



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I
COLEGIADO DO CURSO DE URBANISMO

Monografia

Tema

A circulação viária e seu impacto na qualidade de vida urbana- O caso da Rua Amazonas



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I
COLEGIADO DO CURSO DE URBANISMO

**“A CIRCULAÇÃO VIÁRIA E SEU IMPACTO PARA A QUALIDADE DE VIDA
URBANA- O CASO DA RUA AMAZONAS”.**

Aluno: **Álvaro Cruz Rios Camiña**

Orientador: Prof. Francisco Ulisses Santos Rocha

Trabalho monográfico apresentado na
disciplina Seminário Monográfico como
requisito parcial para obtenção do grau
de Bacharel em Urbanismo.

Aprovado em 26.03.03

Banca Examinadora

..... Prof. Francisco Ulisses Santos Rocha
..... Prof. Jorge Moura
..... Prof. Ilce Marília

SALVADOR – BAHIA
Março – 2002

Dedico este trabalho a minha família que esteve presente em todos os momentos da minha vida. Em especial a minha mãe, Maria Cristina Santos, meu pai, Álvaro Aquilino da Cruz Rios Camiña, minha avó materna Judith dos Santos, e avó paterna Itálva da Cruz Rios Camiña.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que fizeram este trabalho possível, através de sua colaboração. Ao meu orientador que me auxiliou e incentivou ao longo deste último semestre, Francisco Ulisses Santos Rocha. A todo o corpo docente que ministra no curso de graduação de Urbanismo. Aos técnicos da Fundação Mário Leal Ferreira pela sua receptividade, Jorge Moura e Carlos Alberto Quirino. Ao arquiteto Oscar Mello e ao professor Clímaco Dias pelos seus préstimos. Aos meus colegas de curso que em conjunto comigo trilharam este caminho, em especial, Tatiana Rocha, Pedro Inácio Machado e Alexandre Macêdo.

Álvaro Cruz Rios Camiña

SUMÁRIO

Introdução	10
1-Fundamentação Teórica	13
1.1-Conceituação geral.....	13
1.2-O sistema viário.....	14
1.3-A circulação urbana e o tráfego.....	16
1.4-Os pedestres.....	19
1.5 Veículos- Um dos problemas do espaço urbano.....	20
1.6- Uso e ocupação do solo e a acessibilidade.....	23
2-A Evolução da Cidade de Salvador	25
2.1- Introdução.....	25
2.2-A semana de Urbanismo e a proposta Coimbra Bueno.....	26
2.3- O EPUCS e Decreto Lei Nº 701 de 1948.....	27
2.5- O novo Centro de Salvador.....	28
3-Histórico do Bairro da Pituba	32
3.1- Ocupação e evolução do bairro.....	32
3.2- Localização do bairro.....	35

4-Estudo de Caso: Rua Amazonas	37
4.1- Histórico.....	37
4.2– A intervenção da Av. Manuel Dias da Silva e o desbloqueio da rua Amazonas.....	39
4.3- Descrição da área - situação atual.....	42
4.4-Pesquisa de Campo.....	48
Conclusão	56
Referências Bibliográficas	58
Anexos	60

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: As vias de vale.....	30
Figura 2: O início da expansão do novo centro (fases).....	31
Mapa 1: Localização do bairro da Pituba.....	36
Mapa 2: Localização da rua Amazonas no bairro da Pituba.....	38
Mapa 3: Rua Amazonas antes do desbloqueio.....	40
Mapa 4: Rua Amazonas área de estudo.....	43
Mapa 5: Rua Amazonas após o desbloqueio.....	47
Foto 1: Sistema de rotatória implantadas na rua Amazonas.....	44
Foto2 : Encontro da rua Amazonas com a rua Pará.....	44
Foto 3: Cruzamento da rua Amazonas com a rua Espírito Santo.....	45
Foto 4: Cruzamento da rua Amazonas com a rua Goiás.....	45
Foto 5: Encontro da rua Amazonas com a rua Rio Grande do sul.....	46
Foto 6: Desgaste da calçada.....	46
Foto 7: Aumento considerável do tráfego na rua Amazonas.....	51
Foto 8: Congestionamento dos carros enquanto sinal está fechado.....	52
Foto 9: Obras nos prédios impedem a passagem dos pedestres pelas calçadas.....	54

RESUMO

A cidade de Salvador em meados da década de 70, devido as suas avenidas de vale (em especial AV. ACM) a construção do Shopping Iguatemi, e o loteamento Caminho das Árvores, começou a se expandir em direção a um novo centro. Esta nova área passou a incluir o bairro da Pituba em seu desenvolvimento, o qual se configurou como um corredor viário estratégico para cidade, através da sua principal via a AV. Manoel Dias da Silva. Com o passar dos anos, esta via começou a ficar sobrecarrega em virtude da crescente quantidade de automóveis na cidade de Salvador.

