

O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC): O COMPLEXO DOIS DE JULHO E SUA CONTRIBUIÇÃO REGIONAL (SALVADOR/BA)

Aliger dos Santos Pereira¹
Fabiano Viana Oliveira²

RESUMO:

Este artigo analisa as contribuições do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na área de infraestrutura rodoviária, mais especificamente o Complexo Dois de Julho e sua importância para o município de Salvador e adjacências. O principal problema foi: Como o Complexo Dois e Julho é capaz de proporcionar maior mobilidade para a localidade de Salvador e adjacências? O objetivo é o de identificar as contribuições do PAC, através do Complexo Dois de Julho para Salvador e adjacências. Para isso utilizou-se uma pesquisa dedutiva qualitativa, com o uso da pesquisa exploratória e bibliográfica entre os anos de 2007 (início do PAC) a 2010 (finalização da primeira etapa do PAC), constituindo assim um estudo de caso. Conclui-se que a obra foi finalizada e que proporcionou uma maior interligação entre o Porto de Aratu, o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o aeroporto Luís Eduardo Magalhães. Melhorou a mobilidade entre Salvador e Lauro de Freitas e interligou estes dois municípios com as regiões Nordeste, Sul e Sudeste do país. Isso foi possível devido às três obras do PAC relacionadas ao Complexo Dois de Julho (concessão da BR-324/116, as obras de ampliação da profundidade do Porto de Aratu e de ampliação do Aeroporto Luís Eduardo Magalhães). Então, o Complexo Dois de Julho, apesar de ser uma obra existente entre Salvador e Lauro de Freitas, constitui um empreendimento que interfere nas redes de transporte intra e interurbano tanto a nível regional como nacional, desde que associado a outras obras do PAC, entretanto não constitui um empreendimento que favorece a política de mobilidade intraurbana.

Palavras-Chave:

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Complexo Dois de Julho, mobilidade.

¹ Mestre em Planejamento e Desenvolvimento Territorial e Desenvolvimento Social (UCSAL). Doutoranda Desenvolvimento Regional e Urbano (UNIFACS). Docente UNEB, IBES e UNIJORGE. E-mail:p.gaba@uol.com.br.

² Mestre em Sociologia pela Universidade Federal da Bahia. Docente da Faculdade Castro Alves, UNIJORGE e IBES. E-mail:fvianaoliveira@uol.com.br.

ABSTRACT:

This article examines the contributions of the Growth Acceleration Program (PAC) in the area of road infrastructure, but specifically the Dois de Julho Complex and its importance to the city of Salvador and adjacent areas. The main problem was: How the Dois de Julho Complex is able to provide greater mobility for the city of Salvador and surrounding areas? The goal is to identify the contributions from the PAC, through Dois de Julho Complex to Salvador and adjacent areas. For this we used a deductive qualitative research, with the use of exploratory research and literature between the years 2007 (beginning of the PAC) to 2010 (completion of first phase of the PAC), thus a case study. It is concluded that the work was finished and it provides a larger connection between the Port of Aratu, the Industrial Center Aratu (CIA) and Luis Eduardo Magalhaes airport. Improved mobility between Salvador and Lauro de Freitas and has linked these two counties with the Northeast, South and Southeast. This was possible due to three related to the PAC Dois de Julho Complex (granting BR-324/116, works to expand the depth of the Port of Aratu and expansion of Luis Eduardo Magalhães Airport). Then, the Dois de Julho Complex, despite being a work between Salvador and Lauro de Freitas, is a development that interferes with the transmission system both intra and inter-regional and national levels in the country, since it is associated with other works of PAC, however there is not a development that favors the intra urban mobility policy.

Keywords:

Acceleration Program (PAC), Dois de Julho Complex, mobility.

1.Introdução

Este artigo analisa as contribuições do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na área de infraestrutura rodoviária, mais especificamente a obra do Complexo Dois e Julho e sua importância para os municípios de Salvador e Lauro de Freitas. A partir da seguinte pergunta: Como o Complexo Dois e Julho é capaz de proporcionar maior mobilidade para a localidade de Salvador e adjacências?

O objetivo é o de identificar o que foi realizado e as possíveis contribuições na área de mobilidade promovidas pelo PAC através do Complexo Dois e Julho, após a finalização das obras. Para realizar a pesquisa foi feita uma abordagem dedutiva e qualitativa através de pesquisa exploratória e bibliográfica entre os anos de 2007 até 2010.

A delimitação do estudo encontra-se entre o ano de 2007 a 2010, pois o primeiro período corresponde a implantação do PAC no Brasil e na Bahia pelo ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva, já 2010 corresponde a finalização da primeira etapa do PAC.

O artigo é dividido em duas partes, a primeira mostra de forma rápida o significado do PAC de infraestrutura rodoviária no Brasil, Bahia e Salvador (BANCO MUNDIAL, 1994; BENITEZ, 1988; CASTELLS, 1999; DIRETRIZES ESTRATÉGICAS DA BAHIA, 2010; FOUCAULT, 1979 FOUCAULT, 2006; LEI FEDERAL 10.257/2001; LEFEBVRE, 1999; LEFEBVRE, 2001; POLITICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, 2004; SILVA, 1982). Já a segunda parte mostra os investimentos e as contribuições do PAC de infraestrutura rodoviária a partir do Complexo Dois de Julho em Salvador e localidades adjacentes, bem como as possíveis contribuições dos projetos territoriais associados ao PAC caso sejam concluídos em sua íntegra. Afinal, o PAC não constitui uma Política Pública isolada, e sim, uma forma de interligar outros programas governamentais de gestão territorial a nível federal, estadual ou municipal.

