráter público, privado e da sociedade cível, formulado nesse espaço chamado esfera pública e que leva em consideração o contexto, espaço, ideias de diferentes grupos que compõem o espaço e cultura local.

2.4. Arranjos Institucionais de Gestão da Mobilidade Urbana

A definição de arranjo institucional foi estabelecida primeiramente por Davis e North (1971), segundo eles, seria todo um conjunto de regras que rege a forma pelos quais os agentes podem cooperar e/ou competir. Em um olhar mais empresarial, a *Join-Venture*, esse modelo de colaboração entre empresas que objetiva executar determinado projeto a partir da união entre elas, seria um caso de arranjo institucional. Porém o que é tangido neste trabalho, não se resume a uma coalizão de instituições empresariais, mas de junções mais abrangentes e voltadas ao político e social. Deste modo, os arranjos institucionais se valem de regras que definem o jeito de se coordenar conjunto específico de atividades econômicas (FIANI, 2011, p. 4), e porque não políticas e sociais.

Diante da complexidade dos territórios, o Brasil vem no último século, mas restritamente nas últimas décadas, se movimentando em arranjos institucionais a fim de criar em conjunto e de diversas vertentes, sejam elas horizontais ou verticais, conexões para formulação de políticas públicas, na tentativa de solucionar muito das problemáticas nacionais e principalmente de alcance em lócus. Esses arranjos senão de diversas formas e das mais diferentes grandezas dependendo do nível em questão que precisa ser trabalhado, neste parágrafo, em específico, será trazido exemplos, com base em estudo de caso e outros trabalhos já publicados, mas principalmente o esforço em descrever quem são os atores que de algum modo estão em ação na Península de Itapagipe para trazer resoluções de problemas, sejam eles diversos, mas, essencialmente de mobilidade urbana, tema principal tratado aqui, através de políticas públicas sociais.

Arranjos institucionais, para Fox (1976, p. 743), “*defined as an interrelated set of entities and rules that serve to organize societies activities so as to achieve social goals*”, é definido como um conjunto interrelacionado de entidades, atores e regras que servem para organizar as atividades da sociedade de modo a alcançar objetivos sociais. A visão de arranjo institucional trazida por Fox (1976) é muito mais abrangente no que se diz respeito ao território de sua atuação, mas possivelmente aplicada em

níveis, ou melhor, em recortes territoriais, de diferentes tamanhos. Afirma que cada nação tem um arranjo institucional para gerir os seus recursos, sejam quaisquer eles forem.

Essa ideia de amplitude dos arranjos institucionais, resultante de um crescimento econômico dado pelas melhorias dos indicadores de desenvolvimento particular desse período (IBGE, 2010), podem apontar para efeitos heterogêneos no conjunto do território (FAVARETO, et. All, 2013), além da aplicabilidade de políticas fragmentadas que comprometam a continuidade desse ciclo (OCDE, 2013). Traduz-se isso ao processo geral da gestão não equitativa nos territórios. Desta maneira, complementa-se ao conceito de arranjo institucional de Fox (1976) a outros, como de Sampaio (Et All 2008) e Marques (1997). Ressaltam junto ao conceito de arranjo já posto, a intersecção como esse elemento indispensável na coalizão entre os entes dos mais diferentes setores, incluindo o da sociedade civil, a participação, que envolve as demandas da sociedade e direito de opinião e decisão através das associações, assembleias, conselhos e fóruns de desenvolvimento local, sendo o desenvolvimento local o enfoque dos arranjos institucionais pensados por esses autores.

Desta forma, deve-se considerar que:

A participação legítima deve ser medida pelo poder de iniciativa adquirido pela comunidade, pelo espaço disponível para a realização de experiências, pelo grau de simetria existente nas relações entre os cidadãos e os diversos órgãos governamentais, pelos mecanismos instituídos para a elaboração e a resolução de conflitos, pela natureza dos processos de planejamento, pelo grau de acesso aos meios de comunicação e também pela capacidade das entidades comunitárias encontrarem um equilíbrio entre suas funções de críticas do regime e de proponentes de soluções construtivas (SACHS 2007, p. 169).

Ao invés de arranjo institucional, Oliver E. Williamson, prefere empregar o termo estrutura de governança “(...) a matriz institucional dentro da qual as transações são negociadas e executadas” (WILLIAMSON, 1986, p. 105), porém, para este trabalho, o termo arranjo institucional é considerado o mais adequado.

3. CAMINHO METODOLÓGICO

Esta é uma dissertação acerca da mobilidade urbana e no que pese, da gestão social e relações entre atores que envolve a mobilidade no que se diz respeito à construção de políticas públicas inclinadas à temática.

Cabe a essa pesquisa uma abordagem qualitativa devido a uma valorização do contato mais direto com contexto estudado, envolvendo diretamente pessoas no processo de reconhecimento de suas percepções e relações, tendo o ambiente estudado como fonte direta de dados. É um estudo exploratório-descritivo baseado no levante de caráter mais amplo na tentativa de aproximar a compreensão do tema, mas também de contextualização do objeto e caso a serem estudados (GIL, 1999). As técnicas que envolvem a pesquisa são Análise documental e Entrevista Semiestruturada.

3.1. Análise Documental

A ausência de contribuições já publicadas para os documentos utilizados na pesquisa valida a escolha da técnica para o presente trabalho Lakatos e Marconi (2001). Trata-se de documentos públicos, tais como: Plano de Bairro de Itapagipe, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Salvador (PlanMob), Salvador 500 e PDDU, disponíveis nos sites das próprias organizações. A partir da análise foi possível saber em que dimensão, no que se refere a sua abordagem, é tratada a mobilidade, o quanto esses documentos se inclinam na direção de políticas resolvem as problemáticas da mobilidade urbana na Península de Itapagipe, estritamente nos bairros mais pobres da região e um entendimento ainda que superficial de como os atores estão se articulando para promover políticas públicas de mobilidade urbana baseado na dialogicidade, participativa e interseccionalidade sob um olhar da gestão social. As conclusões primárias compõem esse trabalho e são narradas, ao mesmo tempo que criticadas no resultado da pesquisa.

Se resume em uma tabela comparativa balizada por questionamentos importantes: A Península de Itapagipe é abordada no documento? Existe alguma diretriz específica para a Península, essencialmente para os bairros mais pobres da região? As diretrizes possuem qual objetivo e a quem e o que atente? A análise documental abraça todos os objetivos propostos na dissertação, mas em especial o objetivo três em que se faz necessário confrontar as percepções dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que têm como foco central a Península de Itapagipe. Se fundamenta e permite ser âncora para a segunda técnica utilizada, que é a entrevista semiestruturada.

3.2. Entrevista Semiestruturada

A importância do instrumento para esse trabalho se dá diante da subjetividade da pesquisa. Vem a calhar diante do tempo insuficiente para coleta de informações. A partir da entrevista semiestruturada foi possível discorrer sobre a temática de uma forma guiada através de questões predefinidas, a partir de uma contextualização trazida pelo autor aos entrevistados e que se assemelha muito a uma conversa informal.

O instrumento requereu atenção em seu modo de aplicação para que os entrevistados não “fugissem” do tema tratado, mas para que em tempo oportuno, o entrevistador, introduzisse assuntos outros que veio a complementar a temática tratada produzindo uma melhor amostra da população (SELLTIZ et al, 1987).

As entrevistas foram feitas no período de maio e junho de 2023 e os atores escolhidos foram Secretária de Mobilidade Urbana de Salvador, Fundação Mário Leal Ferreira, Obras Sociais Irmã Dulce, Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe, Associação João de Deus, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e Prefeitura Bairro da Cidade Baixa. Foi dividida em três blocos de perguntas (APÊNDICE 1) com base nos objetivos do trabalho.

O primeiro bloco é mapear os atores que compõem o arranjo institucional da mobilidade urbana na Península de Itapagipe, com o total de seis perguntas. Qual o papel desses atores na localidade, de que modo eles contribuem para a região no que se refere a mobilidade urbana, mas também em outras dimensões da política pública, se relacionam com a população e outras organizações e o que eles estão fazendo para fortalecer e intensificar essa dimensão mais local.

O segundo bloco é identificar os principais desafios à mobilidade urbana na Península de Itapagipe com o bloco e cinco pergunta a respeito do conhecimento dessas organizações acerca do que é tratado nos planos, programas e projetos de Salvador, os principais problemas de mobilidade urbana e gestão dessa mobilidade identificado por eles e estratégias de gestão que podem ser tomadas para resolução desses problemas como também do estreitamento da dimensão I local.

O último bloco é composto por quatro perguntas e confronta a visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que têm como foco central a Península de Itapagipe. Neste bloco permite compreender a que nível de conhecimento os entrevistados têm dos planos que cidade de Salvador possui de que forma eles contribuíram para que estes planos hoje estivessem em voga. As informações coletadas na entrevista serão mostradas no resultado da pesquisa através de textos críticos, comparativos de tabela e gráficos que possibilitam analisar e comparar as respostas das organizações como também traçar uma relação entre os atores entrevistados não somente entre eles, mas entre as suas opiniões com os planos da cidade.

As perguntas, além de trazer o questionamento, estimula o entrevistado a resolutividade dessas questões na tentativa de torná-los participantes do aperfeiçoamento da atual gestão feita na Península de Itapagipe.

Todos os entrevistados possuem relevância em suas atividades e causam impacto ou interferem de alguma maneira na mobilidade urbana do território, seja a organização um polo que atrativo de viagens, seja ela uma organização que faz a gestão da mobilidade na cidade e no local. O contato com cada representante da

organização se deu inicialmente por e-mail seguindo de contato através do whatsapp. Todos eles vieram por indicação de pessoas comuns ao Autor.

Dos seis representantes escolhidos e convidados para entrevista, somente 4 foram entrevistados: Secretaria de Mobilidade Urbana, Fundação Mário Leal Ferreira, Associação João de Deus e Prefeitura Bairro da Cidade Baixa. A CAMMPI não compareceu ao encontro marcado. Por falta de disponibilidade na agenda, o representante da OSID não pode ser entrevistado a tempo e não teve retorno obtido das tentativas de contato com o representante do SENAI.

As entrevistas aconteceram de forma remota através do *google meet* e presencial. Tiveram a duração de em média uma hora e trinta minutos. O áudio gravado de cada encontro foi transcrito e o material coletado foi analisado a partir da perspectiva da análise do conteúdo, segundo propõe Minayo (2007). Inicialmente foi realizada a leitura flutuante e exploratória das transcrições da entrevista. Posteriormente foram extraídos os trechos principais de fala.

A transcrição se deu através do site “*Web Captione*”, um site livre, que permite a captação de som gerado pelo próprio computador, resultando em um arquivo de texto. O site foi achado através da plataforma de “*stream*”, também livre, o “*youtube*”, a partir do canal chamado O áudio transcrito precisou ser lido para correção de erros ortográficos, incluindo pontuação, acentuação e palavras que foram transcritas de maneira errada devido a baixa qualidade de parte das entrevistas como também de falha do próprio site.

As informações antes contidas em áudio, agora em formato de texto, depois de terem sido apuradas e corrigidas suas ortografias e semântica, passou pela etapa de leitura dinâmica de modo a alocar as respostas aos objetivos elencados no trabalho. Por ser uma entrevista semiestruturada, em que o entrevistado pode ficar livre e uma pergunta pode também desencadear em outras perguntas, nesta etapa, foi alinhadas as respostas de modo que elas trouxessem respondessem aos objetivos do trabalho.

Para além disso, algumas respostas foram separadas em outros arquivos com informações dos planos lidos na parte de análise documental, informações estas que se referem às lacunas encontradas pelo autor. Isso permitiu confrontar as visões dos entrevistados com os documentos estudados.

O primeiro objetivo tratou de mapear quem são os atores atuantes no território e neste bloco, as perguntas tinham a intenção de saber as competências de cada ator, como eles se conectam entre eles e como eles podem agregar a atual rede de gestão atores que no período estudado ainda não faziam parte. Cabe também a esse bloco uma descrição mais detalhada das atividades e a quem compete cada atividade dentro da organização entrevistada.

O segundo bloco de entrevista, trata de identificar os desafios de mobilidade, ou seja, com base na competência de cada ator, o que eles viam como dificuldade hoje no que tange a mobilidade e na dinâmica para formulação de políticas públicas de mobilidade urbana. Aqui eles podiam relatar desafios individuais como de um todo, trazer sugestões de melhoria.

Por fim, o último bloco, sondou a percepção deles e conhecimento dos planos que tange a mobilidade urbana na península de Itapagipe a partir da visão que eles têm dos planos, se cooperou e de que forma se deu essa cooperação, se tinham conhecimentos de algumas ferramentas de participação cidadã e opinou acerca das políticas públicas realizadas. Essas perguntas divididas por blocos de objetivos estão no apêndice 1 do trabalho.

Todos os entrevistados/as receberam o termo de consentimento livre e esclarecimento (TCLE) (APÊNDICE 2) e somente após a leitura, e confirmação para as entrevistas remotas, e assinatura para as entrevistas presenciais, o roteiro foi aplicado.

Para os dados coletados a partir dos documentos utilizados no trabalho, se deu a princípio por uma leitura dinâmica para identificação dos pontos mais relevantes para a pesquisa. A partir da identificação dos temas relevantes, artigos, periódicos, teses e outros materiais acadêmicos foram essenciais para fundamentar as

informações coletadas nos documentos utilizados. O passo seguinte depois a leitura dinâmica foi o aprofundamento da leitura e a busca por relacionar o teórico, dados dos documentos, com as falas colhidas através das entrevistas semiestruturadas.

4. A PENINSULA DE ITAPAGIPE E SEU MODELO REGIONALIZADO DE GESTÃO SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA

A seguir, serão apresentados os resultados e seus desdobramentos de acordo com os objetivos de análise, um panorama do território e análise dos planos em voga. A primeira parte do capítulo apresenta um panorama da Península de Itapagipe e dos bairros que a compõem. A segunda seção discute quem são as organizações, o seu papel enquanto organização e função no território e de que modo se dá a relação entre eles. Na terceira seção, tem-se a identificação dos desafios que estes atores possuem no que tange a gestão e mobilidade urbana da Península de Itapagipe. Por fim, a quarta seção traz um confronto das visões baseadas no que está posto nos planos, programas e projetos existentes na cidade de Salvador.

4.1. Panorama histórico e social da Península de Itapagipe e seus bairros

A história da Península de Itapagipe é no mínimo curiosa e nela permeia acontecimentos históricos e sociais que justificam muito do contexto atual de sua região e dos bairros que a compõem. Sendo assim, antes de trazer um panorama dos bairros que pertencem ao território estudado, se faz necessário a compreensão dos acontecimentos que ocorreram em Itapagipe desde 1948, quando a idealização de Prefeitura em descentralizar a indústria das demais áreas da cidade aconteceu a partir do decreto de Lei nº 701 que criou a zona fabril de Salvador.

A Zona industrial de Itapagipe, correspondia às áreas dos subdistritos de Mares, Penha e São Caetano, passando a chamar, depois de decretada, de Zona de Itapagipe. O desejo partia então dum afastamento do centro urbano da cidade das atividades fabris em decorrência da implementação em demasia de fábricas de diversos setores. A Península de Itapagipe, então, tornou-se na época esses polo atrativo de viagens em que pessoas se deslocavam e se sedentarizavam na região em busca de empregos oferecidos pelas fábricas na época mais fervorosa de construção desses equipamentos. Isso corrobora para o aumento significativo da

população na localidade, além dos números de residências de modo a desencadear diversas problemáticas sociais a partir do fenômeno da migração tornando-a altamente populosa. Estima-se que houve um aumento, entre os anos de 1940 e 1950, em torno de 23 mil novas pessoas e em média de 5 mil novas casas, número considerado alto para quantitativo de espaço possível de ser construído. Das 20.377 construções, mais da metade eram clandestinas.

O grave adensamento, intensificou ainda mais a partir das migrações das populações da região da Bahia e do Nordeste o que desencadeou problemas urbanos e sociais, devido a região possuir pouca terra firme que possibilitasse a construção de casas. A consequência do alto adensamento se mostra nas diversas problemáticas resultante desse processo, uma verdadeira crise habitacional e em contrapartida um desencadear de ideias ditas “soluções heroicas”, como chama Milton Santos (1958, p.261), como escape para falta de habitações. Em outras formas de se dizer, as chamadas invasões.

Doravante, o mar se tornou área ocupada por casas construídas em cima de estacas linkadas por pontes estreitas de madeira como mostra a imagem abaixo, conhecidas como palafitas. Junto a grande invasão, atividades e problemas particulares relativos a saneamento, infraestrutura e de mobilidade se perpetuam mesmo depois da crise iniciada na primeira metade da década de 1970 que impulsionou a saída das fábricas da península de Itapagipe para outras regiões da Bahia e do Brasil, somado a falta de espaço que expansão industrial a existência de fábricas em zonas residenciais, indo contra o decreto de lei de descentralização (FLEXOR; SCHWEIZER, 2011). A figura 4 abaixo mostra a diferença de ocupação entre os anos de 1973 e 2017.

