



ESTUDIOS PARA EL PLAN DE ACCESIBILIDAD A TERRITORIOS DE SIMILAR IDENTIDAD: ESTADO DE BAHIA

STUDIES FOR THE ACCESSIBILITY PLAN TO TERRITORIES OF SIMILAR IDENTITY IN THE STATE OF BAHIA

José Lázaro de Carvalho Santos¹, Grace Maria F. Gomes²

RESUMEN

El Estado de Bahía tiene una extensión territorial comparable a algunos países menores que Brasil. Por lo tanto existen grandes disparidades regionales, que concentran el desarrollo económico e inversiones en infraestructura en la Región Metropolitana de Salvador. Algunas regiones tienen bajos índices de desarrollo económico y social y necesidad de infraestructura y servicios de transporte público colectivo a nivel interurbano y regional. El Gobierno de Bahía, a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano, SEDUR, está elaborando un Plan de Accesibilidad Regional y Municipal para los centros urbanos de los Territorios de Itaparica, Semiárido Nordeste II y Sisal.

El objeto de este trabajo es explicar los resultados de estos estudios ya realizados, difundiendo el conocimiento sobre las condiciones de accesibilidad de los municipios que están en la región más pobre de Bahía.

PALABRAS CLAVES: Accesibilidades, Desplazamiento, Desarrollo Urbano y Regional.

ABSTRACT

The State of Bahia has a territorial extension similar to some countries which are smaller than Brazil. Therefore, there are important regional disparities that concentrate the economical development and investments in infrastructure in the Metropolitan Region of Salvador. Some regions have low economical and social development indexes, need for infrastructure, and need for public transport services at both local and regional level. The Government of Bahia, through the Secretary of Urban Development, SEDUR, is elaborating a Regional and Municipal Accessibility Plan for the urban centres of the territories of Itaparica, Semiárido Nordeste II y Sisal.

The aim of this article is to review the results of these two studies, disseminating the knowledge about the accessibility conditions of the municipalities that are located in the poorer region of Bahia.

KEYWORDS: accessibility, displacements, urban and regional development.



Mujeres trabajadoras del sisal a inicios del siglo XX.

1 Urbanista, Mater en Ingeniería Ambiental Urbana, Subcoordinador de Planificación del desplazamiento Urbano y Interurbano de la Superintendencia de Planificación y Gestión Territorial del SEDUR/BA, lazaro_santos@estadao.com.br / joselazaro.santos@sedur.ba.gov.br

2 Arquitecta y Urbanista, especialista en Planificación de Transportes, en Tránsito, Directora de Transporte Urbano e Interurbano de la Superintendencia de Planificación y Gestión Territorial del SEDUR/BA, grace.gomes@sedur.ba.gov.br

I. Introducción

Desde 2009 el SEDUR- Secretaria de Desarrollo Urbano de Bahía ha venido trabajando en la elaboración del Plan de Accesibilidad a los Territorios de similar Identidad de Itaparica, Sisal y Semiárido Nordeste II. Los Territorios de identidad son divisiones territoriales creadas para identificar oportunidades de inversión y similares intereses, definidas a partir de la realidad local, con miras a posibilitar el desarrollo entre las regiones. Existen 26 Territorios de Identidad en el Planeamiento Territorial del Estado de Bahía, constituidos a partir de las particularidades sociales y locales de cada región. Los estudios realizados para este plan abarcan tres de los territorios más pobres del Estado da Bahía.

Los estudios realizados forman parte de un plan, que contendrá las directrices y propuestas para mejorar las condiciones de accesibilidad además de indicadores y planes de monitoreo. Actualmente el plan se encuentra en fase de consulta y propuestas preliminares. Cabe resaltar que en todas las etapas ha habido discusión y validación con los representantes de las secretarías del gobierno estatal directamente involucradas con el desarrollo urbano, regional, transporte e infraestructura, además de los representantes de los municipios (poder ejecutivo y sociedad civil). Este trabajo muestra informaciones sobre las condiciones de accesibilidad en tres territorios Itaparica, Sisal y Semiárido Nordeste II, del Estado de Bahía.

II. Relaciones entre las condiciones en la utilización del transporte y accesibilidad con el desarrollo.

Las utilización del transporte tiene una relación directa con el bienestar individual y colectivo, (ANTP, 2003). La condición de pobreza en que vive grande parte de la población impide que las personas más pobres utilicen el transporte y logren desplazarse hasta los lugares más apartados, lo que sucede también por la falta de opciones de desplazamiento, por falta de infraestructura o por modos de desplazamiento ineficientes (ANTP, 2003).

“El argumento de que el transporte tiene un impacto relevante sobre la pobreza apenas de una forma indirecta, por el aumento de la eficiencia de la economía en el largo plazo, necesita ser contrabalanceado por propuestas de acción directa en el corto plazo. Sin embargo la solución para la pobreza estructural esta mas allá del campo de acción del transporte; Su planificación y su oferta adecuada pueden reducir o eliminar algunas de las barreras, enfrentadas por pobres y excluidos en el espacio urbano” (ANTP, 2003, p. 51).

