

MODAL RODOVIÁRIO: A importância da BR 116 para o desenvolvimento da cidade de Vitória Da Conquista e os problemas sociais enfrentados pela população que vive em seu entorno.

Andressa Otone Sampaio¹
Anna Klívia Monteiro Alves
Juliana Silva Santos
Priscila dos Santos Sena
Silmara A. França

RESUMO: O modal rodoviário é o mais utilizado no transporte de cargas no Brasil desde a década de 50 com a implantação da indústria automobilística e o processo de pavimentação das rodovias com fins de fomentar a indústria. Ao contrário do ferroviário, o rodoviário se destina principalmente ao transporte de produtos acabados ou semiacabados a curtas distâncias. Um dos principais componentes da logística é o transporte de cargas, pois, possibilita a disponibilidade de bens, a alcançar novos mercados e até mesmo reduzir custos de mercadorias. Destacando as rodovias tem-se a abertura da estrada Rio – Bahia que fez com que a Vitória da Conquista incrementasse suas transações com outras localidades do estado e do restante do país, obtendo dessa forma, um avanço no comércio tornando-se um polo de fábricas, acarretando a criação de vários centros de armazenamento e alavancando tanto o comércio quanto o índice de empregos da cidade e contribuindo para o crescimento da população e a demanda por serviços oferecidos, porém a implantação de uma Rodovia Federal que corta a cidade pode afetar socialmente uma população.

Palavras- Chave: Modal Rodoviário. Rodovias. BR 116. Problemas da Rodovia. Rio Bahia

1. INTRODUÇÃO

O modal rodoviário é o mais utilizado no transporte de cargas no Brasil desde a década de 50 com a implantação da indústria automobilística e o processo de pavimentação das rodovias com fins de fomentar a indústria. Ao contrário do ferroviário, o rodoviário se destina principalmente ao transporte de produtos acabados ou semiacabados a curtas distâncias. Apresenta preço de frete mais elevado do que o modal ferroviário e hidroviário, sendo recomendado para produtos de alto valor agregado ou perecíveis.

* Graduandas do curso de Administração da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB.

O transporte rodoviário é feito através de ruas, rodovias e estradas, sejam elas pavimentadas ou não, com a intenção de transportar de um ponto ao outro, produtos, animais ou pessoas. Esse tipo de modal é mais fácil de implantar devido aos baixos custos em sua estrutura, a velocidade de construção e a vantagem de interligar todos os estados do país.

Vitória da Conquista teve seu desenvolvimento mais acentuado com a construção da BR-116 em 1963 no trecho da cidade, fator que contribuiu para a economia da cidade naquele momento e que ainda contribuiu para a chegada de centros de distribuição. A presente pesquisa demonstrará as vantagens que a rodovia traz para a cidade mas também mostrará os impactos sociais sofridos pela população que possuem comércio nas margens da Avenida Integração, trecho da BR – 116 que corta a cidade de Vitória da Conquista.

2. DESENVOLVIMENTO

A palavra logística tem sua origem na palavra francesa *loger*, que significa alojar. A logística foi utilizada nas operações militares, nas quais os generais tomavam decisões no sentido de avanço e alojamento das tropas, deslocamento, distribuição de munições, víveres e equipamentos de socorro. Neste contexto as empresas passaram a aderir à logística nos seus processos de armazenagem, gestão de estoques e movimentação. Conceituada por (NOVAES, 2001, p. 36):

Processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos de consumidor.

Um dos principais componentes da logística é o transporte de cargas, pois, possibilita a disponibilidade de bens, a alcançar novos mercados e até mesmo reduzir custos de mercadorias. Cabe aos gestores escolher o modal mais eficiente para organização seja ele ferroviário rodoviário ou hidroviário.