Figura 4 - Transformação de Alagados 1973 e 2017



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

A península de Itapagipe, é essa área que hoje é conhecida pelo seu patrimônio arquitetônico, belezas urbanas e geografia complexa. Com 180,4 mil habitantes, 6,6 Km², o território é constituído por 13 bairros, sendo eles: Santa Luzia, Calçada, Mares, Uruguai, Massaranduba, Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa, Caminho de Areia, Roma, Boa Viagem, Monte Serrat, Bonfim, Mangueira e Ribeira. Está localizada na macrorregião da Área Urbana Consolidada (AUC) que abriga de maneira predominante o uso residencial manifesto em uma gama variada de tipologias construtivas que abraça habitações de alto-médio padrão e condomínios horizontais onde é terreno menos acidentado e de grande valor de mercado que contrasta com habitações populares e precárias nas cumeadas e que engloba as “ilhas”. Entretanto, nessa mesma área, mazelas se instalaram a partir do processo de desenvolvimento fabril em outras regiões da Bahia e do país, causando um vazio na região.

Junto às fábricas, muitos dos comércios também se deslocaram para outras regiões da cidade que também passavam pelo processo de investimento a fim de ser desenvolvida economicamente, como por exemplo à região do Iguatemi/Paralela. Deste modo, grande parte dos serviços ofertados na região de Itapagipe deixou de existir, concentrando parte deles nesse novo centro da cidade,

além das mazelas deixadas pela ausência das fábricas que provocaram uma crise econômica na região, aumento do desemprego e aprofundamento da pobreza. A região de novos alagados foi uma das áreas afetadas pela saída das fábricas depois do processo de exploração e usos do espaço para produção.

O bairro de Massaranduba, junto a Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro, Mangueira e Uruguai formam a região de novos alagados, sendo a região mais pobre da Península de Itapagipe. Compõe a área Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) e tem alta densidade demográfica e de ocupação do solo. As tipologias residenciais evidenciaram o grande processo das migrações que ocupavam as áreas de mar e mangue do bairro de Massaranduba e adjacências. Problemas sociais e particulares de mobilidade urbana tornaram-se então mais enraizados, provocando a necessidade de deslocamento para regiões mais supridas de equipamentos e serviços públicos e privados nestes bairros, diante da sua localização sofreu consequências ainda mais agudas.

Sem dúvidas, os bairros carregam grande parte das consequências ocasionadas pela forma de desenvolvimento urbano nada ordenado e carregam também em seu território a negligência do poder público na formulação de políticas públicas direcionadas ao território. Diferentemente dos demais bairros que formam a Península de Itapagipe, de apelo turístico e religioso, os bairros mais pobres da Península ainda são poucos visibilizados pelos entes que atuam dentro e fora da região, por isso prejudicado em seu desenvolvimento.

Os estudos recentes realizados pelo QUALISalvador, projeto que iniciou em 2014, finalizando nos anos de 2022, que propôs a qualificar o ambiente urbano dos bairros de Salvador através dos Indicadores de Qualidade do Ambiente Urbano – IQUA, revelam isso, quando os dados evidenciam grande necessidade de intervenção de diversos atores na melhoria da educação, renda, infraestrutura, incluindo também a mobilidade urbana. O último estudo feito pela SEMOB, para fins de confecção do Plano de Mobilidade da Cidade, mostrou que grande parte das pessoas que moram nos bairros periféricos utilizam do transporte público, mas essencialmente andam a pé devido à falta de dinheiro.

Estes bairros têm um alto índice de geração de viagens e estão mais distantes do centro. Na sua maioria, poucos possuem equipamentos ditos necessários e dependem dos serviços públicos ou privados de bairros adjacentes ou das regiões centrais. Assim como esses bairros, os bairros menos alcançados por políticas públicas da Península de Itapagipe têm muito das dificuldades sociais comuns aos bairros de periferia retratados pelo PlanMob, o que intriga e instiga ainda mais a necessidade do estudo da mobilidade no território a fim de desenvolver o espaço através da mobilidade e sua gestão. Para o descritivo de bairros, os dados demográficos, sociais e de mobilidade são do QUALISalvador (2022), SEINFRA (2012) SEMOB e IBGE (2010). As informações históricas foram retiradas do site SALVADORDABAHIA (2022) e a classificação quanto a qualidade do ambiente urbano do livro Santos (et all, 2010). Quanto mais próximo de 5 melhor a qualidade do ambiente urbano.

O bairro de **Massaranduba** (figura 5), 16,8% utilizam do transporte público quase equiparando a porcentagem de pessoas que andam a pé (16%). 16,8% também é a porcentagem de pessoas que levam até 15 min para chegar ao trabalho, porém chama a atenção a porcentagem de pessoas que as alternativas não se aplicam, 59,7%, o que mostra que grande parte da população que mora no bairro de Massaranduba está desempregado, um percentual de 42,9%. Hoje a renda média por família no bairro é de um a dois salários-mínimos e mesmo assim diante de todo contorno social e de acesso, 84% dos seus moradores acreditam ser um bairro com a condição do ambiente urbano boa e regular. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como bairro regular de se morar, classificação 3.

Figura 5 - Rua Santos Titara – Massaranduba



Fonte: Fundação Gregório de Mattos (2023)

O bairro da **Mangueira**, como mostra na figura 6, é um dos bairros aterrados e que surgiu como muitos moradores diziam "mangueira-refúgio", na década de 1970, no início de sua ocupação, possui uma população de 12.310 mil habitantes. O bairro possui uma tipificação residencial, apesar de ser compreendido também por alguns pequenos comércios. Parte do seu limite fica para onde antes era uma fábrica têxtil. A maior parte da sua população se considera parda e preto que totaliza uma porcentagem de 88,32%, a população em sua maioria é formada por mulheres (53,37%) e se encontra na faixa de idade entre 20-49 anos, 51,90%. No que diz respeito aos domicílios, 2,26% não eram alfabetizados e possuíam uma faixa de renda de 0-1 salário-mínimo. É o bairro, entre os 4 bairros, cidades como bairros pobres da Península de Itapagipe, que possui a menor média de renda, não chegando a um salário-mínimo. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro regular de se morar, classificação 4.

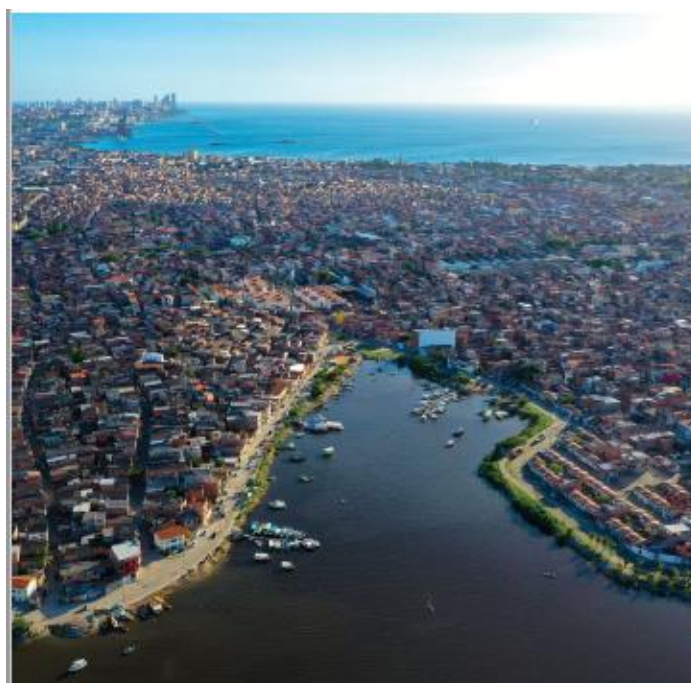
Figura 6 - Rua Jorge Leal Gonçalves - Bairro Mangueira



Fonte: Google

O bairro da Mangueira e Massaranduba são bairros vizinhos como mostra a figura 7.

Figura 7 - Ligação entre o bairro de Massaranduba e Mangueira



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

O bairro do **Uruguai**, 17,6% utilizam do transporte público quase equiparando a porcentagem de pessoas que andam a pé (12,3%). 14,8% é a porcentagem de pessoas que levam até 15 min para chegar ao trabalho. Está localizado ao norte do bairro de Massaranduba e ao lado da enseada dos Tainheiros, ao sul da calçada e ao leste dos bairros de São Caetano e ao oeste de Roma. Surgiu dum processo de invasão dos terrenos alagadiços e sobre aterro de terrenos de mangue, assim bairros vizinhos a ele. Os alagados fizeram parte do seu perímetro, parte da mesma dinâmica de mobilidade em que grande parte de sua população utiliza o transporte público coletivo ou se locomovem a pé.

Em 2010, possuía uma população de 30.370 mil habitantes, a maior parte se considera parda e preta (86,65%), maioria do sexo feminino (53,67%) e considerado um bairro de pessoa jovens com grande parte dos seus moradores incluso na faixa etária entre 20-49 ano (50,99%). No que tange aos domicílios, 6,10% não eram alfabetizados, apesar de 45% estarem na faixa de 0-1 salário-mínimo, renda média por domicílio. O índice de analfabetismo ao longo do tempo vem caindo e mais de 95% da sua população tem acesso a infraestrutura, coleta de lixo e abastecimento de água e esgoto sanitário. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro ruim de se morar, classificação 5. A figura 8 abaixo mostra a principal avenida que corta o bairro do Uruguai e que liga o bairro da calçada ao bairro de Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro e Santa Luzia.

Figura 8 - Rua direta do Uruguai



Fonte: Fundação Gregório de Mattos (2023)

O bairro de **Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro**, como mostra a figura 9, 19,1% utilizam do transporte público quase equiparando a porcentagem de pessoas que andam a pé (11,8%). 15,3% é a porcentagem de pessoas que levam até 16 e 30 min para chegar ao trabalho. Antigamente formado por novos alagados, o bairro se fez com através das construções de palafitas. A mudança do nome do nome de Jardim Cruzeiro para Vila Rui Barbosa, em referência ao escritor, político e advogado Ruy Barbosa, se deu como estratégia de seus moradores de não serem expulsos pela prefeitura alegando ser um local de vila. A tática constrangeu o poder público e o desencorajou das ações de despejo.

O comércio local tem grande importância na vida do bairro. é servido de farmácias, padarias, lanchonetes, mercadinhos e sua famosa feira, mas não o descaracteriza como sendo também um bairro residencial. Possui uma população de 18.448 mil habitantes, maior parte se declara pardo e preto (84,97%), um pouco mais de 54% são de mulheres e 51,17% encontram-se na faixa entre 20-49 anos de idade. No que diz respeito aos domicílios, 6,017% não são alfabetizados e a média salarial dos chefes de família está entre 1 e 3 salários-mínimos. Quase a totalidade da população possui acesso a serviços básicos, tais como esgoto, abastecimento de

água, coleta de lixo e esgotamento sanitário, em média 98%. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro regular de se morar, classificação 4.

Figura 9 - Mercado Municipal de Vila Ruy Barbosa



Fonte: História de Salvador (2022)

Santa Luzia, também considerado um bairro do subúrbio, foi construído em decorrência das ocupações espontâneas a partir da instalação da linha férrea no século XIX. 17,9% utilizam do transporte público quase equiparando a porcentagem de pessoas que andam a pé (15,1%). 14,2% é a porcentagem de pessoas que levam até 15 min para chegar ao trabalho. Um lado do bairro é composto por terrenos, antigamente propício ao plantio e o lado oposto maré como mostra a figura 10. Dessa forma, o sustento das pessoas que antigamente moravam no bairro partia da pesca e colheita.

Santa Luzia, possui uma população de 7.702 mil habitantes, 53,53% são de mulheres e 89,28% se consideram pardas e pretas. O bairro possui uma faixa salarial de 0-1 salário-mínimo e uma das médias mais baixas quando comparado aos demais bairros da Península de Itapagipe. Sua população também possui uma porcentagem baixa de pessoas não alfabetizadas 0,47%, por outro lado 83% dos domicílios não têm acesso a coleta de lixo e 93% dos domicílios têm abastecimento de água e

esgotamento sanitário. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro muito ruim de se morar, classificação 6.

Figura 10 - Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e Joao Paulo II – Santa Luzia



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

A **Ribeira**, representada pela figura 11, surgiu como como aldeia de pescadores no ano de 1930, também disputada na época como um lugar de veraneio de família da Bahia. Possuía uma marina, onde os barcos de quem a visitava eram atracados. A Ribeira, e seus casarões históricos, guardam muito da história de Salvador e principalmente do processo de urbanização da Península de Itapagipe. Além de ser um bairro residencial, é um bairro turístico e famoso de Salvador e, sem dúvidas, um bairro que se destaca diante dos demais bairros da Península de Itapagipe. De acordo com os dados IBGE (2010), possui uma população de 19.578 mil habitantes, a maioria se declara pardos e pretos (81,5%) e 53,99% dos seus moradores são mulheres. 17,6% dos moradores utilizam o transporte público e 5,6% andam a pé. 13,1% levam até 15 min para chegar ao trabalho seguido de 11,2% que levam entre 16 e 30 min. A faixa de idade é de 20-49 e 2,27% não são alfabetizados, com faixa de renda entre 1 e 3 salários-mínimos. A maioria dos seus domicílios possuem infraestrutura, esgoto sanitário, coleta de lixo, acesso a água encanada.

Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro bom de se morar, classificação 3.

Figura 11 - Final de Linha da Ribeira



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

O bairro do **Bonfim** é um bairro tipicamente turístico e residencial e um dos mais tradicionais da cidade de Salvador. 22,2% dos seus moradores utilizam o transporte público seguido de 16,2% dos moradores que utilizam o transporte individual, carro. 10,1% levam até 15 min para chegar ao trabalho. No bairro acontece uma das maiores festas de Salvador, a lavagem do Bonfim, junto à igreja que foi inaugurada em 24 de junho de 1754. Considerado como um bairro nobre da cidade baixa de 9.446 habitantes, com faixa de renda entre 1 e 3 salários-mínimos, tendo uma média que passa alta comparado aos demais bairros, incluindo o bairro da Ribeira. Quase a totalidade de seus domicílios possuem acesso a serviços de saneamento básico e 3,50 não eram alfabetizados. 68,66% da sua população se declara parda e preta, dentre os demais bairros é a menor porcentagem. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro bom de se morar,

classificação 3. A figura 12 mostra a Colina do Bonfim, onde está a igreja e a baixa do Bonfim, onde está localizado a praça.

Figura 12 - Colina e baixa do Bonfim



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

Monte Serrat (figura 13), fica localizado próximo ao bairro do Bonfim e de certo modo possui uma dinâmica parecida. O Monte Serrat foi fundado por Thomé de Sousa, com o objetivo de defender os invasores, a construção se deu junto ao forte de Santo Antônio, na Barra, o bairro carrega histórias preciosas do tempo colonial, a primeira casa de Salvador construída, no ano de 1619 se encontra no bairro. Além de residencial, por causa do forte que também é museu, tornou-se um bairro turístico. É considerado um bairro nobre na cidade baixa. sua população não é muito grande, 6.590 habitantes e quase sua totalidade possuem acesso a serviços de saneamento básico e encontra-se na faixa entre 1 e 3 salários-mínimos possuindo uma das maiores médias de recebimento comparado aos demais bairros da Península de Itapagipe. 53% dos seus moradores se consideram pardos. 20,8% dos seus moradores utilizam o transporte público seguido de 14,2% dos moradores que utilizam o transporte individual, carro. 11,3% levam até 15 min para chegar ao trabalho,

seguindo de 10,4% que demoram em torno de 16 a 30 min. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro bom de se morar, classificação 3.

Figura 13 - Ponta do Humaitá – Monte Serrat



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

Boa Viagem (figura 14), assim como Monte Serrat e Bonfim, possui dinâmicas parecidas uma vez que estão próximas e comparado a outros bairros da cidade baixa, sua extensão territorial não é das maiores. O bairro surgiu no período colonial e foi crescendo em torno da igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem, fundada entre os anos de 1712 e 1714. Um marco na história aconteceu neste bairro, é a construção da vila operária de Boa Viagem, por Luiz Tarquínio, que hoje é o nome da sua principal avenida. Esta vila abrigava os operários que trabalhavam nas fábricas instaladas na Península de Itapagipe. Sua população é de 2.322 habitantes, sendo mais de 50% mulheres e 74,16% de pessoas que se autodeclaram pardas e pretas. 100% dos domicílios contam com coleta de lixo e uma média de 98,5% possuem esgoto sanitário e abastecimento de água. a população tem um índice baixo de analfabetismo 0,06% e se encaixa na faixa de renda entre 1 e 3 salários-mínimos. 17,2% andam a pé, seguida pelo uso do carro (12,6%) e o ônibus (10,3%). Levam em média até 165 min para chegar ao trabalho. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro bom de se morar, classificado 3.