2. O PAC e a infraestrutura rodoviária na cidade de Salvador (BA)

De acordo com o Banco Mundial (1994) a infraestrutura corresponde à parte do capital global das economias regionais e nacionais que, normalmente não é administrada pelo mercado, e sim, politicamente. Sua importância é reforçada, pois representa um instrumento direto da

política pública de ataque às disparidades regionais de desenvolvimento. Desta forma, a infraestrutura é a parte do capital global que combina e associa a simbologia do “capital” e do “público” para fornecer transporte, abastecimento de energia, sistema de comunicações, redes de água e esgoto, instituições de ensino, órgão de saúde, instalações de segurança, entre outros (BENITEZ, 1988, p.144).

O PAC constitui um tipo de programa baseado no estabelecimento de parcerias público - privada, tendo em vista que o governo, incapaz de suprir todas as necessidades de investimento em infraestrutura, repassa para o setor privado a responsabilidade do investimento de expansão e de melhoria desta infraestrutura segundo seus critérios de prioridade.

Segundo o Banco Mundial (1994), neste programa, o governo busca realizar a correção das falhas do mercado, e também estabelecer políticas para coordenar interações setoriais, com vistas a melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura e para promover decisões de investimentos regionais pelo capital privado. Desta maneira, espera-se que haja uma integração entre o capital privado e o público, em escala tanto nacional como regional e local.

Na concepção inicial do PAC, para o período de 2007 a 2010, foi projetado para realizar investimentos orçados em R\$ 503,9 bilhões, sendo R\$ 67,8 bilhões do governo federal e R\$ 436,1 bilhões das empresas estatais federais e do setor privado. Sem haver concretizado o que projetara (pelo menos na sua integridade) programou em 2010 para o período de 2011 a 2014 uma “segunda” fase do PAC com previsão de investimento de R\$ 958,9 bilhões. Após o ano de 2014 a estimativa é a de injetar mais R\$ 631,6 bilhões em obras, totalizando R\$ 1,59 trilhão para esta segunda fase (PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO, 2010).

A Bahia foi contemplada na primeira etapa do PAC com recursos de R\$ 41,9 bilhões para obras de infraestrutura, estando projetada para a segunda etapa mais R\$ 9,3 bilhões, totalizando o valor de R\$ 51,2 bilhões. Entre os anos 2007 até 2010, 20% do total dos recursos do PAC de infraestrutura foram para a área logística, 47% para a energia e 33% para a área social (DIRETRIZES ESTRATÉGICAS DA BAHIA, 2010; CASA CIVIL BAHIA, 2010).

A infraestrutura logística numa cidade promove o transporte urbano de cargas ou de pessoas necessários para o desenvolvimento das atividades de produção, de comercialização e de prestação de serviços, desde que considere os custos e os benefícios destes a partir de um plano de ação vinculado para os setores público e privado (TANIGUCHI *et al*, 2001). Consequentemente, a logística se relaciona com todos os fluxos físicos, financeiros e de

informação das atividades de distribuição física e de comercialização ocorridas em uma cidade. Este papel logístico ocasionará conflito entre os diversos interesses existentes nas cidades, eles devem ser gerenciados de modo a maximizar o interesse da coletividade e não o das classes dominantes (FOUCAULT, 1979), fruto de uma sociedade urbana que nasce da industrialização e que domina e absorve a produção agrícola e ao mesmo tempo se distancia do mundo rural, onde as redes, como a realizada pela infra estrutura logística, são responsáveis em comandar e gerir tais sociedades urbanas (LEFEBVRE, 1999; LEFEBVRE, 2001). Desta forma, as cidades se configuram como centros estratégicos da articulação em rede dos agentes produtivos, havendo uma hierarquia urbana detentora dos centros nodais do espaço de fluxos (CASTELLS, 1999), onde Salvador é a maior cidade baiana dentro deste contexto de estudo do PAC baiano.

A infraestrutura logística do PAC baiano é composta pelo eixo rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e portos. O eixo rodoviário contempla 85% dos investimentos, ou seja, R\$3.413,7 bilhões, com um total de sete obras em todo o Estado. O Complexo Dois de Julho constitui apenas uma das obras. Então, o governo da Bahia optou pelas obras rodoviárias para promover a mobilidade dos seus cidadãos, das mercadorias e dos serviços presentes em seu território.

A mobilidade é uma característica que deve ser associada às pessoas e aos bens, pois “corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de deslocamentos, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas” (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, 2004, p.13). Já a acessibilidade “é definida como o grau relativo de facilidade com que um ponto do espaço geográfico é atingido, a partir de um outro lugar” (SILVA, 1982, p.51) e a interação refere-se “[...] a todas as formas de movimento entre dois ou mais lugares” (SILVA, 1982, p.51).

