



MOBILIDADE E INTEGRAÇÃO DOS MODAIS NO RECÔNCAVO BAIANO.

Miguel Cerqueira dos Santos¹
Jemison Mattos dos Santos²
Elderney da Silva Souza³

RESUMO

O Recôncavo Baiano constitui uma das regiões mais importantes da Bahia e do Brasil. A maneira como as suas relações territoriais foram processadas resultou numa paisagem antagônica. Por um lado, são inúmeras potencialidades encontradas nos patrimônios materiais e imateriais. Por outro lado, a maneira como esses recursos foram administrados, ao longo dos anos, não conseguiu traduzir em equidade social. O objetivo deste trabalho é refletir sobre a implantação de um sistema integrado de transportes, tendo o trem como um dos principais protagonistas. O caminho metodológico adotado teve como base as leituras de autores como VASCONCELLOS (2012), SANTOS (2012) e AZEVEDO (2013) a realização dos trabalhos de campo e o tratamento dos dados que serviram de suporte para a elaboração do texto. Os resultados apontam para a necessidade de implantação de um novo sistema de mobilidade para a região.

Palavras chave: mobilidade e integração no Recôncavo Baiano.

ABSTRACT

The Recôncavo Baiano constitutes one of the most important regions of Bahia and Brazil. The way their territorial relations were processed resulted in an antagonistic landscape. On the one hand, there are countless potentialities found in material and intangible heritage. On the other hand, the way these resources have been administered over the years has failed to translate into social equity. The objective of this work is to reflect on the implementation of an integrated transport system, with the train as one of the main protagonists. The methodological path adopted was based on reading authors such as VASCONCELLOS (2012), SANTOS (2012) and AZEVEDO (2013), carrying out fieldwork and processing the data that served as support for preparing the text. The results point to the need to implement a new mobility system for the region.

Keywords: mobility and integration in Recôncavo Baiano

¹Coordenador do Grupo de Pesquisa Recôncavo e Prof. Pleno da UNEB.

²Coordenador do Grupo de Pesquisa GEOLANDS e Professor da UEFS.

³Especialista em Geotecnologia UEFS



INTRODUÇÃO

A maneira como as relações entre natureza e sociedade tem se processado nos últimos anos demanda reflexões. A aproximação com os estudos relacionados com a mobilidade no Recôncavo Baiano advêm dos percursos de pesquisas realizadas em escalas regionais e ou locais. O desenvolvimento de estudos sobre a região, antes relacionados com potencialidades e riscos, principalmente referentes a perspectiva de Implantação do Sistema Viário Oeste/SVO, o qual resultará na Ponte Salvador Ilha de Itaparica, ajudou na elucidação de problemas direcionados com a concentração em único modal de transportes, no caso o rodoviário.

O objetivo deste trabalho é refletir sobre a implantação de um sistema integrado de transportes, tendo o trem como um dos principais protagonistas. Para isso, três caminhos metodológicos são importantes. O primeiro refere-se às leituras de autores como SANTOS(1959), VASCONCELLOS (2012), SANTOS (2012) e AZEVEDO (2013), para entender melhor sobre a temática em discussão. O segundo refere-se à realização dos trabalhos de campo, envolvendo as principais cidades da rede urbana do Recôncavo, principalmente aquelas por onde as linhas de trem estão ativas, a exemplo de Conceição da Feira, Santo Amaro, São Félix e Cachoeira. O terceiro caminho metodológico, seguido nesta pesquisa, refere-se ao tratamento dos dados e das informações que serviram de suporte para a elaboração dos mapas, tabelas e cartogramas, presentes neste texto. Os resultados encontrados elucidam a necessidade de implantação de novos modais de transportes para a região.

Este trabalho está organizado em três itens, além da introdução e das considerações finais. O primeiro refere-se à discussão sobre a concepção da região em que estamos estudando. No segundo item, priorizamos as discussões referentes às questões ambientais. Isso porque, a maneira como os transportes de massa tem sido predominantemente utilizados, com a exclusividade do modal rodoviário provoca problemas que variam desde o aumento do congestionamento e do número de acidentes, com vítimas fatais, até a emissão de gases tóxicos. No terceiro e último item, terá ênfase a reflexão sobre a proposta que está em discussão sobre a possibilidade de implantação do sistema de integração entre os diferentes modais, onde o trem se apresenta como um dos principais protagonistas.

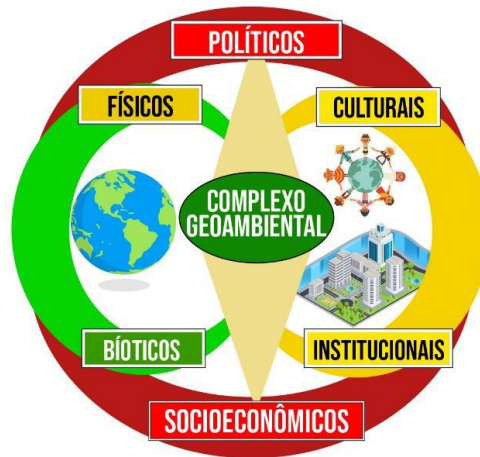


O RECÔNCAVO BAIANO, COMPLEXOS AMBIENTAIS, REDES E CONEXÕES.

