

MOBILIDADE URBANA EM SALVADOR E SUA RELAÇÃO COM A QUALIDADE DE VIDA

Valter de Oliveira Saback Júnior¹
Lídia Chagas de Santana²

RESUMO

A mobilidade urbana é uma preocupação de todas as cidades e em especial, as capitais e grandes metrópoles, pois, com o crescimento populacional que esses grandes centros urbanos se deparam, fica praticamente impossível não se preocupar com a questão da mobilidade. Tratando-se, ainda, de uma cidade que pretende sediar jogos da Copa do Mundo de 2014, essa preocupação torna-se ainda mais presente e urgente. Uma vez que existem prazos a serem cumpridos. Diante das informações obtidas, serão feitas análises dos projetos de mobilidade elaborados pela prefeitura Municipal de Salvador, em parceria com os governos estadual e federal. Foram analisados, equipamentos, obras de intervenção viária e seus respectivos custos. Caso não se constate a viabilidade de tais projetos foram apresentadas propostas alternativas que podem substituir tais projetos levando-se em consideração a preservação do meio ambiente, a sustentabilidade e, conseqüentemente, uma melhor qualidade de vida para a sociedade. A mobilidade urbana foi analisada sob os diferentes pontos de vista de cada meio de transporte, que em alguns casos estavam gerar choque de interesses, uma vez que cada ponto de vista visa privilegiar um respectivo meio de transporte.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Meio Ambiente. Sustentabilidade. Qualidade de Vida.

ABSTRACT

Urban mobility is a concern of all cities and especially the capitals and large cities because, with population growth that these large urban centers are facing is almost impossible not to worry about the issue of mobility. Even if they were a town you want to host games of the 2014 World Cup, this concern becomes even more present and urgent. Since there are deadlines to be met. Given the information obtained, analyzes of mobility projects prepared by the Town hall of Salvador, in partnership with the state and federal governments will be made. Will be analyzed, equipment, works of road intervention and their respective costs. If there is found the viability of such projects will be proposed alternatives that can replace such projects taking into account the preservation of the environment , sustainability and hence a better quality of life for society . Urban mobility is analyzed from different points of view of each mode of transport, which in some cases could lead to clash of interests , since each viewpoint is its emphasis on a means of transport

Keywords: Urban Mobility. Environment. Sustainability. Quality of Life.

1 INTRODUÇÃO

O tema Mobilidade Urbana vem sendo discutido em toda parte do mundo, principalmente nos grandes centros urbanos onde o crescimento populacional aliado

¹ Bacharel em Administração com linha de formação em Gestão de Negócios – Faculdade Visconde de Cairu.

² Professora Licenciada em Letras; Pós-Graduação em Literatura; Professora da Fundação Visconde de Cairu; orientadora deste trabalho. santanalidia@ig.com.br

ao aumento do número de veículos motorizados vem causando grande preocupação a seus gestores e, principalmente à sociedade que é, sem dúvidas, a grande prejudicada com essa nova característica que vem se tornando típica nesses locais.

Diante de tudo que é presenciado, tanto no próprio cotidiano, quanto nos noticiários de TV, revistas e jornais, fica notório que a questão da mobilidade urbana deve ser considerada como uma prioridade para qualquer gestor público. Entretanto, para um projeto de mobilidade urbana funcionar perfeitamente, ele deve estar aliado às práticas que visam aplicação das práticas sustentáveis.

A qualidade de vida que deve ser proporcionada pelos projetos de mobilidade urbana deve ser contemplada com ações de preservação do meio ambiente que visem resultados satisfatórios, do ponto de vista ambiental, para as gerações futuras.

O presente artigo pretende mostrar a importância dos projetos de mobilidade urbana para a capital baiana citando alguns exemplos, bem sucedidos, de outras capitais. Analisar custos e os impactos que tais projetos causarão à sociedade soteropolitana e de boa parte da região metropolitana, e apresentar as diferentes opções de transporte que resultam na melhor fluidez, na redução da poluição e conseqüentemente, no menor impacto ambiental.