A mobilidade urbana em Salvador a partir do PAC busca um conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito presentes nesta cidade e áreas adjacentes, bem como as demais políticas urbanas de forma a valorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, de forma a verificar os principais problemas e perspectivas das condições de deslocamento na cidade de Salvador. Afinal, o deslocamento não contempla apenas as condições de ir e vir, mas também o conceito de mobilidade associado a preocupação da sustentabilidade.

O conceito de mobilidade urbana sustentável é defendido pelo Estatuto da Cidade (LEI FEDERAL 10.257/2001), pois esta lei fornece aos governos municipais mecanismos para gerenciar e combater a especulação imobiliária, o uso indevido do espaço urbano e o desrespeito

aos direitos básicos do cidadão, com o objetivo de definir a função social das cidades no Brasil. Em seu artigo segundo, o Estatuto deixa claro seu caráter de inclusão urbana ao apresentar em seu primeiro parágrafo “a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”, completando no parágrafo quinto, com “oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais” (LEI FEDERAL 10.257/2001).

O referido Estatuto define a mobilidade urbana sustentável como

o conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos (POLITICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, 2004, p.13).

Constata-se que qualquer política de mobilidade urbana sustentável deve respeitar os princípios universais e de benefícios da maioria da população. Tendo como seus principais resultados: um maior dinamismo urbano, uma maior e uma melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, objetivando valorizar a característica principal do espaço urbano, que é ser um espaço de congregação e cruzamento de diferenças, da criação do novo num ambiente dinâmico e público.

A Região Metropolitana de Salvador, RMS, foi instituída em 1973 pelo governo militar. A CONDER foi criada para planejar e infraestrutura a região, mas falhou e perdeu o foco, sendo transformada em uma empresa para fazer obras em todo o Estado. A única tentativa de planejamento da RMS, o CIA, só se preocupou com a indústria, visando os incentivos da SUDENE. Nenhuma atenção ao transporte, habitação, saneamento, saúde, educação, cultura e turismo. Não se pode resolver nenhum desses problemas dentro dos limites de cada município e partido, senão com políticas de estado (AZEVEDO, 2009).

Percebe-se que a cidade de Salvador tem uma grande carência na sua infraestrutura de transporte urbano, que é responsável pela mobilidade, circulação e acessibilidade dos seus cidadãos. Um exemplo disso é a distribuição das linhas de ônibus da cidade, que está dividida em quatro regiões de integração, existindo maior concentração nas áreas do subúrbio e do miolo (68,4%, considerando um universo de 425 linhas divulgadas no *site* da Transalvador). O restante (134 linhas) estão espalhadas pela Orla e Centro. Percebe-se que 67% do total das linhas (cerca

de 300) registravam até 20 minutos de intervalo entre um ônibus e outro. O restante, 33% (125), ficava acima dos 20 minutos. O tempo médio da linha foi de 2h19, considerando ida e volta, tornando o sistema de transporte da cidade ineficiente, pois os usuários do serviço encontram coletivos superlotados, percursos longos e demorados, espera excessiva nos pontos (SECRETARIA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA, 2009).

Entre 1995 e 2008, ou seja, num período de 14 anos, a frota de ônibus cresceu 17,1%, enquanto o número de passageiros transportados caiu 9,19% e as viagens reduziram em 2,9%. Tal fato fez com que em mais de uma década, Salvador passasse a contar com mais ônibus dando menos viagens, transportando menos passageiros, o que causou elevado custo do sistema. Para se ter uma ideia, o índice de passageiros transportados por quilômetros (IPK) saiu de 2,42%, em 1995, para 1,78, em 2008 (queda de 27,3%). Como reflexo, o valor da tarifa em 14 anos subiu 150% e a inflação acumulada do período foi de aproximadamente 109% (BRITO, 2009).

Tais fatos, já vão de encontro ao conceito básico de mobilidade urbana social e defendido pelo geógrafo Paul Claval de que a cidade é um espaço que deve ser capaz de promover a interação social.

A razão da ineficiência do sistema de transporte rodoviário de Salvador está também relacionada com a falta de logística na distribuição das linhas, em conjunto com um trânsito cada vez mais congestionado, no qual os coletivos disputam as ruas com os mais de 600 mil automóveis (estimativa do ano de 2009). Desta maneira, a cidade do Salvador possui um emaranhado de ruas e veículos,

onde há diversas questões que interferem de modo negativo para o desenvolvimento da mobilidade urbana, abrangendo diversas áreas de conhecimento. Essas questões se expressam nos congestionamentos de veículos, no alto custo das tarifas do sistema público, nos inúmeros acidentes, na segregação social, na sustentabilidade ambiental, na falta de ciclovias e pela desarticulação política administrativa de planejamento e gestão de escala metropolitana. Sendo que tal panorama possui sua raiz, devido principalmente ao tipo de modelo operacionalizado e adaptado ao longo do tempo, que prioriza a locomoção do modal motorizado individual, o automóvel (RODRIGUES; CAMPOS, 2009).