As reflexões sobre a diversidade física e cultural do Recôncavo Baiano, com base em autores como SANTOS (1958), CORRÊA (1989), BRANDÃO (1997), BRITO (2004), SANTOS (2012) e AZEVEDO (2013) foram importantes. A concepção de Recôncavo inicialmente adotada, até meados do século XX, era fundamentada predominantemente nos aspectos físicos. Após a década de 1950, foram atribuídas outras dimensões a essa discussão, principalmente com a inserção de dimensões relacionadas com a política, socioeconômica e a cultural. Com isso, no percurso de estudos, são identificadas várias classificações propostas por órgãos de planejamento, tais como IBGE, SEI e Ministério da Agricultura. São inúmeras nomenclaturas encontradas, para esta mesma região, a exemplo de Recôncavo canavieiro, Recôncavo fumageiro, Recôncavo Sul e Território de Identidade do Recôncavo, dentre outros discutidos em SANTOS e SANTOS (2015).

Diante da concepção clássica o Recôncavo Baiano está localizado ao entorno da Baía de Todos os Santos, abrangendo tanto o litoral como alguns municípios do interior. De acordo com (CEI, 1987; KUHN, 2009), trata-se de uma região diversificada do ponto de vista ambiental, socioeconômico e cultural, formada por 20 municípios, onde entre os mais conhecidos, por sua expressividade histórica, econômica e cultural destacam-se Cachoeira, São Félix, Santo Amaro, Maragogipe, Nazaré e Itaparica, dentre outros. Ressalta-se que, inicialmente os atributos físicos-naturais, políticos, socioeconômicos, culturais do Recôncavo serão analisados a partir da abordagem do Complexo Ambiental, pois esta nos possibilitará produzir reflexões e informações consistentes para auxiliar a compreensão desta região em sua totalidade, por meio de conexão entre eles, com intuito de explicar os fatos, fenômenos e a dinâmica desse espaço geográfico complexo e singular. Santos (2015, p. 6709-6710) apresenta o Complexo Geoambiental (Figura 1), definindo-o, como “conjunto dos processos e inter-relações dos elementos e fatores que compõem o ambiente, envolvendo, além dos componentes físicos e bióticos, também os socioeconômicos, políticos, culturais e institucionais”

Figura 01 - Complexo Geoambiental: sistemas físico-naturais e humanos acoplados



Fonte: SANTOS, Jémison M., 2014.

Do ponto de vista geográfico-espacial, no Recôncavo insere-se a Região Metropolitana de Salvador na qual está situada a capital do estado da Bahia, a cidade de Salvador e outras localidades que estão ao redor da Baía de Todos os Santos, a exemplo de Cachoeira, São Félix, Santo Amaro, Santo Antônio de Jesus, Jaguaripe, Amargosa, Nazaré, Salinas da Margarida, Castro Alves, Maragojipe e Cruz das Almas. Vale lembrar que, durante mais de dois séculos o Recôncavo constituiu-se como centro político administrativo, desde que Salvador passou a ser sede do Governo Geral e no período colonial foi um dos principais centros econômicos, devido à produção significativa de cana de açúcar, no Norte da Baía, e ao Sul o fumo e a exploração madeireira e de alimentos em geral. A partir de 1950, com a extração de petróleo, novos inputs financeiros e de tecnologia passam dinamizar a região BRITO (2008).

O Recôncavo possui um clima diversificado, onde as temperaturas anuais variam entre a máxima de 32° C e a mínima de 14° C. Já nos locais próximos ao litoral, a temperatura média anual é de 23° C e os totais de chuvas estão acima de 1500 mm SEI (1998). Daí a reflexão, será que poderíamos afirmar que estamos inseridos em um paraíso tropical? Sobre o prisma da Geografia Marinha do Recôncavo, tem-se um clima com valores de temperaturas amenas, baixa amplitude térmica e alguns setores litorâneos ou insulares “protegidos” a exemplo da Reserva Extrativista da Baía do Iguape, que ainda resiste à exploração do capital. Ao levar em consideração a classificação de THORNTHWAITE e MATHER (1955), vivemos sobre influência de dois tipos de clima – o Úmido e o Subúmido – distribuídos em faixas paralelas a partir do litoral em direção ao interior, reflexo da posição geográfica e a



conformação do litoral da Bahia (SEI, 1998). A situação climática do Recôncavo dinamiza nove bacias hidrográficas, a saber, – Joanes, Jacuípe, Paraguaçu, Jaguaripe, Subaé, Jiquiriçá, Pojuca, Açu e Jucuruna, bem como as bacias urbanas de Salvador e o conjunto de bacias menores, que ocupam compartimentos interiores ao redor da Baía de Todos os Santos.

As referidas bacias hidrográficas do Recôncavo estão contidas em duas Regiões de Planejamento e Gestão das Águas do Estado da Bahia (RPGAs) – Recôncavo Norte e Recôncavo Sul. As RPGAs foram constituídas para subsidiar a política de gestão dos recursos hídricos no Estado da Bahia. Cintila-se nesse conjunto hidrográfico o principal rio denominado Paraguaçu, que nasce em áreas planálticas da Chapada Diamantina-BA. Além disso, essa área de beleza cênica expressiva possui uma das maiores e belas paisagens do Brasil, a Baía de Todos os Santos, que se constitui na rede hidroviária que conecta Salvador aos demais municípios e localidades do interior do Recôncavo. Vale salientar o destaque merecido até os dias de hoje, das rotas marítimas e fluviais, que se encontram subaproveitadas pelos setores governamentais públicos e da iniciativa privada. Daí a necessidade de discussão de propostas que possam potencializar a utilização das riquezas existentes, sem intensificar o processo de degradação.