Quanto ao método utilizado, para a realização deste trabalho, foi o dedutivo mediante a pesquisa documental, que permitiu através de pesquisas bibliográficas e de campo, o embasamento para criação do artigo e esclarecimento dos assuntos abordados, procurando transmitir, de forma clara e menos técnica, facilitando o entendimento para o leitor.

2 MOBILIDADE URBANA

2.1 O QUE É?

Mobilidade urbana é a facilidade de trânsito dos indivíduos dentro da cidade, ou seja, é a facilidade que o cidadão tem de se locomover de sua residência para o trabalho, lazer, ou outros destinos (e vice-versa), dispondo de alternativas que lhe façam economizar tempo e, conseqüentemente, reduzir o stress tão comum em quem convive diariamente com trânsito intenso, congestionamentos, poluição entre outros infortúnios típicos desses casos.

Então, ter mobilidade é poder optar por deixar o carro em casa e pegar um ônibus, um metrô, ou a própria bicicleta, e chegar ao destino no horário programado e sem maiores transtornos, pois a condução alternativa passará no horário programado, as vias estarão com uma fluidez satisfatória e com condições de segurança para aqueles que optarem por um meio de transporte mais saudável, a exemplo da bicicleta.

Com base em Corrêa (1995), o espaço urbano é, em termos gerais, o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade ou simplesmente o espaço urbano fragmentado.

3 QUALIDADE DE VIDA

3.1 O QUE É?

Conforme cita Nobre (1995), a qualidade de vida não é um simples modismo, algo passageiro a preencher o tempo dos leitores para, em seguida, ser descartada. Muito pelo contrário, ela se constitui em um dos objetivos a ser alcançado no presente estágio de desenvolvimento da humanidade.

Hábitos alimentares pouco saudáveis aliados ao sedentarismo e o estresse provocados pelo ritmo de vida acelerado que está presente no nosso dia a dia, são fatores que contribuem para a preocupação com a qualidade de vida que nada mais é do que o emprego de condições de vida que permitam o indivíduo viver bem com o corpo, com a mente e com os outros indivíduos.

4 OS DESAFIOS QUE A CIDADE DE SALVADOR TERÁ QUE ENFRENTAR

O crescimento acelerado da cidade e o aumento no número de transportes individuais, assim como em muitos outros centros urbanos vem desconfigurando o papel real que caberia a cidade que é de proporcionar qualidade de vida e qualidade de circulação para os seus usuários.

Ultimamente o que se observava era a preocupação maior em viabilizar o fluxo de veículos motorizados, principalmente os individuais, que aliados às políticas públicas que favorecem a aquisição desses objetos de consumo, com longos prazos para pagamento e muitas vezes compras sem entrada, fizeram com que o número de veículos desse tipo aumentasse assustadoramente.

Muitas cidades foram adaptadas para o uso eficaz do automóvel particular, como resposta a um crescimento acelerado deste meio de transporte, até mesmo suprimindo o transporte público e fazendo com que o automóvel seja valorizado diante dos demais modais de transportes.

Esta situação fez com que o ambiente urbano se deteriorasse e, como consequência, levando os municípios a revisarem os seus Planos Diretores, buscando privilegiar os pedestres, ciclistas e o próprio transporte coletivo.

5 OS CAMINHOS QUE A CIDADE DESENHA E OS CAMINHOS QUE A MOBILIDADE IMPÕE

A formação de uma cidade se dá pela estruturação das vias que se formam seguindo caminhos que levam aos diversos centros, tais como os centros comerciais, residenciais, de lazer entre outros.

É importante considerarmos que as vias que constroem esses caminhos devem ser dispostas de maneira justa e voltadas para a melhoria da qualidade de vida de todos os que delas se utilizam.