Assim, qualquer política de mobilidade urbana é traduzida por um conjunto de medidas a serem adotadas e englobam, basicamente, duas vertentes: uma primeira é voltada para questão energética, relativa à melhoria do consumo de combustíveis, adoção de fontes alternativas e inovações tecnológicas nos veículos automotores, e uma outra, que tem merecido maior atenção

da comunidade técnica de transportes, é a adoção de políticas de gerenciamento da demanda, o que inclui o reordenamento do uso do solo para reduzir viagens motorizadas, o incremento do uso do transporte público coletivo e o estímulo aos modos não motorizados. Uma política de reordenamento do espaço urbano deverá ocorrer através da descentralização dos serviços, especialmente os de saúde, educação e o comércio, de forma a aumentar a produtividade do transporte público, associando a queda da demanda motorizada com a diminuição da oferta, promovendo-se a redução do número de viagens ociosas ou desnecessárias por transporte coletivo ou particular, já que o atendimento dessas necessidades da população passaria a se dar nos bairros, de forma descentralizada.

Uma das consequências importantes da adoção dessa política seria um menor número de ônibus e carros circulando na cidade, o que, resultaria, com certeza, numa melhoria da qualidade ambiental. Complementarmente, essa política de descentralização deverá promover a redução de percursos, estimulando, dessa maneira, o uso dos modos não motorizados, não só para o lazer, mas para o trabalho, pelas facilidades criadas para os deslocamentos de ciclistas e pedestres. Para isso, seria necessário um tratamento responsável para os deslocamentos a pé e de bicicleta, como modos de transporte, com vias exclusivas, iluminadas e sinalizadas e com planejamento específico, reduzindo-se gastos com combustível e, conseqüentemente, a poluição atmosférica, recriando-se uma nova qualidade de vida.

3. A contribuição do Complexo Dois de Julho para Salvador e adjacências

O Complexo Viário Dois de Julho é composto por quatro viadutos, além de alças e retornos que permitem as conexões entre diversos eixos rodoviários e desobstrui o intenso fluxo de veículos na região. Sua principal função é interligar o bairro de São Cristovão em Salvador com o Centro Industrial de Aratu (CIA) através da BR-324, juntamente com o Aeroporto Luis Eduardo Magalhães, o município de Lauro de Freitas e a área da Paralela (Salvador).

O Complexo Viário Dois de Julho teve recursos oriundos do PAC e sua finalização ocorreu em 15/12/2009. É uma via de ligação para chegar ou sair do aeroporto entre os Municípios de Salvador e Lauro de Freitas.

A obra aumentou a capacidade operacional do sistema viário oferecendo acesso rápido ao aeroporto de Salvador e teve um investimento total de R\$ 33 milhões e não R\$ 29,5 milhões

conforme previsão inicial que consta nas obras aeroportuárias, havendo um acréscimo de 3,5 milhões no orçamento inicial do PAC.

Hoje, na região adjacente ao Complexo Viário Dois de Julho o tráfego do local chega a 100 mil veículos por dia. Esta obra resolveu o acesso ao aeroporto, ao Centro Industrial de Aratu (CIA) e a Linha Verde (Interligação Salvador – Aracaju). Foram abolidos os cruzamentos e as sinaleiras, o que propiciou o fluxo de tráfego contínuo e maior mobilidade urbana. Ela foi considerada no final do ano de 2010 a maior obra do PAC concluída na Bahia na área de infraestrutura rodoviária. A Figura 1 mostra como era o a ligação entre Salvador a Lauro de Freitas, e como está atualmente com o Complexo Viário Dois de Julho.



Figura 1- Ligação Salvador – Lauro de Freitas antes e depois do Complexo Viário Dois de Julho- Bahia-2010.
Fonte: Elaboração própria, 2010.

Constata-se que o Complexo Dois de Julho se conecta com a BR- 324/BA, faz ligações com as rodovias estaduais denominadas de BA- 526 e BA- 528 (Figura 2 - identificada na cor vermelha), ambas as rodovias estaduais tem uma trajetória que chega aos terminais portuários, a Base Naval de Aratu como ao Complexo Industrial de Aratu (CIA) - área com a presença de indústria.

Desta forma, o Complexo Dois de Julho está interligado diretamente com outras obras do PAC, como: a do Porto de Aratu, a da concessão da BR-324 e com a ampliação do aeroporto de Salvador e futuramente com o empreendimento do Metrô de Salvador.

O Porto de Aratu está localizado na Baía de Todos os Santos, próximo à entrada do canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha da Maré, seu acesso rodoviário é através da Rodovia

Federal 324, que tem interligação com as BRs- 101, 110 e 116, além da ferrovia Centro Atlântico S/A, que surgiu na década de 70 com o objetivo de proporcionar o suporte portuário para o Centro Industrial de Aratu (CIA).

