

ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA NA AVENIDA LUÍS VIANA, SALVADOR – BA

Sérgio Luís de Medeiros Ramos Filho¹

Ana Licks Silva²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar o desenvolvimento da Avenida Luís Viana (Paralela) e sua mobilidade urbana. O estudo contou com uma revisão bibliográfica que demonstrou que o processo de expansão da cidade se deu tanto pela ocupação espontânea de algumas áreas quanto pela execução de planos urbanísticos. Entre os impactos gerados pela expansão urbana estão os aglomerados subnormais, problemas de mobilidade urbana e demanda por infraestrutura. Para entender o processo de desenvolvimento da avenida foram estudados dois dos bairros mais populosos em torno da via: Imbuí e Bairro da Paz. Constatou-se que o processo de desenvolvimento em torno da Av Luiz Vianna ainda se mantém em constante expansão o que propicia transtornos na mobilidade da região com reflexos importantes em outras localidades da cidade.

Palavras-chave: Mobilidade; Avenida Luís Viana; Planejamento urbano; Ocupação espontânea.

ABSTRACT

This article aims to analyze the development of Avenida Luís Viana (Paralela) and its urban mobility. The study had a bibliographical review that demonstrated that the process of expansion of the city occurred both by the spontaneous occupation of some areas and by the execution of urban plans. Among the impacts generated by urban expansion are subnormal clusters, problems of urban mobility and demand for infrastructure. To understand the process of development of the avenue, two of the most populous neighborhoods around the road were studied: Imbuí and Bairro da Paz. The development process around Av Luiz Vianna was still in constant expansion, which causes disturbances in the mobility of the region with important reflexes in other localities of the city.

Keywords: Mobility; Av. Luís Viana Filho Avenue; Urban planning; Spontaneous occupation.

1 INTRODUÇÃO

O surgimento e desenvolvimento da cidade de Salvador – BA ocorreu em função da posição do Brasil como colônia de exploração de Portugal. A forma de gestão que os governantes impuseram à colônia, proporcionou tanto a vinda de portugueses quanto de outros povos que vislumbraram novas oportunidades em terras recém-descobertas.

Segundo Santos (2011) as mudanças de gestão entre o final do século XIX e início do século XX foram importantes para a reconfiguração do desenho urbano de Salvador. Aliado a ineficácia de políticas públicas urbanas, as mudanças trazidas pela substituição de um modelo

¹Graduando em Engenharia Civil pela Unifacs – Universidade Salvador. E-mail: serginho_ramos5@hotmail.com

²Arquiteta e Urbanista. Doutora em Saúde Pública pela UFBA – Universidade Federal da Bahia. Professora Orientadora da Unifacs – Universidade Salvador, em 2017.1. E-mail: aalmeida.ssa@gmail.com

econômico agroexportador para o capitalismo industrial, contribuíram decisivamente para um processo de migração que provocou um inchaço populacional nas principais cidades brasileiras, gerando uma expansão desordenada do tecido urbano, gerando consequências desastrosas para o funcionamento da cidade, tal como seus reflexos na mobilidade urbana.

A principal mudança encontrada na capital baiana foi o surgimento de núcleos da cidade informal, iniciando assim o processo de favelização. Segundo o Censo Demográfico (2010), a capital baiana é a quarta do Brasil em percentual da população vivendo nos chamados aglomerados subnormais, ficando atrás das capitais São Paulo, Rio de Janeiro e Belém.

Essa rápida expansão da cidade provocou uma demanda por infraestrutura. A falta de saneamento levou a poluição de rios e córregos devido à destinação inadequada do esgoto e problemas relacionados à saúde pública, tais como o surgimento de doenças infectocontagiosas de veiculação hídrica bem como a presença de insetos transmissores de doenças e problemas respiratórios oriundos dos microclimas gerados pelas construções aglomeradas e conforto térmico deficiente.

Salvador ganha então novas zonas econômicas e habitáveis na área denominada Miolo (figura 01), através da criação da via que ligaria o aeroporto ao centro empresarial da cidade. A Avenida Luís Viana teve sua primeira pista construída em 1971 e em poucos anos, sobressaiu-se como o eixo de expansão urbana mais significativo no âmbito do sistema viário de Salvador (AZEVEDO, 2011). Em pouco tempo, tornou-se a principal via de acesso ao litoral Norte, onde reside hoje, parte da força de trabalho de Salvador. Ao longo da Av. Paralela estão situados alguns equipamentos urbanos, a exemplo do Centro Administrativo de Salvador - CAB, que se caracterizam como polos geradores de tráfego.

Para os autores Saback Júnior & Santana (2012) um dos grandes equívocos nos projetos de mobilidade urbana na cidade de Salvador é a valorização de um único meio de transporte, em particular o automóvel. O modelo econômico adotado, que tem a indústria automobilística como um dos pilares do desenvolvimento econômico, figura como um dos grandes incentivadores do uso dos veículos particulares, persuadindo a população através de facilidades cada vez mais acessíveis para a aquisição de automóveis.

Dessa forma, o presente trabalho tem como objetivo analisar a mobilidade urbana na Av. Luís Viana da cidade de Salvador – BA em função do impacto gerado na população local bem como ao uso e ocupação do solo dessa região.