Entretanto, nas grandes cidades, como é o caso da capital baiana, esses caminhos são utilizados privilegiando o automóvel e os poucos espaços que deveriam ser reservados aos pedestres são ocupados desrespeitosamente por esses veículos.

A cidade de Salvador possui diversos exemplos de intervenções viárias que tiveram ou terão que ser feitas transpondo obstáculos que a própria geografia da cidade desenhou. Essas intervenções podem ser observadas na construção dos túneis Américo Simas e o da Avenida Luis Eduardo Magalhães; os planos inclinados, Gonçalves, Pilar e o da Liberdade; o Elevador Lacerda; a via expressa, que tem gerado muitas divergências por parte dos envolvidos, por conta das desapropriações e transtornos no local; e finalmente o metrô com intervenções

grandiosas como, por exemplo, o trecho subterrâneo que ligará as estações da Lapa à estação Campo da Pólvora. Entretanto isso ainda não é o suficiente.

Para se ter uma ideia de como seria a cidade ideal do ponto de vista da mobilidade urbana com foco na qualidade de vida de todos os que convivem na cidade seria interessante fazermos uma análise da infraestrutura ideal para cada tipo de meio de transporte, bem como os impactos positivos de tais implantações.

5.1 A MOBILIDADE PARA O PEDESTRE

Segundo Vasconcelos (2002), mesmo nas grandes metrópoles, com as longas distâncias e diferentes sistemas de transportes (carro, trem, ônibus, metrô e outros) que estruturam o território urbano, 44% das viagens diárias são feitas a pé – e o número é ainda maior nas cidades menores.

Sendo o objetivo da mobilidade, dar privilégio ao pedestre, os investimentos devem ser feitos em calçadas, pois esse equipamento é que é capaz de proporcionar a acessibilidade a esses usuários com o maior conforto e segurança.

A calçada não deve ser projetada exclusivamente para o pedestre. O mobiliário urbano e o espaço verde, através do plantio ou preservação de árvores, também deve ser considerado, pois o objetivo não é só o de criar um meio seguro de circulação, mas sim de se criar espaços de convívio e que tragam bem estar para os seus usuários.

Outro fato que deve ser considerado é o das calçadas serem projetadas não só para os pedestres comuns, mas também para os cadeirantes, deficientes visuais e, em alguns casos para os ciclistas também. Portanto é necessário ter a preocupação na criação de rampas de acesso, bem como pista tátil com sinalização de possíveis obstáculos.

Vale lembrar que as questões de mobilidade urbana não devem ser resumidas apenas aos espaços públicos. A acessibilidade, de pessoas com dificuldade de locomoção, ao interior, e no interior, dos estabelecimentos também deve estar presente nos projetos de mobilidade urbana.

5.2 A MOBILIDADE PARA AS BICICLETAS

Ao lado da caminhada, o deslocamento sobre as duas rodas da bicicleta é, sem dúvidas, o meio de transporte mais saudável que existe, contribuindo para os hábitos saudáveis dos indivíduos, melhorando o trânsito e favorecendo ao meio ambiente.

Atualmente esse meio de transporte é utilizado em pequenos percursos, provavelmente pela falta de uma estrutura urbana que incentive esse meio de transporte, aliada a campanhas de conscientização e investimentos em segurança pública.

De acordo com Duarte (2007), a frota nacional de bicicletas quase dobrou em dez anos. Eram 30 milhões em 1994; hoje, são 55 milhões. De acordo com levantamentos da associação Nacional de Transportes Públicos, a bicicleta é responsável por 7,4% dos deslocamentos urbanos. Diante do exposto podemos perceber que a bicicleta tem grande potencial de aceitação por parte da sociedade, principalmente em regiões planas, desprovidas de aclives e declives.

Apesar da cidade de Salvador possuir um relevo acentuado, a implantação de ciclovias certamente é uma alternativa muito viável sob o ponto de vista da mobilidade urbana, pois possuímos cerca de 50 km de litoral e grandes avenidas que viabilizam a implantação desse modal de transporte.