Figura 14 - Praia da Boa Viagem



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

O bairro de **Roma** é um dos polos atrativos de viagem na cidade baixa, nele está situado o Largo de Roma, hoje renomeada como praça da Irmã Dulce, como mostra a figura 15 abaixo. No bairro está também a Igreja em sua homenagem, o Hospital da Mulher e Obras Sociais Irmã Dulce. Apesar de ser residencial, existem alguns comércios na região, mas o setor de serviço é mais pujante (caminho das águas, 2010). A construção da Linha férrea no Bairro da Calçada de Certo Modo influenciou para a formação do bairro no meado do século XX entre os anos de 1948-1950. Quanto à sua população, o bairro possui 3.636 habitantes e 70,6% de sua população se consideram pardas e pretas, 55,47% são de mulheres e encontra-se na faixa de renda entre 1-3 salários-mínimos (IBGE, 2010). O acesso a infraestrutura, água, esgotamento sanitário e coleta de lixo está acima de 99,7% dos domicílios. 17,3% dos seus moradores têm o carro como o principal transporte de locomoção seguido de deslocamento a pé, com 10,6% e ônibus com 9,6%. 14,4% levam até 15 min para chegar ao trabalho e 12,5% levam entre 16 e 30 min. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro bom de se morar, classificado 3.

Figura 15 - Largo de Roma



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

A construção da Viação Ferroviária Leste Brasileira - Estação Leste no ano de 1862 fez surgir o bairro da **Calçada** (figura 16). O ocorrido no meado do século XX entre os anos de 1948 e 1950, o bairro foi o primeiro pólo rodoviário intermunicipal e interestadual. Hoje o bairro é tipicamente comercial e é um importante ponto de conexão da cidade baixa a outros bairros de Salvador e aos bairros do Subúrbio ferroviário. A sua característica comercial o tornou um pólo atrativo de viagem, sendo bem servido mercados, bancos, igrejas, lojas de vestuário, móveis e outras. Sua população é de 5.024 habitantes, 51,51% são de mulheres e negros (84,95%) que se enquadram na faixa salarial entre 0-1 salário-mínimo. 87,08% dos domicílios contêm coleta de lixo, 98,86% de abastecimento de água e 92,04% para acesso ao esgotamento sanitário (IBGE, 2010). 20,2% utilizam o transporte público e 10,1% andam a pé. 15,2% levam até 15 min para chegar ao trabalho. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro muito ruim de se morar, classificação 6.

Figura 16 - Bairro da Calçada



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

Mares, Não se sabe ao certo o porquê do nome Mares, e quanto ao seu surgimento parte da mesma dinâmica do bairro da Caçada e Roma, uma vez que está localizado entre estes dois bairros. Nos mares está a sua famosa igreja de estilo gótico e é servida de comércios e serviços sendo também um local que atrai viagem, principalmente para os moradores da região da Península. É uma das vias de saída em direção ao bairro do comércio e subúrbio comércio e Subúrbio, assim como o bairro da Calçada. Sua população é de 2.359 habitantes, 75,8% de sua população é parda e preta e 54,51% é composta por mulheres. Com faixa etária entre 20 e 49 anos, 4,79% da sua população não é alfabetizada, porém se enquadra na faixa salarial entre 1-3 salários-mínimos, mas possui média mais baixa comparado aos bairros de Roma, Ribeira, Bonfim, Boa Viagem e Monte Serrat.

O acesso dos domicílios aos serviços públicos essenciais, tais como serviço básico, água e esgoto estão em média 99,4% e a coleta de lixo 93,32%. 14,8% têm o ônibus como principal meio de locomoção, seguido por anda a pé (11,1% e carro (7,4%). 16,7% levam até 15 min para chegar ao trabalho. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro regular de se morar, classificação

4. A figura 17 abaixo, mostra a famosa igreja, com estilo gótico, localizada no largo dos mares

Figura 17 - Largo dos Mares

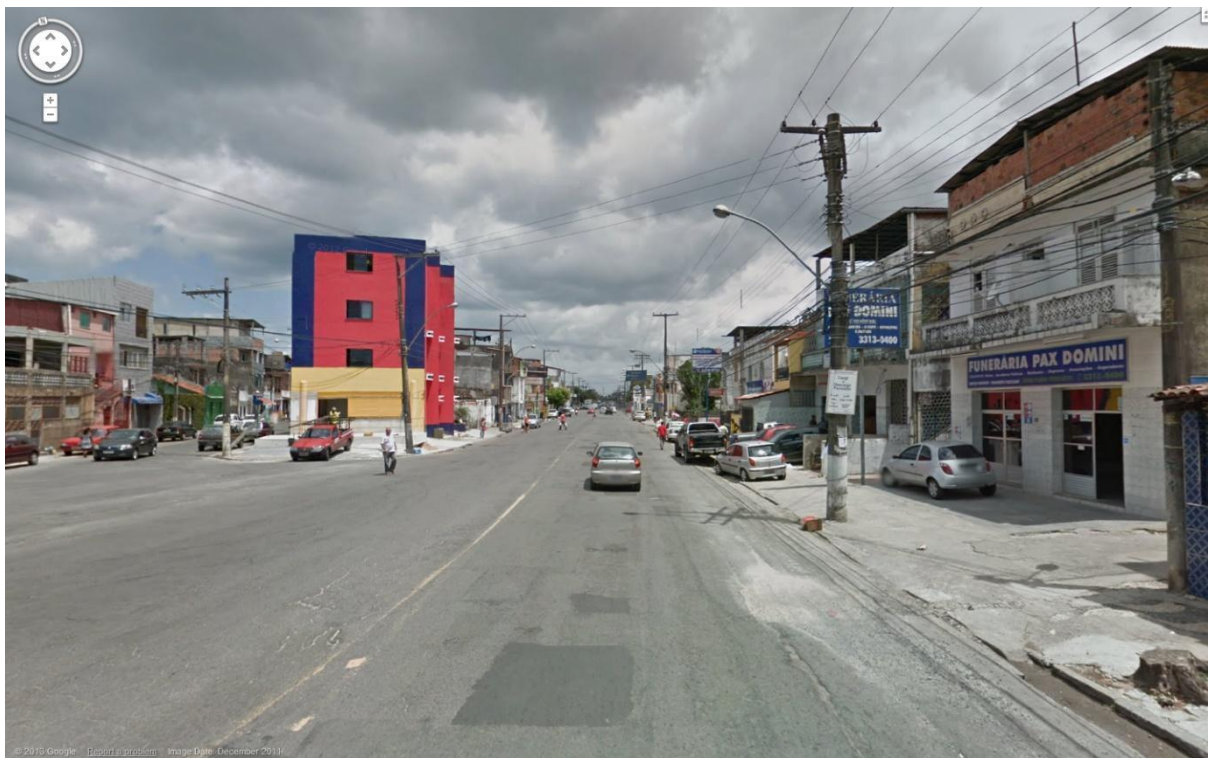


Fonte: História de Salvador (2022)

Caminho de Areia, antes uma avenida, hoje se constitui um bairro, passava o bonde da linha vinte que levava os passageiros até o bairro da Ribeira. O curioso era justamente ter os trilhos do bonde passando por cima da área, é um ponto referência da cidade baixa. O bairro possui muitos comércios e é bem servido de equipamentos, como escolas e mercados. O bairro é de fácil acesso o que facilita a mobilidade na região. Possui 12.318 habitantes, 77,57% da sua população se autodeclara pardo e preta e 54,88% são mulheres. Sua população se enquadra na faixa etária de 20-49 anos e 8,76% dela não eram alfabetizadas. encontra se na faixa de recebimento entre 1-3 salários-mínimos, 100% dos seus domicílios possuem coleta de lixo, 99,96% abastecimento de água e 99,79% esgotamento sanitário. 15,5% utilizam o ônibus como principal meio de transporte e 11,8% andam a pé. 12,8% dos seus moradores levam até 15 mim para chegarem ao trabalho e 10,1% entre 16 e 30 min. Quanto à qualidade do ambiente urbano, foi classificado como um bairro regular de se morar, classificação 4. A figura 18 mostra o início da Avenida Caminho de Areia

que termina nas imediações do Largo do Papagaio, que fica entre o bairro da Ribeira e Bonfim.

Figura 18 - Avenida Caminho de Areia



Fonte: História de Salvador (2022)

Abaixo segue a imagem por divisão de bairros:

Figura 19 - Divisão de Bairros - Península de Itapagipe



Fonte: QUALISALVADOR (2022)

4.2. A visão das organizações e o PDDU, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Salvador – PlanMob, Plano de Bairros de Itapagipe e Salvador 500

O PDDU é um dos planos que baliza a formulação de diretrizes e construção do PlanMob, por isso se faz necessário entender suas características e como ele dita a forma em que deve ser construído o PlanMob – Salvador. O PDDU, como instrumento básico de políticas públicas para a cidade, é determinante para todos os agentes, sejam eles públicos ou privados. Ancorado na Lei 9.069/2016, tem o fundamento expresso na Constituição Federal, do Estado da Bahia, na Lei Orgânica do Município de Salvador e na Lei federal nº12.257 de 2001, Estatuto da Cidade. Articula-se com o Plano Salvador 500, formado por estratégias de desenvolvimento

urbano com um horizonte de curto, médio e longo prazo, até o ano de 2049.

Como instrumento orientador, possui diversas finalidades, destaca-se a primeira pela permissividade para o adequado posicionamento da administração municipal em suas relações diretas ou indiretas entre órgãos estaduais, federais, entre outros entes vinculados ao processo de desenvolvimento urbano. Isto norteia a relação de governança entre os atores envolvidos em prol do desenvolvimento da cidade. No capítulo II, Artigo 5º, o PDDU é parte integrante do processo de desenvolvimento municipal, devendo suas diretrizes e ações estratégicas, serem respeitadas. No parágrafo III reforça a necessidade de elaboração de planos de bairro e setoriais objetivando desenvolver o local em escala diferente à que geralmente os planos propõem.

A mobilidade urbana é um tópico essencial e de forma recorrente é citada. Seja como um parágrafo específico em que tratar de formulações de diretrizes no que tange a mobilidade urbana em si ou para mostrar a importância da mobilidade urbana imbricada a outras funções sociais, tais como: educação, saúde, redução da desigualdade socioespacial, objetivando garantir (em todos os bairros) o acesso da população aos equipamentos sociais, à infraestrutura e serviços urbanos. Sendo assim, o PDDU transfere muito dos seus objetivos, que absorvidos pelo PlanMob, se encarrega em sua narrativa de trazer soluções aos problemas relativos à circulação e de mobilidade urbana na Cidade de Salvador, tendo a gestão esse braço para o planejamento.

Baseado nas orientações do PDDU e conceitos utilizados neste trabalho, o processo de análise do PlanMob se deu de uma forma mais aprofundada. As observações feitas neste capítulo são referentes ao Relatório Técnico nº 14 (RT14), este relatório é o próprio plano de mobilidade urbana da cidade que aglutina informações de relatórios anteriores a este. O plano foi dividido em fases que contou desde a participação da população a fim de conhecer os problemas de mobilidade em diversas partes da cidade, como também fazer conhecidas estas problemáticas através das informações contidas no Plano de Mobilidade. São oito fases e dentro delas se encaixam quatorze relatórios produzidos.

Traça um panorama geral da Cidade de Salvador, é de caráter mais informativo, explica como se deu o Plano, as exigências para que fossem criados os Planos e Leis em que o mesmo está ancorado e do que se tratam as diretrizes que compõem o Plano. Traz o significado e explica quais são e o que são os componentes de mobilidade urbana, o horizonte de aplicação do Plano, os dados que foram utilizados no estudo, a origem dos recursos para execução do plano estratégico e diagnóstico das problemáticas.

4.3. Os atores que compõe o arranjo Institucional na Península de Itapagipe

Associação João de Deus - A associação está localizada no bairro do Uruguai, na comunidade dos Alagados, e, por meio das obras da Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e João Paulo II dar assistência a comunidade por meio de suas atividades sociais que abrangem a população nas mais variadas faixas etárias. Para além da Beneficência, a associação se comporta como um órgão representativo da população local recolhendo as mais variadas demandas no que tange também políticas públicas que vão de infraestrutura, saúde e porque não de mobilidade aos órgãos competentes na tentativa de fazer valer o direito cidadão. A paróquia tem mais de 30 anos de serviço a comunidade do Uruguai e adjacências. Em 1980 inicia a construção da Igreja junto a vinda do Papa João Paulo II, em 1994, com o envio do Padre Francês Dominique You é desenvolvido na Paróquia o projeto social “Sonho de mãe”, em 2005 é criado a Associação João de Deus pelo Padre Bernard e Villanfray e outros paroquianos. Em 2007 a Associação é reconhecida pela utilidade pública na municipalidade de Salvador e estado da Bahia e em 2008 a Paróquia é confiada à comunidade do Emmanuel

Prefeitura bairro - A Secretaria Geral de Articulação Comunitária e Prefeituras-Bairro, popularmente conhecida somente como prefeitura bairro, é uma unidade representativa da Prefeitura de Salvador. pela nº 8.376/2012, artigo nº 13, oferece serviços essenciais para os moradores do perímetro em que compete sua gestão de modo a facilitar o deslocamento desses moradores a outras regiões da

cidade onde estão localizados ao órgão que prestam esses serviços, tais como a Coelba, Instituto Nacional de Seguridade - INSS, Secretaria municipal da fazenda - SEFAZ; Secretária Municipal da Saúde - SMS, Secretaria municipal de infraestrutura e obras públicas e outras.

É de competência de quem faz a gestão da Prefeitura articular as suas comunidades aos órgãos governamentais, não governamentais e secretarias municipais da cidade de Salvador promovendo a participação da população na gestão pública.

Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe - CAMMPI - é um espaço de mobilização e articulação das organizações da comunitária e empreendimento populares da Península de Itapagipe, tais como associações comunitárias, escolas, creches, grupos artísticos, culturais e religiosos, produtivos e outros. Contribui para o desenvolvimento sustentável da Península de Itapagipe através de iniciativas próprias que priorizem o interesse da população.

Secretaria de Mobilidade Urbana de Salvador - instituída através da Lei nº 9.031 de 12 de agosto de 2015, é a secretaria responsável pela gestão de mobilidade na capital baiana. “Compete à SEMOB a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor Municipal” (SEMOB, 2023). A secretária contribui a mobilidade urbana do território da Península de Itapagipe através do plano de mobilidade que contém diretrizes para que viabilizam melhor qualidade de locomoção das pessoas que moram na região. é de caráter mais amplo por se tratar de uma organização que faz gestão da mobilidade urbana de uma cidade inteira, mas que através das ações transversalizada atua em medida dosadas nas mais diversas áreas da cidade de Salvador.

Fundação Mário Leal Ferreira - Uma organização que faz parte da prefeitura e tem como missão contribuir para o desenvolvimento sustentável da cidade de Salvador. A fundação leva esse nome em homenagem ao Engenheiro Sanitarista Mário Leal, responsável nos anos 1940 pela proposição e coordenação do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS). Tem como função elaborar planos e

projetos no nível conceitual e executivo, considerada uma autarquia de planejamento urbano na Prefeitura de Salvador e teve como atuação no território o Plano de Bairros da Península de Itapagipe.

Com o avanço nas discussões acerca da gestão social da mobilidade urbana do território, o processo de compreensão da existência de uma conexão entre os atores, como também de que forma essas organizações atuam no território de modo a contribuir, muito com base em suas competências, questionamentos foram levantados e respondidos pelos entrevistados a fim que possibilitasse uma análise a respeito de como funciona a gestão social da mobilidade urbana no território. As respostas no que se refere ao seu papel no perímetro da península de Itapagipe e suas contribuições, são:

“Nós, através da Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II, damos assistência a comunidade Alagados e ao bairro do Uruguai, ouvimos suas demandas...” (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“O nosso papel é uma articulação comunitária, tanto é, que a nossa secretaria é secretária de articulação comunitária e prefeitura bairro. Então a secretaria de mobilidade nos procurou para fazer toda essa ponte junto com moradores e lideranças comunitárias para que essa situação de integração com BRT não trouxesse nenhuma desinformação ou prejuízo aos usuários”. (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

“A Fundação é elaboração de planos e projetos em nível conceitual executivo, né. Nós somos autarquia de planejamento Urbano da prefeitura de Salvador e a nossa atuação no território do povo se deu a partir da elaboração desse plano recente, né. A elaboração desse plano, e agora, nós temos desenvolvido alguns projetos que são consequências desse plano como da urbanização lá do encontro de alagados da igreja de alagados” (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

“Especificamente, eu diria que eu não seria a pessoa ideal para falar especificamente da Península de Itapagipe, no sentido do que acontece. Eu acompanho o trabalho de implantação do Plano de mobilidade, mas nem todas os ímpetos que que brotam do plano de mobilidade eu eu tenho total conhecimento de quais foram os desdobramentos”. (SECRETARIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

A contribuição para a península de Itapagipe com base na resposta de cada entrevistado, assim como a suas competências, evidencia uma ação mais indireta quando se trata da mobilidade urbana no local. Mesmo a Secretária de mobilidade urbana que atua diretamente com essa função, a sua função torna-se mais ampla, por se tratar de uma secretária que pertence a cidade e por isso abrange todo o território.

