

# **HABITAÇÃO X MOBILIDADE URBANA: IMPACTOS EM SALVADOR DA APLICAÇÃO DA NOVA POLÍTICA HABITACIONAL ADOTADA PELO GOVERNO FEDERAL**

**José dos Anjos Soares Júnior  
César Sousa Santos  
Juliana Freitas de C. Guedes**

## **RESUMO**

A urbanização acelerada, no Brasil, das últimas décadas fez crescer rapidamente a população dos centros urbanos acarretando uma forte demanda por serviços e infraestrutura e com Salvador não foi diferente. Demanda esta que não tem sido atendida de forma satisfatória gerando, assim, uma crescente queda na qualidade de vida nas cidades. Apesar do reconhecimento da importância da provisão adequada dos serviços essenciais como instrumento de combate à pobreza e de promoção da inclusão social, este tema é pouco abordado no país, especialmente quando se trata dos serviços públicos voltados para a população mais carente, como habitação, transporte e mobilidade urbana – áreas de maior interesse deste artigo. O presente trabalho propõe-se a analisar, através de uma ilustração local de uma problemática geral, as consequências na mobilidade dos indivíduos que serão atingidos pela nova política habitacional criada pelo governo federal: o PAC Habitacional.

## **ABSTRACT**

Due to the accelerated urbanization in Brazil during the last decades, the population grew rapidly from the urban centers resulting strong demand for services and infrastructure, and in Salvador, it was not different. This demand has not been answered satisfactorily generating thus an increasing decline in quality of life in those cities. Despite the recognition of the importance of adequate provision of essential services as a tool for combating poverty and promoting social inclusion, this issue is not addressed in the country, especially when it comes to public services towards the most needy part of the population, such as housing, transport mobility and urban - areas of interest of this article. This study proposes to examine, through a local illustration of a general problem, the consequences on the mobility of individuals that will be achieved in accordance with the new housing policy established by the federal government: the Housing PAC.

## **1. INTRODUÇÃO**

O crescimento da população e a industrialização impulsionando o crescimento do país por muitas décadas motivaram um grande número de pessoas a buscarem nas grandes cidades “o seu lugar ao sol”. Todos os anos, milhares de pessoas chegam aos grandes centros urbanos, vindos de cidades menores com objetivos diversos como: conclusão dos estudos, oportunidade de emprego, vontade de morar em uma grande cidade, etc.

A chegada e permanência desse grande número de pessoas constituem-se um grande problema para o Poder Público solucionar, do ponto de vista habitacional. Se para as pessoas que já vivem na grande cidade, conseguir reunir condições que propiciem acesso à moradia é uma tarefa árdua, com mais pessoas na disputa a questão torna-se muito mais complicada. Quanto a Salvador, a cidade possui, no lugar de uma classe média robusta capaz de sustentar o consumo, uma população apresentando, em maior escala, indivíduos de baixa renda.

Partindo-se da premissa de que o sistema de habitação destaca-se pela sua capacidade de ampliar o espaço econômico, imprimindo crescimento e desenvolvimento, e de que no Brasil, país de industrialização tardia, na maior parte das vezes a difusão deste desenvolvimento

ocorreu de forma desequilibrada e desigual, pretende-se analisar a relação existente entre o sistema de habitação, o transporte e o problema da exclusão social urbana.

O objetivo deste trabalho é apresentar, de forma crítica, as principais informações sobre a nova política habitacional do Governo, ancorada pela análise dos instrumentos legais como a Constituição Federal, o Estatuto da Cidade e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PDDU).

Partindo deste pressuposto o presente artigo consta desta introdução mais três partes e uma conclusão. Será feito um esboço sobre uma “cidade dividida” através de Maricato (2003), Soares Júnior (2005) e de Sheehan (2003) que aponta que “cidades divididas entre ricos e pobres, sadios e doentes, “legais” e “ilegais” são extremamente comuns em todo o mundo.” (p. 148). Abordar-se-á a política habitacional do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e os instrumentos legais que abarcam essa política pública, assim como será feita uma discussão entre as “cidades divididas” e as políticas públicas, trazendo à luz a premente necessidade de reestruturação do tecido urbano. E por fim, na conclusão, chamar-se-á atenção para uma abordagem com caráter multidimensional, a qual a problemática exige.