Uma infraestrutura que favoreça o uso da bicicleta, não se resume apenas à criação de ciclovias e sim de áreas reservadas ao estacionamento de bicicletas (bicicletários) com paraciclos em quantidade suficiente para atender a demanda do local e espaços reservados às bicicletas no transporte de massa, como é o caso do metrô.

Existem vários exemplos bem sucedidos do incentivo ao uso das bicicletas através das ações citadas anteriormente, como é o caso de Bogotá na Colômbia que após incorporar a bicicleta como meio recreativo, passou a integrá-la aos meios de transportes coletivos como é o caso do transmilênio - um sistema de BRT, sigla que vêm do inglês e que significa **Bus Rapid Transit (Ônibus de Trânsito Rápido)** – o que fez com que aumentasse de 1% para 4% o uso da bicicleta como meio de transporte.

Já existe em Salvador um projeto de mobilidade urbana direcionado ao ciclista que começou a ser pensado pelo governo do estado em 2008 e passou a ganhar força com a proximidade da Copa do Mundo de 2014, com custo estimado de R\$ 41 milhões de reais, o “Cidade Bicicleta – Mobilidade para Todos” prevê a implantação de 217 quilômetros de malha cicloviária no trecho entre as cidade de Salvador e Lauro de Freitas e será realizado pela Companhia de Desenvolvimento Urbanístico da Bahia (Conder).

Neste projeto serão beneficiadas todas as principais avenidas expressas como a Avenida Luis Viana Filho, mais conhecida como Paralela, Av. Vasco da Gama, Av. Anita Garibaldi, Av. Mário Leal Ferreira, também conhecida como Bonocô, além do centro da cidade.

Mas para que esse projeto atinja o objetivo esperado, será necessário uma mudança na cultura da população que está habituada a transitar sobre os meios de transportes individuais motorizados. Isso será possível através de campanhas de conscientização e incentivos ao uso da bicicleta como meio de transporte principal. Segundo o coordenador do projeto, Itamar Mussi, Bicicletários estão contemplados no projeto – o estágio atual do “Cidade Bicicleta” propõe a instalação de 53 espaços dedicados à acomodação do equipamento ao longo dos 217 km da malha cicloviária, juntamente com os projetos de integração modal entre esses meios de transportes, que é fundamental para que o projeto como um todo seja bem sucedido.

Esta extensão, se concluída, colocaria a capital baiana como a segunda cidade com maior oferta desse tipo de mobilidade na América Latina, só menor que a de Bogotá na Colômbia, ultrapassando os 200 km da cidade do Rio de Janeiro que hoje é a maior do país.

A qualidade de vida que o uso da bicicleta proporciona é incontestável. Entretanto, ações que incentivem, privilegiem e conscientizem o uso desse meio de transporte, devem ser postas em prática, como mencionado anteriormente.

5.3 A MOBILIDADE PARA AS MOTOCICLETAS

Outra alternativa para a mobilidade urbana, é o uso da motocicleta. Essa alternativa pode não ser considerada ideal sob o ponto de vista das questões ambientais e da qualidade de vida, pois, por ser um veículo motorizado existe a

emissão de gases poluentes e por conta da imprudência os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas ocupam os maiores índices no Brasil.

Na tabela a seguir é feita uma comparação da motocicleta com outros dois modais de transportes (automóvel e ônibus) no que diz respeito, principalmente à poluição.

A viabilidade da motocicleta ocorre por conta custo benefício. É, um veículo econômico no que diz respeito ao consumo de combustível e a manutenção, e promove grande mobilidade nos locais de trânsito intenso. Ideal para os motoboys e mototaxistas que se proliferam assustadoramente nos grandes centros urbanos e aqui em Salvador não é diferente.