As bacias hidrográficas supraditas encontram-se localizadas nas áreas mais densamente povoadas do Brasil e do estado da Bahia e enfrentam inúmeros processos de degradação ambiental, por conta da aceleração dos processos erosivos e da poluição causados pela intensificação do uso e da ocupação das terras, que tem como exemplo a urbanização, a agropecuária e a indústria. A poluição/contaminação dos recursos hídricos tem como causa principal os efluentes oriundos dos esgotos domésticos e das indústrias sem tratamento BAHIA (2012).

Um elemento da geologia, que possui potencial turístico científico, o qual marca essa região é a fossa tectônica do Recôncavo ou localmente conhecida como fossa do Paraguaçu, que se apresenta, com reentrâncias no sentido Sul-Norte” (AB’ SABER, 2006, P.102). A topografia da região é definida por uma zona de transição entre o domínio dos mares de morro e das formas tabulares, a exemplo das áreas rebaixadas ou abaciadas dos tabuleiros costeiros do Recôncavo. A geomorfologia é constituída por extensas áreas de superfícies rebaixadas, seguida dos patamares, planícies e tabuleiros, apresentando altimetrias entre 0 e 500 m de altitude, conforme figura 02.

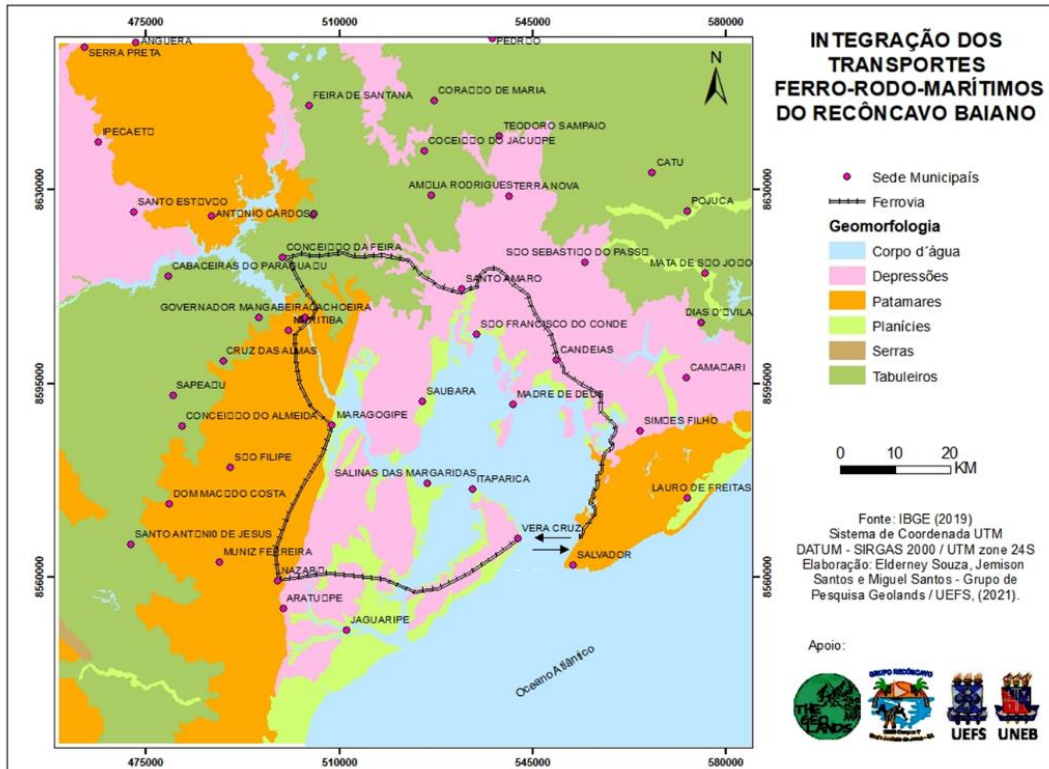


Figura 2 – Geomorfologia do Recôncavo.

A região está assentada sobre bases geológicas, a exemplo de rochas do arqueano/paleoproterozoico e mesozoicas. Segundo Barbosa e Dominguez (1996); Brasil, (1981), as bases topográficas se despontam numa paisagem tropical, ritmada por dias quentes e úmidos, além de uma brisa oceânica refrescante ao longo do ano. É importante lembrar dos tableiros pré-litorâneos, formados pelas rochas do embasamento cristalino BRASIL (1981). O modelado desta região também é excepcional, composto por extensas planícies litorâneas com manguezais, restingas e terraços arenosos, bem como os estuários, falésias e praias (Figura 03).



Figura 03: a) Falésias da praia de Monte Cristo, localizada na foz do rio Paraguaçu, no município de Saubara-BA. b) Vista aérea da praia de Monte Cristo.