Para o caso específico na SEMOB, existem áreas internas a organização que existe responsável por ações mais diretas para a Península de Itapagipe e está ligada ao processo de implementação do Plano de Bairros de Itapagipe junto a Fundação Mário Leal Ferreira. FMLF é a responsável pelos projetos de bairros em Itapagipe e por mais que possua intervenções diretas através do plano proposto por eles, a mobilidade urbana é só mais uma das dimensões diante de muitas outras dimensões que precisam de atenção, tais como infraestrutura, saneamento e outras.

Para além da contribuição individual, as organizações por si só não são capazes de solucionar as mais diferentes demandas no local. Quando se trata da política pública de mobilidade urbana percebe-se a necessidade de interligá-la a outras políticas públicas que de certo modo trazem suporte a sua execução, a exemplo: a forma em que se dá o ordenamento público da cidade, a falta de saneamento que impacta na fluidez do trânsito devido aos alagamentos que são frequentes na região, no fornecimento de empregos que em sua maioria estão localizados no centro da cidade (SEINFRA, 2012), entre outras variáveis.

As relações entre as organizações não só permitem a aplicação dos aparatos de mobilidade ou estruturas de suporte, tais como vias, pontos de ônibus, corredores de bicicletas, mas de gestão. E se tratando do que é público, as relações entre os mais diferentes entes organizacionais são necessárias. Pensando nessa importância de conexão para formulação de políticas públicas mais assertivas de mobilidade que compreenda a real situação dos moradores da Península que se buscou saber com quais atores eles se relacionam para esse fim.

Na entrevista foi citado os nomes das organizações pelo motivo de poder relacionar essas organizações de forma ilustrada, e todos afirmaram que por algum motivo se relacionam.

“Nos relacionamos com todos eles. Fizemos parte do Plano de Bairros de Itapagipe, nos comunicamos com as Obras Sociais Irmã Dulce, com as secretarias.”
(ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“Os atores a gente procura trabalhar aqui de uma forma transversalizada né, porque planejamento urbano, apesar de ser competência nossa, tem reatamento numa série de outras disciplinas, né: movimento econômico, a questão de licenciamento, a própria mobilidade, né. A gente quando faz um plano desse, não sei se eu tô conseguindo responder sua pergunta, a gente convoca os atores sociais que têm atuação na área né, do comerciante, de organização sociedade civil, população, empresários, o pessoal da OSID também participou bastante, entendeu? CAMMPI, prefeitura bairro”. (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

“A gente costuma trabalhar em conjunto, pois tem competência que são de outras secretarias” (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

“Interessante talvez uma conexão com quem é responsável pelo ordenamento.” (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

O que se percebe nas respostas dos entrevistados é que mesmo com a existência do contato entre as organizações entrevistadas, não se sabe ao certo as competências que cada um possui e em que modo as suas conexões colaboram para construção de políticas públicas de mobilidade, principalmente quando se trata da mobilidade urbana da Península de Itapagipe. A comunicação é falha e fica explícito na fala de uma das organizações entrevistadas.

“Então eu acho que, assim eu vou ter uma opinião, assim, de uma forma não específica, como eu te falei, eu acho que eu não tenho propriedade de tratar especificamente de Itapagipe, porque a gente não trata só de lá né, e mas o que eu poderia te dizer é que a gente tem uma relação que de alguma forma é bem integrada da prefeitura, Claro, não vou falar que são mil maravilhas porque comunicação não é uma coisa simples, não é. Todo mundo que é feito de processo de comunicação, digamos assim, mas eu acho que a gente tem a capacidade.” (SECRETARIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

Por outro lado, a organizações que compreendem bem não somente o seu papel, mas onde recorrer quando necessário a resolução de seus problemas. para isso é necessário saber a quem compete resolver as mais diversas problemáticas sociais, como mostra a resposta abaixo:

“Políticas de mobilidade, na verdade quem pode responder melhor essa pergunta é a SEMOB. A gente pode falar do Plano, que foi o que a gente fez aqui, os projetos que estão sendo discutidos. A gente já avalia como positiva, a gente tem que ir, Tiago na Fundação, a gente tem atualmente uma questão [...] todos os processos que a gente precisa são participativos.” (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

Quando questionado a respeito da construção de uma rede organizacional voltada ao monitoramento e gestão das políticas públicas de mobilidade urbana, as respostas foram divididas o que eclode uma discussão para quem é a responsabilidade de monitorar a aplicação das políticas públicas. Das respostas a seguir, alguns delegam a função de monitorar quem cria e implementa as políticas públicas, para outros a população é o termômetro daquilo em que aplicado pelas organizações e por isso o meio mais confiável de se certificar quanto a qualidade do que é aplicado. Independente das opções o que se vê é a necessidade da participação da população no processo de formulação de políticas públicas que sejam mais assertivas, na real compreensão das necessidades dos indivíduos quando fala Cançado, Tenório e Pereira (2011) a respeito tomada de decisão coletiva baseado da dialogicidade proposta pela gestão social.

“Tiago, não basta propor uma solução, é preciso entender o que a comunidade precisa. Instalaram uma escada aqui, mas os moradores só passam pelo lado dela, tem até um caminho feito no morro ao lado da escada pelas pegadas dos moradores (rs)”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“Acho que a secretaria de mobilidade tem que avaliar, tem que fiscalizar e tem que fazer o papel dele. Nós somos uma ponte.” (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

“Eu tenho experiências com o desenvolvimento de planos dos projetos e normalmente quando a gente trabalha com cidade a gente enquanto arquiteto vai fazer a casa, teve entrevista, tu não faz a casa deliberadamente. Eu quero fazer a casa branca. O correto, na verdade, não seria bem isso [...] o que a gente aprende com cada cliente é que tem que entender, ler ele, tem que entrevistar ele, tem que entender quais são as manias dele, quais são os hobbies que ele tem, o que ele gosta de fazer e tu tem que dentro daquele, tá! falando até entender o que talvez ele gostaria que fosse, mas no fundo no fundo, sabe? [...] tu precisa entender que existem pessoas que moram ali, vivem ali na ponta, precisa ter a capacidade de ouvir elas, de absorver aquilo ali, como aquele contexto está sendo tratado.” (SECRETARIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

4.4. Os principais desafios da mobilidade urbana na Península de Itapagipe

Quando se trata dos desafios de mobilidade urbana, não se pode limitar somente ao que é aparato técnico. A mobilidade urbana, sendo essa função social

relevante é passível de ser gerida e neste local de gestão eclode outros desafios que vão além da aplicação do tangível. É na gestão que se percebe a necessidade de integração entre os mais diversos atores, como tratado no tópico anterior, e de uma visão holística entendendo que dimensões sociais outras impactam na mobilidade urbana. Dois questionamentos foram feitos a respeito dos desafios de mobilidade urbana encontrados na Península de Itapagipe. O primeiro, desafios que estão mais voltados ao tangível, ou seja, ao que é material, de aplicação, obras, instrumentos de mobilidade ou outros instrumentos que auxiliem a mobilidade urbana. E outros desafios no campo da gestão. As falas abaixo estão as respostas para este questionamento que deixam claro o desafio complexo que é fazer gestão da mobilidade urbana na Península de Itapagipe em um terreno complexo, no que se refere a sua geografia. Que permite aplicação mais facilitadas de diretrizes, em compensação inviabiliza outras.

Na visão dos atores entrevistados, buscou-se saber quais os principais problemas de mobilidade urbana identificados na Península de Itapagipe, e as respostas foram além do que cabe a mobilidade urbana.

“[...] a gente precisava de um uma mobilidade de transporte em massa só que o único problema que eu vejo aqui na península é que não tem espaço para você fazer um corredor de um BRT. Não tem espaço ou então seria muito mais caro você colocar pilares para fazer um metrô. hoje é futuro da mobilidade.” (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

“[...] Se você vê as nossas ciclofaixas, não são utilizadas por ciclistas. Você vê quase muito pouco ciclistas. (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

“[...] as empresas não estão preparadas para você ter funcionários ciclistas, por que você tinha que ter um vestuário, você tinha que ter a pessoa que chegasse tomasse um banho, entendeu? você vai chegar já suado e ainda vai trabalhar então, tem tudo isso. Tudo isso é cultura.” (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

“A complexidade de Salvador se impõe no sentido que o Salvador é uma cidade que não é como qualquer outra do Brasil, pela minha experiência de contexto mais amplo, porque aqui a gente tem desafios topografias, são sociais, a gente tem áreas que são difíceis até de chegar mesmo, enfim. Comunidades que se instalam em áreas que seria uma área de risco de deslizamentos, tudo mais até enfim tem todas essas particularidades de Salvador que eu acho que são super desafiadoras como vou resolver o problema da mobilidade em áreas que são super densas e que às vezes não tem nenhuma via específica e que chega lá uma escadaria que vai baseando

a toda a ocupação que tem nessas áreas. E a forma de tu resolver o problema nunca vai ser idêntico ao que tu vai resolver um bom trabalho, um outro local e etc .” (SECRETARIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

“Eu acho, nesse sentido, que é complexa a gestão da mobilidade de Salvador tanto pela questão territorial tanto pelo que ela já é hoje. Então, hoje tu tem o metrô, o metrô ele faz a integração e aí tem essa parte econômica que eu te falei, então acho que são desafios porque tudo fica tentando a gente a quer melhorar o sistema do transporte, mas aí a gente fica limitado a tarifa como um ponto mais recurso, e aí tem um contrato de concessão que tem algumas limitações...” (SECRETARIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

As visões acima também diferem uma da outra conforme a abrangência da organização. Quando a SEMOB traz o seu posicionamento relacionado aos desafios da mobilidade urbana e sua gestão, possui uma opinião mais ampla da cidade de Salvador, o que demonstra um conhecimento limitado das problemáticas locais. A opinião da SEMOB acima, compartilha muito do que é contido no PlanMob Salvador. Por se tratar de um plano de mobilidade urbana da cidade, é natural que dentro dele, não seja tratado problemas referentes a outras dimensões, tais como saneamento. Mas seria interessante de algum modo trazer a correlação da mobilidade urbana com essas outras dimensões principalmente para os bairros mais periféricos da cidade de Salvador que sofrem com alagamentos e essencialmente a Península de Itapagipe que pela conformação territorial possui uma dificuldade ainda maior com drenagem de água da chuva.

A resposta da Associação João de Deus demonstra a importância da gestão integrada:

“Aqui na Régis Pacheco, o problema é o alagamento. Quando chove a água fica no joelho e os ônibus não conseguem passar. Os moradores jogam também lixos na rua e acabam entupindo as bocas de lobo impedindo que a água escoe. Quando isso acontece, as vezes demoro horas para chegar aqui na Igreja vindo da Suburbana”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“Esse problema de alagamento tem anos. gente solicita a prefeitura bairro, a Embasa e nunca resolve. A cidade baixa tem esse problema com o escoamento da água e é uma grande dificuldade”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“[...] poucas linhas para a quantidade populacional do bairro”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“As construções precisam ser para suprir a demanda da população e não por uma questão estética ou técnica que parece ser bom em países de fora ou aos olhos de quem está projetando”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

Os problemas citados pela Fundação Mário Leal Ferreira, são os problemas contidos no Plano de bairros de Itapagipe, confeccionado por eles. Em sua fala, afirma:

“Ligação entre os bairros, me lembro disso. A ligação entre aquele transporte público, por exemplo, você está indo para Monte Serrat e quer ir para o Uruguai, entendeu?”. (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

“É preciso a gente dizer que a redução de linhas de ônibus em função do metrô que também tem sido o motivo até hoje e isso ocorre por conta do pacto interpretativo que foi assinado entre Prefeitura de Lauro de Freitas Salvador e o governo do estado né, para operacionalização do metrô né, então a responsabilidade compartilhada nisso aí. Deslocamento interno, é um alagamento que já é relacionado para drenagem e causa muito engarrafamento em dias de chuva e essa outra coisa que eu falei na tirada de linha de ônibus, mas isso dá uma olhada no plano”. (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

O que tange a gestão no seu processo de formulação de políticas públicas e sociais que reconheçam a real necessidade da população está a falta de comunicação entre as organizações e principalmente entre as organizações com a população, de onde emana maior parte das demandas a serem sanadas. As falas dos entrevistados ressaltam isso:

“a gente tem as nossas estratégias de mobilização. Enquanto canal, a gente já tinha ido no WhatsApp, nosso site [...] a divulgação por telefone, né. porque esse plano você tem que assim, acho que cabe um parênteses, ele foi feito durante a pandemia então os canais foram muito online, entendeu? Sim, a prefeitura bairro quanto a gente multiplicador hoje em dia, né [...] a gente já tá em campo novamente então aqui tem contratada de mobilização social que vai para todo canto, entendeu?”. (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

“a gente faz essa articulação essa comunicação pessoalmente mesmo, com os usuários, e claro, nosso papel que a gente tem muito acesso são os líderes comunitários, onde são moradores, são cidadãos que tem muita movimentação e muita penetração junto com a população. Juntamente eles vêm aqui com a gente primeiro. Cada um dos grupos, por exemplo, aqui na Cidade Baixa tem um grupo de WhatsApp chamado agenda CBX e o outro, não sei dizer só depois eu vejo aqui no meu celular, mas tem dois grupos onde comunicam [...] nosso primeiro papel é colocar as informações nesses

grupos depois pedimos as lideranças comunitárias...”. (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

Ao serem questionados quanto a eficácia da atual forma em que é feita a comunicação as organizações responderam:

“dizer que é 100% não é. Nada 100%. A gente não tem acesso a todas as lideranças ainda, eu estou diretor da prefeitura Bairro da Cidade Baixa em fevereiro, então eu só tenho 3 meses não conheço todas. Então óbvio que pode ter alguma falha no momento que a gente não avisa a todos porque a gente não tem ainda acesso a todos, e acho ser uma opinião pessoal [...] até a gente ter acesso a todos [...] tem lideranças de oposição de vez em quando não querem ter nenhum tipo de contato com a gente, e acha que tudo é política, e não é política. Nós estamos aqui para fazer um trabalho técnico, na hora da política cada um vai fazer o seu trabalho, mas tem sim. não é uma coisa 100%. Tem seus gargalos, suas brechas..., mas a gente tenta, na Secretaria de mobilidade, fazer comunicação nas vias..., nas mídias tradicionais, nas redes sociais [...] a informação é muito difícil chegar 100% na população, às vezes pode ter pessoas que não assiste a televisão, tem pessoas que não tem redes sociais, tem pessoas que não tem acesso a liderança comunitária, acontece”. (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

Por mais que exista a comunicação entre a prefeitura de bairro, organização que tem a função mediadora no que diz respeito a tornar conhecidas demandas da comunidade ao seu redor, a forma que acontece não é a ideal. Diante dos empecilhos tecnológicos gerados pela falta de prática no manuseio das tecnologias, meios digitais e acesso à rede sociais, o conflito de ideias também torna-se uma barreira para o alcance da comunidade que é representada por lideranças comunitárias de oposição. A mesma dificuldade de alcance é percebida na fala do representante da Secretaria de Mobilidade Urbana da Cidade de Salvador. Diferente da Prefeitura Bairro que reconhece o analfabetismo tecnológico como um empecilho no processo de comunicação, na fala do representante da SEMOB, as formas de retorno quanto ao monitoramento dos projetos não têm sido eficazes. A fala abaixo explicita isso:

“[...] avaliação da comunicação é uma dessas coisas digamos assim familiar... ”(SECRETARIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

O entrevistado não completa a fala, mas demonstra através das expressões faciais e gestos certa insatisfação no processo de comunicação. Continua

sua fala dando o exemplo do QR para recolhimento se sugestão colocado nas estações do BRT:

“a Luciana, a agente de pesquisa falou: Vamos botar um QR Code [...] porque talvez a gente não consiga ouvir todo mundo, a gente vai lá e pega alguma população de conversa, mas eu tô ouvindo o pessoal daquele horário que eu cheguei ali, não tem como ficar o dia todo ali ouvindo todo mundo e registrando. Tem pessoas que quase todos os dias reclamam ou comentam alguma coisa. Tem um cara que é assim: ‘- tem a previsão de colocar o wi-fi nas estações?’ e é engraçado, é o mesmo cara, ele se identifica”. (SECRETÁRIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

4.5. A visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que tem como foco a Península de Itapagipe.

Há o reconhecimento dos planos, programas e projetos vigentes na cidade, porém não se sabe de tudo que os planos tratam, exceto a organização que por se responsabilizar pelo plano, possui um conhecimento mais aprofundado. Quando questionados sobre a contribuição das organizações para os planos da cidade de Salvador, as respostas foram:

“Logo no iniciozinho do projeto de Plano de Bairros de Itapagipe a Fundação Mário Leal Ferreira nos convidou né, fizemos uma entrevista para dar nossa opinião sobre o que fazemos no bairro, a Igreja, sobre alguns problemas no bairro. Foi interessante esse tempo de escuta. Os outros planos, eu não conheço muito. O plano de bairros, no início, contribuimos”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

“Obrigatoriamente para legislação eles precisam ouvir as comunidades, então eu acredito que todos esses projetos, a projeto básico, projeto de requalificação, os dados, têm um escopo que você precisa fazer junto com a comunidade”. (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

A prefeitura do bairro, por ser essa organização mediadora, tem parte no processo de formulação do plano, na parte inicial, principalmente, quando acontecem as oficinas e contato com a população para informação e coleta de dados. Não ficou claro quanto ao conhecimento mais aprofundado do que se trata de planos, programas e projetos de Salvador, porém é reconhecido pelo representante da organização.