Um fato interessante observado é o de que a motocicleta está disputando o gosto dos seus usuários não só nos centros urbanos, mas também na zona rural, onde o cavalo, o jumento e outros animais utilizados no transporte de pessoas e objetos estão sendo substituídos quase que completamente por esses veículos.

5.4. A MOBILIDADE PARA O AUTOMÓVEL

Um dos grandes erros nos projetos de mobilidade urbana na cidade de Salvador, assim como na maioria das cidades brasileiras, é a valorização de um único meio de transporte, que geralmente é o automóvel. Esse modal é valorizado sobre os modais não motorizados pela comodidade que proporciona aos seus usuários. Entretanto pode ser considerado o grande vilão do trânsito no que diz respeito aos grandes congestionamentos.

Uma das primeiras alternativas seria a aplicação de medidas restritivas ao uso do automóvel em locais de grande circulação de veículos, como por exemplo, os rodízios de placas que visam à circulação de determinados veículos em determinados dias da semana. Medida como essa já foi aplicada na cidade de São Paulo com resultados satisfatórios de início. Porém acabou causando efeitos contrários aos objetivos pretendidos, pois as pessoas que possuíam poder aquisitivos melhores passaram a adquirir um segundo ou terceiro veículo para não ficar privado do uso desse meio de transporte em alguns dias da semana.

Outra medida restritiva interessante para a capital baiana seria a implantação do chamado pedágio urbano que tem o objetivo de reduzir o uso do automóvel em

pontos da cidade de maior fluxo de veículos, como é o caso da região do Iguatemi. Essa medida em forma de lei acabou de ser sancionada pela presidente Dilma Rousseff, conforme publicou o jornal o Estadão de São Paulo (2012)

Os municípios poderão cobrar pedágio para diminuir o trânsito de automóveis, segundo a Lei de Mobilidade Urbana, sancionada na última semana pela presidente Dilma Rousseff. Um dos principais objetivos é estimular o transporte coletivo e reduzir a emissão de poluentes. A nova lei autoriza a cobrança de tributos pelo uso da infraestrutura urbana, "visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade". A receita gerada pelo pedágio ou outra forma de tributação deve ser destinada ao transporte coletivo, como a concessão de subsídio público à tarifa.⁽³⁾

Campanhas de educação e conscientização da população também poderiam surtir efeito, uma vez que se observa um percentual muito grande de pessoas que transitam sozinhas em automóveis ocupando de maneira desproporcional o seu espaço na via.

O uso compartilhado do automóvel já é uma alternativa pensada e posta em prática em vários lugares do mundo. O site do Portal ODM (2010), aborda esse assunto de maneira bastante objetiva, procurando incentivar esta atitude na sociedade.

O aumento dos carros ocupados por uma só pessoa é um problema global. (Os sites de caronas são alternativa para reduzir as emissões, apesar de boa parte de nós resistir em deixar o carro na garagem ou em ter companhia no carro). Mas novas modalidades de carona podem dar um empurrãozinho para mudarmos nossos hábitos e contribuirmos para um planeta mais saudável. Um estudo da Universidade Fernando Pessoa, de Portugal, mostra que ter duas pessoas em cada veículo reduziria em 25% as emissões de CO₂.⁽⁴⁾

Essas ações refletem a preocupação global de alguns países com o meio ambiente e procura minimizar os efeitos negativos do trânsito e o uso dos veículos de forma descontrolada utilizando como ferramenta a informação aliada à educação, que são essenciais para a conscientização das pessoas quanto ao uso consciente do automóvel.

³ SALOMON, Marta; DANTAS, Iuri; VIANNA, Andréa Jubé. **Lei federal autoriza criação de pedágio urbano por prefeituras**. O Estadão de São Paulo, São Paulo.

⁴ BARIFOUSE, Rafael. **Época e Época - Carros ocupados por uma só pessoa são problema global**. Paraná. Portal ODM.