Assim em fevereiro de 2000 iniciaram-se as obras da Avenida Manoel Dias da Silva para otimizar o fluxo em seu percurso. Na primeira e segunda etapas, foram tomadas medidas para desviar o trânsito enquanto a Avenida encontrava-se em reforma, passando-se a utilizar a Rua Amazonas. Esta era uma via que se caracterizava como de uso local devido à existência de vários pontos de bloqueio em seu percurso, apenas utilizada pelos moradores da área. Como resultado desta ação, o tráfego veicular tornou-se intenso, transformando-se em uma via de “passagem”.

Este trabalho tem como objetivo analisar as alterações na circulação viária ocorrida na Rua Amazonas situada no bairro da Pituba, Salvador, e os reflexos causados na qualidade de vida da população local. Esta mudança culminou em outras intervenções físicas com o acréscimo de rotatórias, semáforos e adequação no sentido do tráfego.

A metodologia de estudo consiste, no levantamento do material bibliográfico existente sobre o tema; pesquisa através da aplicação de questionários com os moradores da área afetada; observação “in loco”, para verificar as mudanças sentidas e vividas pelos mesmos; avaliação dos fluxos

veiculares; avaliação da sinalização viária; levantamento do uso e ocupação do solo; sinopse histórica da cidade do Salvador e do bairro da Pituba; entrevista com profissionais e técnicos da área; documentação fotográfica - instrumento técnico que servirá para comprovação dos fatos observados e constatados.

O trabalho foi desenvolvido em 4 capítulos. Aborda-se os principais conceitos sobre: sistema viário, acessibilidade, circulação urbana, rua, vias, solo urbano- sempre voltado para o esclarecimento do tema. Faz-se uma abordagem sobre a consequência do aumento do fluxo veicular para a qualidade de vida dos habitantes das cidades, sua influência para a dinâmica da circulação urbana e seus possíveis impactos para a sociedade.

Relata-se sobre a cidade de Salvador, um pouco da sua história, da evolução do seu planejamento e as principais propostas para o seu sistema viário, conjuntamente ao desenvolvimento de suas principais vias além de tratar da evolução do “novo centro”, e do bairro da Pituba. Aborda-se o histórico do bairro seu histórico, sua evolução urbana e viária sua importância adquirida ao longo do tempo para a cidade de Salvador, os problemas surgidos no que tange ao tráfego veicular e a circulação urbana, o que provocou modificações na sua estrutura e lógica viária.

Este trabalho trata em especial do impacto do desbloqueio da rua Amazonas, e o seu reflexo para a qualidade de vida da população local, através da análise dos questionários aplicados. Além de verificar como este fato interferiu na alteração do valor da terra ou seja no mercado imobiliário, na sinalização inserida na via e as dificuldades enfrentadas pelos pedestres em sua circulação diária. E por fim apresenta as conclusões deste trabalho, refletindo sobre o que acarretou de positivo e negativo para a população local.

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo analisar as alterações na circulação viária ocorrida na Rua Amazonas situada no bairro da Pituba, Salvador, e os reflexos causados na qualidade de vida da população local. Há pouco tempo atrás, esta via destinava-se apenas ao acesso dos moradores locais e proximidades. A nova reestruturação se deu com o desbloqueio da via, com a remoção dos blocos de concreto que obstruíam o seu percurso. Como resultado desta ação, o tráfego veicular tornou-se intenso, transformando-se em uma via de “passagem”. Esta mudança culminou em outras intervenções físicas com o acréscimo de rotatórias, semáforos e adequação no sentido do tráfego.

Esta intervenção ocorreu principalmente devido à quantidade cada vez maior de automóveis em nossa cidade, e em especial neste bairro que cresceu significativamente ao longo dos últimos anos. Este estudo, Justifica-se então como instrumento que visa avaliar os impactos positivos e negativos destas alterações, e as conseqüências trazidas aos habitantes locais.

Visto que a zona urbana se traduz como local de concentração de atividades e pessoas, possui uma dinâmica singular estando em um processo de constante mudança. Para gerir tais transformações o poder público utiliza-se como um de seus recursos o planejamento, com o intuito de promover o bem-estar coletivo. Dessa forma nos diversos centros urbanos ocorrem costumeiramente modificações para adequar a cidade a sua nova realidade, a qual altera-se constantemente. Pode-se notar esta constante transformação urbana nas remodelações ocorridas no sistema viário, cuja eficiência torna-se imprescindível para o bom funcionamento das cidades. Assim para garantir a qualidade do tráfego e otimizar o fluxo, ocorrem reestruturações no sistema viário como possíveis soluções para o fluxo veicular intenso. Isto foi o que

ocorreu no bairro da Pituba com a rua Amazonas, por ser uma via paralela a Manoel Dias da Silva, a rua passou a exercer uma nova função dentro do sistema viário urbano, sendo utilizada como via de “apoio”, o que acarretou em um considerável aumento de volume e velocidade de veicular no seu percurso, diminuindo assim a quantidade de veículos e otimizando o fluxo na AV. Manoel Dias da Silva.

A área de estudo utilizada neste trabalho situa-se em um trecho da Rua Amazonas compreendido entre a rua Pará e Rio Grande Do Sul. Sendo as demais transversais as ruas: Maranhão, Piauí, Paraíba, Espírito Santo, Goiás. Possuindo a via (local de estudo) o comprimento de aproximadamente 954,00 m.