Em relação ao uso e cobertura das terras no Recôncavo:

“este foi ocupado desde o século XVI: (a) pelos canaviais e engenhos de açúcar, em suas terras baixas sob a forma de colinas, e nos Vertissolos “solos de massapê”, os municípios de Santo Amaro e São Francisco do Conde; (b) pela agricultura fumageira, nos tabuleiros de Jaguaripe; (c) pela agricultura de subsistência, principalmente a mandioca, que predominava nos municípios de Maragogipe, Jaguaripe e Nazaré – este último até hoje conhecido como Nazaré das farinhas e pela criação extensiva de gado, às terras do interior, em direção ao nordeste do Estado” (TAVARES & NASCIMENTO, 2014).

A cobertura vegetal original foi e segue sendo transformada desde o séc. XVI até os dias atuais.

“A maior área do Recôncavo é constituída pelas matas secundárias em diversos estágios de regeneração ou degradadas, ou seja, “principalmente por florestas Ombrófila e Estacional Semi-decidual que foram substituídas por ocupações de cidades, vilas e povoados e de forma expansiva pela agricultura comercial e pastagem além de cultivos de subsistência adaptados às condições edafoclimáticas locais” (TAVARES & NASCIMENTO, INERIR A PÁGINA 2014).

Os núcleos remanescentes, por vezes isolados, merecem atenção, os quais constituem em área de conservação ou preservação, APP, Reservas e Parques, com usos especiais BAHIA (2023).

Diante da abrangência do rol de dados e das informações, entendemos que já passou da hora de dedicar esforços governamentais, mediante a realização de um planejamento e gestão territorial/ambiental calcado em conhecimentos científicos sólidos, para assegurar a tão propalada sustentabilidade do Recôncavo, na acepção mais ampla da palavra, ou seja, é crucial dimensionar e desenhar um sistema de redes de circulação urbano-regional, rede viária e de tráfego, ligando, por exemplo, as pequenas localidades rurais com as sedes urbanas e com outros municípios, capital e o exterior do país. Isso sem desconsiderar o rol de aspectos políticos, socioeconômicos, culturais, tecnológicos, institucionais, a exemplo da questão imobiliária ligada às terras urbanas ou rurais ou às sobreposições territoriais existentes no Recôncavo da Bahia, que geram conflitos diversos e afetam negativamente as populações tradicionais (quilombolas, pescadores artesanais) PROST (2009) e ZAGGATO (2015) PROST, 2009). Além disso, deve-se ressaltar os aspectos relacionados ao patrimônio arquitetônico, ambiental natural em sinergia com os complexos urbanos-regionais e o aporte de ideias/projetos pensados/trabalhados por mentes reluzentes, inovadoras, ou seja, uma intervenção em parceria, que envolva pesquisadores de diversas áreas do conhecimento científico, gestores públicos e privados, sociedade civil organizada e demais interessados.



Diante das complexidades e riquezas estudadas sobre o Recôncavo, advém a necessidade de assegurar a integração dos modais ferroviários, rodoviários e hidroviários, com destaque para o trem, almejando promover mudanças quantitativas e qualitativas no fluxo de pessoas, mercadorias e carros. A discussão sobre os modais, delineada no transcorrer deste artigo, constitui um dos maiores desafios deste século, envolvendo os gestores públicos, as universidades e os diferentes setores da sociedade civil organizada do nosso Estado. Para tanto, deve-se analisar o ambiente, levando em conta a dinâmica complexa dos fatos e fenômenos de um espaço-território, estratégico para o desenvolvimento socioeconômico, turístico e cultural da Bahia.

No percurso da pesquisa, vários mapas sobre o Recôncavo Baiano já foram produzidos e publicados, o que não cabe aqui discussão. Para isso, estão sendo estudados, com maior detalhe, os municípios que fazem parte da atual Rede Urbana do Recôncavo. A ideia aqui em evidência tem suporte teórico em SANTOS (1959), quando abdicou da ideia de um Recôncavo situado apenas ao entorno da Baía de Todos os Santos e propôs uma Rede Urbana composta por 28 municípios. Diante das mutações ocorridas neste período para os dias atuais, foram inúmeras as inserções tecnológicas, tais como ampliação da rede de transportes e crescimento dos veículos de comunicação com a intensificação do uso dos celulares e da internet, conforme discutido em SANTOS e SANTOS (2015). Assim, o nosso recorte espacial está adotado na perspectiva de uma rede urbana atual, composta por 64 municípios, a qual utilizamos como base para explicar o circuito que será realizado pelos diferentes modais de transportes, onde o trem se apresenta como um dos principais protagonistas.

INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODAIS E PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO

A mobilidade atualmente constitui um assunto relevante para habitantes e/ou visitantes desta região. No momento de escolha da opção por um percurso, independente do motivo, da distância a ser percorrida ou até mesmo da classe social, vai sempre ser preciso utilizar um tipo de modal para fazer o deslocamento. Desde o período com colonial que esta região já havia sido contemplada com a implantação do transporte a vapor que passou a



transportar pessoas e mercadorias entre Salvador e Cachoeira. As águas calmas da baía de Todos os Santos constituíam um potencial tanto para a circulação de transportes maiores, como foi o caso do Vapor de Cachoeira, quanto para os barcos e saveiros que movimentavam a cultura regional, com fluxos intensos a partir de cidades como Cachoeira, Maragogipe, Nazaré e Santo Amaro.