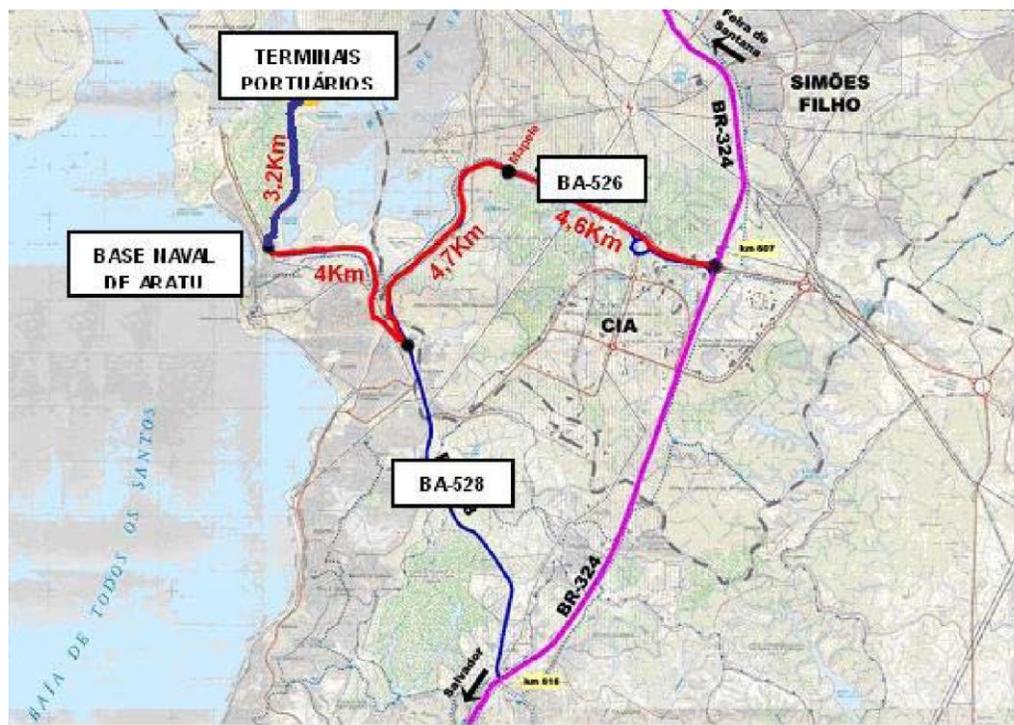


Figura 2- Ligação da BR 324/BA com rodovias estaduais e os terminais portuários.
Fonte: DNIT, 2009.

Hoje o Porto de Aratu é responsável por 60% das operações da Companhia dos Docas do Estado da Bahia (CODEBA), dando suporte ao CIA, ao Polo de Camaçari, a FORD e as atividades mineradoras do Estado baiano. As obras do PAC no Porto de Aratu aumentaram a profundidade do Porto de 8 metros para 15 metros, possibilitando a operação de grandes navios. Graças a esta obra do PAC o Porto de Aratu aumentou no ano de 2010 a receita portuária do estado baiano, em mais 30% (CODEBA, 2011).

Já a concessão da BR 116-324/BA foi concluído em 21/01/2009, o ganhador do leilão foi o consórcio Rodo Bahia. O valor da finalização foi igual ao previsto, ou seja, R\$ 1.900 milhões e a empresa terá a concessão durante 25 anos, com o valor da tarifa inicial para pagamento do pedágio de R\$ 2,21.

A BR- 116 inicia no município de Feira de Santana e segue até a divisa com Minas Gerais, circulam cerca de cinco mil veículos/dia nela, sendo que de 75% destes são caminhões, e 2,5 mil

veículos que circulam diariamente não buscam a Bahia como percurso de chegada ou saída, na realidade são veículos que fazem a ligação entre o Sudeste e Nordeste do país. Por outro lado, a BR- 324/BA (Figura 2) é responsável em ligar Salvador a Feira de Santana, nela há um fluxo médio de 18 mil veículos por dia trafegando, 65% do total destes veículos são carros de passeio. Constata-se também que a BR- 324/BA tem ligação com as rodovias estaduais denominadas de BA- 526 e BA- 528, ambas as rodovias estaduais tem uma trajetória que chega aos terminais portuários, a Base Naval de Aratu como ao CIA - região com a presença de indústria.

Já a construção da segunda pista de 2,5 Km no Aeroporto de Salvador teve um replanejamento no final de 2010 e o valor passou de R\$ 0,9 milhões para R\$ 1,5 bilhões, recursos oriundos do PAC-2 e que deve estar totalmente finalizada no ano de 2013 (Figura 3), por isso o lançamento dos editais e a contratação do vencedor para construção da nova pista conforme calendário do governo ocorrerá no primeiro semestre do ano de 2011. Entretanto, a construção desta pista apesar de ser viável para a economia do município vai de encontro às questões ambientais, pois a pista passará pela área de maior manancial brasileiro preservado em área urbana e que integra o Sistema de Dunas e Restingas do Abaeté, e é considerada de proteção ambiental (APA).

A ampliação não alterará o tamanho e nem a capacidade do espaço de passageiros, mantendo a mesma metragem do pátio de aeronaves. A ampliação visa contemplar a demanda de passageiros por ano de 6 milhões para 10,5 milhões, um aumento de 75% entre o ano de 2009 e 2014, tal fato proporciona um aumento na capacidade do estacionamento de veículos e consequentemente na demanda dele.



Figura 3 - Imagem e Projeto da ampliação do Aeroporto Luis Eduardo Magalhães- Salvador-2009.
Fonte: LOPES, 2009.