O modal rodoviário de acordo com o Ministério dos Transportes “é o realizado sobre rodas nas vias de rodagem pavimentadas ou não para transporte de mercadorias e pessoas, sendo na maioria das vezes realizados por veículos automotores (ônibus, caminhões, veículos de passeio, etc.)”. Desenvolve-se de acordo com (BARAT, 2007, P. 33) “o período de maior crescimento industrial do Brasil, entre 1945 e 1980, foi acompanhado pela ampliação significativa da infraestrutura rodoviária e o predomínio crescente do transporte de

mercadorias em caminhões”. E com a falta de modernização do setor ferroviário e com baixos investimentos na implantação de infraestrutura as rodovias foram se consolidando.

Outro fator que contribuiu em prol do modal rodoviário foi a criação do Fundo Rodoviário Nacional – FRN, decretado pelo presidente interino do Brasil José Sarney em 26 de dezembro de 1985. De acordo com o artigo 1º do Decreto nº 92.347 o FRN “destina-se ao financiamento de obras de construção, conservação, restauração e melhoramento da infraestrutura básica e da segurança rodoviária”. A administração dos recursos do FRN ficou sob a responsabilidade do governo federal que repartia com União, estados e municípios.

Atualmente as rodovias são de competência política do Ministério dos Transportes órgão da Administração Pública Federal Direta de acordo com o Decreto nº 7.717, de 4 de abril 2012 art. 1º, inciso I. Neste mesmo decreto no art. 2º trata-se da estrutura organizacional do Ministério que o subdivide em órgãos de assistência direta e imediata ao ministro do estado, órgãos específicos singulares e entidades vinculadas. Nas entidades vinculadas têm duas autarquias importantes que são o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – DNIT “uma autarquia, que tem sua administração distribuída conforme o regimento interno publicado em 2007. Ele é responsável pelos sistemas de transportes: rodoviário, aquaviário e ferroviário do Brasil” (DNIT, 2014) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT que possui a competência conceder a exploração da infraestrutura das rodovias e ferrovias, permitir o transporte coletivo de passageiros em rodovias e ferrovias e autorizar o transporte de passageiros por empresas de turismo fretadas, transporte internacional de cargas, transporte multimodal e terminais (ANTT, 2011).

As rodovias federais são precedidas pela nomenclatura BR e seguida por três algarismos a exemplo temos BR 116 uma rodovia longitudinal, ou seja, se orientam pela direção Norte-Sul. A BR 116 se inicia em Fortaleza no estado do Ceará e termina em Jaguarão no estado do Rio Grande do Sul, essa rodovia atravessa 10 estados. O trecho BR 116/324/BA e BA 526/528 são de concessão da Via Bahia.

Vitória da Conquista é terceira maior cidade da Bahia localizada no sudoeste do estado, de acordo com dados do IBGE a população estimada para 2014 é de 340.199 habitantes. De acordo com dados históricos da Prefeitura municipal a vila da Conquista teve sua emancipação em política em 1891 e passa a ser cidade com o nome de Conquista, posteriormente em 1943 entra em vigor a lei que modifica o nome do município para Vitória da Conquista.

Mais tarde, a abertura da Rio-Bahia (Avenida Presidente Dutra) também impulsionou o crescimento da cidade. A obra foi inaugurada

pelo presidente João Goulart, em 1963, reforçando a posição de Vitória da Conquista no cenário regional. Com as duas rodovias-avenidas, Conquista recebeu um novo contingente humano formado por baianos, mineiros, paulistas e nordestinos de diversos estados, especialmente sergipanos e pernambucanos. (PMVC, 2014)

A abertura da estrada Rio – Bahia (atual BR 116) fez com que Vitória da Conquista incrementasse suas transações com outras localidades do estado e do restante do país, obtendo dessa forma, um avanço no comércio tornando-se um polo de fábricas, acarretando a criação de vários centros de armazenamento e alavancando tanto o comércio quanto o índice de empregos da cidade e contribuindo para o crescimento da população e a demanda por serviços oferecidos. Por se encontrar pavimentada, proporciona aos veículos transportadores, maior segurança e agilidade.