As dificuldades encontradas pela população autóctone e pelas pessoas que visitam a região estudada são intensas, em decorrência da maneira como os transportes funcionam. Foi identificado, também, que o deslocamento do município de Nazaré para Cachoeira, por exemplo, com menos de 100 quilômetros de distância, geralmente levava cerca de duas horas, pela carência de conexão entre os modais. O projeto de construção da Ponte Salvador a Ilha de Itaparica, por um lado, passa a ser importante, em função das dificuldades encontradas no processo de mobilidade. Por outro lado, a perspectiva de concentração de veículos rodoviários, poderá provocar sérios problemas ambientais, SANTOS(2018) e ARAUJO (2018). Na análise espacial dos trajetos realizados na rede urbana do Recôncavo Baiano, observa-se que mais de 90% dos percursos, tanto de cargas quanto de passageiros, são conduzidos por transportes rodoviários, pelas principais vias de acessos, representadas na figura 4.

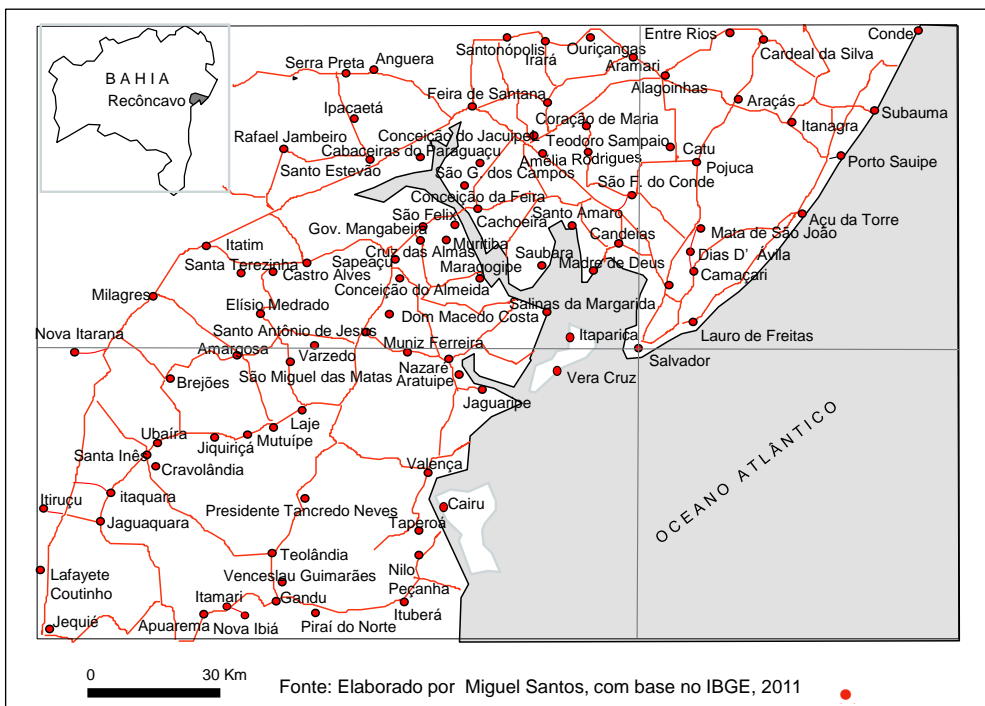


Figura 4 – Sistema viário da Rede Urbana do Recôncavo Baiano

Fonte: Miguel Santos, com base no IBGE, 2017.



desenvolvimento, onde se destacam os municípios de Rafael Jambeiro, na porção oeste, Araçás, ao norte e Aratuípe e Jaguaripe, ao sul. Por outro lado, os municípios dotados de maiores índices de desenvolvimento humano, representados pela cor verde, estão situados a menos de 150 km da faixa litorânea, a exemplo de Salvador, capital do estado, Feira de Santana e Alagoinhas. Isso, por sua vez, demonstra o elevado processo de litoralização ocorrido no território baiano, o qual tem sido um dos principais desafios para o século atual.

No percurso da pesquisa, com o objetivo de ampliar reflexões para subsidiar políticas públicas que possam incrementar novas opções de mobilidade no âmbito regional, foi importante refletir sobre as populações rurais e urbanas, figura 6.