Esta afirmación sirve para reducir algunas de las barreras enfrentadas por pobres y excluidos en el espacio urbano,

a través de la planificación y oferta adecuada de transporte y mejorar la accesibilidad, pero también en el espacio regional. La accesibilidad entonces, en su sentido más amplio, es un factor que puede garantizar oportunidades de acceso a los espacios urbanos y a los servicios, bajo condiciones adecuadas de seguridad, confort y eficiencia, y de acuerdo a las dinámicas económicas (ANTP, 2003; Vasconcellos, 1996) y, por lo tanto, al desarrollo socioeconómico de los municipios y de las regiones en que están insertas.

La reducción de la pobreza es el factor estratégico para la promoción del desarrollo que puede ser enfrentada a través de la mejora de la accesibilidad, entre otros factores (Pedrao, 2002) Medidas prácticas como la promoción del transporte público colectivo eficiente y de la calidad del transporte no motorizado, por ejemplo, pueden favorecer la el traslado de forma que todos puedan tener opciones de desplazarse de manera más eficiente (ANTP, 2003; Vasconcellos, 1996).

III. Metodología y caracterización socioeconomica de los municipios estudiados

La información para el diagnóstico de los territorios de identidad que incluye los 45 municipios fueron conseguidas en las instituciones federales (IBGE, SUS, etc.) junto a reuniones y encuestas aplicadas en los municipios, además de visitas técnicas. Para la realización de este estudio fueron recogidas informaciones sobre las condiciones de accesibilidad municipal e intermunicipal, incluyendo datos sobre el modelo económico, gerencial y la estructura institucional del transporte colectivo; sobre la oferta y la demanda de transporte; modo de distribución, condiciones de infraestructura vial, y vías con flujos importantes de comercio. Fueron levantados datos socio-económicos de cada territorio, como: PIB; atención en los niveles de educación pre básica, básica, media y Salud. La mayor parte de los datos secundarios fueron obtenidos en las instituciones federales, los datos acerca de las normas intermunicipales fueron obtenidos en AGERBA.

La población de los territorios es de aproximadamente 1,17 millones de habitantes.

| <i>Territorio</i> | <i>Nº de habitantes</i> |
|-----------------------|-------------------------|
| Itaparica | 159 mil |
| Semiárido Nordeste II | 440 mil |
| Sisal | 570mil |

Cuadro 1 - Población en los Territorios de Identidad de Sisal, Semiárido Nordeste y Itaparica (BAHIA, 2009)

El Territorio del Sisal tiene el mayor número de habitantes dentro de los tres territorios. Entre 2000 y 2007

este sector, teniendo una mejor estructura que albergue el turismo y de hospedaje aeropuerto, carretera y se localiza en los márgenes del Rio San Francisco (Bahía, 2009).

III.1. Producción agropecuaria

En el Territorio de Itaparica el poroto (feijão), la banana, el mango y la cebolla lideran el sector de la producción agropecuaria. Lo más producido en la región es la banana, aunque el poroto (feijão) está más presente en la mayoría de los municipios. Abaré, por ejemplo, se destaca en producción de banana. La banana y el mango, además del poroto (feijão) son productos que generan más lucro (Bahía, 2009). En el Territorio Semiárido Nordeste II el choclo es el principal producto, en cantidad, y después la mandioca. El poroto (feijão) también se destaca, apareciendo en todos los municipios, así como en los otros dos territorios. La agricultura de subsistencia predomina en la mayor parte de los municipios. El choclo se destaca en términos de valor comercial, en Coronel João Sá, Adustina y Paripiranga (Bahía, 2009). En el Territorio do Sisal, que a propósito se denomina “do sisal”, la mandioca es el principal producto agrícola. Al tratarse de valores de producción en toneladas, el sisal ocupa la principal posición en la mitad de los municipios, en el resto es el poroto (feijão). En tanto, la mandioca es un producto consumido en la propia región, mientras que el sisal es también comercializado para exportación. El sisal y el poroto (feijão) representan el mayor porcentaje de ganancia del sector.

La mayoría de los productos agrícolas es comercializada en las ferias libres. Algunos productos en cada región son exportados como excedente, como el poroto (feijão), el choco y el sisal, pero es un pequeño porcentaje. El sábado es el día en que generalmente funcionan las ferias. Es así en 20 municipios de los 3 territorios (Bahía, 2009, 2010).

III.2. Educación y acceso a las escuelas

Los 3 territorios tienen un promedio de 76% de cobertura en la educación, que está por encima del nivel del Estado (de 62%). De los 3 territorios, el Sisal presenta el mejor nivel de cobertura en cuanto a la educación infantil, de un 85% (Bahía, 2009).