Qualquer meio de transporte motorizado que privilegie uma pequena quantidade de passageiros, não deve ser incentivado. O interessante é que se coloquem alternativas que motivem esses usuários a deixarem em casa esse meio de transporte, contribuindo, assim com o meio ambiente e melhorando a qualidade de vida de cada um de nós.

5.5 A MOBILIDADE PARA O TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO

O uso do automóvel particular como alternativa à mobilidade urbana fez com que houvesse pouco investimento no transporte público em muitas capitais brasileiras. Em Salvador isso poder ser considerado ainda pior, pois o pouco investimento feito em transporte público nos últimos anos se resumiu apenas transporte coletivo rodoviário (ônibus), através de incentivos a renovação da frota, pois nem os terminais e estações de transbordo sofreram quaisquer intervenções nos últimos anos, embora, em 2010, o prefeito João Henrique tenha manifestado interesse em realizar uma verdadeira reforma na estação da Lapa, não conseguiu a verba junto ao governo federal e foi obrigado a arcar com verba própria para realizar somente obras emergências. A publicação do jornal Correio (2012) menciona esse fato.

Em abril de 2010, o jornal CORREIO noticiou a ida de João Henrique a Brasília em busca de recursos para a reforma de estação da Lapa, orçada em R\$ 26,4 milhões. O prefeito não conseguiu financiamento e, no início deste ano, com o estado precário do terminal, a prefeitura foi obrigada a abrir o cofre e gastar R\$ 5 milhões. Em andamento, a reforma prevê a troca de piso, reforma de banheiros e impermeabilização das coberturas.⁵

O sistema de integração, como já foi mencionado anteriormente, também é uma forma de investimento na melhoria da mobilidade urbana na capital baiana.

A solução para a melhoria do trânsito nos grandes centros urbanos é o investimento no transporte público de qualidade. Ações como as citadas anteriormente visam a diminuição do uso do transporte individual motorizado, diminuindo, assim a emissão de gases poluentes na atmosfera, sendo mais uma atitude de caráter sustentável visando a melhoria da qualidade de vida de todos.

⁵RODRIGUES, Rafael; RIBEIRO, Luana. **Prefeito revira as gavetas e volta a apresentar obras que nunca saíram do papel.** Correio. Salvador. 17 abr. 2012. Caderno Mais.

5.6 A MOBILIDADE PARA O TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

A cidade de Salvador já vivenciou o uso do transporte sobre trilhos por volta do século XIX quando foram criadas algumas linhas que faziam a ligação da Cidade Alta com a Cidade Baixa, entretanto, atualmente a presença desse meio de transporte pode ser vista, somente e de forma precária, no trecho que vai bairro de Paripe ao bairro da Calçada, trecho conhecido como Subúrbio ferroviário.

As três esferas do governo passaram a repensar esta modalidade de transporte de massa e, em 1999, foi realizada a concorrência pública para a construção do metrô da cidade.

O projeto do metrô soteropolitano já dura mais de doze anos, e por questões políticas ainda não se concluiu a primeira etapa que compreende o trecho entre a estação da Lapa e a futura estação Acesso Norte.

Após vários atrasos no cronograma, o governo do estado e a prefeitura entraram em um consenso quanto ao modal de transporte a ser implantado na integração da linha 1 do metrô com o Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães. Trata-se do metrô que será o modal de transporte da chamada linha 2. A escolha do metrô no lugar do BRT, que era a proposta da prefeitura, foi festejada por todos aqueles que pensam no retorno, a longo prazo, desse investimento, uma vez que os gastos superiores aos do sistema de ônibus seriam compensados com a melhoria da qualidade de vida e o menor impacto ambiental, já que o sistema sobre trilhos aproveitaria bastante a área verde existente na região da paralela, sem falar no fato de que o metrô utiliza energia limpa reduzindo, assim, os índices de poluição que seriam produzidos se fosse empregado o sistema de transporte coletivo rodoviário.