A metodologia de estudo consiste, no levantamento do material bibliográfico existente sobre o tema; pesquisa através da aplicação de questionários com os moradores da área afetada; observação “in loco”, para verificar as mudanças sentidas e vividas pelos mesmos; avaliação dos fluxos veiculares; avaliação da sinalização viária; levantamento do uso e ocupação do solo; sinopse histórica da cidade do Salvador e do bairro da Pituba; entrevista com profissionais e técnicos da área; documentação fotográfica - instrumento técnico que servirá para comprovação dos fatos observados e constatados.

O trabalho foi desenvolvido em 4 capítulos. No primeiro aborda-se os principais conceitos sobre: sistema viário, acessibilidade, circulação urbana, rua, vias, solo urbano- sempre voltado para o esclarecimento do tema. Neste capítulo faz-se uma abordagem sobre a consequência do aumento do fluxo veicular para a qualidade de vida dos habitantes das cidades, sua influência para a dinâmica da circulação urbana e seus possíveis impactos para a sociedade.

O segundo capítulo refere-se a cidade de Salvador, um pouco da sua história, da evolução do seu planejamento e as principais propostas para o seu sistema viário, conjuntamente ao desenvolvimento de suas principais vias além de tratar da evolução do “novo centro” que se iniciou através do Loteamento

Caminho das Árvores e do Shopping Iguatemi, inserindo por fim o bairro da Pituba neste contexto.

O terceiro aborda o bairro da Pituba, seu histórico, sua evolução urbana e viária sua importância adquirida ao longo do tempo para a cidade de Salvador, os problemas surgidos no que tange ao tráfego veicular e a circulação urbana, advindos em especial do fato de ter se tornado um bairro de passagem, o que provocou modificações na sua estrutura e lógica viária .

O quarto capítulo trata do impacto do desbloqueio da rua Amazonas, e o seu reflexo para a qualidade de vida da população local, através da análise dos questionários aplicados. Além de verificar como este fato interferiu na alteração do valor da terra ou seja no mercado imobiliário, na sinalização inserida na via e as dificuldades enfrentadas pelos pedestres em sua circulação diária.

E por fim apresenta as conclusões deste trabalho, refletindo sobre o que acarretou de positivo e negativo para a população local.

1-FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1-Conceituação Geral

A cidade como organismo vivo tende a se desenvolver, crescendo nos diversos setores que compõem o seu ambiente urbano. No entanto para tal desenvolvimento torna-se necessário que se criem meios pelos quais as pessoas possam transitar e conseqüentemente desempenhar suas atividades de forma eficiente. Para que isso ocorra é indispensável que se tenha verdadeira facilidade de acessos às diversas áreas da “urbis”. Por isso torna-se necessário a organização da malha urbana para que haja uma articulação entre as vias de forma a otimizar o fluxo da cidade, sendo, portanto, imprescindível estruturar seu sistema viário, através de um planejamento que se adeqüe a lógica da região.

Para se entender melhor a cidade e ter um sistema viário sistematizado tornou-se necessário organizar as vias, através da criação de uma hierarquia relacionada ao seu nível de importância para a circulação urbana. Santos (1988, p.96) faz uma citação que esclarece de forma simples a importância de separar as vias em categorias, comparando-as a organização do exército e a circulação sanguínea.

Há ruas com posto de generais ou coronéis; comandam as outras. Certas vias têm importância restrita ao seu setor. São como sargentos coordenando seus soldados. Se a disciplina for bem concebida e implantada o grupo marchará bem junto. A circulação urbana é as vezes comparada a trajetória do sangue no corpo humano para atingir todas as partes, ele tem de viajar por artérias, vias grandes ou simples capilares....

Através desta ilustração nota-se a necessidade de haver uma classificação e organização das vias para um melhor ordenamento da malha urbana.

1.2- O Sistema Viário

O sistema viário urbano compreende vários tipos de vias relacionadas à sua destinação e características. O Código nacional de trânsito¹ as classifica da seguinte forma de acordo com a sua utilização, em:

Vias de trânsito rápido- aquelas caracterizadas por bloqueios que permitam trânsito livre, sem interseções e com acessos especiais;

Vias preferenciais- aquelas pelas quais os veículos devem ter prioridade de trânsito, desde que devidamente sinalizadas;

Vias secundárias- as destinadas a interceptar, coletar e distribuir o tráfego que tenha necessidade de entrar nas vias de trânsito rápido ou preferenciais, ou delas sair;

Vias Locais- destinadas apenas ao acesso de áreas restritas.

Do ponto de vista urbanístico a classificação em geral é feita da natureza da circulação a que se destinam, sendo elas²: Vias de circulação apenas de veículos, vias de circulação mista (veículos e pedestres) e vias de circulação só de pedestres.

As vias de circulação mista são classificadas em:

Vias arteriais - são geralmente as grandes avenidas, com boa largura; são vias estruturais que tem como intuito orientar os principais fluxos de tráfego dentro do perímetro urbano.