En el territorio de Itaparica en la mayor parte de los municipios la cobertura es deficiente. El Territorio de Semiárido Nordeste II presenta 69 % de atención a la población infantil, siendo el más deficiente de los 3 territorios. Ya que el Territorio de Sisal es el más destacado de los 03 territorios en relación a la educación infantil (Bahía, 2009). Para la educación básica y media el nivel de cobertura fue de 63% para los 3 territorios. De los 3 territorios, el Territorio de Itaparica, es el más destacado, pues tiene un 80% de cober-

tura. Hay, de igual forma, un alto índice de abandono y/o reprobación (Bahía, 2009).

Muchos municipios no informaran la cantidad de escuelas y de alumnos del área municipal. Existe sobreoferta de matrícula en algunos municipios. Hay casos en que estudiantes que van hasta otros municipios para estudiar alguna profesión. Además de esto hay estudiantes que van hasta otros municipios para estudiar en cursos superiores (Bahía, 2009)

III.3. Equipamientos y servicios de salud

El acceso a los servicios de salud fue estudiado conforme datos del REGIC (IBGE, 2008), que muestra una descripción de los accesos a los servicios de salud en Brasil, en términos de: complejidad de la atención; clase y cantidad de internaciones; y el nivel de centralidad. Hay un sistema de clasificación de 06 niveles, en las ciudades importantes. El indicador de tamaño utilizado fue el n° de internaciones hospitalarias financiados por le SUS-2005 en cada ciudad. En la encuesta realizada se buscó determinar cuáles son las distancias, en general para la población de las localidades que se dirigen hacia las consultas médicas, odontológicas, exámenes e internaciones. La población se desplaza en promedio 54 km, en busca de servicios de salud (Bahía, 2009).

En los Territorios de Semiárido Nordeste II y de Sisal, los hospitales están, en su mayoría, presentes en las zonas urbanas, pero las postas y centros de salud están distribuidos en los poblados y áreas rurales. En el Territorio de Itaparica, Paulo Afonso concentra la mayor parte de los establecimientos de salud. La mayor parte de los equipamientos de salud están en las zonas urbanas (Bahía, 2009).

Hay transporte para profesionales del área de salud en Paulo Afonso. Paulo Afonso tiene autobús semanal para transportar pasajeros a otros municipios, como Salvador y otros grandes centros urbanos (Bahía, 2009).

Solo existen 2 hospitales en el Territorio de Itaparica: 1 en Paulo Afonso y 1 en Abaré. Paulo Afonso tiene el mayor equipamiento de salud y la totalidad de los equipamientos de este territorio están concentrada en zona urbana.

En el Territorio de Semiárido Nordeste II aproximadamente la mitad de los establecimientos de salud están en las áreas rurales y la otra mitad en las zonas urbanas. Los municipios de Antas, Cícero Dantas, Euclides de la Cunha, tienen más de un hospital. De los otros municipios: 6 tienen un hospital, todos en zona urbana, y los demás no tienen hospital. Hay centros/ postas de salud en todos los municipios (Bahía, 2009).

Cuatro municipios del Territorio de Sisal: Araci, Santaluz, Serrinha y Tucano concentran la mayor parte de los establecimientos de salud (Bahía, 2009).

En general, la mayoría de los municipios de los 3 territorios es deficiente, o está totalmente desprovisto, en relación al fortalecimiento de la atención necesaria (Bahía, 2009). En el territorio de Semiárido Nordeste II 50 % de los municipios son considerados totalmente deficientes y 21% son muy deficientes o faltos de atención. En el Territorio de Itaparica 4 de los 06 municipios son considerados totalmente deficientes. En el Territorio de Sisal el 20% de los municipios son totalmente deficientes, 55% son muy carentes o están desprovistos (Bahía, 2009).

Hay 5 municipios (% restante) que son autosuficientes. La mayoría de los municipios de los 3 territorios ofrece el servicio SAMU.

IV. Caracterización de la infraestructura vial y condiciones ambientales de las vías

Las informaciones fueron obtenidas en las prefecturas, a través de cuestionarios, reuniones. La información recopilada fue acerca de la mayores deficiencias en el transporte y accesibilidad, identificación de las carreteras con mayor flujo y los horarios en que esto ocurre, identificación de las barreras físicas que dificultan la accesibilidad, principales rutas y caminos, principales flujos de personas, y distribución. (Bahía, 2009).

La BA-210 es la ruta estatal más utilizada en el Territorio de Itaparica. La Mayor parte de las personas usa esta ruta cuando salen del área urbana hacia el área rural, siendo su condición bastante deficiente en varios tramos. El tramo Paulo Afonso/ Rodelas/ Abaré es un tramo crítico, aun espera por inversiones. En este territorio fueron observados más problemas de infraestructura en las carreteras vecinales de Abaré y Glória.