A ampliação será feita dentro do sítio aeroportuário e terá um custo total previsto de R\$ 45,1 milhões e está previsto para ser finalizado até o ano de 2013. O Aeroporto de Salvador é o primeiro do Nordeste em movimentação de passageiros e o quinto em movimentação de cargas do Brasil, há planos que sua ampliação proporcionará a centralização das operações de voo da Região Nordeste nele, transformando-o em aeroporto *hub*, mas são estudos para os anos de 2011 e 2012.

Para interligar melhor o Aeroporto com a parte urbana de Salvador, o governo federal juntamente com o estadual e municipal investirão em sistemas de *bus rapid transit* (BRT), o valor proposto é de R\$ 541,8 milhões, e visa conectar o Aeroporto de Salvador com a área da Paralela e a Estação do Acesso Norte do Metrô.

A obra do Metrô não foi concluída até o final do ano de 2010. Era previsto gastar no planejamento inicial do PAC um valor de R\$388,8 milhões para o metrô de Salvador e R\$ 30,3 milhões para os trens urbanos, o projeto visava a implantação de um novo sistema de metrô (12,1km) e a recuperação do trem urbano (13,5 km) operado pela Companhia de Transporte de Salvador (CTS).

É bom ressaltar que o empreendimento foi incorporado ao PAC, mas as obras iniciaram antes deste programa. A Tabela 1 mostra o cronograma de liberação dos investimentos do PAC já realizados, apesar da obra não ter sido efetivamente concluída até o final do ano de 2010, o metrô desta cidade já havia recebido R\$ 1.136.296,00 bilhões.

Tabela 1- Investimento do PAC na área de Infraestrutura Social (Metrô) – Salvador – 2010

	Até 2006	2007 a 2010	Total (R\$ Milhões)
Calçada - Paripe			
Total	41.971,00	26.711,00	68.682,00
Lapa - Pirajá			
Recursos da União	446.689,40	471.077,60	9.177.667,00
Recursos do Estado da Bahia	65.147,00	84.700,00	149.847,00
Total	511.836,40	555.777,60	1067,614,0
Metrô Salvador	553.807,40	582.488,60	1.136.296,00

Fonte: PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO, 2010- Adaptado.

Caso o projeto do Metrô seja contemplado, contribuirá para a economia do tempo das viagens pelos usuários dos serviços, melhoria a acessibilidade destes, haveria maior utilização de fontes de transporte mais limpa do que o transporte rodoviário.

O trecho Calçada – Paripe terá benefícios significativos com investimentos em melhorias e recuperação. Nos 13,5 Km de via e nove estações, além da construção de quatro passarelas, dois Terminais de Integração Metrô - Ônibus e a substituição da estrutura metálica da Ponte São João e a recuperação de seis Trens Unidades Elétricos–TUEs. No novo sistema de Metrô, no trecho Lapa – Pirajá, estão previstas a construção de oito estações e três Terminais de Integração Metrô - Ônibus, além dos Centros de Manutenção e de Controle Operacional. Os recursos contemplam também a aquisição de 12 TUEs (COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS, 2008).

O trecho de trem (Calçada – Paripe) transporta em média 14 mil pessoas por dia, com a reforma passaria a ter 40 mil usuários por dia. Já o metrô transportará em média 200 mil passageiros. A Figura 4 mostra o trajeto do metrô e do transporte ferroviário em Salvador, caso fique pronto para o uso dos cidadãos.

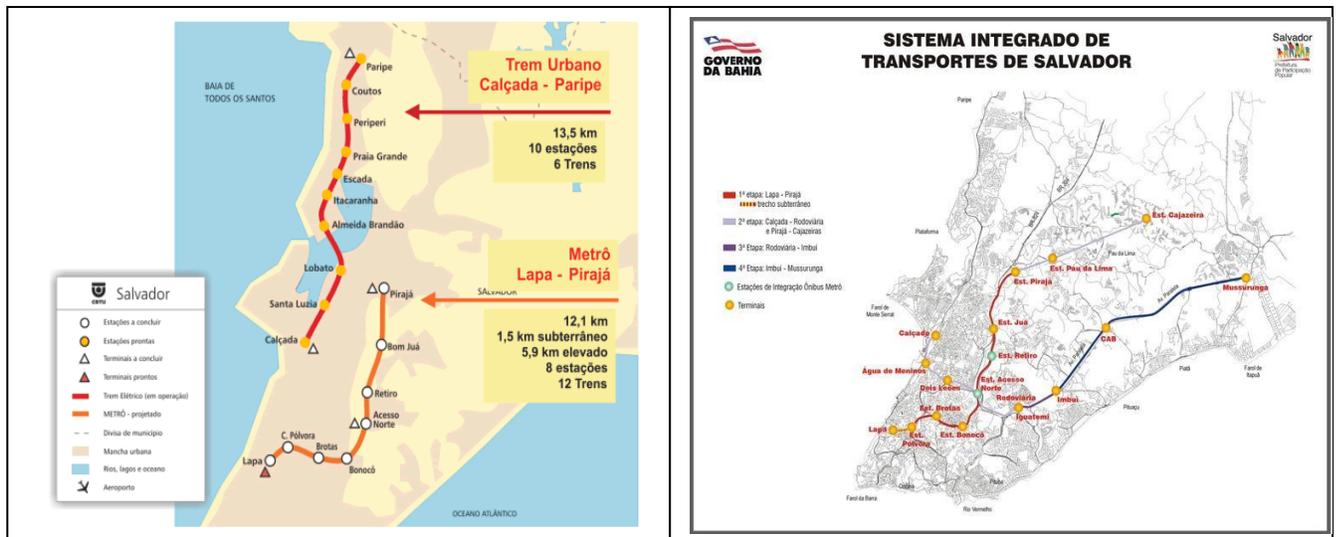


Figura 4- Percurso do Metro e sua interligação com o sistema de Transporte de Salvador- Bahia- 2008
Fonte: Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 2008.