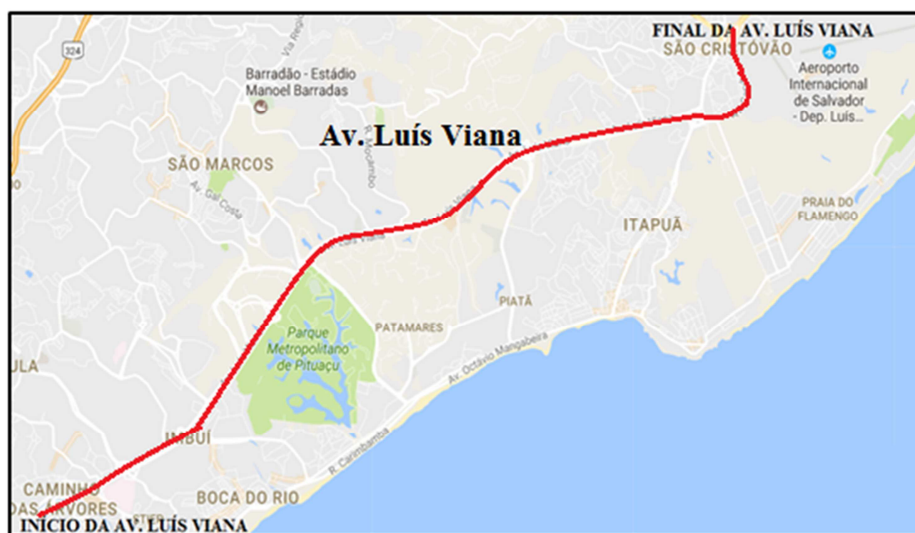
Metodologicamente o trabalho consistiu na pesquisa bibliográfica com documentos em materiais impressos para a obtenção de conteúdo didático e conhecimentos específicos sobre o assunto. Na segunda etapa foi analisado o desenvolvimento de dois bairros em torno da avenida, a fim de entender o processo de ocupação urbana da área.

2 TRANSTORNOS ORGANIZACIONAIS URBANOS NA AV. LUÍS VIANA

2.1 A necessidade da construção da av. Luís Viana e suas questões políticas.

A Avenida Luís Viana (FIGURA 1), mais conhecida como Avenida Paralela numa menção ao fato de ser paralela à orla, especificamente à Avenida Otávio Mangabeira, foi construída como via alternativa para se chegar ao aeroporto e servir como eixo de expansão da cidade, iniciando-se no final da Av. Antônio Carlos Magalhães e tendo como destino final o Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães (AZEVEDO, 2011).

Figura 1 – Localização da Av. Luís Viana



Fonte – Google Maps.

Segundo Lima (2007) o marco inicial para o desenvolvimento de um novo traçado em Salvador – BA foi através da infraestrutura preconizada pelo engenheiro Mário Leal Ferreira no

plano do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), no início da década de 40, influenciada pela Semana de Urbanismo (1935).

As perspectivas econômicas trazidas pelo petróleo e a explosão demográfica transformaram Salvador em uma caldeira sob pressão. Era preciso prever soluções para sua expansão espacial. Contratado pela municipalidade, o engenheiro Mário Leal Ferreira instala seu Escritório do Plano de Urbanismo da cidade do Salvador – EPUCS, e começou a traçar diretrizes de zoneamento, notadamente para a habitação e serviços públicos, e as normas para os centros cívicos, os centros de abastecimento e as vias comunicacionais (SCHEINOWITZ, 1998).

Os estudos para o estabelecimento de um Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador realizado pelo EPUCS partiam do conceito de um sistema integrado de redes de avenidas, com parte delas implantadas nas cumeadas (com viadutos interligando os espigões) destinadas ao tráfego lento de acesso aos bairros; no fundo dos vales estariam as vias expressas (LIMA, 2007). A equipe de Mario Leal Ferreira desenvolveu um trabalho técnico-científico que contemplava a análise do zoneamento urbano, implantação das vias de comunicação - as avenidas de vale - parques, praça esportiva, jardins e habitações, serviços públicos e até a preservação de prédios e monumentos históricos, além da elaboração da legislação urbana municipal (ARAUJO, 2013).

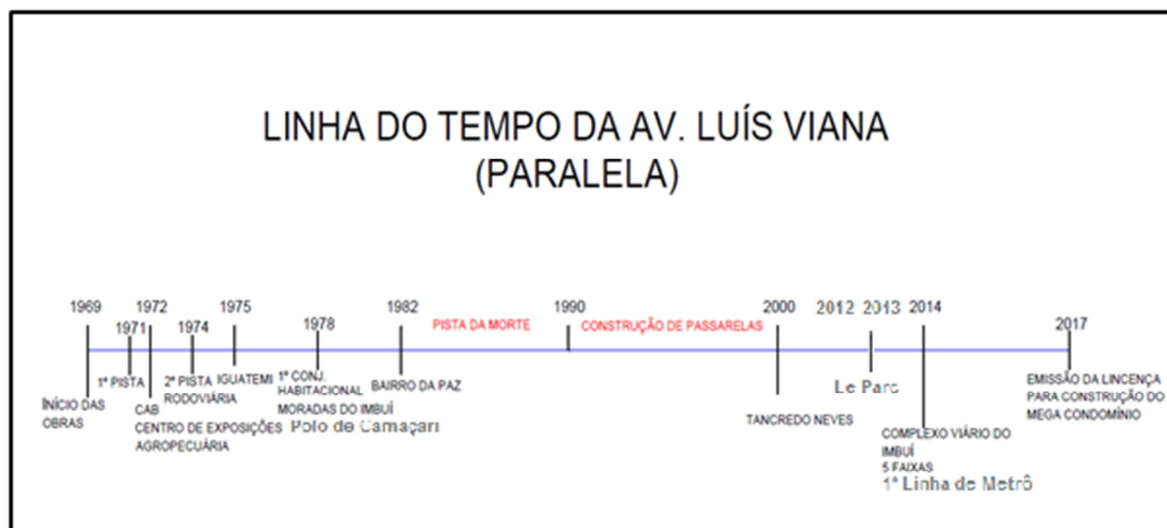
O estudo desenvolvido pela EPUCS foi sendo implementado a partir de 1940, a exemplo das avenidas Vasco da Gama e Centenário e ligações entre elas, inauguradas em 1949 junto com a Avenida Barros Reis. Apenas em 1967, com a posse do novo prefeito, Antônio Carlos Magalhães, a administração retomou os projetos do EPUCS, gerando gastos elevados para a modernização das vias da cidade e em curto espaço de tempo transformou e modernizou a malha viária urbana com a construção de 11 avenidas e de 12 viadutos e segundo (SCHEINOWITZ, 1998).