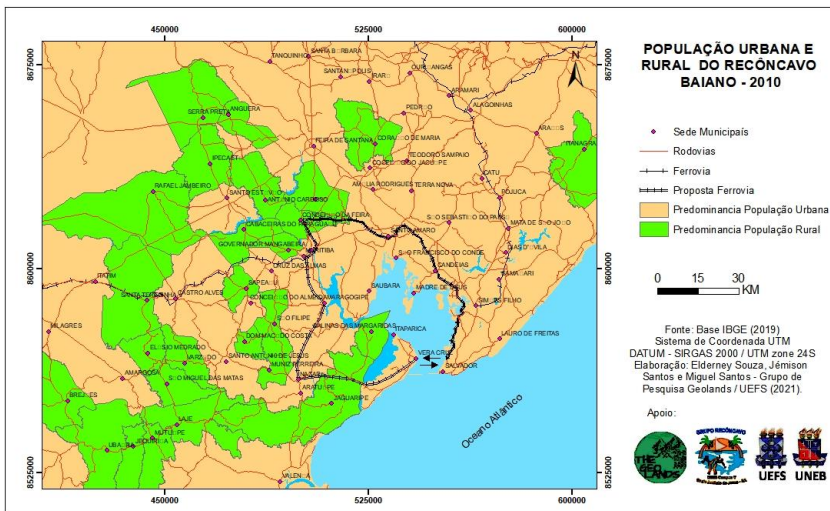


Figura 6 – População rural e urbana na Rede Urbana do Recôncavo

Na figura 6, representados pela cor verde, estão os municípios cuja população que habita nos espaços rurais predomina sobre as populações urbanas. No centro para o oeste do mapa, constatamos o predomínio das pessoas que ainda resistem aos efeitos da falta de incentivo à população rural. Estas constituem algumas das evidências do quanto tem sido urgente e necessário a realização de políticas públicas que pense o espaço a partir de sua totalidade, conforme SANTOS (1989). A adoção de políticas concentradoras, segmentadas e com foco somente nas cidades médias e grandes, precisa ser revista.

A proposta em discussão está apoiada na continuidade de trabalhos realizados sobre o Recôncavo Baiano, onde tem como base o lamento de habitantes e visitantes sobre a mobilidade no âmbito regional. O foco principal da motivação para o desenvolvimento da



proposta tem a ver com os resultados das pesquisas realizadas sobre a construção da ponte que fará a ligação de Salvador com a Ilha de Itaparica, por ser um dos locais previstos para a entrada e saída dos fluxos, oriundos de Salvador e demais regiões do Estado da Bahia. Além de aumentar a probabilidade de congestionamento, também perde a oportunidade de dinamizar outros municípios que possuem consideradas potencialidades e tradições, a exemplo de Cachoeira, Nazaré, Santo Amaro e Maragogipe. Diante do quadro analisado, a implantação do sistema integrado de transportes, tendo o trem como um dos principais protagonistas, poderá trazer novas perspectivas de desenvolvimento. Uma das primeiras preocupações externadas pela equipe de pesquisa foi entender o funcionamento das estradas de ferros que cortam a região, de modo a poder aproveitar maior parte do trecho possível, figura 7.

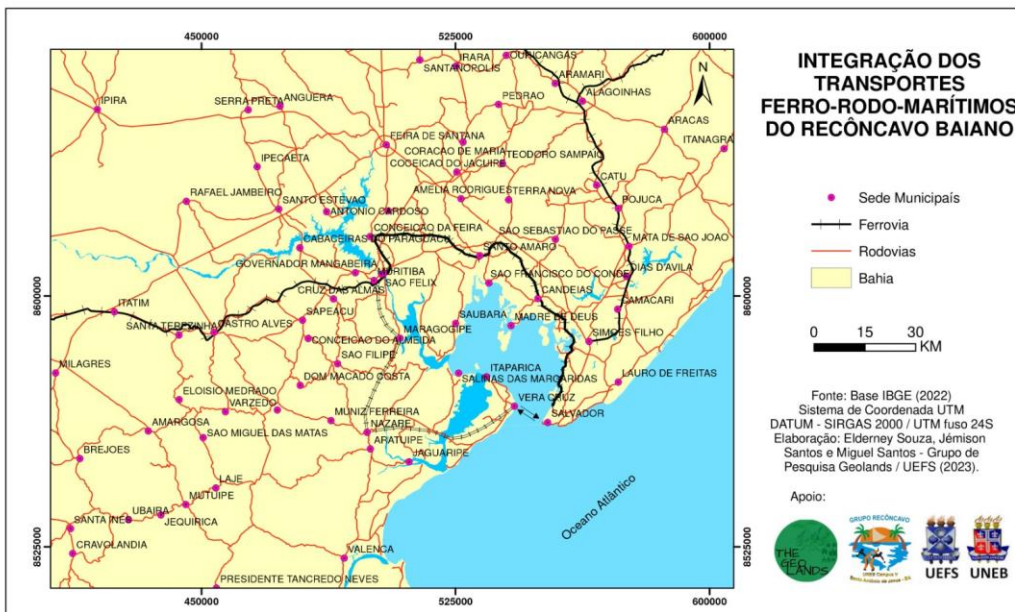


Figura 7 - Ferrovias que passam pela Rede Urbana do Recôncavo

A figura 7 evidencia que no trecho previsto para construção da ponte que ligará Salvador a Ilha de Itaparica, existe uma possibilidade importante de fazer a rápida conexão entre passageiros e cargas, que não só vão circular por esta região como também fazer a conexão com diferentes modais que circulam no estado e no país. O exemplo maior está na proximidade com a estação sugerida na proposta para a cidade de Nazaré e a Ilha de Itaparica, com a FIOCRUC, que alcança o Porto de Iheus. Esta por sua vez se conecta com a ferrovia Norte Sul, na região central do Brasil, o que potencializa outras dinâmicas territoriais. Neste

cenário, os fluxos que se originam de diferentes regiões, conduzido pelo modal considerado mais conveniente, poderá fazer a conexão pelos trilhos nos dois sentidos, no caso horário e anti-horário, conforme figura 8.



Figura 8 - Proposta de Integração de modais a partir do retorno dos trens.