A Fundação Mário Leal Ferreira, informou não ter contribuído com os planos, exceto o que confeccionou o Plano de Bairros de Itapagipe. A SEMOB fez parte do Plano de Bairros e é responsável pelo PlanMob Salvador. O PDDU, por ser o plano balizador dos demais programas, planos e projetos, é reconhecido, principalmente pela FMLF e SEMOB.

Dois questionamentos foram de extrema importância para o fechamento da entrevista. Através deles foi possível saber a visão dos entrevistados quanto ao direcionamento de suas diretrizes. Trata-se em saber dos entrevistados como os planos, programas e projetos levam ou levaram em consideração as particularidades e demandas dos bairros que compõem a Península de Itapagipe e para quem são direcionadas as políticas públicas (diretrizes) de mobilidade urbana contida nestes planos para o território.

“Então, as diretrizes são para a população”. (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

Leia a fala acima com um certo tom de ironia. Diferentemente da fala citada acima, o representante da Prefeitura Bairro afirma:

“as diretrizes são para o povo” (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

Fala está repetida pela Fundação Mário Leal Ferreira. A SEMOB responde:

“para a cidade de Salvador” (SECRETÁRIA DE MOBILIDADE DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR)

E completa sua fala trazendo um panorama da mobilidade que sofreu transformação desde 2012 a partir da construção do Plano de Mobilidade Urbana da Cidade.

“dependendo dos projetos feitos tudo tem escuta da comunidade, por exemplo: temos aqui o nosso programa e da nossa própria secretaria “ouvir no nosso bairro” é você que vai sugerir a obra, é você que vai dizer para a intervenção que nós temos que fazer vai por uma foto, a ação popular mais votada é feita”. (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

“população, a circulação de pessoas, mercadorias, melhorar a qualidade de vida...” (FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA)

4.6. Como se dá o caminho para implementação de políticas públicas de mobilidade na Península de Itapagipe

O caminho que perpassa desde o acolhimento das demandas dos moradores locais até a proposição de soluções com base nas opiniões recolhidas se deu a partir das informações coletadas durante a entrevista. Vale ressaltar que as fases deste processo não são tão rasas como parece mostrar, mas é importante trazer, até mesmo de forma ilustrada e resumida, com base nas informações dos entrevistados o caminho tomado por esses atores para resolução de problemas da Península de Itapagipe. Determinados pontos do processo serão aprofundados e aí, certamente, encontra-se uma lacuna na gestão social da mobilidade urbana.

Figura 20 - Fluxo de competência das organizações



Fonte: Elaborado pelo Autor (2023)

A imagem (figura 20) ilustra de forma clara como hoje é feito e de como esses atores se conectam para essa resolutividade. Há então aquela organização que está mais próxima da população, como no caso da organização escolhida para ser entrevistada, Associação João de Deus. A Associação responsável pela Igreja Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e João Paulo II, que junto a população do Uruguai através de outras associações de bairro, elencam demandas de caráter mais coletivo e levam essas demandas para um órgão conector da Península voltado mais para a gestão de conflitos e mediação. Isso vai depender de qual tipo de demanda a sociedade tem e que tipo de política pública local é necessária.

A organização conectora, que para este trabalho foi escolhida, a Prefeitura Bairro da Cidade Baixa, faz o papel de escutar, não diretamente as pessoas, mas quem as representa, as associações de bairro por exemplo que discutem acerca do seu pedido levando as demandas para órgão responsáveis. A prefeitura Bairro passa então a ser o mediadora que comunica entre os representantes da sociedade (associações e organizações da sociedade civil) e os órgão gestores. Essa comunicação pode acontecer por duas vias, uma a partir de um desejo dos órgãos de gestão em poder realizar uma consulta à população e outra pela população através das associações, em querer contactar-se a estes órgãos que fazem a gestão pública.

Uma vez considerado o desejo de pleitear determinada sugestão, reconhecido a relevância das problemáticas a o encaminhamento do solicitado - é responsabilidade dos órgãos gestores o estudo para execução dos planos e projetos com base nas demandas da comunidade, inclusive de realizar novas escutas com a ajuda da organização mediadora a fim de validar o plano e projeto. As diretrizes do plano agora aplicadas, demanda dos órgãos gestores contatos outros que vão além das organizações que atuam no território e esse monitoramento é de competência desta organização gestora, que quando se trata da mobilidade urbana é a Secretária de mobilidade urbana da Cidade de Salvador - SEMOB.

Dentro desse processo que parte da eclosão de demandas da sociedade até o ponto de resolução das mesmas, gargalos foram encontrados e principalmente nas fases iniciais e finais do processo. A identificação se deu não somente pela leitura

do plano, mas pelas falas dos representantes que se encontram mais nos polos desse processo de formulação de políticas públicas, tais como a associação e a SEMOB. Existe então as seguintes críticas pelas organizações:

Associação João De Deus - Há um desejo dos governantes municipais, através das secretarias de gestão, em saber como se move a população sem uma imersão local. *“Para saber como o povo andar, precisa andar com o povo”*;

Prefeitura Bairro - As Demandas na maioria das vezes são difusas e não representam a maioria, quando se faz necessário a presença da comunidade, não há grande adesão. A comunicação para discussão de pautas diversas pela prefeitura bairro se dá diretamente através de um grupo de WhatsApp chamado “Agenda CBX” com os líderes comunitários e de associação de bairros. O coordenador da prefeitura bairro relata que mesmo fazendo o papel de informar e mediar muito das discussões, as informações parecem não ser claras, pois as dúvidas são constantes e em sua maioria repetitivas.

FMLF - Considera alcançar um coro satisfatório para a confecção dos seus planos e projetos, a exemplo de Itapagipe. Mas entende que a população poderia ser mais participativa. Os relatos das entrevistadas estão voltados ao processo de criação do Plano de Bairro da Península de Itapagipe. Por ser uma organização de planejamento, depende das demais organizações de base para que tenham aproximação com a população, mas isso não impede de que ela se aproxime, e isso aconteceu através de WhatsApp e reuniões online que segundo as representantes, foi achado um coro considerável para o momento de pandemia.

SEMOB - Uma fala do representante da Secretaria de Mobilidade Urbana deixa claro as dificuldades em se comunicar, mesmo achando que a comunicação, diante dos entraves de alcance e ruído não seja ruim, sua fala ressalta que ainda existe dificuldade no processo informativo. *“Não vou falar que são mil maravilhas, porque comunicação não é uma coisa simples, não é todo mundo que é feito o processo de comunicação”*.

“Existe esse processo de articulação, mas assim, eu não saberia te dizer como isso é bom dentro [...] Eu sei que isso em alguma medida ocorre.”
(SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA)

Em certo ponto da entrevista, a SEMOB critica a população de não se sujeitar à participação quando o órgão tem o interesse de saber sua opinião. Traz o exemplo de que, por existir a dificuldade de ouvir a todos, no caso do BRT, exemplo dado pela organização, QR Codes ou outras medidas virtuais, como WhatsApp, são instaladas nos locais de projeto para recolher opiniões, porém elas não chegam. Na mesma fala informa que esse processo está sendo consolidado e não existe Wi-fi nas estações de BRT.

Destarte percebe-se que ainda que exista o desejo de coleta de opinião da população através dos métodos do QR Code e WhatsApp, não existe de forma simultânea uma estrutura consolidada que permita isso, como é o caso da falta de internet no local, além de que se faz importante informar a população quanto ao uso desse recurso, uma vez que existem públicos de diferentes idades, com déficit de conhecimento tecnológico para uso destes meios.

A prefeitura do Bairro e associações também são consultadas e através delas os líderes comunitários vivem imersão nos projetos da prefeitura, uma vez aplicado. A prefeitura do bairro informou isso na sua fala quando destaca o tour feito pelos líderes comunitários da Península de Itapagipe no BRT localizado ao norte da Cidade de Salvador e a SEMOB reforça o acontecido. Sabe-se que existe a comunicação, mas que ela ainda precisa melhorar consideravelmente.

Há então o gargalo na gestão quanto ao processo de comunicação que impacta na compreensão das demandas da população. Isto tem relação direta com a aplicação do projeto e a insatisfação da população quando a aplicação das políticas públicas. Talvez isso se resuma à história contada pela representante da associação João de Deus que narra sobre a construção de uma escada no bairro do Uruguai que é inutilizada, pois os moradores preferem escalar o morro em detrimento do seu uso. A vivência no bairro pelos órgãos de projetos e gestão é essencial para a

compreensão das demandas dos moradores e na garantia de entrega de serviço de qualidade e aceite desses serviços.

Figura 21 - Rede organizacional para a mobilidade urbana



Fonte: Elaborado pelo Autor (2023)

As organizações possuem contatos entre si algumas um contato mais direto outras nem tanto devido ao seu papel neste processo, método regionalizado de gestão social da mobilidade urbana, como mostra a figura 21 acima. A coalizão de organização para fortalecimento dessa gestão social a fim de que promova políticas públicas de qualidade para eles não foi grande insatisfação apesar de algumas das organizações entrevistadas terem se expressado quanto a participação da população como essa organização imprescindível, mais forte. Em um questionamento feito a esses atores, a Associação João de Deus reforçou a necessidade da população e em sua resposta, a Fundação Mário Leal Ferreira concordou, mesmo admitindo que no processo de formulação do Plano de Bairros de Itapagipe tenha dito participação efetiva da sociedade.

A SEMOB e a prefeitura compartilham do mesmo pensamento quanto as organizações, que diante da atual conjuntura de gestão social que acontece na Península, ter a população mais atuante na escala de opinião e monitoramento, no sentido do experimento e uso dos projetos implementados, sejam dadas e devolvidas aos órgãos implementadores.

A partir do questionamento de qual organização não poderia deixar de fazer parte, como também organizações não dadas como opções nas entrevistas poderiam fazer parte da gestão do território da Península, como também se entre eles existe conexão que foi gerado o Gráfico de Gráfico a fim de facilitar a compreensão de como essas organizações se conectam. Vale ressaltar um ponto importante e limitante do trabalho que nem todas as organizações escolhidas foram entrevistadas. desta forma algumas informações diretamente delas não foram possíveis serem coletadas, mas que para esse questionamento em específico de conexão entre organizações, os demais atores entrevistados puderam confirmar.

Antemão, destaca-se que as organizações que se conectam com a Organização social Irmã Dulce, SENAI e CAMMPI, estão com ligação de via única, pois não foi confirmado com elas se de fato existe algum tipo de parceria. No entanto as demais organizações possuem conexões entre si, umas mais diretas, como é o caso da Sociedade, e é preciso entender sociedade como as pessoas, indivíduos, com a Associação João de Deus, responsável pela Igreja Nossa Senhora dos Alagados e João Paulo II, a Associação com a prefeitura bairro, OSID e CAMMPI, Prefeitura bairro com a CAMMPI, Fundação Mário Leal Ferreira e SEMOB. A relação entre SEMOB, FMLF, Prefeitura bairro acontece de mão dupla, ou seja, das duas partes.

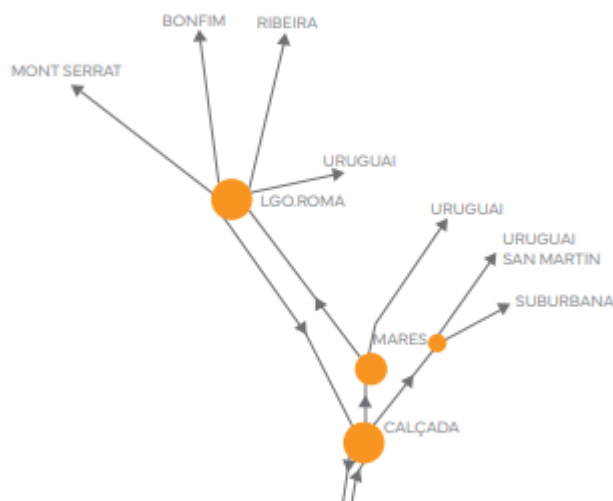
As ligações consideradas indiretas não significam que em algum momento não possam se tornar diretas, mas pelo que foi percebido através das entrevistas conformam deste jeito. SEMOB e FMLF têm contato mais fortemente com as organizações mediadoras. Mas destaca-se a FMLF que apesar de ter este tipo de conexão com as organizações mediadoras, alarga seus contatos a organizações da sociedade civil, como CAMMPI, e Associação João de Deus, além da OSID. A SEMOB, tem um representante responsável por este papel de contactar a população, mas se vê ligada fortemente o contato através dos mediadores, como a Prefeitura bairro, por exemplo.

As organizações que estão representadas pela cor cinza fazem parte da análise por serem organizações importantes no território, porém nem toda informação

acerca a respeito dela, principalmente na gestão social da mobilidade urbana no território é possível abraçar uma vez os empecilhos impediram que seus representantes fossem entrevistados.

O território da Península Itapagipana é complexo e sem dúvidas tratar a mobilidade urbana é desafiador, tanto no ponto de vista mais prático no que diz respeito a implementação de modais e aparatos técnicos, como também a partir do olhar da gestão. A sua conformação não permite acesso facilitado a região que se afunila no bairro da Calçada gerando estrangulamento do tráfego em pontos de confluência do sistema viário, junto a insuficiência das vias nos bairros mais populares que são estreitas e ocupadas densamente por carros, além da qualidade de pavimentação dos passeios não permitindo aos transeuntes boa caminhabilidade. A figura 22 a seguir mostra como se estrutura os principais corredores do território:

Figura 22 - Estrutura de Vias da Península de Itapagipe



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

Abaixo a figura 23 mostra as principais vias da Península de Itapagipe:

Figura 23 - Corredores de Mobilidade



Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe (2022)

Hoje os principais conflitos de mobilidade urbana na Península de Itapagipe são morfológicos devido a relação limitada da região com as demais áreas da cidade se dando quase através do bairro da Calçada como mostra a imagem acima e resultado na saturação das principais vias pelo grande fluxo de veículos, além das conformações das vias que são gargalos. Apesar do bairro da Calçada ser mais evidente, existem outras formas de sair da Península de Itapagipe, que é através do Largo do Tanque/Avenida Afrânio Peixoto outro ponto de confluência extremamente adensado e vias estreitas que conectam com a suburbana e a depender do caminho se cruza também com o bairro da Calçada. (FMLF, 2022).

A morfologia da região a limita quando a implementação de transporte público de massa. Hoje é servida por ônibus e possui um grande potencial para o uso da bicicleta e transporte a pé devido ao seu terreno plano. Porém, quando se trata da

caminhada, deslocamento a pé, o desafio fica ainda maior, pois junto às questões de estrutura de calçadas, que em sua maioria não seguem padrões da caminhabilidade, fatores outros, tais como socioeconômicos, cooperação para uma forçação desta forma de deslocamento. Um dado retirado da pesquisa origem e destino (O/D) realizado pela Secretaria municipal de Infraestrutura estrutura e Obras Públicas da Bahia - SEINFRA, mostra que na região metropolitana de Salvador (RMS), grande parte da sua população se utiliza do deslocamento a pé para se locomover (35,3%), seguida da utilização dos ônibus, transporte público (31,5%). Esta forma de deslocamento é predominante nos bairros mais pobres da Cidade de Salvador, principalmente os bairros localizados na região do Subúrbio que se incluem nas faixas de renda mais baixas (classe C, D e E). Sendo assim, os bairros da Península de Itapagipe, que também são bairros pobres e se adequam a esse contexto, não foge desta estatística (SEINFRA, 2012).

Para além das problemáticas evidentes nestes estudos, planos e programas identificados na cidade de Salvador, outras dificuldades surgem e se somam aos problemas de mobilidade na região de Itapagipe. Muitos destes problemas não são propriamente ditos problemas de mobilidade urbana, mas afetam diretamente a dinâmica de mobilidade urbana local. Sendo assim, foi perguntado aos representantes das organizações entrevistadas quais problemas de mobilidade urbana eles identificam na Península de Itapagipe e para a SEMOB e FMLF a resposta não foi tão surpreendente, uma vez que eles fazem e fizeram estudos constantes para implementação de planos e gestão da mobilidade urbana da cidade.

Porém, quando analisado a resposta destes dois atores, percebe uma resposta destacando-se problemas evidenciados a partir de um olhar mais técnico no que se refere a estrutura do sistema de mobilidade urbana no território e que já foi tratado anteriormente no texto, tais como a conformação territorial morfológica, estruturais de vias, passeios, quantidade demasiada de veículos que saturam as estreitas vias da Península de Itapagipe.