## **2. “CIDADES DIVIDIDAS”**

As oportunidades como inserção econômica e melhoria de vida que de fato havia nas primeiras décadas do século XX para a população migrante parecem quase extintas. Registram-se extensas áreas de concentração de pobreza, a qual se apresentava relativamente esparsa nas zonas rurais antes do processo de urbanização. A dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos somam-se a menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência, discriminação racial, difícil acesso à justiça oficial. (Maricato, 2003)

O atual processo de urbanização, caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumenta consideravelmente a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais frequentemente não suprem a demanda de forma adequada. Como resultado, tem-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade. (Soares Júnior, 2005)

Sem condições de disputar o mercado imobiliário “legal”, muitas pessoas nas grandes cidades buscam abrigo nos locais mais precários como encostas íngremes ou várzeas, vivendo não apenas sob a ameaça constante de despejo, mas também mais vulneráveis a desastres naturais, poluição e doenças causadas por falta de abastecimento de água e saneamento básico (Sheehan, 2003). Situação esta muito observada em Salvador, pois, a cidade possui em seu traçado urbano vales, morros e encostas, onde a população pobre constrói suas moradias.

No ambiente urbano, a privação das capacidades acaba por gerar um processo de exclusão social que tem, entre seus principais efeitos, as favelas, os cortiços, os loteamentos clandestinos e demais formas de informalidade de ocupação e uso do solo. (Soares Júnior, 2005)

Em todo o mundo, as pessoas se mudam para novos locais em busca de melhores oportunidades e quando optam por assentamentos informais em áreas urbanas é porque, na

maioria das vezes, esses locais oferecem a melhor opção para a sua sobrevivência. Em geral, o caráter informal dessas comunidades oferece algumas vantagens, pois, as pessoas podem burlar leis de zoneamento que separaram residências de comércio e também têm baixos custos de curto prazo: aluguel baixo e nenhum IPTU. (Sheehan, 2003)

O que torna os assentamentos informais tão baratos no curto prazo é que os custos dos serviços urbanos não são incluídos desde o início como o são no setor formal de construção (Sheehan, 2003).

A exclusão social, caracterizada sobre a forma de privação de capacidades, cria a situação da cidade dividida entre a porção formal - rica e com infraestrutura - e a ilegal - pobre e distante - caracterizada pela baixa oferta de serviços públicos e ausência de infraestrutura. (Soares Júnior, 2005)

Os serviços públicos essenciais, de acordo com Martinez *apud*. Gomide (2003), são uma “construção social” que lhes confere a condição de direitos fundamentais e universais que se expressam num contrato social: por excelência, a Constituição. Sem o acesso a esses serviços, as pessoas ficam seriamente limitadas para desenvolver suas capacidades, exercer seus direitos ou para equiparar oportunidades. Esse seria o caso do transporte quando associamos a questão do uso do solo para habitação nas cidades brasileiras.

### **3. PROGRAMA HABITACIONAL E AMBIENTE INSTITUCIONAL**

O pacote habitacional promovido pelo Governo Federal intitulado “Minha Casa, Minha Vida” pretende amenizar o déficit habitacional que existe em todo Brasil. A aspiração por parte da população é de que realmente o sonho se concretize, pois as experiências com os anos anteriores não foram favoráveis para a população de baixa renda. Segundo Rolnik & Nakano (2009):

Dos 4,5 milhões de moradias erguidas com financiamento do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) entre 1964 e 1986, apenas 33% se destinaram à população de baixa renda, sempre em conjuntos localizados nas periferias urbanas, em áreas onde a terra era barata por não haver acesso a infraestruturas de saneamento básico e transporte coletivo. (Rolnik & Nakano, 2009, p.4).

Pode-se notar que o crédito imobiliário, por um bom tempo, deixou de beneficiar a população com renda de até três salários mínimos, contribuindo assim para a construção de imóveis irregulares, ocupação de áreas de proteção ambiental, “favelização”, dentre outras ações que comprometem o ambiente urbano.

Se as legislações vigentes no país fossem cumpridas, os habitantes das cidades estariam gozando de uma melhor qualidade de vida. O artigo 182 da Constituição Federal de 1988 assegura que o poder público municipal tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (p. ex: habitação, trabalho, lazer e circulação das pessoas) e garantir o bem-estar de seus habitantes. Uma dessas formas de organizar o espaço urbano das cidades é através do Plano Diretor, obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, sendo uma ferramenta importantíssima para a política de desenvolvimento e de expansão urbana.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador no 1º parágrafo do artigo 58 revela que Habitação de Interesse Social (HIS) é aquela destinada à população com renda familiar de até três salários mínimos (3 SM) produzida pelo Poder Público, ou com sua expressa anuência, cujos parâmetros referenciais serão definidos no âmbito do Plano Municipal de Habitação.

O programa “Minha Casa, Minha Vida” é uma criação do Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em parceria com Estados, Municípios, empresas e movimentos sociais, que pretende suprir o déficit habitacional dos Estados através da construção de casas e apartamentos para a população.

Espera-se que as medidas anunciadas pelo governo cumpram com dois papéis essenciais: impulsionar a indústria da construção civil, gerando empregos e ao mesmo tempo reduzir o déficit de moradias, problema que há muito “tortura” a maior parte da população brasileira.