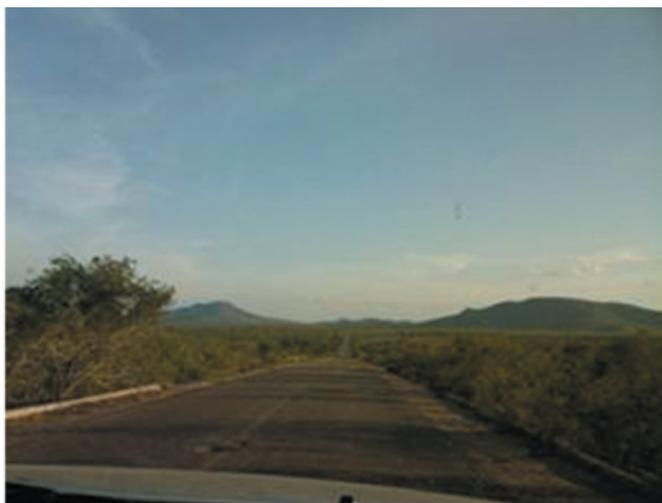


Fig. 2. BA 210 – Municipio de Glória, sentido Paulo Afonso. Foto de José Lázaro de C. Santos. Mar/ 2009

En el Territorio Semiárido Nordeste II la infraestructura vial de las carreteras federales: BR-111- (Antas) y BR-116 (Euclides da Cunha) están en buenas condiciones, aunque la BR-235, en Coronel João Sá y Pedro Alexandre, está en precarias condiciones. Esta BR-235 da acceso a Sergipe, que es destino de muchas personas que allá buscan atención médica de emergencia. Son 80 km sin condiciones de tráfico favorables. Las carreteras estatales de este territorio están en malas condiciones de infraestructura, como la: BA-220 y la BA-392, en Ajustina, la BA-395, en Cipó, la BA-305, en Santa Brígida y la BA-084 en Sitio de Quinto. Tramos de la BA-084 en Coronel João Sá y de la BA-386, en Pedro Alexandre están en reconstrucción. La BA-393 en Heliópolis es la principal ruta comercial de Bahía con Sergipe y está en mal estado, así como las carreteras vecinales de este municipio. Esto representa dificultades de salida de la producción local y regional. En todos los municipios, con excepción del de Coronel João Sá, el estado de las carreteras vecinales es deficiente. En Antas, Cícero Dantas y Paripiranga, fueron advertidas condiciones muy deficientes, con hoyos y disposición inadecuada de residuos sólidos a los costados de las pistas.

En las reuniones con los municipios, fueron identificados los tramos que tienen problemas más graves, que son también los que tienen mayor tráfico. Ej: Ribeira do Pombal, Itapicuru, Jeremoabo y Ajustina. Además de la falta de mantención adecuada de las carreteras vecinales en el Territorio de Sisal, existe falta de puentes o puentes quebrados y pasos húmedos (puentes sobre áreas inundadas en depresiones y ríos, que los traspasan en épocas de lluvia). Esto crea dificultades de acceso a las áreas rurales principalmente. En Teofilândia las carreteras no poseen drenajes, ni pavimentación. Hay segmentos de carreteras federales que están en buenas condiciones de infraestructura como la BR-116, en Araci y Teofilândia y BR-410, en Tucano. Las



Fig. 3 - Carretera vecinal en Euclides da Cunha, próximo al poblado de Massacará. Foto de José Lázaro de C. Santos. Mar/ 2009

condiciones de las carreteras estatales cambian por tramo. Los tramos de la Ruta BA-381, en Itiúba están en condiciones regulares. Pero en Quinjingue, ya muestra condiciones deficientes. Los problemas más comunes observados en cuanto a condiciones ambientales fueron: erosión en los costados de las pistas y de disposición inadecuada de residuos sólidos, falta de señalización y de cunetas o cunetas desgastadas (Bahía, 2009).

En el territorio de Sisal hay terraplenes laterales irregulares a un costado de las pistas que son arrastrados por las lluvias trayendo residuos sólidos hacia las pistas, ej.: BA-233 entre Ichú y Serrinha. Hay tramos con vegetación invadiendo las pistas. Ex.: BA-120 entre Cansanção y Monte Santo, y en la BA-409 entre Serrinha y Conceição de Coité y la BA-400, en Lamarão (Bahia, 2009).

V. Caracterización del transporte

Fueron considerados como indicadores de transportes, más significativos para la región: la flota y sus diversos atributos (como: tamaño, composición y antigüedad promedio) (Bahía, 2009). Los días en que hay mayores flujos de viajes son los días feriados, que pueden variar de acuerdo al municipio. El sábado es el día en que generalmente hay ferias. Es así en 20 municipios de los 45, en los 3 territorios. Sucede con mayor frecuencia en el Territorio de Sisal (Bahía, 2009). Además de levantamientos de terreno, fueron hechos levantamientos de fuente secundarios como DENATRAN. La flota de vehículos es pequeña, de hasta 5 mil vehículos/municipios. A excepción de Paulo Afonso (18.912 vehículos) y Serrinha (8.038 vehículos) que tiene una flota con más de 5 mil vehículos (Bahía, 2009). La densidad de vehículos/km²/municipios es considerada muy baja. En general, excepto Paulo Afonso (Itaparica), Serrinha (Sisal) y Paripiranga (Semiárido Nordeste II) (Bahía, 2009).