Vias Principais - estão destinadas a canalizar o tráfego de um ponto a outro da cidade, ligando centro a bairro; são utilizadas para alimentar e coletar o tráfego das vias estruturais.

Vias secundárias - Partindo das vias principais , coletam e distribuem o tráfego.

¹ Silva,1997, p. 185

² Silva,1997, p. 186

Sendo assim o sistema viário mostra-se como condição necessária ao exercício da função de circular.

Configura-se como sendo sistema viário em sentido amplo ao “conjunto das redes, meios e atividades de comunicação terrestres, aquáticos e aéreos, que permitem o deslocamento de pessoas e coisas de um ponto a outro do território nacional, estadual e municipal”³. Já o conceito urbanístico de sistema viário, “reduz-se ao seu aspecto terrestre, e consiste na ordenação do espaço para o exercício da função de circular”⁴. Sendo uma das funções do poder Público justamente o de criar condições à circulação, visto que o urbano se torna inviável sem meios reguladores da circulação, pois dentre outras coisas, é o “sistema viário que forma a estrutura da cidade, constituindo talvez seu mais importante elemento”⁵.

É através do sistema viário que se permite o direito de ir e vir, ou seja, o direito à circulação. Pode-se definir direito a circulação como a: “faculdade, enquanto perdure a afetação da via, de deslocar-se através dela de um lugar para outro do núcleo urbano”⁶.

No entanto o sistema viário é formado a partir das ruas, é através delas que se estrutura toda a malha urbana. As ruas tem por finalidade atender a múltiplos usos, elas permitem antes de mais nada, encontro e troca⁷. As ruas são espaços públicos abertos que servem a circulação entre as edificações , interligando assim as quadras,ou seja, a cidade como um todo. Servem para ligar os diversos pontos de interesse particular ou semipúblico, servindo de suporte para o deslocamento de pessoas, veículos, mercadorias e informações⁸.

Existem vários usos que se pode dar a uma via dependendo da sua estrutura física e a que destino levam. Se por exemplo uma via for retilínea

³ Silva, 1997, p. 164

⁴ Silva, 1997, p. 164

⁵ Silva, 1997, p. 162

⁶ José Silva, 1997, p. 162 Apud Collado

⁷ Santos, 1988, p. 89

⁸ Santos, 1988, p. 93

apresentar poucas interseções, e ligar uma área central a um bairro bastante povoado, tendem a atrair uso lindeiro diversificado e tráfego intenso de veículos. Já ruas com muitas interseções caracterizando-se como ruas residenciais que não sejam utilizadas como vias de passagem, costumam ser mais tranquilas estando resguardadas do tráfego servindo a circulação das pessoas que ali residem em alguns casos incluindo o lazer infantil.⁹

1.3- A Circulação Urbana e o Tráfego

O planejamento da circulação define como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e os veículos. Ela envolve 4 atividades: a legislação, que define as regras de utilização das vias e calçadas (código de trânsito); a engenharia de tráfego, que define o esquema de circulação; a educação, que define como as pessoas serão treinadas para usar o sistema viário; a fiscalização, que controla o respeito às leis de trânsito. Não deixando de salientar que se constitui de direito de todo transeunte o deslocamento e passagem por uma via pública.

Segundo Buchanan (1973), existem quatro principais dificuldades relativas à circulação¹⁰:

- 1º - Uma má disposição, com muitos cruzamentos e ruas estreitas.
- 2º - A polivalências das ruas, que servem para múltiplos usos: diferentes tipos de tráfego, estacionamento e descarga.
- 3º - Estacionamentos insuficientes, cujas dimensões são impróprias para os veículos em serviço.
- 4º - O congestionamento devido ao trânsito.

⁹ Santos, 1988, p. 95

¹⁰ Buchanan, 1973, p. 42

Dessa forma a qualidade do tráfego nas cidades é de suma importância para o seu desenvolvimento, sendo assim através do planejamento viário deve-se procurar otimizar o fluxo no meio urbano para que as diversas atividades no ambiente citadino sejam desempenhadas da melhor forma possível. É importante colocar que o termo tráfego inclui tanto os veículos em movimento como aqueles que estão parados.

Nas cidades os veículos circulam em função das atividades que se dedicam seus condutores. O tráfego existe enquanto função das atividades. Por isso se explica a grande quantidade de tráfego nas cidades devido à concentração das atividades nas mesmas. Existem inúmeras atividades, mas segundo Buchanan, há quatro formas básicas que cabe utilizar os veículos motorizados em conexão com as ditas atividades, são elas:

- 1- Transporte de matérias-primas, mercadorias e alimentos.
- 2- Transporte de passageiros em massa, como por exemplo: ônibus, e similares.
- 3- Movimento individual de pessoas ou em pequeno número: veículos particulares, motocicletas etc.
- 4- Serviços móveis, como: bombeiros, ambulâncias, etc.

Há, no entanto, uma diferença no uso de veículos para propósitos essenciais em conexão com o comércio e a indústria, e de uso para fins de conveniência e prazer privados.