Aqui cabe ressaltar uma grande preocupação: a área da cidade que serão destinadas à construção das unidades imobiliárias abarcadas pelo programa do Governo. Como se sabe, o espaço de Salvador que dispõe de infraestrutura adequada já está quase totalmente ocupado por edificações, sobrando apenas às localidades mais longínquas (periferias).

A ocupação das periferias urbanas aumenta, consideravelmente, a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais freqüentemente não suprem a demanda adequadamente. Como resultado têm-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade.

A “suburbanização” (crescimento de áreas longínquas) é muito freqüente em diversas cidades do mundo, que seguem o modelo norte-americano onde as cidades foram projetadas exclusivamente em função de automóveis.

O transporte é uma das variáveis-chave na escolha do local de residência. Os mais ricos podem adaptar seus meios de transporte em função da localização de suas residências e do trabalho – nesse sentido, o automóvel é o meio de transporte preferido das classes de renda mais alta pela flexibilidade que proporciona. (Kranton *apud* Gomide, 2003).

Para os pobres, isso não acontece, a escolha do local de trabalho está fora de seu alcance (em razão das baixas oportunidades de empregos e dos altos custos com deslocamentos). Os pobres acabam optando por morar próximo do local do trabalho, minimizando, assim, seus gastos. Os que não conseguem habitação nos espaços regulares vão para as favelas localizadas nas áreas centrais. Quando não acham espaço nesses lugares, vão para a periferia e constroem irregularmente.

Algumas ações do governo do Estado tentaram, na década de 90, minimizar os estragos do déficit habitacional, promovendo alguns programas voltados para essa finalidade como: “Viver Melhor” (objetivava a recuperação de áreas degradadas, insalubres ou inadequadas para moradia através das ações de construção habitacional para famílias remanejadas); Programa Habitacional do Servidor Público (desenvolvido especialmente para atender a demanda do servidor público estadual através da oferta de unidades habitacionais para o setor, por meio da concessão de benefícios que facilitam a aquisição da casa própria.); e Erradicação

da Doença de Chagas (com o objetivo de substituir as casas de barro por outras construídas em alvenaria).

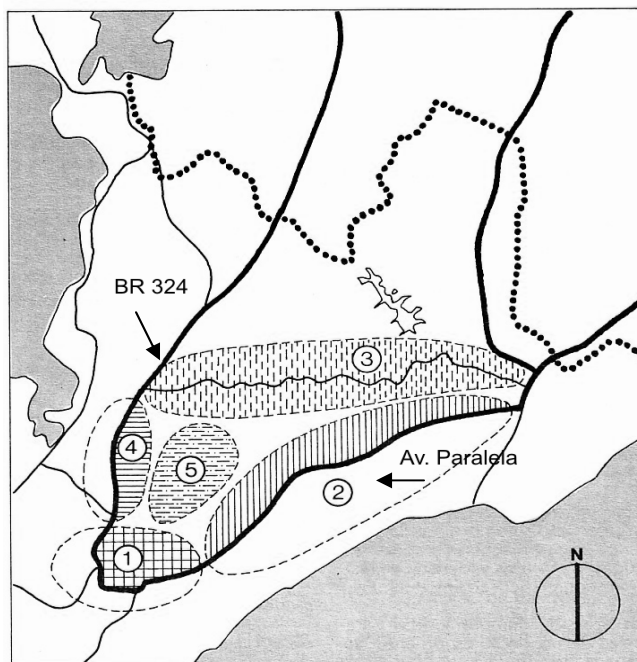
Apesar do esforço empenhado pelo Poder Público, a implantação desses programas que beneficiavam populações de baixa renda não foi suficiente para solucionar o problema habitacional em todo o Estado. Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado (SEDUR), o déficit habitacional na Bahia é de 657 mil unidades.

Pretendendo viabilizar para a população de menor renda o acesso a terra urbanizada, moradia digna e sua posse, aos serviços públicos essenciais e equipamentos sociais básicos, previstos no PDDU, o Governo Federal em parceria com Estados e Municípios, fixou a meta de construir 1 milhão de casas sendo que 400 mil destinadas para a população de baixa renda. Está prevista a construção de 80.774 novas habitações na Bahia.

Dos onze primeiros empreendimentos que estão em análise pela Caixa Econômica Federal, e que farão parte do programa “Minha Casa, Minha Vida”, na Bahia, apenas dois são destinados para as famílias com renda de até 1.395 reais (3 SM), enquanto nove são para famílias com renda entre 1.395 e 4.650 reais (3 SM a 10 SM).