Considerando el tamaño de cada territorio, las diferencias en el tamaño de la flota queda más evidente. En comparación con los restantes del Estado el Territorio de Itaparica es el que tiene condiciones, de los tres estudiados, mientras que el Semiárido Nordeste II tiene las condiciones más adversas. Hay una alta incidencia de motocicletas: Itaparica – 44%, Semiárido Nordeste II – 65% y Sisal 47% (Bahía, 2009). Paulo Afonso tiene la mayor flota, siendo su flota de automóviles cercana a la flota de motos. En el Territorio Semiárido Nordeste II: Euclides da Cunha, Jeremoabo, Ribeira do Pombal, Cícero Dantas tiene la mayor flota (Bahía, 2009). Las motos transportan cargas, y han substituido a las carretas en varios municipios. Hay gran utilización de bicicletas, puede observarse la presencia de ciclo vías y/o circuitos solo en el municipio de Paulo Afonso (Bahía, 2009).

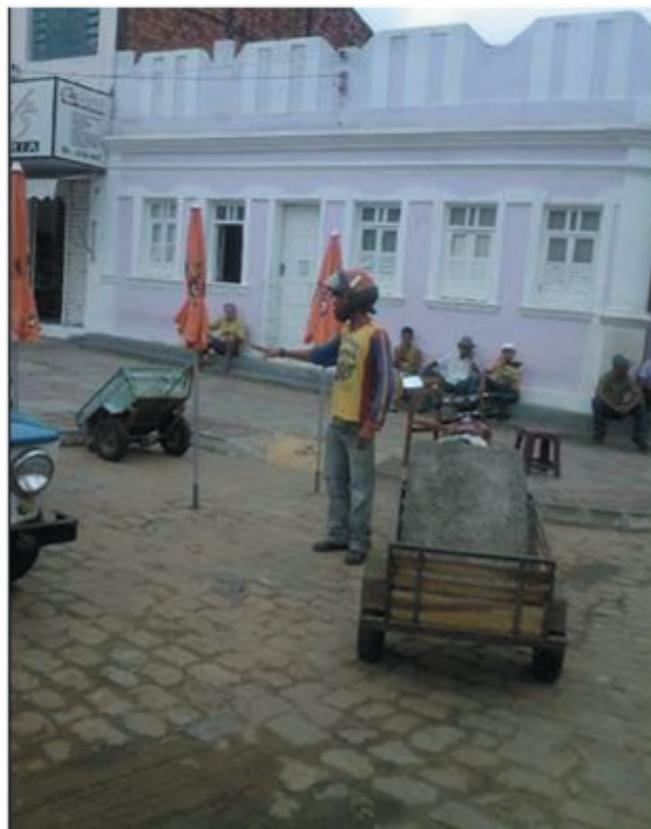


Fig. 4 - Moto taxi transportando cargas en Ribeira do Pombal - BA. Foto de José Lázaro de C. Santos (mar/2010)



Fig. 5 - Ciclista y peatón en Ribeira do Pombal - BA. Foto de José Lázaro de C. Santos (mar/2010)

V.1. Transporte Privado

Este tipo de transporte ocupa un espacio limitado en la accesibilidad, debido a los valores y al alto índice de ruralización (Bahía, 2009). El Territorio de Itaparica es el que tiene un mayor índice de transporte motorizado, con 56,96 vehículos/1000hab, promedio superior al Estado de Bahía (40,87 vehículos/1000hab). El Territorio de Sisal tiene 20,33 vehic./1000hab, y el Territorio Semiarido Nordeste II 10,53 vehic./1000hab (Bahía, 2009).

Se observó que se da frecuentemente la utilización de transporte “interactivo” y “carretas” en días de feria libre, y muchas cargas son transportadas así en estos días.

En relación a la seguridad de las vías se observó que está directamente ligada a las condiciones de las carreteras y a la antigüedad promedio de la flota. Hay señalización deficiente, o inexistente, principalmente en las carreteras vecinales. La falta de fiscalización policial es otro factor preocupante identificado.

V.2. Transporte Público

V.2.1. Ómnibus

La mayoría de los municipios no posee terminales de buses urbanos. Los puntos de paradas de buses generalmente no poseen resguardo. Existen terminales solo para el transporte intermunicipal o interestatal. En muchos municipios hay “puntos de apoyo” (puntos locales informales sin resguardo), pero no existen terminales (Bahía, 2009).

Paulo Afonso es el único municipio de los 3 territorios estudiados que cuenta con líneas municipales y taxis, reglamentados.

El día de mayor flujo vial es en los días de feria libre. No fue realizada una búsqueda Origen/destino para saber cuáles son los principales motivos de viajes, ni había tampoco datos disponibles. (Bahía, 2009). La información fue recolectada con las prefecturas municipales, los sectores responsables por el transporte público, tránsito e infraestructura.

La antigüedad promedio de los vehículos es generalmente bastante elevada. El transporte intermunicipal tiene una antigüedad promedio entre 3 y 10 años y muestra condiciones entre “buena” y “regular”. Paulo Afonso tiene una flota con edad promedio de hasta 25 años, que es bastante antigua (Bahía, 2009).