As características do planejamento urbano da década de 1970 se fizeram perceber no modelo adotado para a construção da Avenida Paralela, com pistas largas e vias de mão única, separadas por um canteiro central, onde se projetava, futuramente, implantar um modelo de transporte de massa (ARAUJO, 2013). A construção da via foi entendida pelo Prefeito como uma questão política de descentralização da cidade e da administração de Salvador.

A linha do tempo do desenvolvimento da Avenida Luís Viana (FIGURA 2) mostra seu marco inicial em 1969, com a derrubada de uma grande parte da Mata Atlântica. Segundo Lima

(2007) aproximadamente 1 milhão e 400 mil m² foram devastados a partir de desmatamento e cortes de terreno que chegaram a 40 metros de altura (IMAGEM 1).

Figura 2 – Linha do tempo do desenvolvimento da Av. Luís Viana (Paralela).



Fonte – Autoria própria, adaptado dos textos de Lima (2007) e Azevedo (2011)

Imagem 1 – Máquinas dão início às obras da Avenida Paralela, na década de 70.



Fonte – Arquivo Jornal Correio, 31 de março de 2014 (CHAMMAS, 2014).

Seguindo a ordem cronológica da linha do tempo, em 1971 foi inaugurada a primeira pista da Av. Luís Viana, tendo a priori, a fácil ligação entre o centro econômico e administrativo ao aeroporto (IMAGEM 2).

Imagem 2 – Primeira pista da Av. Luís Viana



Fonte – Arquivo Jornal Correio, 31 de março de 2014 (CHAMMAS, 2014).

Com a expansão da cidade e uma demanda imobiliária ocasionada pela implantação do Polo Petroquímico de Camaçari, que iniciou suas operações em 1978, foram inaugurados em 1972 o Centro Administrativo da Bahia (CAB) e o Centro de Exposições Agropecuárias, situados ao longo da avenida, incentivando a ida de funcionários para aquela região. Rapidamente, a avenida recém-construída, passou a receber grande fluxo de veículos, o que ocasionou em 1974 a implantação da segunda pista, bem como do novo terminal rodoviário de Salvador. Um ano depois era inaugurado o primeiro shopping de grande porte (IMAGEM 3).

Imagem 3 – Shopping Iguatemi e Rodoviária



Fonte – Azevedo (2011, p. 6).

O crescimento acelerado dessa região gerado pelo desenvolvimento de conjuntos habitacionais em torno da avenida introduziu na construção civil de Salvador um enorme apoio para alavancar sua economia. Em 1978 é inaugurado o primeiro conjunto habitacional, Rio das Pedras e, em seguida, o Moradas do Imbuí, que daria nome ao bairro.

Em pouco tempo, inúmeros conjuntos habitacionais foram se desenvolvendo em torno da Av. Luís Viana, permitindo que funcionários que trabalhavam na região do CAB e no Polo de Camaçari viessem a morar perto dos seus trabalhos. Surge assim a necessidade de criações serviços e comércios para suprir as necessidades daquela população.

Segundo Lima (2007) uma área com uma ocupação tão rápida e diversificada como esta atraiu populações de segmentos mais baixos de renda, sem condições de adquirir lotes ou imóveis, mas dispostos a satisfazer a demanda local de mão-de-obra de baixo custo para serviços domésticos e nas empresas do entorno. Outro fator importante foi à disponibilidade de terras municipais desocupadas, surgindo à beira da Av. Luís Viana as grandes invasões.

Em abril de 1982, ao lado do Parque de Exposição Agropecuário, à margem da Paralela se instalaram 43 famílias que rapidamente se tornaram centenas. A comunidade denominada de Malvinas cresceu e ficou conhecida mais tarde como Bairro da Paz, com várias dezenas de milhares de habitantes e infraestrutura incipiente (LIMA, 2007). Assim como essa comunidade,

foram formados novos bairros, tanto assentamentos espontâneos quanto construções regulares, em torno da avenida: Mussurunga; Comunidade do Alto da Ventosa (Pernambués); Sussuarana e outros.

Figura 3 – Surgimento de Bairros e comunidades em torno da avenida Luís Viana



Fonte – Google Maps.

Nos anos 2000 surge um novo centro econômico próximo a Av. Luís Viana, a Av. Tancredo Neves, que ganhou destaque por receber empresas, escritórios de grande porte e shoppings. Em 2007 é inaugurado o maior shopping Center, em área, do Norte-Nordeste, o Salvador Shopping, localizado no início da Av. Paralela, aumentando o fluxo de pessoas e intensificando os transtornos urbanos naquela região, mesmo que a contrapartida do empreendimento tenha sido a construção de um pequeno viaduto e acessos que facilitassem a saída e chegada dos veículos.

A partir de então, inúmeros empreendimentos de alto padrão começaram a serem lançados em toda a Av. Luís Viana. Em um trecho da avenida é possível notar grandes condomínios – Alphaville, shoppings centers, lojas de carros importados, grandes centros empresariais, clínicas médicas, universidades particulares, além do Centro Administrativo da Bahia.

O Le Parc, primeiro Residencial *Resort* de Salvador foi implantado numa área de aproximadamente 100.000 m² mata atlântica. Seu lançamento, no ano de 2007, culminou com a venda, em 9 meses, de 1.000 das 1.138 unidades (CELESTINO, 2012). O empreendimento conta com 18 torres residenciais e 10.000 m² de área de lazer.