A capital baiana, no caso Salvador, teve fortes influências dos transportes de cargas e passageiros, sobretudo com a navegação a vapor, conforme MATTOSO(1978). Nos primeiros séculos de colonização, principalmente entre o final do século XVIII e meados do século XIX, as principais conexões aconteciam mediante a criação de uma *hinterland*, que tinham como principais centros envolvidos as cidades de Salvador, Cachoeira Nazaré e Maragogipe, para o atendimento das necessidades da economia agroexportadora, conforme SANTOS (1959). Este circuito acontecia de maneira bem direcionada, para atender a captação e distribuição dos principais produtos oriundos do interior, para a capital da metrópole, no caso Salvador, de onde acontecia as exportações. Diante das transformações ocorridas nos últimos anos, principalmente com a perspectiva de construção da Ponte que ligará Salvador a Ilha de Itaparica, surge a necessidade de reconfigurar o processo da mobilidade regional.

A figura 8 representa a maneira como a implantação do sistema de integração entre os diferentes modais de transportes, tais como ferroviário, marítimo, hidroviário e rodoviário,



podrá trazer benefícios para a mobilidade em diferentes escalas. A proposta em discussão está representada no mapa por 09 estações que formam um circuito, que servirá como base para a integração entre os modais, na Rede Urbana do Recôncavo Baiano. A ideia inicial foi programar as estações para serem implantadas, na maior parte do roteiro por onde passam os trilhos, sendo necessário somente fazer adequações de bitolas e construir alguns trechos novos. Diante da necessidade de buscar caminhos para atender as demandas sobre melhorias no sistema de mobilidade atual, sobretudo em decorrência da predominância do modal rodoviário, existem outras propostas de retorno do trem, porém com roteiro mais direcionados a exemplo do trajeto Salvador Feira ou do percurso Alagoinhas Conceição da Feira. Entretanto, a opção feita pela proposta acima apresentada não elimina as demais. Isso porque o circuito programado está apto para a reflexão de por onde e pelo qual o tipo de modal pode ser melhor conectado para o alcance do destino desejado.

Na proposta em discussão, uma pessoa ou carga que tem origem em qualquer um dos pontos representadas no mapa por uma das 9 estações, poderá fazer o deslocamento, tanto no sentido horário, quanto anti-horário, para quando chegar ao destino escolhido fazer a conexão com algum tipo de modal, de acordo as condições de cada localidade. Nas estações localizadas em cidades como Salvador e Cachoeira, que dispõem de recursos marítimos e ou hidroviários, estas conexões também podem contar com apoio de navios, barcos e ou lanchas, para fazer os seus percursos. Enquanto isso, as estações localizadas nos municípios que estão no interior, a exemplo de Conceição da Feira e Santo Amaro, contarão com o apoio dos transportes rodoviários, para mobilização do fluxo de pessoas e ou de mercadorias.

O fato da região em estudo ser portadora de importantes vias federais e estaduais, onde representa mais de 80% dos fluxos de pessoas e de mercadorias que circulam em todo o Estado da Bahia, evidencia a importância desse tipo de intervenção territorial. Convém ressaltar que a proposta em reflexão não exclui nem deixa de considerar a importância que os automóveis têm para a região. A capacidade de distribuição porta a porta, por exemplo, dificilmente será substituída por qualquer outro modal de transporte. O que está em discussão refere-se à necessidade de um trabalho em conjunto, onde possa ocorrer a integração das propostas assim como dos diferentes modais, onde os transportes sobre trilhos fará um papel relevante na redução dos problemas mencionados anteriormente, principalmente com a perspectiva de construção da ponte que ligará Salvador a Ilha de Itaparica. A implantação de um sistema desta natureza fortalece o dinamismo urbano e regional, a partir das conexões entre os diferentes tipos de transportes, envolvendo os municípios clássicos e modernos, que



compõem a Rede Urbana do Recôncavo Baiano. Isso, por sua vez, poderá gerar possibilidades de subsidiar políticas públicas que estejam preocupadas com a redução dos riscos ambientais, evitando assim a intensificação de acidentes, congestionamentos e de emissão de gases tóxicos, além de otimizar o uso do tempo, nos diferentes percursos.

CONSIDERAÇÕES

O Recôncavo Baiano sempre desempenhou papel importante enquanto um centro dinâmico, envolvendo diferentes fluxos de pessoas e de mercadorias, oriundos de várias regiões do estado e até mesmo do país. A implantação das principais vias de acesso que cortam a região, a exemplo da Br 101, 324 e 242 e das inúmeras BAs, foi a principal responsável por toda essa concentração de fixos e fluxos encontrada nos diferentes territórios.

A influência de fatores endógenos como engarrafamentos, aumento do número de acidentes e violência nas estradas, aliados aos exógenos como aquecimento global, implantação da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL) e do Sistema Viário Oeste (SVO), demandam novas formas de reorganização espacial. Diante deste contexto, acreditamos ser relevante a realização de estudos, que possam subsidiar políticas públicas visando melhorias no sistema de mobilidade regional.