Pode-se observar que na cidade existe uma multiplicidade de interesses que resultam nos inúmeros deslocamentos oriundos do comércio, serviços e lazer oferecidos. Mas para se ter acesso a tais lugares é necessário que se tenha condição de se movimentar com facilidade, “assim a troca de idéias, serviços, habilidades e mão-de-obra, e certamente de produtos, exige transporte e comunicação eficientes, fluentes”¹¹.

¹¹ Jacobs, 2001, p. 379

No entanto nas grandes cidades, há um enorme problema advindo da crescente quantidade de veículos motorizados se deslocando em seu interior em seus diversos pontos de origem e destino, acarretando nos engarrafamentos, os quais ocorrem em principal nos horários pico, trazendo diversos transtornos conforme relata Buchanan ao dizer que: “O congestionamento do tráfego põe em perigo o bem-estar de muitas pessoas nas cidades, e a eficiências de muitas atividades”¹². Estes trazem portanto vários malefícios para os cidadãos e no desempenho de suas atividades:

Mas cabe afirmar com segurança que se perde uma quantidade enorme de tempo e dinheiro por sérias interferências no movimento e andamento da fluidez de todos os veículos. E pode-se afirmar seguramente hoje que isso afeta a eficiência econômica de um país¹³.

O espaço está se tornando cada vez mais reduzido devido ao espírito individualista e consumista que permeia a sociedade capitalista. A nova lógica do mercado incentiva a população à consumir. Dessa forma com a posse do carro o consumidor se sente inserido nesta lógica urbana, acarretando isso na quantidade sempre crescente de automóveis. E para gerir estas demandas advindas de tais processos há a necessidade do poder público intervir nos problemas de circulação intra-urbana.

Os problemas gerados pelos automóveis nas cidades se devem as necessidades de transporte e trânsito. Devido ao tamanho das cidades e a distância dos seus diversos pontos, têm-se que utilizar o veículo para transporte de pessoas e mercadorias, contribuindo para esse agravante o fato de que “o espaço que as ruas e os estacionamentos requerem faz com que tudo fique ainda mais espalhado e provoca o uso mais intenso de automóveis”¹⁴.

No entanto apesar da quantidade crescente de veículos que geram problemas na cidade, existem outros fatores que podem agravar a possível dificuldade de circulação urbana. Muitas vezes o conflito das cidades com o trânsito deriva-se da sua estrutura física. A forma em que estão dispostos e

¹² Buchanan, 1973, p. 17/ Tradução do autor

¹³ Buchanan, 1973, p. 21/ Tradução do autor

¹⁴Jacobs, 2001, p. 253

colocados os edifícios e as ruas é em muitas ocasiões inadequada para o tráfego motorizado. A forma como a cidade foi urbanizada pode tanto facilitar como dificultar a fluidez e a mobilidade intra-urbana.

1.4- Os Pedestres

Este acentuado número de veículos resulta na falta de espaço para os pedestres que vão perdendo seu lugar no ambiente urbano. Frei Betto, em um artigo intitulado “Cidades. Por que os arquitetos da metrópole constroem algo que nos sufoca?”, expressa sua preocupação com o fato de que o espaço urbano se estreita cada vez mais para seus habitantes e se alarga para os carros, e acrescentou sua crítica ao dizer que: “Os pedestres são os que tem menos espaços”, e culpa os arquitetos por construírem cidades voltadas para os carros, com a construção de vias expressas, etc. Torna-se óbvio portanto que esse conflito existente entre pedestres e veículos ou seja este jogo de interesses divergentes, advém em principal pela quantidade esmagadora de carros, “em favor dos quais todas as necessidades dos pedestres, exceto as mínimas, são sacrificadas constante e progressivamente”¹⁵.

O problema dos pedestres configura-se não em criar ruas exclusivamente para esta mobilidade visando à exclusão dos carros e sim de não serem sufocados e dominados pela grande quantidade de automóveis. Mesmo em relação ao lazer das crianças que muitas vezes ocorre nas ruas, “o problema pode ser menos de afastar os carros que de reduzir o seu predomínio e combater a perda do espaço de lazer nas calçadas provocadas por eles”¹⁶.

Outro problema é a falta de lugares para estacionar os veículos. Muitas das ruas existentes suportam um número muito pequeno de veículos e os prédios tem vagas limitadas. Por falta de vagas utiliza-se a calçada, obstruindo a passagem dos pedestres em seu fluxo diário. As cidades modernas estão enfrentando tais problemas, sempre buscando soluções; a mais conhecida

¹⁵ Jacobs, 2001, p. 386

¹⁶ Jacobs, 2001, p. 388

delas consiste em criar “edifícios garagens” ou estacionamentos subterrâneo, visto que sem estacionamentos fica inviável o uso dos veículos nos centros urbanos.

1.5- Veículos- Um dos problemas do espaço urbano

Nota-se que uma das dificuldades do trânsito urbano é exatamente o de como reduzir o número de veículos nas ruas e fazer com que todos trabalhem mais e com mais eficiência. Essa dependência excessiva dos automóveis tem gerado em todo o mundo em seus diversos centros urbanos o desgaste das cidades. Os veículos além de disputarem entre si o espaço, entram em disputa com outros usos que se pode dar ao solo urbano.