Para mitigar os problemas de mobilidade urbana na Av. Luís Viana, o governo do estado em 2014, realizou um conjunto de obras: construção do complexo viário do Imbuí, contenção de encostas perto do viaduto da Av. Luiz Eduardo Magalhães, acréscimo de mais uma faixa na via da Avenida Paralela, totalizando 5 faixas de rolamento das quais uma é exclusiva do transporte coletivo (IMAGEM 4)

Imagem 4 – Complexo Viário do Imbuí



Fonte – Skycrapercity (2017).

Está em fase construção a Linha Dois do Metrô, que prevê o atendimento da população da Av. Luís Viana. Contudo, novos projetos e empreendimentos estão sendo lançados em torno da avenida, o que acarretará no aumento do fluxo na área.

Segundo Jairo Júnior (2016), a construtora MRV está prestes a lançar um empreendimento imobiliário de R\$ 700 milhões de reais na Paralela, constituído por apartamentos voltados aos segmentos de classe C. Recentemente, a MRV Engenharia concluiu a compra de 400 mil m² da área de um milhão de m² quadrados que o grupo UTC Engenharia S.A. possui na avenida. Ao todo, o empreendimento deve comercializar cerca de mil unidades. Ainda segundo Jairo Júnior (2016) o presidente da SUCOM relata que desde que as duas leis, LOUOS e PDDU foram sancionadas, cresceu o interesse de grandes empresas do setor imobiliário sobre o mercado na capital baiana.

A Av. Luís Viana tem apresentado congestionamento em diversos períodos do dia. O impacto desses empreendimentos residenciais e comerciais, polos geradores de trânsito, parece não ter sido dimensionado de forma adequada, causando transtornos de toda ordem, especialmente no que diz respeito ao deslocamento.

2.2 Mobilidade urbana em crise

A mobilidade urbana é o processo de deslocamento e de bens e mercadorias dentro das cidades e regiões metropolitanas. A crise da mobilidade urbana parte do pressuposto do rápido crescimento populacional, falta de planejamento urbano e altos incentivos da indústria automobilística (ZANDONADE; MORETTI, 2012). O mais preocupante da mobilidade urbana é o impacto negativo, principalmente sobre a circulação de bens, necessária ao desenvolvimento econômico e social.

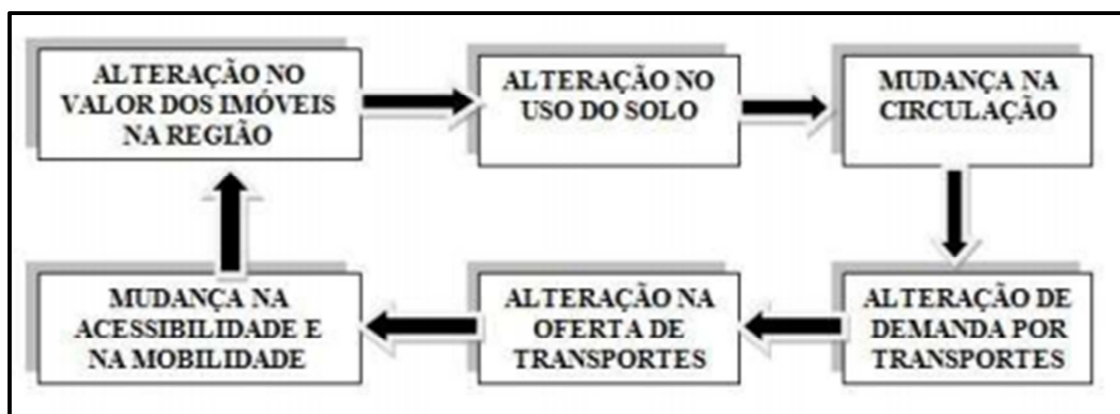
O trânsito se tornou uma das maiores dores de cabeça para a população soteropolitana. O acúmulo de veículos nas ruas causa prejuízos, estresse, acidentes e poluição, e tende a piorar em um futuro próximo caso não se adote políticas mais eficientes (SALATIEL, 2012). Por isso, na Constituição Federal de 1988 foi estabelecido que, a partir do Estatuto das Cidades, todos os municípios brasileiros, com mais de 20.000 habitantes, devem desenvolver o plano diretor urbano, fundamental para as soluções de mobilidade.

Esse projeto é um instrumento legal na definição das ocupações e utilizações do tecido urbano e da infraestrutura de circulação a ser implementada nas cidades. Também definem hierarquia de vias e acessos às localidades urbanas. Segundo Vasconcellos (2012) a lei da Mobilidade Urbana, sancionada em 2012, vem para complementar o Plano Diretor, determinando

princípios, diretrizes e objetivos para o combate à desigualdade socioeconômica nos meios e transporte e circulação, isto é, garantindo o direito a cidade a todo e qualquer cidadão.

Essas leis culminam com o Plano de Mobilidade (PlanMob), principal instrumento da gestão pública que indica ações e investimentos na área de mobilidade urbana. Tem como objetivo melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas, através do planejamento de curto, médio e longo prazo (SEDUR, 2017). Para o desenvolvimento desse projeto, entende-se que os planejamentos dos transportes derivem da demanda que, por sua vez, varia com a intensidade e as características do uso do solo do entorno da via de circulação (ARAUJO, 2013). O fluxo grama abaixo (FIGURA 4), ilustra bem essa relação entre mobilidade urbana e ocupação do solo (CAMPOS, 2011, p.4)

Figura 4 – Ciclo da mobilidade urbana X Uso do solo



Fonte – Campos (2012, p. 4)

No ciclo de mobilidade urbana X uso do solo (CAMPOS, 2012) defende-se que a intensidade dessas relações deve ser acompanhada de um planejamento prévio da estrutura regional e urbana (legislação de uso do solo) e dos sistemas de transportes, sob pena de se atingir uma situação caótica, resultando em constantes congestionamentos.