Se observó también que la cobertura del transporte escolares amplia. Paulo Afonso ofrece transporte escolar para estudiantes con necesidades especiales. La flota de transporte escolar en la mayor parte de los municipios es bastante antigua y deficiente (Bahía, 2009).

Existen empresas que operan líneas de transporte interestatal que son irregulares. Ej.: Empresa TCB TransBrasil, que hace conexión entre Osasco-SP y Itiúba o Nordestina,

o Queimadas, o Serrinha, todas en el Territorio Semiarido Nordeste II y entre las ciudades antes citadas y Natal- RN (Bahía, 2009). Las tarifas de buses intermunicipales son de mínimo R\$ 1,70 (un real y setenta centavos). Las líneas de buses intermunicipales no reglamentadas cobran tarifas que varían entre R\$ 1,50 a R\$ 5,50, dependiendo de la extensión del viaje (Bahía, 2009).

Las “vans” tienen rutas predefinidas para unir los poblados a la zona urbana. Frecuencia diaria, dos veces al día, sin embargo coexisten con los buses.

Algunos municipios situados en las márgenes del Rio São Francisco, utilizan también barcos para el transporte de personas, pero no hay tarifas definidas para pasajeros, existiendo de forma irregular tanto para pasajeros como para cargas, dependiendo de la demanda (Bahía, 2009). Abaré tiene transporte hidroviário de cargas y de pasajeros, sin tarifas preestablecidas, sin terminales de embarque/desembarque (Bahía, 2009). No existe un esquema de transporte colectivo municipal especial para los días de feriados en la mayor parte de los municipios. Las moto-taxis, vans, carretas, “pick up” y autos particulares son muy utilizados en estos días de feriado para transportar pasajeros de cargas. Existen en algunos municipios una acomodación especial del tráfico para aislar el área de la feria, a fin de evitar conflictos en el sistema vial entre vehículos y entre peatones y vehículos (Bahía, 2009).

V.2.2. Operadores del Transporte semipúblico

En la mayor parte de los municipios estudiados existe el moto-táxi. Algunos municipios ya poseen asociaciones de conductores autónomos de mototaxistas que buscan la regulación, como Itiúba, Araci, Conceição do Coité, Ichú, Retirolândia, Ribeira do Pombal y Cícero Dantas. Muchos moto-taxis transportan cargas. Solo la Prefectura de Barrocas afirmo tener mototaxistas reglamentados. Los operadores de “vans” están buscando su regulación, como por ejemplo, en el municipio de Candéal.

La antigüedad de la flota va desde los 03 a 10 años, de todas formas se considera antigua. Hay casos en los que se utilizan vehículos inadecuados para el transporte, en condiciones deficientes. No existe transporte colectivo en la mayoría de los municipios, entonces en muchos lugares son utilizadas vans, buses, camionetas o camiones “palo de loro”, y hasta carretas (ver figura abajo) que burlan la fiscalización de la AGERBA el transporte de pasajeros y cargas.

Las tarifas de los taxis y moto-taxis no son reglamentadas por el poder público en la mayor parte de los municipios y varía de acuerdo con el lugar y las características de los desplazamientos (de acuerdo a la distancia, o transporte de cargas, etc.).



Fig. 6 – Pick ups conocida como “palo de loro”, utilizada para transporte de pasajeros y cargas en Ribeira do Pombal – BA. Foto de José Lázaro de C. Santos (mar/2010)

V.3. Transporte No Motorizado

Se pudo observar que muchas personas utilizan transportes no motorizados, andando a pie o en bicicleta, sin embargo, es necesario promover, de forma general la mejora de las calzadas e implantar (o ampliar) las ciclo vías. No hay transporte adecuado para las personas con necesidades especiales de locomoción como por ejemplo las personas con alguna discapacidad (Bahía, 2009).

En algunas zonas urbanas se observó que existen algunas calzadas adaptadas para la accesibilidad universal, con rampas, pasos especiales, con señalización y piso táctil, como por ejemplo, en Paulo Afonso y Ribeira de Pombal (Bahía, 2009).

El transporte escolar esta reglamentado en los municipios de los 3 territorios estudiados. No hay costos para los estudiantes y en la mayoría de los municipios es gratis para los profesores también (Bahía, 2009).

La bicicleta es muy utilizada como modo de desplazamiento, sin embargo generalmente no existen ciclovías, siendo el tráfico de bicicletas, compartido con el tráfico de vehículos. Son utilizados con frecuencia animales de montar en muchos de los municipios (Bahía, 2009).



Fig. 7 - Animales de montar utilizados para transporte de pasajeros y cargas en Ribeira do Pombal – BA. Foto de José Lázaro de C. Santos (mar/2010).

V.4. Transporte Hidroviário

En relación al transporte hidroviário se destaca el Territorio de Itaparica, ya que 06 municipios de este territorio están en los márgenes del Rio San Francisco (Bahía, 2009, 2010).