A pesquisa identifica que a ligação da Ilha com Salvador e demais localidades precisa ser melhorada, mas o projeto de construção da Ponte, calcada somente na concentração de veículos rodoviários, demanda reflexões. Os estudos sobre a Ilha de Itaparica têm demonstrado que existem sérias necessidades de melhoria no sistema de mobilidade. A maneira como o *ferry boat* tem operado e a carência de qualidade, conforto e segurança na navegação de pequenos e médios portes tem causado transtornos aos usuários do sistema. Em contrapartida, a perspectiva de solução calcada exclusivamente nos transportes rodoviários, já está existindo e/ou poderá provocar problemas como aumento desenfreado da especulação imobiliária, dificuldade de acesso a emprego e renda pela maior parte da população, intensificação dos congestionamentos, além da emissão de resíduos poluentes e do aumento do número de acidentes, nos percursos realizados, tanto no interior da Ilha como nas demais localidades da região.

A necessidade de melhoria do sistema de mobilidade regional está cada vez mais evidente nos diálogos estabelecidos entre pesquisadores, gestores e representantes da sociedade civil organizada. O retorno do trem de passageiros e de cargas, integrado com os diferentes modais de transportes, condiz com as complexidades ambientais encontradas no



Recôncavo e poderá trazer novas trajetórias de desenvolvimento. Assim, a proposta de integração entre os modais, tendo o trem como um dos principais protagonistas não está isolada das demais que caminham nesta mesma direção. O que hora esperamos resulta na perspectiva de que as pessoas e as cargas possam ser deslocadas sem tantos prejuízos para habitantes e/ou visitantes desta importante região.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Paulo Ormino de. **Itaparica e Recôncavo**. Publicado no Jornal a Tarde de 31/03/2013.
- BAHIA. **Sistema Estadual de Unidades de Conservação - SEUC**. Disponível em: <http://www.seia.ba.gov.br/seuc/unidades>. Acesso em: 06 Agosto. 2023.
- BAHIA. Superintendência de Estudos e Informações Econômicos e Sociais da Bahia. **Análise dos atributos climáticos do estado da Bahia**. Salvador: SEI, 1998.
- BRANDÃO, Maria de Azevedo et al. **Recôncavo da Bahia**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1997.
- BRASIL. Ministério das Minas e Energia. Secretaria Geral. Projeto RADAMBRASIL. **Folha SD.24 Salvador: geologia, geomorfologia, pedologia, vegetação e uso potencial da terra**. Rio de Janeiro, p. 624, 1981.
- BRITO, Cristóvão de Cássio da Trindade. **A PETROBRAS e a gestão do território no Recôncavo Baiano**. Salvador: EDUFBA, 2008.
- MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX**. São Paulo: Hucitec. Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.
- MONTEIRO, C. A. F. **Qualidade ambiental na Bahia: Recôncavo e regiões limítrofes**. Salvador, CEI, 1987.
- PROST, Catherine. **Resex marinha versus pólo naval na Baía do Iguape**. In: IV Simpósio Internacional de Geografia Agrária, 2009, Niterói. Anais do V Simpósio Internacional de Geografia Agrária. Niterói: UFF, 2009b. v.1, p. 1-17.
- SANTOS, J. M. dos. **Espaços físico-naturais, organização espacial e Território. Ensaio de outras perspectivas teóricas para análise geográfica**. XI-Encontro Nacional da ANPEGE. **A diversidade da geografia brasileira: escalas e dimensões da análise e da ação**. UFF. Rio de Janeiro, 2015.
- SANTOS, Milton. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: UFBA, 1959.
- SANTOS, Miguel Cerqueira dos & SANTOS, Maria Gonçalves dos. **Riscos Ambientais e Juventude no Recôncavo Baiano**. In **Recôncavo Baiano, trajetórias e dinâmicas territoriais**, p15-4. CORREIA, Sandro dos Santos. Salvador, Assembleia Legislativa do Estado da Bahia.
- SANTOS, Miguel Cerqueira dos. **O dinamismo urbano e suas implicações regionais: o exemplo de Santo Antônio de Jesus/BA**. Salvador: UNEB, 2002.
- SANTOS, júnior de Jesus dos, Carvalho, Marlison dos Anjos, Araújo, James Amorim, Bahia. **O sistema Viário Oeste (SVO) E as implicações sobre a ocupação e o uso do solo na localidade de Mar de Grande, em Vera Cruz**. Anal. Dados, Salvador, v.28, n2, p.224-251, jul, dez.2018.



SANTOS, Miguel Cerqueira dos. **A implantação do sistema viário oeste: urbanização, potencialidades e riscos na ilha de Itaparica/BA.** Rev. IGHB, Salvador, v.113, jan./dez. 2018.p.63-80

SANTOS, Maria G. Conceição. **Desafios e riscos na implantação do sistema viário oeste, na ilha de Itaparica/Bahia/Brasil.** Rev. IGHB, Salvador, v.113, jan./dez. 2018.p.151-168

TAVARES, T. M., NASCIMENTO, D. M. C (Organizadoras). Atlas socioambiental do Recôncavo Baiano: estado da Bahia, 2014. Salvador: UFBA, 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** São Paulo: Editora Senac, 2012. 216p.

ZAGATTO, B. P. **Sobreposições territoriais no Recôncavo Baiano: a reserva extrativista Baía do Iguape, territórios quilombolas e pesqueiros e o polo industrial naval.** RURIS (Campinas, Online), Campinas, SP, v. 7, n. 2, 2015. DOI: 10.53000/rr.v7i2.1881. Disponível em:<https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/ruris/article/view/16887>. Acesso em: 9 nov. 2023.