Por causa do congestionamento dos veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retirada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido...¹⁷

O poder público portanto interfere e modifica o espaço urbano com o intuito de otimizar o fluxo dos veículos, podendo trazer grandes transtornos e mudanças na qualidade de vida da população.

Em muitas dessas alterações há um protesto por parte dos moradores do local que se sentem lesados com tal transformação, questionando seu espaço sob o aspecto legal . “A verdadeira crítica dos moradores é à destruição localizada que será imposta a suas casas, suas ruas, seus negócios, sua comunidade”¹⁸.

Além do mais muitas das melhoras viárias projetadas como via de escape para o tráfego, são rapidamente comprometidas com o incremento de mais veículos, precisando-se portanto de uma constante remodelação da estrutura viária. A medida que as vias principais vão congestionando, vão se buscando rotas alternativas como apoio para melhor fluidez e rapidez do trânsito.

¹⁷ Jacobs, Jane pág. 389

¹⁸ Jacobs, Jane pág 399

E para isso foi usado, com excessiva freqüência, ruas inadequadas para esse propósito, invadindo locais que teriam de dispor de certa medida de paz e tranqüilidade. Parte dessa infiltração aconteceu por condutores operando pela sua própria iniciativa e em outra oportunidade foi o resultado de uma linha de atuação oficial a fim de acelerar a movimentação do trânsito¹⁹.

Assim o poder público interfere com o intuito de adequar o sistema viário ao crescimento das cidades e as necessidades imediatas, visando o bem-estar coletivo, analisando e pensando a cidade como um todo, com o objetivo de que a cidade continue a se desenvolver, e que sua população possa circular da melhor forma possível, para que suas atividades continuem a serem desempenhadas.

No entanto a penetração em grande de quantidade de veículos em vias que antes eram caracterizadas como de uso local, onde seus moradores usufruem de relativa paz e tranqüilidade, trazem profundas modificações na sua qualidade de vida em especial para os moradores dos lotes lindeiros.²⁰

São alguns dos problemas surgidos:

Ruídos

Gera um grande incômodo para a população da área lindeira com o som de motores, buzinas ,freiadas etc. Segundo Buchanan:

O ruído produzido pelo tráfego se converte, rapidamente, em uma moléstia muito grave, seriamente prejudicial para o desfrute geral da vida urbana, capaz de destruir a vida agradável, e em ampla escala, dentro das residências²¹.

Poluição atmosférica

Com o aumento do fluxo há conseqüentemente um aumento das quantidades de gases expelidos pelos veículos, em especial o monóxido de carbono que é um produto tóxico e que portanto, acarreta em problemas de

¹⁹ Buchanan, 1973, p.23

²⁰ Segundo Santos (1988): "O lote que dá para frente de uma determinada rua é dito lindeiro em relação a essa via".

²¹ Buchanan, 1973, p. 24/ tradução do autor

saúde. Além da fuligem causada a partir do atrito dos pneus dos veículos com o solo, deixando em suspensão poeira e partículas de borracha e asfalto.

Alteração na mobilidade dos pedestres

A transformação urbana através do aumento veicular em vias que antes tinham um fluxo de veículos reduzido gera uma mudança na rotina e tranqüilidade dos pedestres que já possuem o costume de transitar em um espaço de menor risco de acidentes. Além do mais ruas anteriormente fechadas costumam ser utilizadas pelos jovens para jogos e lazer em geral. Por isso a resistência dos moradores locais em muitas ocasiões, se mostra tão incisiva e contrária a sua abertura.

Os residentes querem viver em condições de segurança máxima, e de liberdade das moléstias dos veículos em movimento, assim como ser capazes de enviar para fora seus filhos para que joguem, e manda-los a escola, etc., com o mínimo de riscos²².

No entanto, não se pode pensar nos problemas de circulação urbana no paradigma dos pedestres contra os automóveis, visto que essa forma de segregação não levaria a nada. "Pois o destino dos pedestres nas cidades não pode ser dissociado da diversidade, da vitalidade e da concentração das funções urbanas"²³. Portanto tem de se procurar alternativas para que se possa integrar os dois de forma harmoniosa.

Acidentes

Há uma tendência para o aumento de acidentes, com o aumento de veículos e a velocidade dos mesmos, gerando novos pontos de conflitos entre pedestres e automóveis.

²² Buchanan, 1973, p. 66/ tradução do autor

²³ Choay (1997) Apud Jacobs (2001)

1.6- Uso e ocupação do Solo e a Acessibilidade

O uso do solo urbano refere-se ao modo de ocupação do território. Tem como intuito cumprir a função urbana de habitar, trabalhar, circular e recrear. O uso do solo está ligado ao processo de produção capitalista é o modo de ocupação de determinado lugar da cidade sendo no entanto, produto do trabalho humano. Este é disputado pelos diversos segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando assim conflitos entre indivíduos e usos. O solo de qualificação urbanística destina-se a diversos usos são eles: uso residencial, uso industrial, uso comercial, uso de serviços, uso institucional, uso viário e usos especiais.