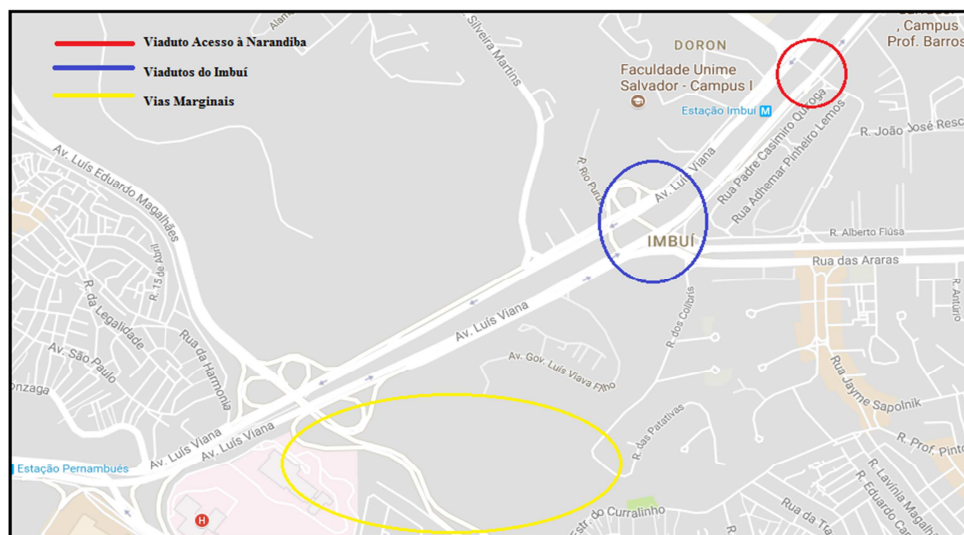
Segundo a SEDUR (2017) deverá ser implantado na área dois corredores de transporte. A primeira, a Linha Azul – ligará Patamares ao Lobato através da duplicação e ampliação da Avenida Pinto de Aguiar já concluída, da duplicação da Avenida Gal Costa e implantação da via de ligação Pirajá – Lobato. Nos 12,7 km de extensão da via estarão distribuídos 10 viadutos, 4

túneis duplos, ciclovias e pista dupla com 3 faixas cada, incluindo uma exclusiva para o transporte público, integrando-se ao metrô.

O segundo corredor, a Linha Vermelha, fará a ligação Piatã / Paripe, passando pela BR-324, através da Avenida Orlando Gomes e da Avenida 29 de Março, a ser construída. Nos seus 20 km de extensão, serão implantados 6 viadutos, pontes, calçada, ciclovia e pista dupla com 3 faixas cada, uma delas exclusiva para o transporte público também integrada ao metrô.

A Av. Luís Viana Filho também contou com obras finalizadas em 2014, sendo elas a ligação viária entre a Avenida Luís Eduardo Magalhães e a BR-324 - intervenção que cria um acesso direto entre a Avenida Paralela e a Cidade Baixa, sem passar pela região do Iguatemi, e entre a San Martin e o Bonocô, sem passar pela Rótula do Abacaxi. Foi construído também o Complexo Viário Imbuí-Narandiba (FIGUR 5) - um conjunto de três viadutos (dois no Imbuí e um em Narandiba), além das vias marginais que ligam o Centro Administrativo da Bahia (CAB) à Avenida Luís Eduardo Magalhães e o Imbuí, em direção ao supermercado Extra.

Figura 5 – Completo viário Imbuí-Narandiba



Fonte – Google maps (2017)

No intuito de melhorar a mobilidade e o uso do transporte coletivo, o governo do estado junto com a parceria privada, vem implantando a Linha 02 do metrô, que cobrirá a extensão

compreendida entre o Acesso Norte a Lauro de Freitas, passando pela Paralela. Contará com 13 estações até o final de 2017.

2.3 Políticas Públicas de Planejamento Urbano em SALVADOR

As políticas públicas de planejamento urbano são medidas tomadas para a organização dos espaços da cidade, tornando capazes de modificar, muitas vezes, o estilo de vida que os habitantes daquela área.

Visando o rápido crescimento populacional e o desenvolvimento, aliada a preocupação ambiental, em 2016, foi sancionada a Lei n 9.069 na qual dispõe do sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador – PDDU. No Art. 1, parágrafo único é discorrido sobre o PDDU:

O PDDU deve considerar o disposto nos planos e leis nacionais e estaduais relacionadas com as Políticas de Desenvolvimento Urbano, de Mobilidade, de Habitação e de Saneamento e com os planos e Políticas de Meio Ambiente.

Para isso, a Lei dividiu o território do município em duas macrozonas: Macrozona de Ocupação Urbana e Macrozona de Conservação Ambiental; a primeira compreende os espaços urbanos, destinando-se a moradia, atividades econômicas e sociais, comportando níveis diferenciados de densidade populacional e de ocupação do solo. A zona de ocupação urbana é subdividida em mais 5 regiões chamadas de macroáreas. A Av. Luís Viana Filho faz parte da primeira macroárea – Macroárea de Integração Metropolitana:

A Macroárea de Integração Metropolitana define-se como território estratégico para o desenvolvimento urbano da Cidade de Salvador por abranger os principais espaços de articulação da metrópole com o seu entorno regional, no qual se materializam importantes relações econômicas e institucionais. (Art. 132)