O amplo acesso concedido pela rodovia federal não apresenta somente os benefícios que agregam valor potencial a cidade. A BR 116 está ligado aos fatores desfavoráveis tais como a prostituição (crianças e adolescentes), transporte e consumo de drogas (álcool, crack, cocaína e anfetaminas) e acidentes.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa cujo objetivo é analisar os benefícios e as consequências enfrentadas pela população que vive no entorno da BR-116 trecho que corta a cidade de Vitória da Conquista, tem foco também na identificação do principal problema enfrentado pela população que possui comércio no seu entorno apontando também seus benefícios e posteriormente identificar os principais problemas sociais enfrentados por esses comerciantes que estão instalados na Avenida Integração.

Para analisar tais dados foi realizada uma pesquisa de cunho exploratório a fim de familiarizarmos com os problemas enfrentados e assim verificarmos como se encontra a população que trabalha no entorno dessa rodovia. Gil (2002) traz que uma pesquisa exploratória torna o trabalho mais próximo de forma familiar aprimorando cada vez mais as ideias. Dessa forma foram realizadas visitas seguidas de questionários a fim de colher informações que estão ligadas a fatores positivos e negativos que esta rodovia que corta a cidade apresenta para a população local.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

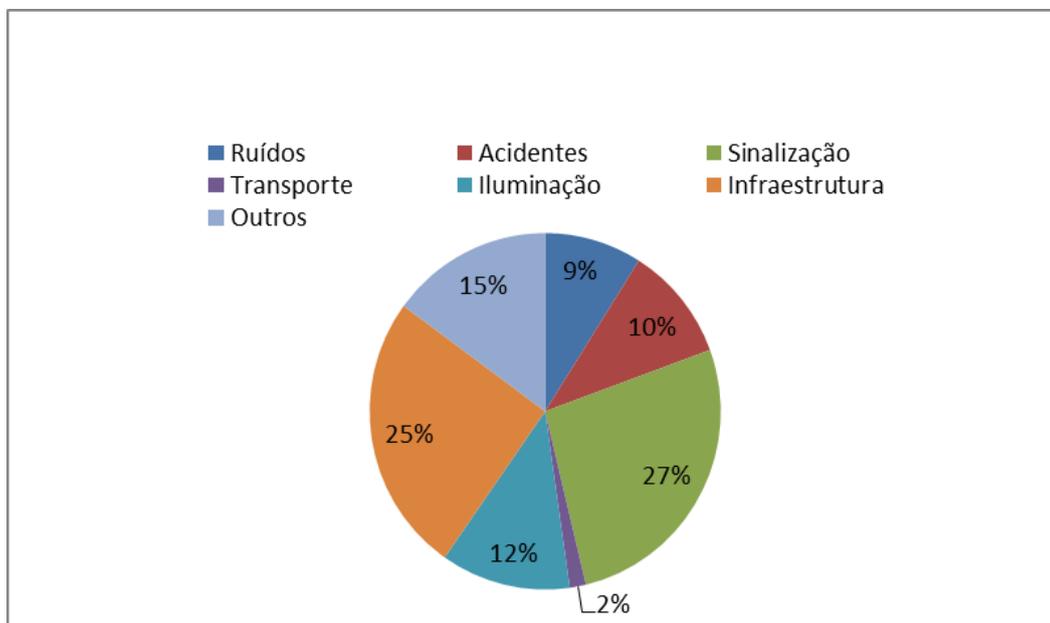
A pesquisa realizada trouxe aspectos importantes a serem analisados como o que a rodovia trouxe para a população que possui comércio as margens do trecho da rodovia que corta a cidade, e mais precisamente a opinião dos comerciantes em relação a esse fato.

A avenida integração ou BR – 116 possui mais de cinquenta casas comerciais no decorrer de sua extensão. O público entrevistado correspondia a toda extensão de maneira homogênea onde todo o seu comprimento fosse alcançado.

O índice de público masculino foi superior ao feminino partindo de uma margem de 85%, onde a idade é bastante variável estando de 18 a 50 anos com percentuais próximos. Muitos desses comerciantes possuem mais de 10 anos atuando na avenida e devido a tal situação acompanharam grande parte do desenvolvimento desde reestruturação de sua infraestrutura até ampliação dos aspectos da rodovia.