Os fatores que determinam a formação do preço ao valor da terra tem como ponto de partida...

A localização do terreno (por exemplo no bairro), o acesso aos lugares ditos privilegiados (escolas, shopping, centros de saúde, de serviços, lazer, áreas verdes, etc.), à infra-estrutura (água, luz, esgoto, asfalto, telefones, vias de circulação, transporte), à privacidade; e secundariamente os valores vinculados ao relevo que se refletem nas possibilidades e custos de construção²⁴.

Portanto o valor da terra está ligado ao trabalho geral da sociedade contido na totalidade do espaço geográfico. Assim o solo urbano enquanto mercadoria tem um valor que se expressa através da localização. Dessa forma podemos concluir que os terrenos mais bem situados em relação às vias de comunicação, sistema de transporte, infra-estrutura, têm mais valor, declinando à medida que nos distanciamos do centro em direção à periferia. Além do mais alterações no uso do solo geram novas demandas de transporte sofrendo os dois no entanto interferências mútuas. A mudança nas condições do trânsito também podem gerar alterações no uso do solo e nas condições do transporte público. Assim modificações na estrutura viária, trazem mudanças no valor da terra, podendo valoriza-la ou desvaloriza-la.

A acessibilidade também interfere diretamente no valor do solo urbano pois facilita o acesso às diversas partes da cidade. Para tanto é necessário que

²⁴ Carlos, 1999, p. 48

os veículos possam se mover de um lado a outro do meio urbano com segurança e razoável velocidade, de modo direto, e em condições agradáveis, chegando ao ponto de destino sem atraso.

A mudança no uso da via traz consigo alteração na forma de uso e ocupação do solo, pois altera-se a sua dinâmica e lógica de urbanização. De acordo com Flávio Vilaça “a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau”²⁵. Assim todo solo urbano possui um valor, sendo este alterado a partir das modificações do espaço a sua volta.

2- EVOLUÇÃO DE SALVADOR

2.1-Introdução

Salvador formou-se no topo da escarpa da Sé como porto. Utilizou o mar e a baía a sua frente durante séculos como seu caminho principal. A partir

²⁵ Vilaça, 1988, p. 74

desse núcleo inicial foi se expandindo através dos caminhos das cumeadas e os caminhos dos vales. A cidade subordinou-se originalmente, por razões administrativas e militares, passando a exercer funções urbanas. Beneficiou-se de sua condição de porto de exportação e importação funcionando como entreposto comercial.

Com a transferência da capital do País para o Rio de Janeiro, em 1763, a cidade de Salvador perdeu a sua primazia, o que influenciou na sua evolução demográfica, entre a metade e o fim do século XVIII a população quase não cresceu²⁶.

Em fins do século XVIII, possuía a cidade não mais que 40.000 habitantes, no entanto em 1900 a população alcançava 206.000 habitantes. Esse crescimento populacional refletiu nas modificações do espaço urbano. Essa expansão física exigiu novas vias de ligação quase todas implantadas nas cumeadas dos morros, ao longo delas desenvolvendo-se a cidade. No centro da cidade do Salvador, o prof. Milton Santos informa que “em 1855 são construídos viadutos para ligar Nazaré ao Barbalho, Federação a Pedra da Marca”; surgindo o transporte coletivo em 1868/69; e, “em 1874 inaugura-se o elevador hidráulico entre a Cidade Alta e Cidade Baixa”²⁷.

Em fins do século XIX, com a abolição da escravatura, a economia cacaeira entrava em decadência, ao tempo em que os cacauais do sul do Estado começavam a produzir comercialmente. Em consequência, verificou-se uma mudança nos fluxos das correntes migratórias que antes se dirigiam a Salvador, passando a buscar a zona cacaeira no sul baiano. O que se refletiu diretamente na redução do ritmo da evolução demográfica. Entre 1900 e 1940, a população da cidade aumentou de 206.000 para apenas 290.000 habitantes²⁸.

²⁶ Scheinowitz, 1998, pág. 19

²⁷ Scheinowitz, 1998, pág. 19

²⁸ Scheinowitz, 1998, pág. 19

2.2-A Semana de Urbanismo e a proposta Coimbra Bueno

Com o intuito de criar uma expansão racional e metodológica da capital baiana, devido ao seu acentuado crescimento demográfico, realizou-se em 1935 em Salvador a Semana de Urbanismo.

As conferências e os debates puseram em destaque alguns dos grandes problemas que afligiam a cidade como a estreiteza das ruas e as dificuldades de acesso.