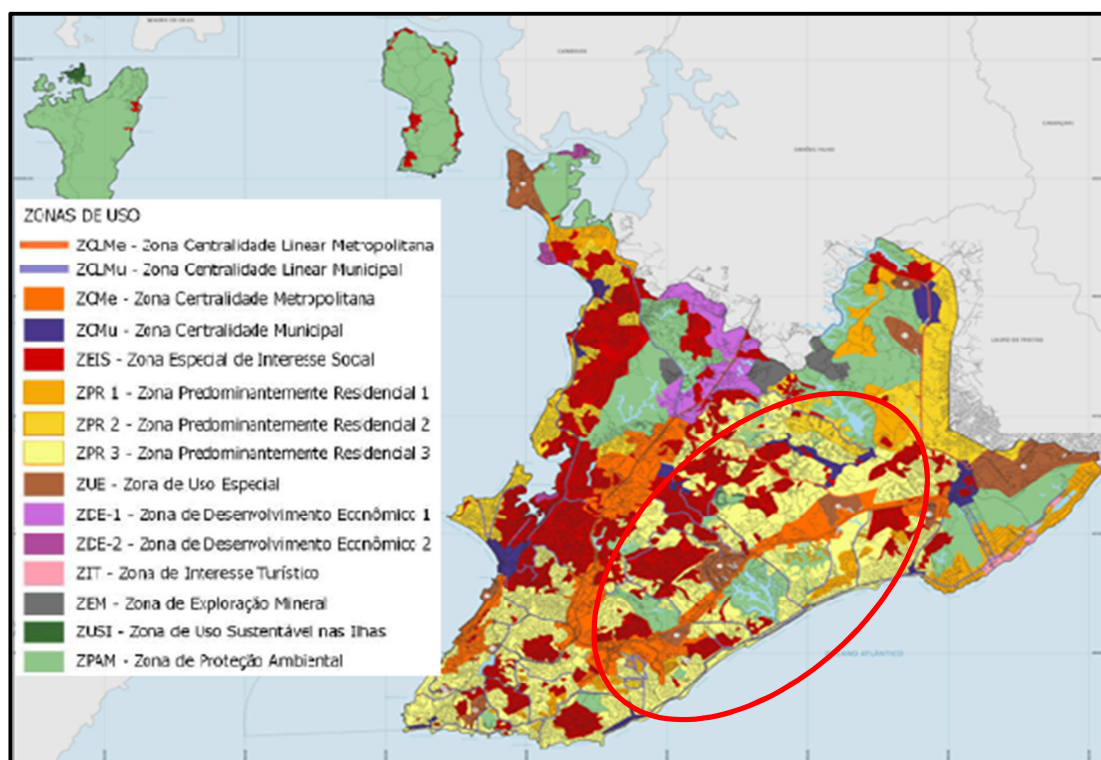
Dado a importância que adquire essa macroárea para o desenvolvimento econômico e urbano não só do município de Salvador mas de sua região metropolitana, a Lei no Art. 135, prevê a construção de um sistema metroviário ao longo da avenida até o Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães, atualmente em fase de implantação - tendo como estratégia criar na região instalações de empreendimentos públicos e privados voltados para a pesquisa tecnológica, atividades comerciais e de serviços, usos institucionais dos setores de educação e de saúde,

complexos de entretenimento, de hospedagem e de convenções e também serviços de apoio ao uso residencial.

O PDDU também propiciou o surgimento da lei 9.148:16 – Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador – que divide o território em zonas de uso e áreas especiais, e estabelece critérios e parâmetros de parcelamento e urbanização, uso e ocupação do solo. O Zoneamento do Município de Salvador se compõe em 12 categorias (FIGURA 6)

A Avenida Luís Viana Filho é representada pela faixa laranja, paralela à orla (destacada pelo círculo). Apresenta características multifuncionais, presença de estações de integração de transporte de passageiros, constituindo-se em centralidades de negócios, serviços financeiros, serviços pessoais, de apoio empresarial e por atividades de comércio do Município para as quais convergem e se articulam os principais fluxos de integração dos demais municípios da Região Metropolitana de Salvador e de outros Estados com o Município de Salvador.

Figura 6 – Zoneamento de Salvador – BA.



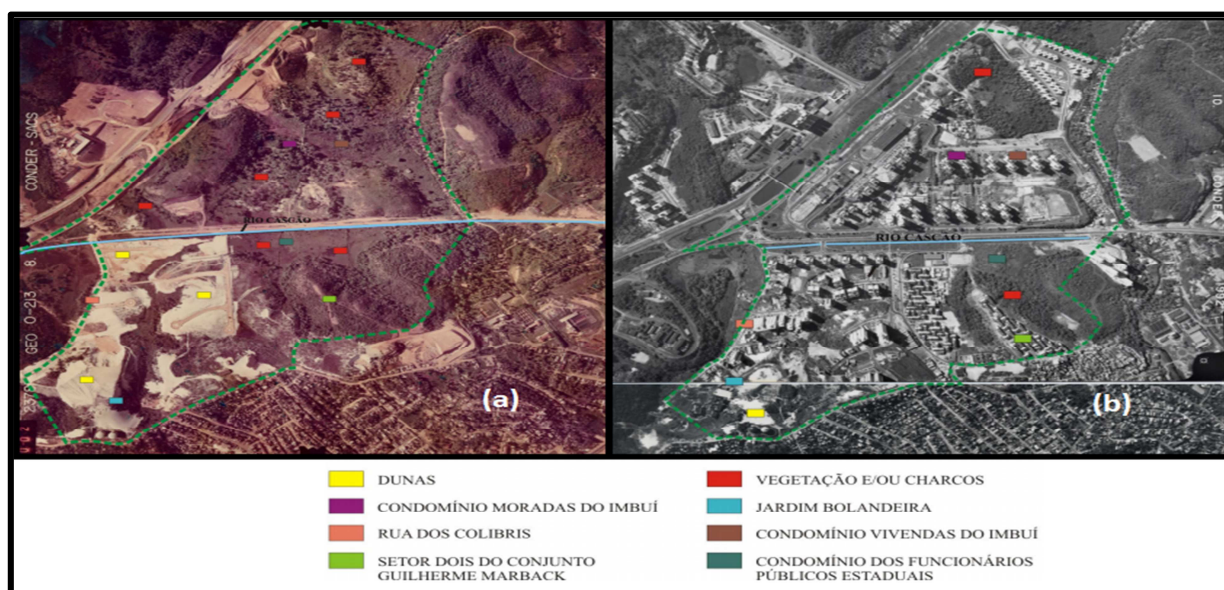
Fonte – Lei 9.148:16

Percebe-se que em torno dessa faixa se encontram Zonas Amarelas que são, predominantemente, residenciais de alta densidade construtiva e demográfica. Também fica evidente duas zonas vermelhas ou Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) que são destinadas à regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – e à produção, manutenção ou qualificação da Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP).