En los municipios de Abaré, Rodelas y Paulo Afonso, son transportados pasajeros y cargas, con productos agrícolas inclusive hacia los municipios del estado de Pernambuco (Bahía, 2009).

VI. Proyectos, programas y escenarios de desarrollo

Una serie de proyectos y programas, con líneas de investigación y financiamiento para infraestructura de transporte, y para desarrollo económico pueden ser citados: PAC – Programa de Aceleración del Crecimiento, de DESENBAHIA, FINAME, BNDES, Automático, BNDES-BK Novos, Credial Fixo, CrediBahia-1º piso, Credifácil-fijo, financiamiento p/ mercados municipales, PRODECOP, PRODESE Financiamiento de ambulancias para prefecturas, Banco de Nordeste, PROINFRA, PROINFRA- Infraestructura Com-

plementaria de la Región Nordeste, BNDES-FINAME-MODERMAQ (Bahía, 2009,2010).

Dentro de los programas de inversión para los 3 Territorios, se puede observar que en el Territorio de Itaparica hay contemplado más programas en relación a los transportes (Bahía, 2009, 2010). Fueron proyectados escenarios de desarrollo tendencial y estimulado para los 03 territorios en una u otra etapa del plan, en los escenarios preliminares (que ahora serán validados). La proyección de la demanda futura esta hecha a partir de un Escenario Tendencial, compuesto por un conjunto de hipótesis sobre el comportamiento de socios macroeconómicos, cambios tecnológicos y de preferencias, proyecciones demográficas, cambios en el escenario internacional e informaciones sobre la tendencia de las inversiones sectoriales y regionales. Tales hipótesis constituyen, a su vez, la base para la proyección de variables económicas que influyen directamente la demanda por transportes en un determinado período (Bahía, 2010).

A partir de un Escenario Tendencial se puede estimar la trayectoria de variables económica en un horizonte predefinido. Así, considerando estimativas de la trayectoria tendencial de la economía, hechas por especialistas se puede contemplar los efectos del crecimiento económico sobre el nivel de actividad sectorial en el nivel nacional y regional. Relativo a los Escenarios Preliminares, fueron presentadas las formulaciones de dos escenarios de desarrollo para los territorios en estudio. Ambos siguen las directrices del desarrollo socioeconómico del Gobierno Estatal y Regional incorporando datos secundarios, más recientes, entregados por entidades gubernamentales y estimativas y pronósticos constantes del Plan Nacional de Logística y de Transportes - PNLT realizado en 2007 y revisado en 2009. El “Escenario Tendencial” está basado en estas informaciones secundarias, y el “Escenario de Desarrollo Estimulado”, parte del Tendencial y estima el efecto de la inclusión de una serie de proyectos existentes en los planes del SEDUR, programa Tierra de Valor y de otras Secretarías Estatales, además de los planes reguladores municipales existentes, entregados por los municipios de los territorios en estudio y las mejoras de la accesibilidad (Bahía, 2010).

El Escenario de Desarrollo Estimulado apunta a una serie de inversiones en infraestructura, muchas de ellas ya previstas. Algunas de estas inversiones ya están en fase de proyecto o de ejecución. El escenario actual, toma en cuenta las variables de los otros escenarios de accesibilidad y de tendencias, pero destaca que inversiones en las mejoras tecnológicas son fundamentales y destaca también el rol del Estado en la implementación de planes y programas ya existentes como: Tierras de Valor (del Gobierno Estatal); Los Planes Reguladores Municipales de 18 municipios disponibles y existentes; Programa Federal de Territorios de

Ciudadanía; Intervenciones propuestas para la mejora de la accesibilidad, constantes en el PELTBAHIA y en el PNLT; y además incluye la implementación del proyecto del acuífero Tucano, el crecimiento de la industria de procesamiento y el crecimiento del proyecto de la piscicultura y agricultura (fruticultura) en los márgenes del río San Francisco (Bahía, 2010).

El DNIT – Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes, por ejemplo, prevé mejoras de infraestructura para tramos de la BR-116 y de la BR-110 (Bahía, 2010). El Gobierno de Bahía, también prevé obras de infraestructura para las carreteras estatales, como la BA-210 (que pasa por el territorio de Itaparica), BA 386 de Pedro Alexandre hasta el cruce con la BA 235; BA 084 de Coronel João Sá al cruce con la BR-235; BR-383 de Nordestina hasta el cruce con la BA-20; BA 406 de Santaluz a Araci; BA-411 de Conceição del Coité hasta Saldagália (en la ferrovía FCA); BA-233 de Serrinha a Biringinga; BA-393 de Heliópolis hasta el límite con Sergipe, BA-084 de Sítio do Quinto a Adustina; todas por medio del PREMAR - Programa de Restauración y Mantenimiento de carreteras en el Estado de Bahía (financiado por el BIRD) (Bahía, 2010).