Segundo o governador Jaques Wagner, o governo do estado irá dispor de um teto de até R\$ 2,4 bilhões proveniente do PAC Mobilidade, mas este teto não será atingido, pois a implantação do metrô juntamente com todas as intervenções planejadas não deve ultrapassar R\$ 1,6 bilhões.

Atualmente passou a existir uma polêmica entre o governo federal e a prefeitura de

Salvador quanto à viabilidade da operação do metrô no trecho compreendido entre a estação da Lapa e o Acesso norte, pois segundo a então ministra do Planejamento, Miriam Belchior, não existe viabilidade comercial para operação

desse trecho que corresponde à metade dos 13 quilômetros do trecho inicial. De fato seria muito mais viável a construção de todos os 13 quilômetros que ligariam as duas das maiores estação de cidade.

Se o transporte coletivo é a solução para a melhoria da qualidade de vida da população que convive nos grandes centros urbanos, o que dizer do transporte coletivo de massa sobre trilhos? Sem dúvida pode ser considerado o meio de transporte ideal para todos, uma vez que transporta uma quantidade muito grande de passageiros por vias exclusivas, livres de congestionamento e o melhor de tudo, utilizando energia limpa.

6 PROJETO DE MOBILIDADE DA CAPITAL

A cidade de Salvador possui um grande projeto de mobilidade urbana, que se for posto em prática irá, não só melhorar consideravelmente os problemas de trânsito enfrentados pela capital como também atender às questões de melhoria da qualidade de vida e sustentabilidade. Entre esses projetos pode-se destacar o sistema de transporte em massa sobre trilhos (metrô) com integração modal entre ônibus e trem e algumas intervenções viárias que serão diversas. Entretanto existem os projetos de maior impacto viário, que são os que prevêem a construção de viadutos. Abaixo serão citados os locais de implantação com os seus respectivos objetivos. Lembrando que são apenas projetos, o que não garantem de fato a sua construção

Para não deixar de citar as pequenas intervenções viárias, o Jornal A TARDE (2011), em entrevista com o superintendente da Transalvador o srº Alberto Gordilho, cita os pontos da capital baiana que sofrerão intervenções visando a melhoria de mobilidade urbana.

Intervenções viárias em vários pontos de Salvador, com o investimento de R\$ 1,3 milhão. Este foi o anúncio feito, na última sexta-feira (12), pela Prefeitura Municipal para amenizar os engarrafamentos que aborrecem diariamente os motoristas. De acordo com o superintendente de Trânsito e Transporte de Salvador (Transalvador), Alberto Gordilho, o projeto foi elaborado pela equipe técnica do órgão e será executado, em três etapas, pela Superintendência de Conservação e Obras Públicas (Sucop).⁽⁶⁾

⁶ ANDRADE, Carine. **Início de obras em grandes vias muda trânsito de Salvador.** A tarde. Salvador, 30 ago.2011. Caderno Cidades.

Os projetos citados foram divididos em três etapas que se iniciaram com as obras de alargamento da pista e a construção de um recuo para ônibus na Avenida ACM, na altura do Hiper Posto, nos sentidos Lucaia e Iguatemi; a criação de um recuo para parada de ônibus na Avenida Suburbana, próximo ao viaduto do Lobato; e a criação de uma agulha (desvio para uma via paralela) na Avenida Bonocô, em frente ao posto Mataripe, para evitar o afunilamento da pista no sentido Iguatemi.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através deste trabalho tornou-se possível conhecer melhor a cidade de Salvador, bem como estudar os projetos de mobilidade urbana bem sucedidos em diversos locais do Brasil e do mundo, analisando, segundo as particularidades de cada local, a sua viabilidade para possíveis implantações na capital baiana.

A importância da mobilidade urbana é fundamental para a qualidade de vida de uma sociedade, pois ela visa reduzir o tempo gasto no trânsito nos diversos trajetos percorridos por cada indivíduo no seu dia a dia, e trânsito menos intenso significa menos congestionamentos que tem como consequência, menos poluição e menos estresse. Portanto mobilidade urbana, meio ambiente e qualidade de vida possuem uma relação profunda.