3 MOBILIDADE URBANA AO LOGO DA AVENIDA LUÍS VIANA

A mobilidade urbana ao longo da Avenida Luís Viana sofre bastante impacto com os bairros que a cerca. Ganha destaque o bairro do Imbuí alta densidade demográfica. Originado em 1978, O Imbuí está situado em uma área constituída genuinamente de “bolsões” de Mata Atlântica, intercalado por dunas de areia e charcos, relevo muito similar a outros bairros costeiro da cidade. O processo evolutivo desse bairro acompanhou a expansão da economia dessa região. Hoje o Imbuí é um centro econômico, com vida noturna agitada. O estudo comparativo do processo evolutivo começa da demarcação do território do bairro pela CONDER realizado em 1976, dois anos antes da inauguração dos primeiros condomínios habitacionais.

Imagem 5 – (a) Delimitação do bairro do Imbuí – Salvador – Bahia (BR), em 1976. (b) Espacialização das alterações ocorridas no bairro do Imbuí Salvador – Bahia (BR), em 1992



Fonte – CONDER (2008)

Na Imagem 5 é possível perceber as inúmeras mudanças ocorridas em apenas 22 anos de existência do bairro. As dunas de areia e uma grande área de Mata Atlântica deram espaço a construções de habitações verticais. Junto com esses grandes condomínios, surge o conjunto Habitacional Guilherme Marback, que impulsionou o surgimento de feiras ao ar livre, um forte comércio local e praças (FERREIRA, 2008)

Para a instalação do Marback parte da vegetação nativa que existia na região e que hoje fazem parte do Parque de Pituvaçu, foi desmatada. Segundo a CONDER (2008) o conjunto habitacional Marback cresceu por conta da grande oferta de área e trabalho na região.

A Secretaria de Segurança Pública da Bahia junto ao Sistema de Informação Municipal de Salvador (SIM) estimou, em 2015, o aumento de número de habitantes do bairro de 40 mil (2007) para 65 mil. Esse grande aumento de contingente populacional em um determinado espaço em tão pouco tempo pode ter gerado o surgimento do inchaço populacional na região e a defasagem da estrutura viária na região e na Av.Paralela.

Outro bairro que se destaca pelas mesmas proporções é o Bairro da Paz. Fruto da invasão de uma área pertencente ao Município de Salvador, em 1982, quando famílias carentes ocuparam uma área considerada de grande importância, estratégica para a especulação imobiliária (CORRÊA, 2003). A ocupação foi combatida pela prefeitura e o governo na época, que chegaram a construir o loteamento de Fazenda Coutos 3, na Br-324, para deslocar todos os invasores, mas a maioria continuou resistindo, preferindo enfrentar à polícia (CORREIA & LAGE, 2005).

Em 2015, segundo o IBGE, o bairro possuía, aproximadamente, 65 mil habitantes, números similares ao Imbuí, porém com uma infraestrutura precária - habitações sem rede de esgoto, locais sem iluminação pública e falta de transporte público de qualidade.

O maior problema enfrentado pela população da comunidade é a mobilidade de acesso ao bairro e dentro do próprio bairro, já que são poucos veículos coletivos que aí transitam. Devido a dificuldade de deslocamento no interior do bairro, veículos clandestinos fazem o transporte dessa população. É costumeiro esses veículos pararem nos pontos de ônibus da Av. Luís Viana, fazendo fila dupla, gerando retenção do tráfego.

A infraestrutura da cidade de Salvador – BA não está projetada para receber um grande fluxo de veículos como vem ocorrendo na última década, quando, em média, a população local dobrou (IBGE, 2015).

É possível inferir pela observação e notícias divulgadas nos meios de comunicação que a estrutura da Av. Luís Viana Filho não atende a demanda do contingente de veículos que por ali trafega. Além de ser uma via de ligação com outros municípios da região metropolitana, as atividades de serviço, comércio, residencial e institucional do seu entorno geram um trânsito intenso e constante, ocasionando congestionamentos em diferentes horas do dia.

O quadro comparativo abaixo (QUADRO 01) sintetiza as diferenças mais contundentes entre os 2 bairros.

Quadro 1 – Organização urbana dos bairros do Imbuí e Bairro da Paz, e suas contribuições à região

QUADRO COMPARATIVO – RESULTADOS			
IMBUÍ		BAIRRO DA PAZ	
ORGANIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO	PROBLEMAS QUE PODEM SER GERADOS PELA ORGANIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO	ORGANIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO	PROBLEMAS QUE PODEM SER GERADOS PELA ORGANIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO
Crescimento do bairro	Inchaço populacional em torno da Av. Luís Viana	Crescimento do bairro	Inchaço populacional em torno da Av. Luís Viana
			Continua propagação de habitações subnormais
Comércio e circulação noturna	Poluição sonora	Falta de transporte público de qualidade	Aglomerações em pontos de ônibus da Av. Luís Viana
	Congestionamento em períodos de fim do horário comercial, também conhecidos como "Happy Hour"		Utilização e transportes clandestinos, que em muitas vezes, não param no ponto para o embarque/desembarque, gerando congestionamento

Fonte – Autoria própria.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho pretendeu analisar a organização urbana da Av. Luís Viana Filho e o desempenho dessa estrutura viária e urbana com o intuito de identificar os principais fatores de comprometimento da mobilidade urbana.