Cabe ressaltar que os empreendimentos, até agora previstos para a cidade do Salvador, estão localizados em áreas periféricas que compõem o Miolo da Cidade (FIG. 1)

A região possui cerca de 115 km de extensão, localizando-se entre a BR 324 e a Avenida Luis Viana Filho, mais conhecida como Avenida Paralela. A Figura 1 apresenta, através de ordem numérica, as zonas mais valorizadas do Miolo, sendo que: 1) representa o bairro do Cabula, com maior índice de valorização do m<sup>2</sup>; 2) Paralela; 3) EVA – Estrada Velha do Aeroporto; 4) BR 324 e 5) Vazio entre o CAB, Sussuarana e Tancredo Neves com menor custo por m<sup>2</sup>.

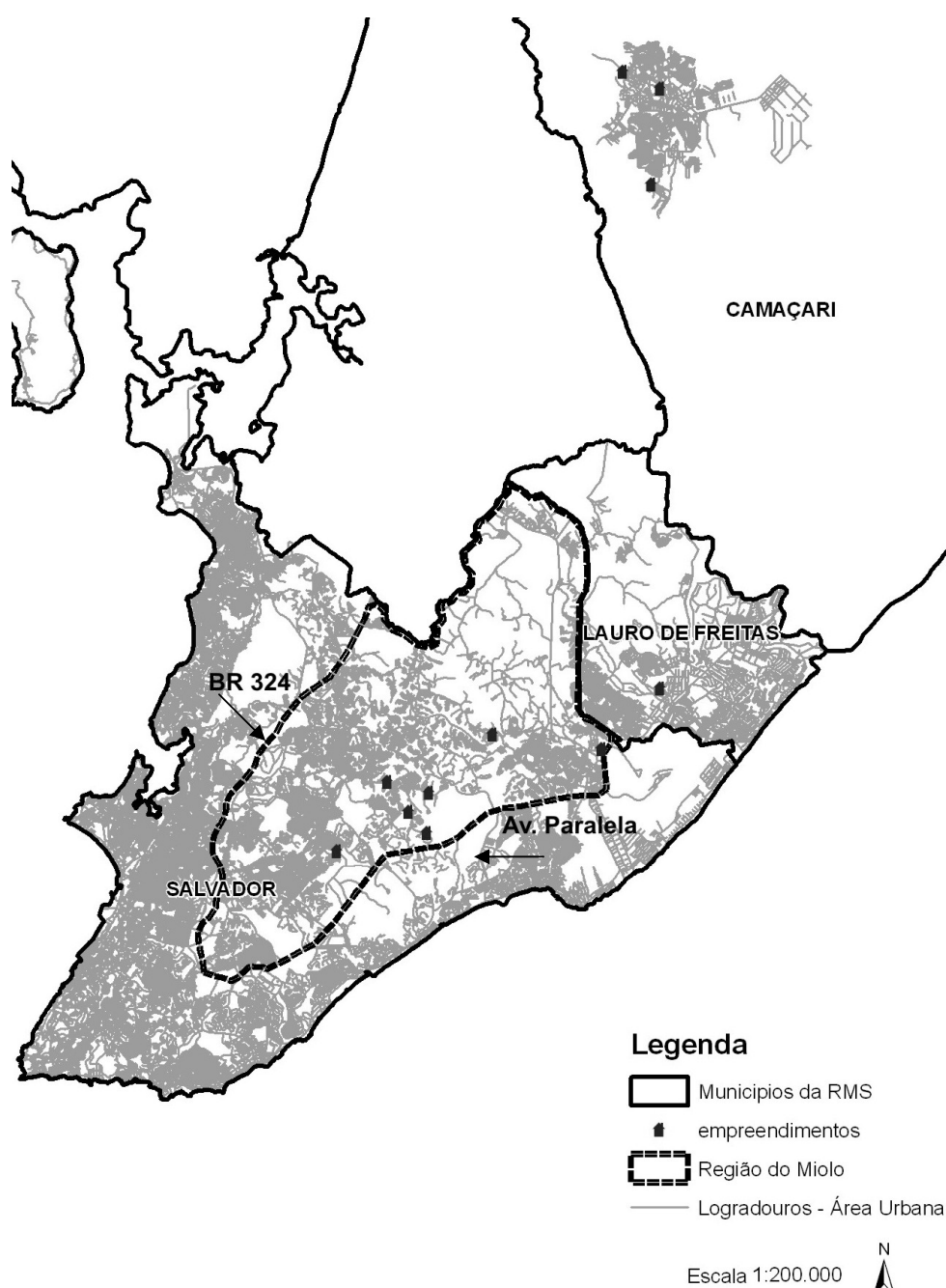


**Figura 1:** Miolo de Salvador

Fonte: CONDER 1985.

Apesar da falta de dados que corroborem a informação, há fortes indícios de que houve uma reversão entre as áreas mais valorizadas. Neste caso, a área indicada pelo número 2 (Paralela) já apresenta forte valorização frente à área indicada pelo número 1 (Cabula), indicado pela tendência de instalação de novos e grandes empreendimentos ao longo da Avenida Paralela.