Conclui-se que os projetos de mobilidade urbana, sejam eles através de intervenções viárias, sejam através de implantação das diversas alternativas de modais de transportes, visam a melhoria na qualidade de vida da população, sendo necessário que o poder público tenha a consciência de que tratam-se de ações que não podem mais ser adiadas.

Atualmente existe um projeto posto em prática que visa o incentivo ao uso da bicicleta na cidade. Ele se chama “Bike Salvador” que é uma parceria da prefeitura com a iniciativa privada no qual atualmente estão dispostos cerca de 40 estações de bicicleta pela cidade incentivando o uso da bicicleta pela população soteropolitana. Felizmente esse projeto está obtendo grande aceitação por parte da população que pode alugar esses equipamentos ou simplesmente utilizar seus próprios veículos na estrutura viária que está sendo disponibilizada através da criação de ciclofaixas e ciclovias pela cidade.

Infelizmente, dos projetos apresentados em 2012 visando a construção de viadutos na capital baiana com o objetivo de melhorar a mobilidade na cidade, apenas um encontra-se em execução, que é o da construção dos dois viadutos na avenida Luis Viana Filho (Paralela), na região do Imbuí. Os demais sequer saíram do papel.

Um dos principais pontos dos projetos de mobilidade da capital, o metrô, que passou a ser assumido pelo governo do estado desde abril de 2013, ainda não está concluído. Mais uma data foi apresentada para o início da sua operação, que será à véspera da abertura da Copa do Mundo de 2014.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carine. **Início de obras em grandes vias muda trânsito de Salvador.** A tarde. Salvador, 30 ago.2011. Caderno Cidades.

BARIFOUSE, Rafael. **Época e Época - Carros ocupados por uma só pessoa são problema global.** Paraná. Portal ODM. Disponível em: <<http://www.portalodm.com.br/carros-ocupados-por-uma-so-pessoa-sao-problema-global--n--309.html>>. Acesso em: 17 jan. 2012.

Ciclocidade: Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. **Bicicletários.** São Paulo. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/ciclistaurbano/bicicletarios>>. Acesso em: 08 jan. 2012

Chammas, Priscila. **Paralela: acordo define o metrô.** Correio. Salvador. 09 ago. 2011 Caderno Mais. p. 14-15.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano** - Série Princípios, São Paulo: Ática, 3a. edição, n.174, 1995. p.1-16.

DOURADO, Tatiana Maria. **Salvador pode se tornar a cidade com mais quilômetros de ciclovias do país.** Portal G1. Salvador. 9 set. 2011. Disponível em: < <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2011/09/salvador-pode-se-tornar-cidade-com-mais-quilometros-de-ciclovias-do-pais.html>> Acesso em 26 jun. 2012.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana.** Curitiba: Juruá. 1ª ed (2007). 108 p.

NOBRE, Moacyr Roberto Cucê. **Qualidade de Vida.** 4ª edição. São Paulo, Editorial. 1995.

RODRIGUES, Rafael; RIBEIRO, Luana. **Prefeito revira as gavetas e volta a apresentar obras que nunca saíram do papel.** Correio. Salvador. 17 abr. 2012. Caderno Mais.

SALOMON, Marta; DANTAS, Iuri; VIANNA, Andréa Jubé. **Lei federal autoriza criação de pedágio urbano por prefeituras**. O Estadão de São Paulo, São Paulo. Disponível em: < [http:// www.estadao.com.br/noticias/cidades,lei-federal-autoriza-criacao-de-pedagio-urbano-por-prefeituras,820711,0.htm](http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,lei-federal-autoriza-criacao-de-pedagio-urbano-por-prefeituras,820711,0.htm)> . Acesso em 12 jan. 2012.

VASCONCELOS, Eduardo A. O transporte urbano do século XXI. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo: ANTP. 2002.