Ao se tratar dos impactos foi verificado conforme discriminação da figura 1 os aspectos mais mencionados pelo entrevistados:

Figura 1: Impactos que devem ser melhorados na rodovia



Fonte: Dados obtidos em pesquisa de campo realizada no mês de novembro na BR – 116, Vitória da Conquista – Bahia.

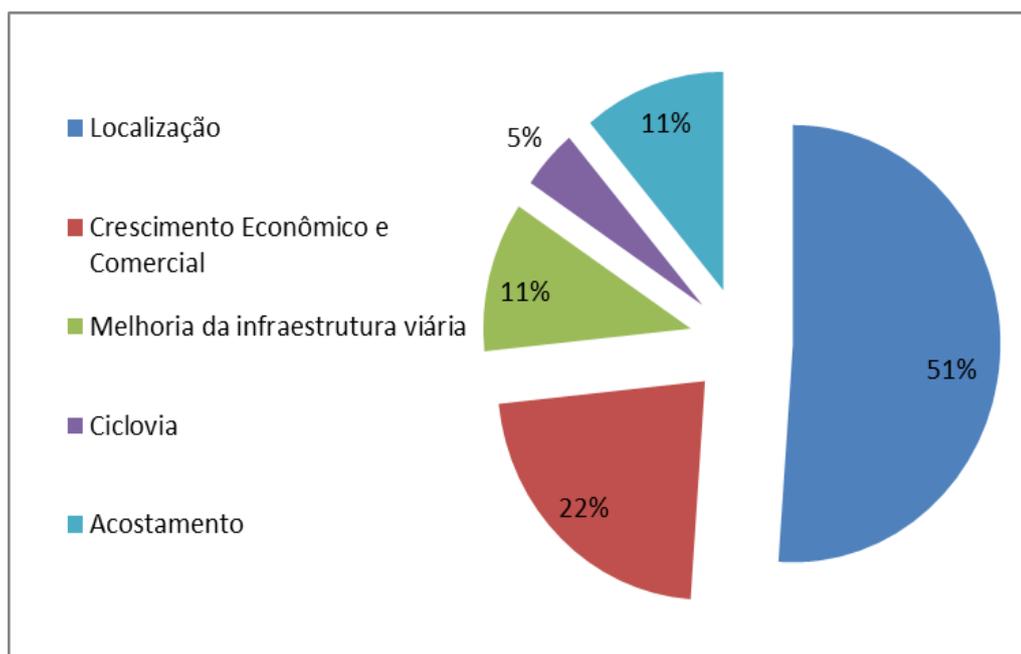
De acordo com os dados apresentados percebe-se que ainda existem diversos fatores que estão ligados a melhorias que a BR – 116 necessita. Entre os mais relatados tem-se a

infraestrutura e a sinalização, a maioria das queixas dos comerciantes provém da falta de placas e semáforos o que prejudica pedestres e até mesmo veículos a se movimentarem. Sobre a infraestrutura existem ainda muitos buracos na avenida e com isso prejudica que o fluxo de carros aconteça normalmente. Outro ponto unânime foi à ausência de estacionamento, isso prejudica o processo de vendas uma vez que os clientes não podem parar seus carros com segurança e por conta desse fato, deixam de comprar. Mais pontos foram abordados como fiscalização e até mesmo sobre os trabalhos realizados pelas oficinas mecânicas situadas na avenida que utilizam da própria rodovia para realizar seus serviços. A maioria dos entrevistados apresentaram mais de uma queixa referente a impactos, dessa forma tem-se uma real preocupação com a situação que está sendo vivenciada.

Os relatos apresentados colaboraram para trazer uma dimensão dos problemas enfrentados pela população, porém grande parte dessa população de comerciantes afirmou que o fluxo de veículos não prejudica o comércio em nenhum aspecto que muitas vez até favorecem devido a comodidade de encontrar serviços na própria rodovia. A minoria citou que a falta de educação do transito é o principal fator do prejuízo do elevado fluxo de veículos que passa por ali.

Entrando no processo de vantagens da rodovia foram elencados fatores importantes conforme demonstra a figura 2:

Figura 2: Vantagens do Comércio próximo a BR – 116.