A Figura 2 apresenta a localização dos empreendimentos aprovados até agora pela Caixa Econômica Federal dentro do programa “Minha Casa, Minha Vida”.



**Figura 2:** Localização dos novos empreendimentos do programa “Minha Casa, Minha Vida”.  
Fonte: Elaboração dos autores, baseado em cartografia da CONDER.

Para muitos pesquisadores do desenvolvimento urbano de Salvador, o processo de periferização tem sua melhor expressão no Miolo que, em menos de três décadas chegou a mais de meio milhão de habitantes. A região vem sendo aceleradamente ocupada por população de baixa renda, tanto através de programas governamentais como por ocupação espontânea. O contingente populacional está representado na Tabela 1.

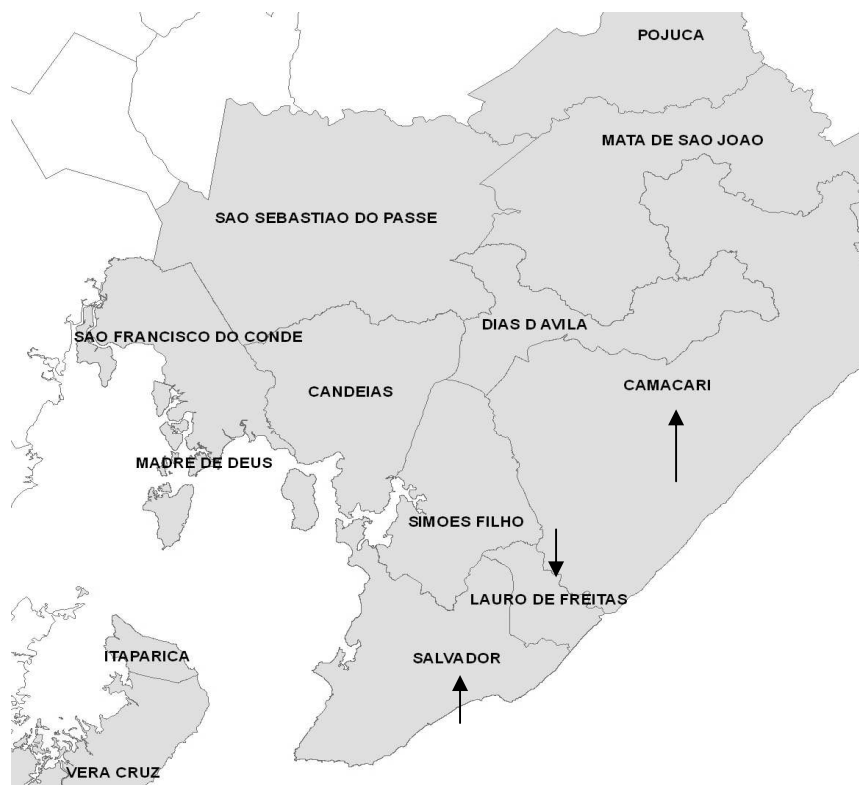
**Tabela 1:** População no Miolo e em Salvador (1970 – 1980 – 1991 – 1996 -2000)

Ano	Miolo	Salvador
1970	75.394	1.006.398
1980	250.091	1.505.383
1991	559.953	2.075.273
1996	634.041	2.211.539
2000	748.623	2.443.107

Fonte: IBGE; CONDER, 2004 *apud* Fernandes & Regina, 2004.

Mais de uma dezena de sub-conjuntos com muitos prédios ocupando os topos dos morros, relativamente distantes uns dos outros, formam esta imensa área, verdadeira cidade média sem um centro urbano, portanto, sem vida própria, inclusive sem lazer, distante de tudo e de todos. (Silva,1991 *apud* Fernandes, 2004)

A área oferece condições físico-ambientais favoráveis à habitação. A estas boas condições soma-se a situação geográfica no contexto de Salvador, inclusive em relação aos municípios Região Metropolitana de Salvador (RMS) - por exemplo, Lauro de Freitas e Camaçari (FIG. 3).



**Figura 3:** Mapa da Região Metropolitana de Salvador

Fonte: Elaboração dos autores, baseado em cartografia da CONDER.

Em uma área como esta, com tão elevado contingente populacional e carências em infraestrutura, as distâncias pioram muito os problemas, principalmente os vinculados aos transportes coletivos.

Vale ressaltar que o próprio Governo do Estado sempre impulsionou este tipo de crescimento urbano quando, por exemplo, construiu grandes conjuntos habitacionais através do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) em lugares distantes e quase sem infraestrutura. E agora, a nova política pública para o setor de habitação, direciona os empreendimentos, mais uma vez, para a referida área.