Em entrevista, um dos assessores da SEMOB, trouxe uma informação importante acerca da mobilidade nos bairros pobres de Salvador em um estudo

realizado pelo CREA e aproveitado por eles para um novo projeto que tem muito a ver com outros fatores, que não são técnicos, mas afeta diretamente a dinâmica de mobilidade da cidade, que é a violência nos pontos de ônibus e dentro dos ônibus. Claramente este motivo regula a forma em que o indivíduo se move ou deixa de se mover, preferindo ou não determinados meios de transportes e horários de saída. Para determinados indivíduos existem escolhas, para outros é uma questão de enfrentamento do medo.

Segundo a representada da Associação João de Deus, os problemas de mobilidade urbana, mas especificamente do bairro do Uruguai, estão ligados aos alagamentos ocasionados pela falta de saneamento básico e descarte irregular de lixo nas principais vias do bairro. Os alagamentos além de causar engarrafamentos pela obstrução de vias impossibilitam a caminhada dos moradores no bairro. Está é uma realizada na avenida Regis Pacheco, por exemplo, que toda vez que chove, as bocas de lobo entopem por conta do descarte desregulado do lixo e impedem o fluxo de passagem dos carros e pedestres na região afetando não somente a mobilidade, mas dinâmica do dia a dia dos moradores da região como também de moradores outros bairros que precisam passar por esta via que é uma das principais que pode ligar o subúrbio ao bairro da Ribeira, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro e Caminho de Areia. O representante da Prefeitura bairro compartilha da mesma opinião e destaca um ponto conflituoso que é a resolução dos problemas de saneamento devido ao terreno ser plano e não permitir que as águas escoam.

Estas problemáticas são recorrente na região da Península de Itapagipe e é um desafio continente para as organizações que represam os moradores do bairro como também que fazem a mediação entre os moradores e órgãos gestores, assim como é desafiador para o próprio órgão de gestão de mobilidade urbana que agora não mais depende dos seus próprios atributos para resolução de problemas de mobilidade, mas de atributos de outras secretarias, tais como de infraestrutura, Embasa e demais órgãos na resolutividade de problemas que no fim impactam também no fluxo de mobilidade urbana. Há então os desafios que são mais práticos e outros de gestão, que está muito ao desejo de resolver as questões de mobilidade urbana e outras políticas públicas da população de modo mais assertivo. Em outras

palavras, entende-se a assertividade da resolução do problema, o entendimento da real demanda da população que espera ser compreendida na sua forma diária de se mover através da imersão no dia a dia dos moradores da península. Aqui, inclusive destaca-se um gargalo no fim do processo que está voltado a aplicação de projetos que não são tão eficientes como parecem ser devido à falta de vivência e o real reconhecimento das demandas dos moradores locais. Na entrevista, a representante da Associação João de Deus, em um exemplo dado questiona:

“para que se constrói uma escada em uma área do morro, se os moradores vão preferir passar ao lado dela?” (ASSOCIAÇÃO JOÃO DE DEUS)

Entender o motivo do deslocamento e viver a dinâmica de bairro traz assertividade e eficiência na aplicação de diretrizes de mobilidade urbana para as regiões da Península, principalmente as mais pobres que junto a eles estão linkadas tantas variáveis que perpassam a mobilidade urbana. A FMLF não soube responder aos questionamentos quando se trata dos desafios da gestão de mobilidade urbana na região de Itapagipe por não ser um órgão de gestão de mobilidade e sim de execução de planos e projetos.

A prefeitura bairro atrela o desafio da gestão a comunicação entre a organizações e principalmente a população que geram ruídos e que impactam o processo e para SEMOB está justamente na compreensão das demandas da população, mas principalmente em aglutinar essas demandas de modo que sobre o todo no que é essencial, mesmo a população não sabendo que aquilo é importante. O representante da SEMOB faz uma alegoria de modo a explicar que a compreensão do que se pede sendo a sociedade como esse cliente e a secretaria como empresas que prestam serviços à sociedade:

“tem que entender ler ele, tem que entrevistar ele, tem que entender quais são as manias dele, quais são os hobbies que ele tem, o que ele gosta de fazer e tu tem que dentro daquele tá falando.” (SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA)

Reconhece então a dificuldade de compreensão das demandas coletivas e acertadas da comunidade.

A Fundação Mário Leal Ferreira vem aprimorando a gestão de mobilidade no sentido de fortalecer a dimensão mais local através dos seus planos de bairro que permite um olhar mais focal e resolução de problemas específicos do território. Em resposta, informa que é uma pergunta difícil, a criação de formas de aprimoramento dessa dimensão mais local, mas que vem acontecendo através dos planos e participação da comunidade para formulação deles, mas que existem outras formas de isso acontecer que é através da participação de outros atores uma vez que não compete a Fundação algum tipo de função. Esses atores não foram ditos na entrevista. A SEMOB tem um pensamento mais difuso quanto a estratégias de fortalecimento da gestão mais local, mas ressalta que muito das solicitações para o local chegam através de contato dos próprios colaboradores da organização que trazem a pauta para as discussões internas e este processo pode ser aprimorado através de algum processo que facilite a chegada dessas informações à secretaria.

Uma forma interessante para o fortalecimento da dimensão local está em conhecer os planos, programas e projetos que a cidade possui e está em voga, porém nem todos os atores os entrevistados têm conhecimento do que se trata os planos. Ressalto que a falta de conhecimento do que se trata os planos não está relacionado a saber que o plano existe. A SEMOB e FMLF por fazerem parte da criação de planos específicos tais como o PlanMob e o Plano de Bairro de Itapagipe, possuem conhecimento acerca do que foi feito por eles. Dos planos que hoje estão vigentes na cidade, o Plano De bairro é o que acolhe a participação de todos os atores entrevistados, por se tratar de um plano local que necessita para o seu arcabouço de informações e suporte que advém destes atores mais basilares como a Associação João de Deus e Prefeitura bairro. O PDDU e o Salvador 500 não foram citados quando entrevistados, pois nenhum deles tiveram participação. No caso específico do PlanMob, plano de mobilidade urbana sustentável da cidade de Salvador realizado pela SEMOB, além da própria secretária, a FMLF pode contribuir, mas não soube responder ao certo como.

Todas as organizações entrevistadas não conseguiram dar uma resposta clara quando a consideração da Península de Itapagipe nos planos e projetos da cidade de Salvador, apesar de ter vaga noção que eles de algum modo tratam de

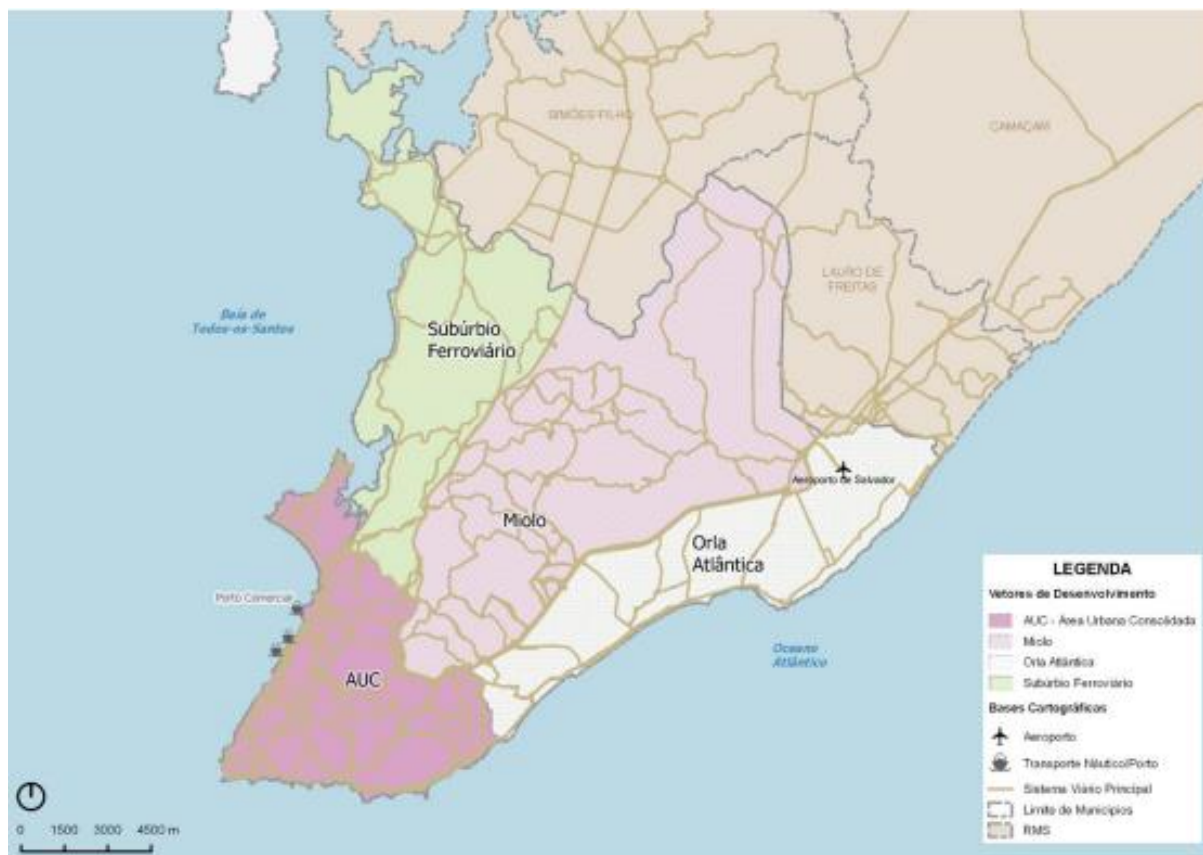
certas demandas da região. Esta afirmação constatada nas entrevistas não se aplica a Fundação Mário Leal Ferreira, responsável pelo Plano de Bairro da Península de Itapagipe, porém se limita a este plano, pois não possui conhecimento a fundo dos demais programas e projetos, tais como o PlanMob.

Ao serem questionados, para quem são direcionadas as políticas públicas (diretrizes) de mobilidade urbana em curso na cidade de Salvador? O representante da Prefeitura bairro afirma:

“para o povo” (PREFEITURA BAIRRO DA CIDADE BAIXA)

Porém perguntado a mesma questão ao representante da Associação João de Deus, nas entrelinhas fica a dúvida para quem é direcionado as diretrizes e qual as intenções dessas políticas no local. A Fundação Mário Leal Ferreira e a SEMOB, compartilham da mesma opinião que possui o representante da Prefeitura do Bairro.

Figura 24 - Macrozonas de Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017)

Dentre o arcabouço legal do PlanMob, a LOUOS, é a referência para a divisão territorial, ou seja, a zona de uso e áreas especiais. Este mesmo recorte é utilizado no Plano Salvador 500 e uma recomendação do PDDU. Diferente do PDDU, o PlanMob não caracteriza as diversas áreas, mas apresenta de que modo é dividida a cidade de Salvador através das Macrozonas: Subúrbio ferroviário, Área Urbana Consolidada (AUC), Miolo e Orla, como mostra a figura 24 acima. Cada Macrozona tem uma característica diferente no que se refere aos aspectos socioeconômicos, de tipologia, tempo de uso do solo e de mobilidade. Os bairros estudados, por exemplo, encontram-se na AUC, área mais antiga da cidade. Região diversa que engloba o Centro Histórico, Península de Itapagipe e parte da Orla. Os bairros não são citados nestas páginas a fim de serem observados como um objeto de estudo, mas como uma referência que delimita a área. O bairro recebe destaque quando nele encontram-se gargalos voltados à circulação e a consequência destes gargalos reverberam para as

adjacências. O bairro da Calçada, por exemplo, é um dos bairros citados, ocupado por comércios e principal válvula de escape do território itapagipano.

As considerações que se encontram após as recomendações, revela o pressuposto estudado por este trabalho, quando o PlanMob dita a necessidade de criação de um processo de planejamento que tenha um foco de abrangência geográfica a localidade, ou seja, a necessidade de formulação de Planos de Mobilidade Urbana por Bairro que agregue ao Plano já construído, assim como exige o PDDU. As estratégias já contidas no PlanMob e em curso estão sendo aplicadas sem antes um diagnóstico local, os esforços estão voltados à resolução das problemáticas de circulação mais abrangentes em localidade de alta densidade populacional, centralidades existentes que são polos atrativos de viagem. O olhar está para a cidade como um todo e isso não é ruim, porém em paralelo a isso, a visão micro permite entender a causa dos entraves nas atuais centralidades de Salvador e que impactam diretamente estas áreas.

A conformação urbana da cidade a partir da década de setenta consolidou novos centros, região do Iguatemi e Paralela por exemplo, impulsionado pela criação de grandes empreendimentos públicos e privados, shoppings, estação rodoviária e o Centro Administrativo da Bahia. Essa intervenção teve investimento centrado em infraestrutura e interferiu na conformação de um novo padrão de produção do espaço urbano. Este vetor da cidade é um dos mais críticos e é a região onde se aplicam diversas estratégias de circulação. As demais regiões que possuem gargalos recebem atenção, justamente por serem locais que possuem caminhos que levam a população dos bairros da Península, subúrbio e outras áreas da cidade de Salvador ao seu principal centro. (CARVALHO e PEREIRA, 2014)

Em seguida, o PlanMob caracteriza a cidade de Salvador em seus diversos aspectos: I) Ocupação Urbana – Salvador foi a primeira cidade – fortaleza construída no ano de 1549, seu processo de expansão foi muito lento devido a sua geografia complexa, isso nos meados do século XIX. Em 1940 tem um crescimento exponencial de sua população e passou a sofrer grande pressão sobre a expansão urbana com o advento industrial. A cidade foi rapidamente ocupada no período de 1950 a 1980

devido às grandes migrações regionais, muito pela presença das indústrias petrolíferas. Esta ocupação se deu principalmente na área Urbana Consolidada (AUC) e mais tarde e também outros motivos a Orla, uma expansão de fora para dentro.

As macrozonas de Salvador carregam características específicas, o que diz muito sobre a forma em que as pessoas que moram nestas regiões se movem. II) Aspectos Socioeconômicos – Quanto mais baixo é a faixa de renda na população de uma macrozona, menos mobilidade tem as pessoas que moram nela. 77% da população se enquadra nos estratos socioeconômicos de menor renda (Classes C, D e E) e estes realizam 74% das viagens diárias na Região Metropolitana de Salvador (RMS). O tipo de modal utilizado, caracteriza também as macrorregiões de Salvador, 38% da população anda a pé e a sua maioria encontra-se na macrorregião mais pobre da cidade, o Subúrbio ferroviário e parte da AUC por exemplo, e, 35,9% do contingente populacional se utilizam do transporte público coletivo; e III) Aspectos morfológicos – A complexa estrutura geográfica tem grande influência no desenvolvimento territorial de Salvador, quanto mais plano, mais valorizada a área, menos pobreza tem. Parte da AUC e a Orla são exemplos de áreas favorecidas, porém o Miolo de Salvador e subúrbio, sofre com a desvalorização do seu território.

As regiões menos favorecidas de Salvador, mais do atrair viagens, elas geram, ou seja, as pessoas que moram nestas regiões precisam se deslocar para o norte da cidade a fim de acessar equipamentos essenciais. 43,2% das viagens feitas na RMS são por motivo de trabalho e 25,8% escola, e as macrozonas que mais geram vagas de emprego são a Orla e parte da AUC.

É baseado nestes aspectos que o plano traz o diagnóstico levando em consideração, renda, morfologia e como as pessoas se movimentam. O PlanMob sugere, então, medidas gerais com base nos dados levantados por macrozona. Além disso, o Plano passa de um caráter mais informativo e assume características técnicas de acordo com estratégias que serão implementadas em cada macrozonas. As informações técnicas se referem a parâmetros de construção de aparatos de acessibilidade (calçadas, escadas rolantes, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, entre outros), de mobilidade através do uso adequado de modal de acordo com a

macrorregião (Bicicletas, Ônibus, VLT, BRT, metrô, funiculares e outros) e de infraestrutura para o funcionamento de todo esse aparato, construção de vias, sinalização, pontos de ônibus, estações de transbordo, estacionamento, lógicas sistêmicas de integração entre modais e mais Fundamenta seu argumento nos dados de segurança do passageiro e de acidentes quanto ao uso dos modais diversos.