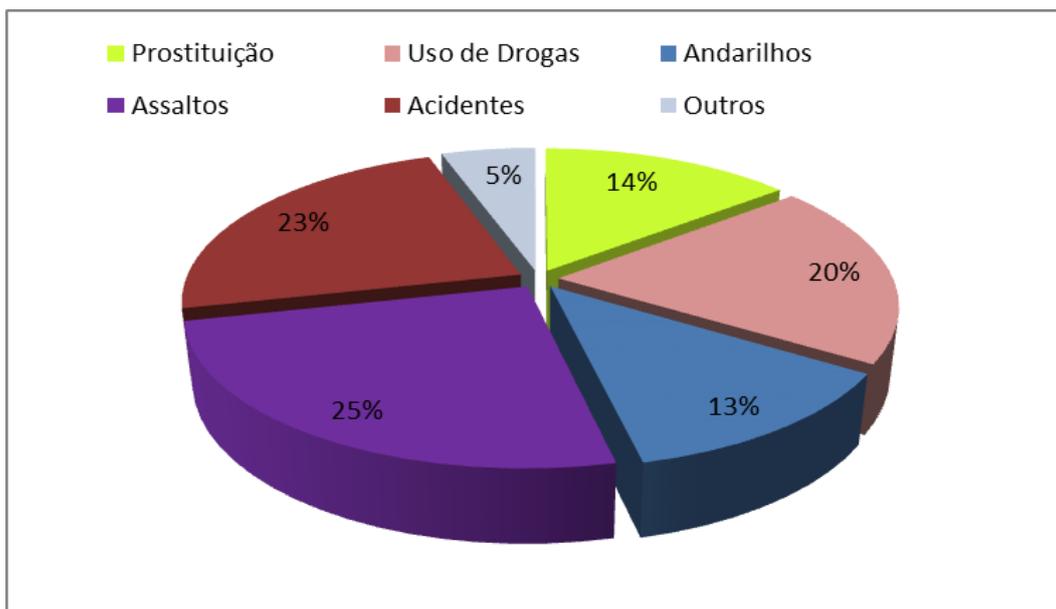


Fonte: Dados obtidos em pesquisa de campo realizada no mês de novembro na BR – 116, Vitória da Conquista – Bahia.

A localização e o crescimento econômico e comercial conforme demonstra o gráfico representam as maiores vantagens de se possuir um comércio na BR – 116, apesar de todos os impactos já citados a localização representa o mais positivo que esta avenida pode fornecer aos comerciantes afinal, ela abriga grande quantidade de veículos com viajantes durante todo o tempo. Outras características mencionadas no quesito melhorias realizadas na rodovia em benefício da população, foram citadas por grande parte dos entrevistados: faixa de pedestres, barras de proteção, acostamento e estacionamento e pavimentação adequada.

Um dos grandes problemas verificados na BR – 116 que corta a cidade de Vitória da Conquista é a presença dos problemas sociais como prostituição, uso de drogas e a presença de andarilhos. Neste local também é extenso o número de assaltos e acidentes o que afeta de forma bastante elevada toda a extensão local. Conforme a figura abaixo segue o gráfico de como a população enxerga esses problemas vivenciados corriqueiramente na rodovia.

Figura 3: Problemas sociais que mais afetam a rodovia em relação ao comércio.



Fonte: Dados obtidos em pesquisa de campo realizada no mês de novembro na BR – 116, Vitória da Conquista – Bahia.

Ainda é muito elevado o número de assaltos na localidade, mas todos os problemas sociais apresentados possuem grandes percentuais o que nos leva a conclusão de que a falta de segurança e policiamento no local vem proporcionando este alto índice que só vem crescendo em relação à sociedade. Devido a isso a população local apresenta receios ao deixar seu comércio sempre aberto, pois está sujeito a diversos problemas em questão da segurança.

A rodovia é sem dúvidas de tamanha importância para o crescimento local como também para o regional. Atualmente é gerida pela ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, que é empresa que administra desde outubro de 2009 o trecho da BR 324 entre Salvador e Feira de Santana e o trecho da BR 116 entre Feira de Santana e a divisa com o estado de Minas Gerais.