Longe dos empregos e dos serviços básicos, não implantados apesar de terem sido planejados, as necessidades de transportes são extremamente importantes. É evidente que tal panorama aponta para a necessidade de grandes intervenções públicas em todos os setores, principalmente o transporte.

#### **4. DISCUSSÃO**

Em países pobres e com menor grau de desigualdade, o crescimento desponta como o principal meio capaz de reduzir a pobreza. No entanto, em países como o Brasil, com renda *per capita* relativamente alta e com pobreza derivada da imensa desigualdade, o crescimento se torna, isoladamente, um instrumento ineficaz de combate à pobreza (Pastore *et al.*, 2002). Sendo assim, o PAC Habitacional é uma política pública com vistas a combater o déficit habitacional brasileiro e a imensa desigualdade nesse setor.

O desejo de milhões de pessoas no Brasil é ter acesso a uma moradia digna, que possibilite uma fácil conexão com os meios de transporte, hospitais, escolas, etc. Todavia, para uma população carente de recursos financeiros e educação, isto torna-se uma verdadeira “via-crucis” para os que almejam realizar esse desejo.

Decisões municipais que afetam as perspectivas de emprego para os pobres incluem aquelas relacionadas aos transportes e uso do solo. A possibilidade de alguém conseguir um emprego numa cidade é imoderadamente influenciada pela célebre máxima imobiliária: localização, localização, localização. Os melhores locais para as pessoas que não dispõem de recursos adicionais para pagar seu transporte são aqueles próximos ao local do trabalho. Leis de zoneamento que separam residências de áreas comerciais discriminam os pobres, como também as decisões de investimento em infraestrutura para carros particulares ao invés de vias exclusivas de ônibus, transporte alternativo (*vans*), passarelas para pedestres ou ciclovias. (Sheehan, 2003, p. 165).

A União Internacional de Transporte Público (UITP) *apud* Mollinedo (2006) considera que a mobilidade urbana sustentável é baseada em três pilares: uso do solo que incorpore as necessidades de mobilidade, restrição ao uso do veículo privado e a promoção de um transporte público eficaz.

As localidades escolhidas para a construção dos empreendimentos são afastadas do centro da cidade de Salvador e em municípios vizinhos como Camaçari e Lauro de Freitas. Salvador, como se sabe, já não possui espaços bem localizados no seu território para acomodar tais



empreendimentos. As áreas privilegiadas já estão saturadas, através dos processos de ocupação que ocorreram através dos anos, ou dominadas por grandes construtoras, que investem na compra de imóveis com a finalidade de desapropriá-los e construir edifícios com valores exorbitantes, e com isso, segregando economicamente o espaço da cidade.

A grande procura por imóveis na faixa de R\$ 100 mil, valor teto do programa “Minha Casa, Minha Vida”, gerou uma nova realidade no mercado imobiliário soteropolitano. A procura maior que a oferta valorizou o metro quadrado, proporcionando dificuldades para quem busca um imóvel na faixa coberta pelo programa. Apartamentos que eram comercializados entre R\$ 70 mil e R\$ 80 mil hoje já chegam a ultrapassar a casa dos R\$ 130 mil.

A área do miolo, ao que se pode perceber, será bastante utilizada para a implantação dos empreendimentos do programa “Minha Casa, Minha Vida”. Espacialmente, essa região é afastada do centro da cidade e gerará um grande deslocamento de pessoas no percurso casa/trabalho.

Para Davis (2006):

Os pobres urbanos têm de resolver uma equação complexa ao tentar otimizar o custo habitacional, a garantia da posse, a qualidade do abrigo, a distância do trabalho e, por vezes, a própria segurança. Para alguns, como muitos moradores de rua, a localização próxima do trabalho – digamos, em uma feira livre ou estação de trem – é ainda mais importante do que o teto. Para outros, o terreno gratuito, ou quase isso, compensa viagens épicas da periferia para o trabalho no centro. E para todos a pior situação é um local ruim e caro sem serviços públicos nem garantia de posse. (Davis, 2006, p. 39).

Sendo assim, para que essa gama de pessoas possa efetuar esse percurso diariamente, melhorias no sistema de transporte deverão ser realizadas para que se tenha uma melhor fluidez no tráfego desta área, pois, o deslocamento será um grande problema a ser enfrentado diariamente por esse contingente de pessoas.

Em outros termos, como bem salientou Fernandes (2004), é indiscutível que é necessário fazer intervenções para melhorar a circulação e a acessibilidade na cidade e na área do Miolo mas, também é fundamental que se estude bem a forma e o local de execução das novas vias. Caso contrário ditos investimentos podem causar muitas complicações tanto a nível local como numa abrangência maior.