Outro fato constatado é que Salvador não receberá recurso do governo federal para a finalização do metrô, caso não solucione Lapa as irregularidades encontradas nesta obra pelo Tribunal de Contas da União (2010, p.2), como

ausência de termo aditivo formalizando alterações das condições inicialmente pactuadas; Inadequação das providências adotadas pela Administração para sanar interferências que possam provocar o atraso da obra; Ausência de numeração e rubrica nas páginas de processo; Falta de retenção da garantia prevista na Lei 8.666/93; Falta de publicidade devida ao contrato/aditivo; Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado;

Orçamento do Edital / Contrato / Aditivo incompleto ou inadequado; Descumprimento de determinação exarada pelo TCU; O valor do convênio não cobre as despesas relativas à obra licitada ou é superior às despesas efetivas relacionadas à obra licitada; Sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado.

Conforme TCU (2010) o metrô de Salvador já era para estar em uso até julho de 2011, e o mesmo já era para ter sido finalizado com os recursos já investidos, assim os parceiros podem continuar a obra, mas o TCU não enviará recursos para os concessionários responsáveis pela obra. Além disso, a presidenta Dilma Rousseff relatou que o governo federal apenas financiará o sistema de transporte da Paralela para a Copa (ligação entre o Complexo Dois de Julho e o Metrô) com o valor de R\$ 570 milhões oriundo do PAC após o ano de 2010, se o metrô for concluído. Diante dos fatos, o Exército foi chamado pelo governo estadual e realizou uma parceria de forma contratual com os governos a nível federal, estadual e municipal, para fazer uma auditoria nas obras de engenharia do metrô e auxiliar os envolvidos no empreendimento a cumprir a determinação do TCU em relação a prestação de contas, se a Metrasal (concessionária privada) não finalizar a obra, o Exército o fará, com o objetivo de promover mobilidade para a Copa de 2014.

Com base no apresentado, percebe-se que a obra do Complexo Dois de Julho associada a outros empreendimentos do PAC é capaz de atuar de forma local e ao mesmo tempo regional, pois liga os municípios de Salvador e Lauro de Freitas a outros municípios baianos bem como a outras regiões do país (Sudeste, Sul e Nordeste), também promove a ligação com outras infraestruturas logísticas, como a portuária através do Porto de Aratu, a aeroportuária, com o uso do Aeroporto Luis Eduardo Magalhães e com o futuro metrô.

Em relação às rodovias e o projeto do metrô percebe-se que os governos federal juntamente com o governo estadual tiveram que rever o valor financeiro das obras rodoviárias à proporção que elas foram sendo executadas, replanejando o orçamento e a parte financeira.

O PAC visa uma política de mobilidade urbana que visa interligar o transporte rodoviário, com o portuário e o aeroportuário, e quem sabe futuramente com o ferroviário (Figura 4), criando uma única rede de mobilidade intra e interurbana necessária para o desenvolvimento social e econômico da cidade de Salvador e cidades adjacentes aos empreendimentos.

4. Conclusão

O Complexo Dois de Julho é uma obra que promove a mobilidade tanto intra como inter urbana. A obra foi totalmente concluída até o final do ano de 2010. Sua conclusão viabilizou o trânsito na localidade. Entretanto, os efeitos da sua real mobilidade somente ocorrerão desde que sejam concretizados e integrados os projetos rodoviários, portuários, aeroviários e ferroviário.

Como projetos rodoviários interurbanos relacionados com o Complexo Dois de Julho tem relação direta com a BR-324.

A concessão da BR-324/116, por exemplo, promoverá a interligação dos municípios Salvador e Feira de Santana de forma mais ágil, além dos municípios adjacentes a BR-324/116.

A BR-324 também promoverá a proximidade com os Portos de Salvador, a Base Naval de Aratu e o CIA; além de interligar de forma mais eficiente a Região Nordeste com o Sul e o Sudeste do país.

A nível intra urbano, percebe-se hoje que já há a diminuição do tráfego na região, onde se encontra o Complexo Dois de Julho. Se o projeto do BRT for concretizado juntamente com o projeto do Metrô, haverá uma maior descentralização das rotas de transporte presente em Salvador, propiciando um transporte de maior mobilidade e acessibilidade, pois integrará o Miolo da cidade com a área central; a faixa da Orla Atlântica; a parte antiga da cidade, o Subúrbio Ferroviário e o aeroporto Luís Eduardo Magalhães.

É bom salientar que o BRT promoverá menos mobilidade na cidade de Salvador e também contaminam mais o meio ambiente quando comparados ao metrô.