Figura 25 - Quadro comparativo do PDDU, PlanMob, Plano de Bairros de Itapagipe e Salvador 500

	PDDU	PlanMob	Salvado 500	Plano de Bairros de Itapagipe
Iniciativa	Prefeitura de Salvador	Secretaria de Mobilidade Urbana de Salvador - SEMOB	Fundação Mario Leal Ferreira - FMLF	Fundação Mario Leal Ferreira - FMLF
Data de criação	2008	2017	2020	2020
Horizonte de Planejamento	-	2049	2049	2024
Horizonte final	-	Curto, médio e longo Prazo	Longo Prazo	Curto prazo
Está em vigência?	Sim	Sim	Sim	Sim
Motivação/para o que?	Balizar os demais planos da cidade de Salvador	Tornar a cidade da Bahia menos desigual, mais integrada e social, econômica, cultural, ambiental e	Trazer equiparação social através do plano de ação orientado para a redução da desigualdade econômica e socioespacial como forma	Orienta o desenvolvimento urbano e territorial. Traz relevo o potencial turístico da região, sobretudo o turismo religioso
Qual recorte?	Macrozona	Macrozona	Macrozona	Macrozona
Abrangência	Municipal	Municipal	Municipal	Regionalizado
Aborda a Pensínsula de Itapagipe?	Sim	Sim	Sim	Sim
Existe diretrizes específicas para Itapagipe?	Não	Sim	Não	Sim
Envolve os bairros mais pobres da Península?	Não	Não	Não	Sim

Fonte: Criado pelo Autor (2023)

O quadro acima (figura 25) é de fácil análise e permite tirar conclusões rápidas quando aos planos que se tem hoje na cidade de Salvador, busca comparar estes e entender alguns aspectos importantes técnicos e estruturais dos próprios planos considerados importantes para esse trabalho. Os planos que hoje são vigentes na cidade de Salvador. A comparação se deu a partir das perguntas que se encontram no lado esquerdo do quadro. Nele é possível perceber a sua abrangência, objetivo, horizonte de aplicação das diretrizes se envolve os bairros ou não, como um recorte de aplicação de diretrizes contidas em cada um dos planos.

4.7. Um Modelo Regionalizado de Gestão Social da Mobilidade Urbana a Ser Aperfeiçoado

Hoje não se pode afirmar que em Salvador não exista um modelo regionalizado de gestão que trate das mais diversas políticas públicas e principalmente de mobilidade urbana. Na mesma intensidade, não se pode afirmar que existe um modelo regionalizado de gestão social, mesmo que atualmente a Península de Itapagipe tenha dinâmicas que tendo uma visão mais superficial se pareça uma gestão que cuida da mobilidade urbana da cidade e de Itapagipe, devido ao plano de mobilidade de bairros e para além disso, a cidade também possua outros planos de bairros que estão sendo aplicados, tais como o plano do bairro do comércio, interessados em mudanças importantes e eficiência na entrega e monitoramento de políticas públicas, além de suprir as necessidades dos moradores da região gerida e pôr em relevo as particularidades dos bairros mais pobres.

Resgatando os conceitos de gestão social, se percebe que as diferentes formas de se pensar gestão social, possibilitam dizer se na península de Itapagipe e salvador existe ou não a gestão social, ou até mesmo, se existe nuances da gestão social. Cançado; Pereira E Tenório (2013) tratam a gestão social nos moldes de uma utopia e que sendo aplicada da forma proposta pelo autor nos faria pensar se de fato existe a gestão social da mobilidade urbana na Península de Itapagipe. Por mais que se tenha feito uma análise da mobilidade urbana em um recorte mais regionalizado, o contexto geral possui impactos direto nisso.

E é olhando o contexto de como é feito a gestão social da mobilidade urbana na cidade de Salvador e levando em consideração ao atuais acontecimento na decisão de implementação de políticas e construções de equipamentos públicos que deem suporte aos modais, como também a implementação de novos modais de deslocamento, tais como o BRT e VLT no subúrbio, que o conceito de Cançado; Pereira; Tenório (2013) cai por terra dando lugar ao questionamento se de fato existe essa gestão social, seja na península de Itapagipe em uma escala mais reduzida ou em salvador e região metropolitana, nesse ambiente macro.

Para além disso questionasse também o processo de participação e decisão da população na validação das políticas públicas e sociais. De certo que a resposta não demora a vir, com a desativação dos trens do subúrbio e a grande desapropriação de moradores para a construção do VLT, assim como a escolha em construir monumentos de concreto em detrimento da manutenção de áreas verde na avenida ACM e Lucaia, dando lugar a construções insustentáveis e decisões coercitivas, que vão de encontro ao que o autor propõe.

Agora, quando se pensa em gestão social, com um pensamento mais abrangente, saindo dessa construção utópica, proposta por Cançado; Pereira; Tenório (2013), Tania Fisher (2012), talvez se adequasse melhor ao contexto da gestão que está sendo feita para a mobilidade urbana na península de Itapagipe, como também da cidade por inteiro ou talvez um pensamento França Filho (2007) se fosse abordar a gestão social como a gestão que trata somente de causas que eclodem a sociedade, isso reduziria a gestão social a um status minimalista de se fazer gestão não levando em consideração a sua complexidade e ignoraria a dinâmica complexa dita por Cançado; Pereira; Tenório (2013) .

Ainda assim, deste modo não se pode afirmar que exista uma gestão social da mobilidade urbana baseado em que Fisher (2012) relata, mas pode-se inferir nuances de uma gestão social com traços de competitividade e inserção de mercado decorrente da gestão estratégico, misturada a outros tipos de gestão, como a pública, por exemplo É justamente das entrelinhas percebidas pelas respostas dos entrevistados como mostrou deste tópico e também pela ausência de representantes que poderiam trazer para essa análise informações importantes para uma melhor constatação da eficiência e eficácia para esse modelo aplicado de regionalização da gestão social da mobilidade urbana, incluindo a visão a partir da vivência do Autor que vos escreve que, existe gestão social da mobilidade urbana na Península de Itapagipe, porém necessita de ajustes no seu caminho para formulação de políticas públicas. Os ajustes não estão atrelados somente a comunicação deficitária que existe com a população, mas com outros atores que fazem parte do arranjo institucional da gestão social da mobilidade urbana da Península de Itapagipe.

Somado a isto, ações que favoreçam o fortalecimento do atual arranjo instrucional é inevitável. Cada organização possui competências particulares e quase sempre não supre a necessidade de um todo, ainda assim, as demandas de mobilidade urbana requer um esforço transversal para sua resolutividade que exige do gestor maior transitoriedade entre os mais diversos órgãos públicos, que inclusive, trate de problemáticas em outras dimensões sociais, para que enfim o problema prioritário que é o da mobilidade urbana seja resolvido.

Para além da movimentação entre as organizações, principalmente no que permite que elas transitem entre si para compartilhamento de ideias e resolução de problemas em conjunto, um organograma organizacional, e porque não social, é essencial para a compreensão facilitada das competências de cada participante do arranjo institucional. Ela permitirá que os membros do arranjo saibam a quem se dirigir e, quando se trata da população, a depender da demanda, saiba a quem recorrer. A maior parte dos membros do arranjo não possuem conhecimento completo do que é feito devido a participação fragmentada, seja na formulação de planos ou nas mais diversas discussões a respeito da mobilidade.

Na tentativa de delinear essas diretrizes que possam aperfeiçoar o atual modelo regionalizado de gestão social da mobilidade urbana da península de Itapagipe, parte da sugestão para as dificuldades encontradas no processo que estas organizações possuem na formulação dessas políticas públicas que percorre desde a escuta dos moradores até a fase fim de entrega de uma solução. É nesta lacuna que há um encaixe perfeito da gestão social e seus distintivos para a política de mobilidade urbana de modo a catalisar as etapas dos processos, no que se refere à entrega de serviços públicos de qualidades para os bairros mais pobres, como por exemplo a comunicação com quem é receptora do serviço, a saber a sociedade, e mais especificamente, os moradores da Península de Itapagipe, essencialmente dos bairros mais desfavorecidos em questão de renda, escolaridade e outras variáveis resultante da falta disso.

Abaixo segue o quadro de diretrizes para o aperfeiçoamento da atual modelo regionalizado de gestão social praticada no ano de 2023 na Península de Itapagipe:

Figura 26 - Quadro de Diretrizes para o aperfeiçoamento da Gestão Social da Mobilidade Urbana da Península de Itapagipe

Dimensões	Diretrizes
Arranjo Institucional de mobilidade urbana na Península de Itapagipe	Agregar organizações que atuam na dimensão de infraestrutura e saneamento básico.
	Aumentar a participação da população através de palestras, oficinas e workshops instrutivos através de parcerias entre organizações de gestão e projetos - que trabalhem a mobilidade urbana como também de outras dimensões - como as organizações da sociedade civil e lideranças comunitárias.
	Melhorar a comunicação através de plataformas de dados que facilitem o contato da prefeitura bairro com as lideranças comunitárias e associações de bairros da Península de Itapagipe.
	Construir um organograma de como é o processo de formulação de políticas públicas e sociais de modo a trazer clareza quanto a solicitação para resolução de demandas da população.
	Encontro presenciais de escuta ativa, monitoramento e avaliação de projetos e políticas públicas e sociais já aplicadas.
Desafios à mobilidade urbana na Península de Itapagipe	Políticas de Saneamento Básico (descarte e coleta de resíduos)
	Estrutura de Drenagem que possibilite o escoamento da chuva e evite os alagamentos.
	Políticas de uso e ocupação do solo em regiões de maiores tráfegos dentro dos bairros e avenidas principais da região da Península de Itapagipe.
	Uso de modais ativos e estrutura de apoio nos principais pontos dos bairros e estabelecimentos da Península de Itapagipe.
Visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que tem como foco central a Península de Itapagipe	Participação integral dos atores locais e de fora do território nos processos de formulação de planos, programas e projetos futuros de mobilidade urbana.
	Melhor utilização dos dados coletados pelo programa "ouvindo nosso bairro".
	Diretrizes que melhor contemplem as necessidades de bairro para uma percepção mais interna destes bairros.

Fonte: Criado pelo Autor (2023)

Das diretrizes apresentadas na figura 26 acima, referente a dimensão 1 que trata dos arranjos institucionais de mobilidade urbana, foi percebido através das entrevistas que a mobilidade urbana, somente ela como uma política pública, não é suficiente para resolução dos problemas de mobilidade que a população da região possui, sendo assim, envolve fatores outros como de saneamento e ordenamento público citado algumas vezes pelos entrevistados, que reforça a necessidade de agregar ao processo de construção de políticas públicas que envolvam atores de diferentes setores, tais como a Embasa e Secretaria Municipal de Ordem Pública – SEMOP. A crítica da falta de participação da população se deu por duas vias: da própria população que não acha ser consultada e pelos órgãos de projetos e gestão

que alegam não ter a adesão da população no processo inicial de projetos e construção de políticas públicas. Para além da não adesão da população em fase inicial de construção de muitos dos planos, a comunicação é falha, e quando existe não é pensada para os mais diferentes públicos e grau de conhecimento.

As diretrizes que compõem a dimensão de arranjo eclodem, em sua maior parte, das necessidades citadas pelos atores, mas parte dela é possível ser feito pela percepção do ator que traz não somente o olhar de pesquisador, mas de morador da região.

A segunda dimensão, possui somente uma diretriz que se trata do reconhecimento do contexto, vivência cultural e imersão local. A participação do entrevistado, responsável pela Associação João de Deus, foi essencial para a conclusão dessa proposição, por se tratar de uma associação que cotidianamente traz propostas de melhorias ao órgão mediador que é a prefeitura bairro. A diretriz parte justamente da inquietação dos gastos de aplicação das obras propostas no plano e a não utilização dessas obras, a qualidade de serviço prestado, e isso, pela falta de compreensão contextual e cultural dos bairros.

Por fim, a terceira dimensão refere-se às visões dos atores e o confronto delas com os planos, programas e projetos. As três diretrizes desta dimensão vêm a completar uma inquietação da sociedade, de onde surge a diretriz da segunda dimensão, porém as diretrizes que compõem a dimensão três são mais de proposição dos atores de gestão, projeto, e de quem media a relação entre esses atores de gestão e projetos com atores da sociedade civil. A primeira diretriz é uma insatisfação a falta de participação; a segunda diretriz é uma proposição dada pela percepção do autor e entrevistados, em perceber que mesmo existindo uma ferramenta de participação, a divulgação da ferramenta e socialização dela não é a mais adequada, uma vez que anunciam somente pela televisão e site. Não se sabe o passo a passo para a colaboração. Ainda assim, existe colaboração suficiente e as mesmas petições se repetem quando aberto o período de ouvidoria e coleta de sugestão, o que demonstra que as petições nem sempre são atendidas. Já a terceira dimensão mostra que a península de Itapagipe e seus quatorze bairros, por mais que estejam bem próximos,

possuem culturas que diferem bastante um do outro, sendo assim, órgãos responsáveis pelos planos, programas e projetos precisam considerar essas diferenças em suas ações e proposição de diretrizes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das problemáticas da mobilidade urbana e tantos fatores que possam acometê-la, não há outro caminho de pensamento a respeito dela que não leve ao seu conceito polissêmico e sistemático que permite compreender não só uma mobilidade, mas as mobilidades, sendo esta uma função social para o desenvolvimento do território, e inserida às metrópoles, tomando esse adorno urbano, um desafio para os atores que fazem sua gestão. O próprio conceito já preconiza a dificuldade de se fazer sua gestão e de forma regionalizada então é um desafio ainda maior. Se o indivíduo alcança maior poder aquisitivo, muda de residência, troca de emprego, interfere diretamente na escolha em que se move, quais aparatos decide se locomover, então fazer gestão da mobilidade não é nada menos que complexo. Há contextos de territórios diferente, morfologias complexas, diferenciação de renda e tipologias de bairros dentro perímetros próximos, cultura de um povo, o seu gênero e tantos outros motivos que além ser complexo gerir estas variáveis dentro da mobilidade urbana, é importante pensar qual gestão é mais interessante de fazer.

Em pensar nas dificuldades, parece não existir uma gestão que organize tudo isso, mas a gestão social sem dúvidas é esta que permite, dentro do seu conceito em construção, abraçar a mobilidade urbana em seus diferentes adornos agregada aos seus mais diversos fatores. Salvador vive esse processo de gestão e como tratado no trabalho, um modelo regionalizado de gestão social para a mobilidade urbana que leva em consideração a dialogicidade, inteligibilidade, abraça a interseccionalidade, além de agregar em sua dinâmica a conexão com os mais diferentes entes construindo uma rede para proposição de políticas públicas e sociais de forma transversalizada. Este modelo sem dúvidas funciona, mas para além do seu funcionamento existem gargalos que precisam ser aperfeiçoados. Gargalos este que a princípio parecem ser simples, mas que ao olhar com um maior cuidado exige das organizações um esforço grande para saná-lo. A comunicação é o seu principal entrave. Não basta as diversas conexões, inclusive a qualidade de implementação estrutural de aparatos de mobilidade urbana sem antes entender o contexto de vida da maioria da população que se utiliza do transporte público, que andam a pé, de

baixa renda, localizadas nos bairros mais pobres de Salvador, especialmente os bairros que estão dentro da Península de Itapagipe. A escuta ativa é essencial e precisa ser feita recorrentemente, ao se comunicar precisa compreender, sentir, viver o dia a dia de quem se desloca na cidade.

Por mais que exista qualidade na aplicação do projeto, essa qualidade é questionável, pois perpassa a qualidade das vias, modais e estruturas de mobilidade e acessibilidade. “Pois o que adiante um ponto de ônibus bem equipado em determinado local se os moradores preferem esperar o ônibus logo mais à frente debaixo de uma marquise?” (Representante da Associação João de Deus). É essencial entender o porquê das atitudes dos moradores e viver a dinâmica dos bairros. O problema inicial do processo de gestão impacta diretamente na entrega dos projetos, pois o entendimento deturpado das necessidades da população resulta em planos equivocados, consequentemente o mau uso dos equipamentos ou o desuso destes. Nem todo morador consegue se comunicar de forma clara, nem todos os moradores possuem informação, inclusive a nível escolar para oferecer a sua proposta de melhoria de forma clara e muito menos questionar o que foi feito. Nem toda estrutura é completa a ponto de permitir que a população contribua com as secretarias acerca do que ela tem feito. O papel de monitoramento é do cidadão, porém é mais interessante quem aplicou o projeto e através dele teve gastos públicos monitorar, entender sua eficiência e se de fato foi eficaz sem está imerso em um pensamento político ideológico que destrone coerência de se fazer uma real gestão social da mobilidade urbana.

Para além da mobilidade urbana, a gestão social da mobilidade urbana na Península de Itapagipe precisa lidar com fatores que vão além da mobilidade, tal como saneamento básico e estas problemáticas são históricas. O que se percebe e conclui quanto ao atual modelo de gestão social da mobilidade urbana da península de Itapagipe é que precisa ser aperfeiçoada principalmente do que se refere a inteligibilidade, as informações precisam ser de fácil acesso. O ponto inicial do seu processo é o local chave de melhora para um término de processo de qualidade, aceitável pela população e eficaz, somado a isto, o conhecimento holístico por parte dos gestores de mobilidade urbana, que não se limita a secretaria de mobilidade da

cidade, em conhecer o todo do seu território alvo de gestão e perceber que dimensões outras afetem a mobilidade urbana diretamente.