## **5. CONCLUSÃO**

Um programa habitacional como o que está sendo promovido pelo Governo Federal, em parceria com Governos Estaduais e Prefeituras é, de fato, uma iniciativa muito importante para amenizar o déficit habitacional no Brasil, e em especial, em Salvador. Embora a quantidade anunciada - 80.774 imóveis – seja insuficiente para acabar com o déficit habitacional da Bahia, cidades populosas como Salvador precisam estar estruturadas para receber os novos empreendimentos.

Se de fato forem construídos esses 80.774 imóveis como se anuncia, o quadro passará a apresentar uma pequena melhora, embora não sendo suficiente para suprir as necessidades

habitacionais do estado. O número de habitações a serem construídas corresponde a apenas 12,3% do que o estado precisa para exaurir a necessidade da população baiana por moradias.

Outro fator que deve ser observado refere-se à quantidade de imóveis destinada à população de baixa renda, isto é, aquela que recebe até três salários mínimos. O Programa “Minha Casa, Minha Vida” prevê para a Bahia, a construção de 32 mil unidades habitacionais para essa faixa de renda. Em um Estado tão extenso e com a maioria da população sem grandes recursos econômicos, este quantitativo poderia ser maior, visto que beneficiaria uma parcela maior de pessoas necessitadas.

Além do programa habitacional do Governo, torna-se essencial a tomada de medidas de política urbana que visem amenizar o déficit habitacional nas cidades, pois, o programa “Minha Casa, Minha Vida” por si só não resolverá o problema. Cabe também a intensificação de ações como a regularização fundiária (acesso legal à posse do uso da terra a comunidades carentes que ocupam o espaço de forma irregular), e a urbanização de favelas, que fazem parte das diretrizes gerais do Estatuto das Cidades.

Os problemas com a circulação em Salvador são muito sérios, não somente no Miolo mas na cidade como um todo. Com mais de 2,5 milhões de habitantes em uma área de 313 km<sup>2</sup>, o sistema de transporte de massa, que deveria atender às necessidades, é muito deficiente.

Como explicitado em diversos trabalhos no setor de transporte, a construção de vias estruturais ligando pontos estratégicos é uma das ações propostas que visa melhorar esta situação mas, seguramente, não é o suficiente para resolver todos os problemas.

É imprescindível um sistema de transporte adequado que possibilite a mobilidade populacional e a consequente acessibilidade aos serviços, pois o atual modelo de mobilidade urbana, baseado no uso intensivo do uso do veículo privado, representa uma fonte de desigualdade ao acesso a bens e serviços de primeira necessidade.

Em Salvador, uma intervenção que teria causado grande impacto em toda a cidade, se tivesse sido realizada, seria a implantação da rede do metrô. O projeto inicial previa duas linhas que seriam construídas em quatro etapas. A última dessas etapas atenderia o trecho da Avenida Paralela, que atualmente é alvo de grandes empreendimentos imobiliários, com construção de imóveis verticais e de grandes bairros estruturados com o conceito *Alphaville*. Além disso, é nesta região que estão previstos a construção da maioria dos empreendimentos aprovados pela Caixa Econômica Federal, dentro do Programa “Minha Casa, Minha Vida”.

A implantação de uma linha de metrô para a referida região consistiria numa medida substancial para a redução dos problemas de tráfego, se aliadas a medidas de integração entre os modais metrô e ônibus.

O poder público deverá dotar-se dos instrumentos de planejamento urbano, que são elementos importantes para que se possa amenizar as contradições socioespaciais, sendo de fundamental importância para garantir a plena organização da cidade e a reversão da perspectiva atual de crescimento acelerado dos espaços urbanos que compõem a realidade da Cidade de Salvador.

Há uma questão social, política e econômica bem mais ampla, real e causal dos processos de exclusão, o que não exime o sistema de habitação e o transporte, evidentemente, de sua parcela de contribuição na minimização dos problemas sociais, através da importância de se articular o uso do solo e um transporte público de qualidade.

Conclui-se, assim, que diretrizes de políticas públicas para a inclusão social compreendem não apenas correções do déficit habitacional e no transporte público com diversidade modal, mas também se estendem para as políticas nas áreas de serviços, ocupação e usos do solo, segurança pública e viária, dentre outras.

Fica claro que a formulação das políticas deve, necessariamente, levar em conta o caráter multidimensional dos problemas – o que reforça a necessidade do enfoque multidisciplinar na formulação de novas soluções.