Caso todos os projetos associados ao Complexo Dois de Julho sejam concretizados diminuirá as distâncias e o tempo de deslocamento dos cidadãos/usuários e dos produtos transportados tanto a nível intra como inter urbano, conseqüentemente os custos de deslocamento serão diminuídos e o preço do produto final também, assim os cidadãos terão mais tempo para atividades de lazer pessoal, além de utilizar transportes coletivos de maior qualidade e acessibilidade para todos.

Em suma, o Complexo Viário Dois de Julho constitui um empreendimento que interfere nas redes de transporte logístico tanto a nível regional como nacional, apesar de estar localizado entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, mas que não constitui uma real política de mobilidade urbana, pois não incentivou o reordenamento do uso do solo para reduzir viagens

motorizadas, ou mesmo o incremento do uso do transporte público coletivo de modos não motorizados de transporte, com o objetivo de facilitar os deslocamentos dos seus usuários, favorecendo assim uma maior qualidade de vida deste, ao contrário são obras que favorecem o incentivo e o uso de transportes motorizados, que em longo prazo aumentará a quantidade destes, diminuindo a qualidade de vida na área intra urbana de Salvador e Lauro de Freitas.

Além disso, uma boa parte da obra incorporada no PAC já havia sido detectada e planejada pelo governo antes do ano de 2007, são obras consideradas importantes para o desenvolvimento econômico e social da Bahia e do Brasil. Devido a este aspecto o Estado não pode contemplá-las apenas para atender a um interesse de uma classe dominante ou a interesses internacionais oriundos da Copa de 2014, antes de tudo devem ser empreendimentos que beneficiem a sociedade baiana e a população de sua capital.

5. Referências

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **A Grande e a pequena Salvador**. Disponível em:<
<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI4076265-EI6578,00-A+Grande+e+a+Pequena+Salvador.html>>. Acesso em: 22 out.2010.

BANCO MUNDIAL. **World Development Report 1994**: Infrastructure for development. Washington, 1994.

BENITEZ, R. M. O capital social fixo como insumo do desenvolvimento regional. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 29, n. 2, p. 143-157, abr./jun. 1998.

BRASIL. Estatuto da cidade. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos Deputados, 2005.

BRASIL. Lei Federal °10.257, 10 de jul.2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.. **Presidência da República**. Disponível em: <<http://www2.senado.gov.br/sf/legislacao/legisla/>>. Acesso em: 05 jul. 2010.

CASA CIVIL DA BAHIA. Disponível em: < www.presidencia.gov.br/casacivil/. Acesso em: 05 jan. 2009.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS (CBTU). **Audiência pública comissão de serviços de infra- estrutura do senado federal(Situação da evolução do estado de conservação e manutenção da via permanente e material rodante)**: Sistemas de metrô e trens urbanos da CBTU . São Paulo: CBTU: 16 dez. 2008.

Companhia dos Docas do Estado da Bahia(CODEBA). Disponível em:<
<http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodedba/pt-br/home.php> . Acesso em: 24 jun.2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT).Disponível em:< <http://www1.dnit.gov.br/>>. Acesso em : 05.dez.2010.

DIRETRIZES ESTRATÉGICAS DA BAHIA. **Recuperar e ampliar a infraestrutura econômica e a logística:** plano plurianual de 2008-2011 da Bahia. **SEPLAN, 2010.**

EDITAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Governo Federal, 2008.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder.** Rio de Janeiro: Graal, 1979.

_____. **Seguridad, territorio, población:** curso en el Collège de France (1977-1978). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em :<
www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 10 jan. 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LOPES, Jonas. Infraestrutura Aeroportuária Copa do Mundo 2014. **VI Seminário ALACPA de Pavimentos Aeroportuários e IV FAA Workshop.**, São Paulo: Infraero. 28 out. 2009

PITOMBO, João Pedro. **Desafios e percalços das BRs 324 e 116.** A Tarde. Economia. 25 jul. 2009.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU). Disponível em:<
<http://www.sedham.salvador.ba.gov.br/lei7400_pddu/>. Acesso em: 12 out. 2009.

POLÍTICA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PNDU). Ministério das Cidades, v.1, Nov. 2004.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC). Disponível em:
<<http://www.brasil.gov.br/pac/conheca/>>. Acesso: 10.jan.2009.

RODRIGUES, Larissa; CAMPOS, Martha. **Fluxos Urbanos:** arte e arquitetura em locais de movimento (Região Leste de Vitória). Disponível em:<
http://revistamdc.files.wordpress.com/2009/07/larissa-rodriques_cicau.pdf>. Acesso em: 12 out. 2009.

SECRETARIA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA (SETIN). **Seminário de Planejamento da infraestrutura da cidade de Salvador.** Disponível em:

<http://www.urbanizacao.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=37&Itemid=127>. Acesso em 15 out.2009.

SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. Cartografia da Acessibilidade e da interação no Estado da Bahia. **Geografia**, v. 7, número 13/14, out.1982, p.51-74.

TANIGUCHI, Eiichi et al. **City Logistics**: network modeling and intelligent transport systems. Netherlands: Elsevier.2001.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). **Fiscalização de obras (art. 97 da lei nº 12.309/2010- LDO/2011) constantes do orçamento de 2010**: Empreendimentos com indícios de irregularidade grave com retenção de valores. TCU: Brasília, novembro de 2010.