É formada por dois fortes grupos empresariais do Brasil e do exterior, todos com larga experiência em rodovias e engenharia pesada. Seu objetivo é garantir a qualidade da infraestrutura e dos serviços ao longo das rodovias concedidas, com consciência ambiental, mantendo um excelente relacionamento com os usuários e seus colaboradores, e atendendo as expectativas dos seus acionistas. Dessa forma, perguntamos aos comerciantes quem seria o mais indicado para gerir uma rodovia entre as respostas fornecidas percebe-se que apesar dos grandes benefícios da ViaBahia a maioria preferia que o gestor fosse o governo ficando a Via Bahia em segundo lugar.

Diante de todas as repostas fornecidas percebe-se que grandes impactos ainda estão presentes na BR-116, porém existem vantagens e melhorias que vem sendo realizadas a fim de proporcionar um local mais acessível e de qualidade a todos os que por ali transitam.

5. CONCLUSÃO

Do Modal rodoviário em si parte-se para um grande ponto: A importância de uma grande rodovia que é a BR 116 para o desenvolvimento da cidade de Vitória da Conquista emergindo também os problemas sociais e os impactos enfrentados pela população que possui comércio em seu entorno.

O estudo realizado no entorno da rodovia permite uma grande de leque de processos que devem ser analisados e também proposto a renovações de estudos que favoreçam um ampliamto e diferenciação da ações previstas a execução.

As importações e exportações estão intimamente conectadas a infraestrutura do país, como também aos seus modais de transporte, principalmente com o rodoviário que interliga os demais. Portanto uma boa base rodoviária fornece uma vantagem competitiva ao país. Vitória da Conquista apresenta esse trecho que atua de forma singular nesse processo rodoviário o que permite interligações importantes.

Os investimentos aplicados não são satisfatórios para a manutenção eficiente das vias, muitas estradas encontram-se em condições ruins de tráfego, além disso, entre outros aspectos, têm-se acidentes e roubos de cargas que frequentemente acontecem nas vias.

É inevitável a presença de impactos, porém pode ser crescente a presença de benefícios para progredir no processo. Dessa forma a contínua evolução das vias que hoje é de porte da Concessionária ViaBahia deve continuar em progressão. O estudo aprimorado deste setor rodoviário permite identificar e mostrar como quem convive nas proximidades reage à situação atual.

É um amplo estudo que dá margens para novos questionamentos que deve ser cultivados e aprimorados para assim garantir a satisfação daqueles que transitam e convivem neste ambiente diariamente que é a rodovia. Alternativas para melhorar o sistema de transporte é sempre crescente, mas uma mudança na mentalidade dos que fato integram esse processo também é um fato gerador de resultados é por isso que aliado a uma conscientização entre moradores, comerciantes, órgãos públicos e a própria concessionária pode melhorar de maneira significativa a eficácia do sistema.

6. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Competências**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4871/Competencias.html>> Acesso em 02 de out. 2014.

BRASIL, Decreto nº 92.347, 26 de dezembro de 1985. Aprova o Regulamento do Fundo Rodoviária Nacional – FRN. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D92347.htm>. Acesso em: 06/10/2014.

BRASIL, Decreto nº 92.347, 26 de dezembro de 1985. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/decreto/d7717.htm>. Acesso em: 08 de out. de 2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE. **Institucional**. Disponível em <<http://www.dnit.gov.br/institucional>>. Acesso em 05 de out. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**. Disponível em <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=293330>>. Acesso em 02 de out. 2014.

GIL, ANTÔNIO CARLOS. COMO ELABORAR PROJETOS DE PESQUISA. SÃO PAULO: ATLAS, 2002.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Transporte Rodoviário do Brasil**. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/rodo.html>>. Acesso em 16/10/2014.

NOVAES, Antônio Galvão. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição: Estratégia, Operação e Avaliação. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA. **História**. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/geografia/>> Acesso em 01 de out. de 2014.

_____. **Cronologia**. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/geografia/>> Acesso em 01 de out. de 2014.