Espera-se que este artigo contribua nesse sentido e provoque a reflexão dos formuladores de políticas públicas e da comunidade técnica.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bahia, **Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia**. 1990. Disponível em: <[http://www.conder.ba.gov.br/prog\\_servidor.htm](http://www.conder.ba.gov.br/prog_servidor.htm)>. Acesso em: 28 jun. 2009.
- Bahia, **Secretaria de Desenvolvimento Urbano**. Disponível em: <<http://www.sedur.ba.gov.br/>>. Acesso em: 28 jun. 2009.
- Brasil, **Constituição da República Federativa do Brasil**. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm)>. Acesso em: 28 jun. 2009.
- Conder, Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador; Secretaria de Planejamento Municipal. **Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador**. Salvador, 1985.
- Davis, Mike. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.
- Fernandes, Rosali Braga. **Processos recentes de urbanização / segregação em Salvador: o miolo, região popular e estratégica da cidade**. *Ciências Sociais* (Série documental de Geo Crítica). Universidade de Barcelona. Vol. IX, nº 523, Julho, 2004.
- Fernandes, Rosali Braga; Regina, Maria Emilia. A Segregação Residencial em Salvador no contexto do Miolo da Cidade. **Revista Cadernos do Logepa** - Série Pesquisa, ano 02, número 03, 2004
- Gomide, Alexandre de Ávila **Transporte Urbano e Inclusão Social: elementos para políticas públicas**. Brasília, 2003. Disponível em: <[http://74.125.95.132/search?q=cache:oKRLnom7lx8J:www.cbtu.gov.br/eventos/serie/sal/palestra2\\_inclusaosocial.ppt+transporte+p%C3%BAblico+e+inclus%C3%A3o+social+Alexandre+Gomide&cd=3&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br](http://74.125.95.132/search?q=cache:oKRLnom7lx8J:www.cbtu.gov.br/eventos/serie/sal/palestra2_inclusaosocial.ppt+transporte+p%C3%BAblico+e+inclus%C3%A3o+social+Alexandre+Gomide&cd=3&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br)>. Acesso em: 24 jun. 2009.
- Maricato, Ermínia **Metrópole, legislação e desigualdade**. 2003. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142003000200013&script=sci\\_arttext&tlng=in](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142003000200013&script=sci_arttext&tlng=in)>. Acesso em: 15 jun. 2009.
- Mollinedo, Carmen Lizárraga *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*. **Economía, Sociedad y Territorio**, Toluca, v. VI, n. 22, p. 283-321, 2006.
- Pastore, Affonso Celso *et al* **A Agenda Perdida: diagnósticos e propostas para a retomada do crescimento com maior justiça social**. Disponível em: <<http://74.125.95.132/search?q=cache:lcshxoN4sIMJ:www.econ.puc-rio.br/gfranco/Agenda%2520Perdida.pdf+a+agenda+perdida&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 15 jun. 2009.
- Rolnik, Raquel, Nakano, Kazuo **As Armadilhas do Pacote Habitacional**. 2009. Disponível em: <<http://74.125.95.132/search?q=cache:BoNy-pYtuTkJ:www.forumreformaurbana.org.br/projetos/clientes/noar/noar/UserFiles/26/File/As%2520armadilhas%2520do%2520pacote%2520habitacional.pdf+Armadilhas+do+Pacote+Habitacional.+Raquel+Rolnik&cd=3&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 17 jun. 2009.

- Salvador, **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador**. 2007. Disponível em: <[http://74.125.47.132/search?q=cache:6IizgnGL\\_twJ:www.seplam.salvador.ba.gov.br/plano/downloads/contenidos\\_pddu2007.pdf+Plano+Diretor+de+Desenvolvimento+Urbano+de+Salvador&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br](http://74.125.47.132/search?q=cache:6IizgnGL_twJ:www.seplam.salvador.ba.gov.br/plano/downloads/contenidos_pddu2007.pdf+Plano+Diretor+de+Desenvolvimento+Urbano+de+Salvador&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br)>. Acesso em: 28 jun. 2009.
- Sheehan, Molly O'Meara. Unindo Cidades Divididas. In: **Estado do Mundo 2003: a impossível revolução ambiental está acontecendo**. Salvador: Ed. UMA, 2003. p 148-173.
- Soares Júnior, José dos Anjos. **Mobilidade Urbana e Inclusão Social: Novos Fundamentos para uma Política Urbana Integradora**. 2005. 61 f. Monografia. Graduação em Ciências Econômicas – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Ciências Econômicas, Salvador, 2005.

---

José dos Anjos Soares Júnior (falecomze@gmail.com)  
Economista (FCE/UFBA)  
Aluno especial do Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana (UFBA)  
Bolsista CNPq (DTI – Desenvolvimento Tecnológico, Nível E)  
Cesar Sousa Santos (geoceesar@gmail.com)  
Geógrafo (UCSAL)  
Aluno especial do Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana (UFBA)  
Juliana Freitas de C. Guedes (juliguedes@yahoo.com.br)  
Economista (FCE/UFBA)  
Mestranda em Engenharia Ambiental Urbana (UFBA)  
Bolsista Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (Fapesb)