Foi possível inferir que há um comprometimento da mobilidade gerada, principalmente, por congestionamentos promovidos pelo aumento do fluxo de veículos que por ali transitam.

Destaca-se que o PDDU, sancionada em 2016, prevê a criação de meio de locomoção de transporte em massa e criação de vias para desafogar o tráfego. A ocupação e uso do solo disciplinada também são fatores que poderão contribuir decisivamente para a melhoria da mobilidade urbana.

O governo do estado desenvolveu inúmeros projetos de mobilidade a saber: construção da Linha Dois do Metrô, revitalização e alargamento da via das Av. Pinto de Aguiar e Av. Orlando Gomes, bem como a construção de vias que ligaram a orla à cidade baixa.

Resta ainda lembrar que um projeto de mobilidade se faz com intervenções mais amplas que englobem não apenas o transporte de massa, mas também meios de locomoção individuais, como o caminhar ou a bicicleta. Assim será necessário que as políticas públicas de mobilidade ofereçam aos cidadãos condições de deslocamento, tanto para longas como para curtas distancias.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, C. F. de. Paralela XXI - Expansão metroviária na Avenida Luís Viana Filho (Salvador/BA). **Revista da PUC Minas**, 2013.

AZEVEDO, M. C. M. de. **Centro Administrativo da Bahia: Implicações sociourbanas na cidade de Salvador. Urb BA. ST1: Urbanismo em Processo.** 2011.

CHAMMAS, P. **Em sua construção, Paralela era para desafogar avenida Octávio Mangabeira, mas hoje é insuficiente.** Reportagem divulgada na data de 31 de março de 2014. Disponível em <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/bahia/noticia/em-sua-construcao-paralela-era-para-desafogar-avenida-octavio-mangabeira-mas-hoje-e-insuficiente/?cHash=92541cbdda63566ff5f3f62d566140e8>>. Acesso em: 15 maio 2017.

CAMPOS, V. B. G. **Planejamento de transportes: conceitos e modelos.** Rio de Janeiro: Interciência, 2013.

CELESTINO, S. **Le Parc inaugura paraíso na Paralela.** Reportagem de 23 de Março de 2012. Disponível em <<http://www.bahianoticias.com.br/noticia/113382-le-parc-inaugura-paraíso-na-paralela.html>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

CENSO DEGRÁFICO. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Censo demográfico 2010.** Disponível em <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=292740>> Acesso em: 12 mar. 2017.

CONDER. Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. **SISTEMA de informações geográficas do estado da Bahia. Salvador, 2008.** Disponível em <<http://www.informs.conder.ba.gov.br/>> Acesso em: 18 abr. 2017.

CORRÊA, R. L. **Região e Organização espacial.** 7 ed. São Paulo: Editora Ática. 2003. 93p.
CORREIA, M. A & LAGE, C. S. **Bairro da Paz: Da resistência à sobrevivência.** In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. **Anais...** Universidade de São Paulo, 20 a 26 mar. 2005.

FERREIRA, M. **Boca do Rio: um bairro de contrastes**. Disponível em < <http://maispitacos.blogspot.com.br/2008/05/boca-do-rio-um-bairro-de-contrastes.html> >. Acesso em: 1 maio 2017.

GOOGLE MAPAS. Disponível em < <https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 09 maio de 2017.

JAIRO JÚNIOR. **Satélite: MRV vai lançar empreendimento imobiliário de R\$ 700 milhões Na Paralela**. Disponível em < <http://www.correio24horas.com.br/detalhe/satelite/noticia/satelite-mrv-vai-lancar-empreendimento-imobiliario-de-r-700-milhoes-na-paralela/?cHash=ce52c6b06856388f05b1db77ba1e1e18> >. Acesso em: 17 maio 2017.

_____. **Lei 9.069:16**. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU. Salvador – BA.

_____. **Lei 9.148:16**. Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador. Salvador - BA

LIMA, C. B. V. **Paralela em movimento: um estudo sobre a apropriação do espaço público do canteiro central da Avenida Luís Viana**. 2007. 121 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

MENDES, J. Blog Bairro da Paz. **Infraestrutura, saneamento básico e transporte**. Disponível em < <http://locusbairrodapaz.blogspot.com.br/2011/11/infraestrutura-e-saneamento-basico.html> >. Acesso em: 19 abr. 2017.

SALVADOR. Prefeitura Municipal do Salvador. Centro de Planejamento Municipal. Gerência de Desenvolvimento Municipal. **Modelo de uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela. Salvador**, 1995.

SABACK JÚNIOR, V. de O & SANTANA, L. C. de, **Mobilidade urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida**. Faculdade de Visconde de Cairu. 2012.

SALATIEL, J. R. **Mobilidade urbana: como solucionar o trânsito nas grandes metrópoles**. UOL vestibular. Especial para 3 página do caderno Pedagogia e educação. Disponível em < <https://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/mobilidade-urbana-como-solucionar-o-problema-do-transito-nas-metropoles.htm> >. Acesso em: 30 mar. 2017.

SANTOS, M. C. dos. Urbanização e riscos ambientais, na cidade de Salvador – Bahia. **Territorium**. n. 18, II Congresso internacional de Riscos e VI Encontro nacional, 2011.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998.

SEDUR – **Secretária de Desenvolvimento Urbano**. Disponível em <
<http://www.sedur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=20> > Acesso em: 30
mar. 2017.

SKYSCRAPERCITY. Disponível em <
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1659063> > Acessado em: 20 mar. 2017.

VASCONCELLOS, E. de A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional,
2012.

ZANDONADE, P.; MARETTI, R. Padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de
desigualdade. **EURE**, Santiago, v. 38, n. 13, p. 77-97, 2012.