Vale ressaltar que por mais que se tenha um resultado considerável através das ferramentas de pesquisa e coleta de dados, o projeto em seu processo de análise possui algumas limitações, principalmente na fase de coleta de informações. O tempo foi um dos maiores limitantes que culminou com a dificuldade de casar agenda dos entrevistados de cada representante das organizações. O representante da CAMMPI não compareceu à entrevista marcada, o representante da OSID por motivos de viagem não pôde comparecer e diante das demandas da organização não foi possível o encontro presencial e nem virtual e o foi mantido contato com alguns representantes do SENAI, porém sem resposta. Sem dúvidas, a falta de informações por conta da ausência desses atores traz um déficit considerável ao trabalho, mas não impediu a análise. nem todas as afirmações, principalmente quando se trata da relação entre as organizações, podem vir com total certeza uma vez que estas organizações não foram consultadas devido aos empecilhos citados acima.

Além disso, por mais que hoje existem estudos para o território da península, eles são poucos. As informações são de cunho histórico e pouco ou quase nenhum são os dados para a região. Hoje Salvador possui informações contidas no Plano de Mobilidade da Cidade que é de carácter mais amplo e baseado em dados da pesquisa de origem e destino realizada no ano de 2010 pelo SEINFRA. Algumas projeções foram feitas pela SEMOB para o ano de 2017, porém não são específicas da localidade da Península. Os dados são de macrozona e nem sempre descreve a real situação dos bairros.

É preciso aprofundar algumas informações a respeito da gestão social para mobilidade urbana e fica como sugestão para possíveis trabalhos com a mesma temática o estudo das percepções através do acompanhamento dessas organizações e da população local com o instrumento do grupo focal e oficinas.

6. REFERÊNCIAS

ADORNO, T. W. **Dialética negativa**. Tradução: Marco Antonio Casanova; revisão técnica: Eduardo Soares Neves Silva. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

ANDRADE MATOS, Edvete y SÁ DE CARVALHO, Silvana. 2012. Mobilidade urbana em salvador: da cadeira de arruar ao interminável metrô. Revista Transporte y Territorio Nº 7, Universidad de Buenos Aires. pp. 119-149.

ANDRADE, Adriano Bittencourt de; BRANDÃO, Paulo Roberto Barqueiro. Geografia de Salvador. 2ª ed. Salvador: EDUFBA, 2009. 160p.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARAÚJO, Edigilson Tavares de. **Gestão social**. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). Dicionário para a formação em gestão social. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 85-90.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura da Bahia. **Síntese dos resultados das pesquisas domiciliar. Pesquisa de mobilidade na Regia Metropolitana de Salvador – 2012**. Salvador: SEINFRA, 2013.

BALBIM, Renato et al, **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento Urbano**, Brasília: Ipea : ITDP, 2016.

BRASIL. **[Constituição (1988)]**. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República, [2016].http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm, Acessado em 21. mai. 2022.

BRUGUÉ, Q.; SUBIRATS, J. Introducción. In: BRUGUÉ, Q.; SUBIRATS, J. (Orgs.) **Lecturas de gestión pública**. Madrid: Instituto de Administración Pública, 1996, p. 403-418

BURITY, Joanildo. Cultura e desenvolvimento. In: NUSSBAUMER, Gisele Marchiori. **Teorias e políticas da cultura: visões multidisciplinares**. Salvador: EDUFBA, 2007.

CANÇADO, A. C. **Gestão social: aprofundando a discussão**. Relatório final de estágio pós- -doutoral em administração. Rio de Janeiro, EBAPE/FGV 2013.
CANÇADO, A. C; PEREIRA, J. R.; TENÓRIO, F. G. Gestão social: epistemologia de um paradigma. Curitiba: CRV, 2013, 216p.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. Brasília: Ipea, 2016. 07p.

CARVALHO, Inaiá Maria; PEREIRA, Gilberto. **Salvador: Transformação na ordem urbana. Metrópole: Território, Coesão social e Governança democrática**. 1. Ed. - Rio de Janeiro, Letras Capital: Observatório das metrópoles, 2014.

COLLINS, Patrícia Hill; BILGE, Sirma, **Interseccionalidade**, tradução Rane Souza. - 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2020.

DRUCKER, P. **La sociedad poscapitalista**. Madrid: Apóstrofe, 1993.

ESTATUTO DA CIDADE. – 3. ed. – Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. Disponível em: <
<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2023.
FISCHER, Tânia. **Poderes Locais, Desenvolvimento e Gestão: Introdução a uma Agenda**. In: FISCHER, Tânia (org.). Gestão do Desenvolvimento e Poderes Locais: Marcos Teóricos e Avaliação. Salvador: Casa da Qualidade, 2002.

FISCHER, Tânia. **Gestão Social do Desenvolvimento do Território**, Revista Psicologia: Organizações e Trabalho, 12(1), jan-abr 2012, pp. 113-120 ISSN 1984-6657 < <http://submission-pepsic.scielo.br/index.php/rpot/index>>.

FERRAZ, A. C. C. P. e Torres, I. G. E. (2004) **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa.

FLORENTINO, R. (2011). **Como transformar o direito à mobilidade urbana em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição.** e-metropolis. Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, 2(7), 44-56.

FLEXOR, Maria Helena Ochi; SCHWEIZER, Peter José. **Península de Itapagipe: Patrimônio Industrial e Natural.** Salvador: EDUFBA, 2011.

FRANÇA FILHO, Genauto; **Definindo Gestão Social**; Texto apresentado no I Encontro de Pesquisadores em Gestão Social (I ENAPEGS) – Juazeiro do Norte – CE, 23-25-05-2007.

FURTADO, Celso. **Introdução ao Desenvolvimento: enfoque histórico-estrutural.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: GASKELL, G.; BAUER, M. W. (Org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** Petrópolis: Vozes, 2002. p. 64-89.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GRAVE, Leila Marcia Neri. **ANTP- Curso de Gestão da Mobilidade Urbana.** Ensaio

HARVEY, David. **O direito à cidade.** Revista Piauí, Ed 82, Tribuna livre da luta de classes, São Paulo, 2013b.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010.** Disponível no sítio do IBGE. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/apps/areaponderacao/>>. Acesso em: 23 jul. 2021.

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. **Intersetorialidade.** In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). Dicionário para a formação em gestão social. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 106-108.

JUNQUEIRA, L. A. P.; INOJOSA, R. M. **Desenvolvimento social e intersectorialidade: a cidade solidária.** São Paulo: FUNDAP (mimeo), 1997

KLINTOWITZ, Danielle Cavalcante. **Movimento Nacional De Reforma Urbana e a Construção De Uma Nacional Política de Desenvolvimento Urbano Pós-Redemocratização: da Cooptação à Estruturação de Um Funcionamento de Decoupling**, São Paulo, Anpur, 2018.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

MARICATO, E. Brasil. **Cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, Vozes, 2001.

MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett. **El capital inmobiliario-financiero y la producción de la ciudad latinoamericana hoy**. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 22, n. 49, p. 665-682, 2020. DOI: doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4901. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962020000300665&tlng=es. Acesso em: 28 out. 2020.

MENDONÇA, I. N. (2014) **Mobilidade Urbana Na Área Metropolitana De Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efetiva articulação**. Journal of transport literature, vol. 8, n. 2, pp. 244-270.

METCALFE, L.; RICHARDS, S. **Improving public management**. London: Sage, 1987.

MINISTERIO DA CIDADE, Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. (2006). **Diretrizes para a Política nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília, DF: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.

OBSERVATÓRIO DE BAIRROS DE SALVADOR, Salvador, 2021. Disponível em: <https://observatoriobairrossalvador.ufba.br/>. Acesso em: 23 jul. 2021.

OLIVEIRA, Francisco de. Aproximações ao Enigma: que quer dizer desenvolvimento local? IN: SPINK, Peter et ali (Orgs.). **Novos Contornos da Gestão Local: Conceitos em Construção**. São

PERRY, J. L.; KRAEMER, K. L. (Eds.). **Public Management: public and private perspectives**. California: Mayfield Publishing Company, 1983.

PINHO, J. A. G. de. **Gestão social: conceituando e discutindo os limites e possibilidades reais na sociedade brasileira**. In RIGO, A. S.; SILVA JÚNIOR, J. T.; SCHOMMER, P. C.; CANÇADO, A. C. *Gestão Social e Políticas Públicas de Desenvolvimento: Ações, Articulações e Agenda*. Recife: UNIVASF, 2010.

QUALISalvador: **Qualidade do ambiente urbano na cidade da Bahia**. Elisabete Santos ... [et al.], organizadores. - 2. ed. -Salvador: Edufba, 2022. E-book (533 p.)

RÉ, Eduardo Scorzoni e OLIVEIRA, Vanessa Elias de. **Cooperação intergovernamental na política de mobilidade urbana: o caso do Consórcio Intermunicipal do ABC**. urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 2018 jan./abr., 10(1), 111-123.

ROCHA, Rejane Cristina. **As formas do real: a representação da cidade em Eles eram muitos cavalos. Estudos de literatura brasileira contemporânea**. Brasília, DF, n. 39, p. 107-127, 2012. DOI: doi.org/10.1590/S2316-40182012000100007. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2316-40182012000100007&script=sci_abstract. Acesso em: 11 dez. 2019

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, Raquel. **10 Anos do Estatuto da Cidade: Das Lutas pela Reforma Urbana às Cidades da Copa do Mundo**. 2014.

SELLTIZ, Claire et alii. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. Tradução de Maria Martha Hubner de Oliveira. 2a edição. São Paulo: EPU, 1987. 80.

SETPS - Sindicato das Empresas de Transportes e Passageiros do Salvador. 2010. História do Transporte Urbano em Salvador. <http://www.setps.com.br/sistema_transporte/historia_transporte/historia.htm>.

SILVA, Francisco Raniere Moreira da. **Gestão em Desenvolvimento Territorial em Desenvolvimento no Brasil**. Salvador, 2017.

SALVADOR Prefeitura Municipal de. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016**. Salvador, 2016. Disponível em: <<https://sedur.salvador.ba.gov.br/pddu-2016/18-legislacao/65-leis-pddu>>. Acesso em: 02 mai. 2021.

SALVADOR Prefeitura Municipal de. **PlanMob Salvador**. Salvador, 2017. Disponível em: <<http://planmob.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 02 mai. 2021.

SALVADOR DA BAHIA, Site <https://www.salvordabahia.com/>>. Acessado em 09 de jun. de 2023

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador: estudos de geografia urbana. Bahia: Progresso**, CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

SANTOS, Elisabete, PINHO, José Antônio Gomes de, MORAES, Luis Roberto Santos e FISHER, Tânia. **O Caminho Das Águas Em Salvador Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes**, 2010.

SANTOS, L.M. A faceta econômica dos congestionamentos: Um balanço sobre a eficácia das políticas na melhoria da mobilidade urbana em Salvador/BA. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2010.

SILVA, Frederico A. Barbosa da. e ARAÚJO, Herton Ellery. Indicadores de Desenvolvimento da Economia da Cultura. Brasília: Ipea, 2010. 148p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcantara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro e et al, **Transporte e Mobilidade Urbana, Brasília**, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34).

VAZ, JC; Santoro, p. 2009. **Cartilha Mobilidade Urbana é desenvolvimento Urbano!**. 2005. Disponível em:<http://www.polis.org.br/publicacoes_interno.aspxcodigo=194>. Acesso em: 08 nov 2017.

7. APÊNDICE 1

ROTEIRO DE ENTREVISTA

A entrevista está estruturada em três blocos que foram definidos pelo objetivo do trabalho. Cada bloco possui em média 4 perguntas que se estima durar em torno de 5 minutos de resposta, resultando no total de 1 hora de entrevista.

Os entrevistados serão: Secretaria de Mobilidade Urbana de Salvador (SEMOB), Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), Organização Social Irmã Dulce (OSID), Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe (CAMMPI) e Prefeitura Bairro.

OBJETIVO 1 - Mapear os atores que compõem o arranjo institucional da mobilidade urbana na Península de Itapagipe

1. Qual a sua visão quanto a coalizão dos atores na construção de políticas de mobilidade urbana para a Península de Itapagipe, principalmente dos bairros pobres da região?
 - 1.1 Na sua opinião, como isso pode ser melhorado? **(caso a resposta seja negativa)**
2. O que você sugere para uma construção de uma rede organizacional forte que pense em políticas públicas de mobilidade urbana de forma equitativa?
3. Qual organização hoje não atua no território, mas que na sua opinião a participação dela seria relevante para a gestão da mobilidade urbana na Península? Em que ela seria relevante?
4. Com quais outras organizações você, organização X, se relaciona para as questões de mobilidade urbana?

OBJETIVO 2 - Identificar os principais desafios à mobilidade urbana na Península de Itapagipe

1. Como se dá a sua atuação no território e de que forma a organização “X” contribui para a melhoria da mobilidade urbana em Itapagipe?
2. De que forma você acredita que as diretrizes dos Planos, Programas e Projetos de Salvador resolvem ou não as problemáticas de mobilidade urbana da península de Itapagipe, essencialmente dos bairros mais pobres da região?
3. Quais os principais problemas de mobilidade urbana você identifica na Península de Itapagipe?
4. Quais os principais desafios enfrentados atualmente pela gestão da mobilidade urbana na Península de Itapagipe?
5. Pode descrever o que está sendo feito por parte da sua organização para sanar os problemas de mobilidade urbana na região?

OBJETIVO 3 - Confrontar a visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que têm como foco central a Península de Itapagipe

1. Como se deu a sua participação nos processos de formulação dos planos (PlanMob, Plano de bairros de Itapagipe e Salvador 500)?
2. Na sua opinião, qual é o interesse de quem hoje é responsável em fazer a gestão da mobilidade urbana na Península?
3. Na sua opinião, para quem são direcionadas às políticas públicas (diretrizes) de mobilidade urbana?
4. Como são utilizadas as informações recolhidas através da ouvidoria de bairro na tomada de decisão e proposição de diretrizes?

8. APÊNDICE 2

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA CENTRO INTERDISCIPLINAR DE DESENVOLVIMENTO E GESTÃO SOCIAL (CIAGS)

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO

Prezado Senhor (a),

O (a) Sr (a). está sendo convidado a participar da pesquisa: “DIRETRIZES PARA O APERFEIÇOAMENTO DA ATUAL GESTÃO SOCIAL REGIONALIZADA DA MOBILIDADE URBANA NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE” que tem por objetivo Mapear os atores que compõem o arranjo institucional da mobilidade urbana na Península de Itapagipe, identificar os principais desafios à mobilidade urbana na Península de Itapagipe e confrontar a visão dos atores locais com os planos, programas e projetos de mobilidade urbana que têm como foco central a Península de Itapagipe;

Essa pesquisa será realizada com atores públicos e sociais que possuem interesse manifesto e/ou incidência na discussão a respeito do território de Itapagipe, especialmente no que diz respeito à áreas mais pobres da região. Sua participação no estudo consistirá em responder a alguns questionamentos sobre o objeto da pesquisa, sobretudo quanto à efetivação da gestão metropolitana e local e à participação da sociedade neste processo. Esta entrevista terá uma duração de mais ou menos 1 hora.

Os riscos com esta pesquisa são MÍNIMOS, não sendo previsto nenhum fator que possa prejudicá-lo ou deixá-lo desconfortável com a participação, mas o Sr. tem a liberdade de não responder ou interromper a entrevista em qualquer momento, sem nenhum prejuízo para seu atendimento.

O Sr. tem a liberdade de não participar da pesquisa ou retirar seu consentimento a qualquer momento, mesmo após o início da entrevista/coleta de dados, sem qualquer prejuízo. Está assegurada a garantia do sigilo das suas informações. O Sr. não terá nenhuma despesa e não há compensação financeira relacionada à sua participação na pesquisa.

Caso tenha alguma dúvida sobre a pesquisa o Sr. poderá entrar em contato com responsável pelo estudo: **Tiago Rocha Brito Souza**, que pode ser localizado no endereço: Rua Manoel Barros de Azevedo, 142 AV Campos, Bairro Machado. (telefone 71 - 992891253) ou pelo e-mail tiagorbs@ufba.br.

Sua participação é importante e voluntária e vai gerar informações que serão úteis para delinear uma metodologia que contribua para o aperfeiçoamento de se fazer gestão social da mobilidade urbana que ponha em relevo as particularidades territoriais e as necessidades dos bairros periféricos da Península de Itapagipe, no planejamento e execução das políticas públicas de desenvolvimento territorial e na compreensão das possibilidades de uma efetiva participação da sociedade na gestão destas áreas, apontando possíveis caminhos para uma gestão social do território.

Este termo será assinado em duas vias, pelo senhor e pelo responsável pela pesquisa, ficando uma via em seu poder.

Acredito ter sido suficientemente informado a respeito do que li ou foi lido para mim, sobre a pesquisa: " Pelo aperfeiçoamento da Gestão Social Da Mobilidade Urbana: uma proposta de metodologia regionalizado para a Gestão Social Da Península De Itapagipe ". Discuti com o pesquisador TIAGO ROCHA BRITO SOUZA sobre minha decisão em participar do estudo. Ficaram claros para mim os propósitos do estudo, os procedimentos, garantias de sigilo, de esclarecimentos permanentes e isenção de despesas. Concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Assinatura do entrevistado

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido deste entrevistado para a sua participação neste estudo.

Assinatura do responsável pelo estudo.