VII. Consideraciones finales

El promover la accesibilidad está ligado a la facilidad de comunicación y al alcance social. Esta accesibilidad es el factor inductor de flujos de desarticulación intermunicipal y supramunicipal, y también del desarrollo socioeconómico. Propuestas y acciones que permitan mejorar la accesibilidad interurbana, dentro del territorio municipal o en una escala supramunicipal favorece la inclusión social, y el acceso a oportunidades que faciliten la producción y comercialización de productos, de trabajo y acceso a los servicios urbanos.

Dentro de las dificultades enfrentadas observadas en este estudio se puede destacar: la Deficiencia de la estructura institucional de las prefecturas municipales, principalmente en la realización de contactos y en la obtención de informaciones o en la sistematización y calidad de ellas. Hay municipios que enfrentan muchas dificultades de transportes, con flotas antiguas para el transporte público, flotas deficientes de ambulancias, grandes distancias a ser recorridas en el área rural, dificultad de realizar trabajo de terreno, falta de vehículos oficiales; pésimas carreteras vecinales, vehículos que solo llegan a las áreas rurales 1 vez por semana para atender a la población. De manera general se observa una falta de infraestructura adecuada de las carreteras vecinales y carreteras. Muchas de ellas necesitan de mantenimiento. En relación a la mejoría de la infraestructura vial se percibe que hay posibilidades de cooperación entre los municipios, como



Actividad de cosecha del sisal, una de los principales recursos agrícolas del nordeste de Brasil.



por ejemplo, de la creación de cooperativas o consorcios públicos para la recuperación de carreteras, lo que reduciría los costos.

El transporte público colectivo es precario, o inexistente en la mayor parte de los municipios. Hay falta de reglamentación, control y fiscalización del transporte público colectivo y del tránsito y esto necesitaría el apoyo técnico de otras esferas del gobierno y/o de cooperación técnica a través de asociaciones entre los municipios, inclusive para facilitar la adquisición de nuevas flotas de vehículos para el transporte público colectivo. El valor de la reglamentación puede ser bajo y de fácil amortización a corto o mediano plazo, teniendo apoyo del gobierno, pudiéndose hacer hasta sin costo, y siendo una posibilidad de acción.

Hay necesidad de mejorar la infraestructura para transporte no motorizado y promover la creación de ciclo vías y mejoras de la accesibilidad para peatones, dentro de los principios de la accesibilidad universal de forma general.

Se observó que hay ciudades que son polos regionales fuera de los territorios estudiados: como Feira de Santana, sobre el municipio de Serrinha (Territorio de Sisal) y de Señor de Bonfim sobre Itiúba (Territorio do Sisal). Hay influencia de los estados vecinos sobre los 03 territorios estudiados. El Estado de Pernambuco, debido al suministro de excedentes de la producción para el Puerto de Suape en Recife-PE es un ejemplo.

Para enfrentarse a los problemas de disposición final inadecuada de residuos sólidos en el entorno de las vías y la falta de limpieza de muchas de ellas pueden ser creadas cooperativas o consorcios intermunicipales para hacer la recolección de ellos y llévalos a un lugar destinado al acopio final, o bien reciclarlos o reutilizarlos.

La implementación de los planes y programas de inversiones en infraestructura por parte del Gobierno del Estado de Bahía en carreteras estatales y de inversiones federales y

municipales en transporte público y la mejora de la infraestructura en el sistema vial urbano, de carreteras vecinales y equipamientos, puede servir para mejorar las condiciones de accesibilidad, sin embargo para que se alcance escenarios, que puedan traer desarrollo socioeconómico significativo, es necesario que estén asociados a otros programas y planes que promuevan: la dignificación de la ciudadanía, del desarrollo social, fortalecimiento de las actividades productivas, y, articulación institucional de las políticas públicas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP - Asociación Nacional y Transportes Públicos (2003). Movilidad y Ciudadanía. São Paulo: ANTP, 2003.
- Bahía, Secretaria de Desarrollo Urbano (2010). Estudio de Accesibilidad a los territorios de Identidad de Itaparica, Sisal y Semiárido Nordeste II – Informe 03 – Escenarios Preliminares. Salvador: SEDUR/LOGIT.
- Bahía, Secretaria de Desarrollo Urbano (2009). Estudio de Accesibilidad a los territorios de Identidad de Itaparica, Sisal y Semiárido Nordeste II – informe 02 - Diagnóstico. Salvador: SEDUR/LOGIT.
- IBGE (2007). Regiones de influencia de las ciudades 2007. Rio de Janeiro, 2008.
- IBGE (2009). Resultados de las Votaciones Populares 1996 y 2007. Disponible en <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>> Acceso en noviembre de 2009.
- Pedraño, Fernando (2002). La Economía Urbana. Ilhéus: Editus.
- Vasconcellos, Eduardo A. (2001) Transporte urbano espacio y equidad: análisis de las políticas públicas, 2ª ed. São Paulo: Annablume.
- Vasconcellos, Eduardo (1996). Transporte urbano en los países en desarrollo; reflexiones y propuestas. São Paulo: Editoras Unidas.