Concluiu-se que deveria se estabelecer um sistema integrado de circulação viária no qual se articulariam duas redes de avenidas: uma para um tráfego relativamente lento de acesso aos bairros, e um outro que se desenvolveria nos fundos dos vales onde seriam construídas 5 vias básicas denominadas parkway e já caracterizadas como vias expressas.²⁹

Como uma conseqüência do amadurecimento da consciência urbanística da semana do urbanismo, no Rio de Janeiro, em 1939, surgiu interesse da Prefeitura de Salvador em fazer um planejamento para a cidade. A proposta Coimbra Bueno, que dava ênfase aos aspectos físicos do planejamento, surgiu para este fim, inclusive visando definir antecipadamente as áreas de expansão da cidade, sistemas de irradiação de vias de comunicação, além de sugerir a localização de alguns equipamentos urbanos. A proposta fixava a data de 30 de julho de 1939 para a entrega do plano³⁰.

Na época, o Engenheiro Mário Leal Ferreira técnico e estudioso de especialidades diversas, se mostrou interessado em executar os trabalhos do plano³¹. A proposta formal, foi encaminhada à prefeitura por ele em 3 de julho de 1942. Os objetivos a serem alcançados “ envolviam a preparação da planta cadastral, realização dos trabalhos de investigação histórica e científica dos fatores responsáveis pela fisionomia da cidade, composição do corpo de

²⁹ Scheinowitz, 1998, pág.21

³⁰ Scheinowitz, 1998, pág.22

³¹ Scheinowitz, 1998, pág.23

doutrinas e preparação de projetos específicos”³². Considerando o bom nível da proposta os técnicos da Prefeitura recomendaram a sua aprovação.³³

2.3- O EPUCS e o Decreto Lei Nº 701 de 1948

O Prefeito Durval Neves baseando-se no parecer favorável dos técnicos efetivou condições para a contratação do Plano de Urbanismo da Cidade, sendo o contrato firmado em 3 de novembro de 1942, passando a vigorar a partir de 1º de janeiro de 1943. Foi constituído assim, o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), inspirado nos mesmos conceitos das resoluções tomadas na semana de urbanismo, que começou a funcionar efetivamente em abril de 1943 sob a liderança de Mário Leal Ferreira³⁴, sendo importante salientar que as diretrizes fixadas pelo programa exerceram uma grande influência no desenvolvimento da cidade.³⁵

Do sistema viário proposto pelo EPUCS, verifica-se que apenas o conjunto das Vias primárias de vales foi parcialmente executada.³⁶

Em 1948 é criado o Decreto Lei Nº 701, esse é o primeiro passo para dotar Salvador de uma moderna rede de circulação. A execução do plano começa, em 27 de março de 1949, pela inauguração da Avenida Amaralina, uma via de 2000 metros de comprimento e de 16 de largura. Dois dias depois, são iniciadas as obras da Avenida Centenário para comemorar os quatrocentos anos da cidade. De 1955 a 1959, é construída a primeira pista da Avenida Vasco da Gama. Em 1958, é iniciada parte da implantação da Av. contorno. A Avenida Barros Reis é iniciada a partir de 1961, sendo inaugurada em 1966. É também em 1966 que são lançadas as obras de um trecho da avenida, que mais tarde seria chamada de Av. Antônio Carlos Magalhães.

³² Scheinowitz, 1998, pág.24

³³ Scheinowitz, 1998, pág.24

³⁴ Scheinowitz, 1998, pág.25

³⁵ Scheinowitz, 1998, pág.15

³⁶ Scheinowitz, 1998, pág.109

E assim a cidade passa a se desenvolver e modernizar-se. A implantação das grandes avenidas continuará em ritmo acelerado até 1974, quando se inauguraria a duplicação da Avenida Otávio Mangabeira, que passa pelo bairro da Pituba.

2.4-O Novo Centro de Salvador

Com a abertura das Avenidas de Vale, se permitiu densificar a malha urbana e criar novos núcleos residenciais e de serviços. Com a inauguração, em 1968 da Av. Antônio Carlos Magalhães, e de um trecho da Paralela que mais tarde foi chamado de Av. Tancredo Neves, a construtora Odebrecht compra uma fazenda próxima ao Rio Camurugipe e dá início a um loteamento para residências unifamiliares, o Caminho das Árvores. Este era um local muito isolado necessitava de uma atividade que trouxesse um desenvolvimento para a área. Pensou-se em se construir um estádio nas proximidades, no entanto o projeto não foi efetivado.

Na ocasião construía-se a Av. Paralela implantada na década de 70 e o Governo do Estado da Bahia começava a implantação do Centro Administrativo às suas margens. Dessa forma podia-se notar que o crescimento da cidade se dava para o norte. Com esse pensamento o urbanista Lúcio Costa, como consultor de uma grande empresa, procurava a melhor localização para a instalação de um novo centro comercial, assim nascendo assim o *shopping* Iguatemi que foi implantado em 1975 o qual veio a transformar a lógica de ocupação e circulação urbana da cidade.

Um outro elemento que veio a aumentar a demanda do novo centro comercial, que até o momento contava basicamente com os moradores do bairro da Pituba, foi a construção da nova estação rodoviária, acabando com o isolamento do loteamento Caminho das Árvores, e abrindo caminho para a expansão da cidade para esse local, envolvendo por fim o Bairro da Pituba e o desenvolvimento da região. Na figura que segue pode-se notar as vias de vale

existentes para melhor compreensão do crescimento urbano, destacando a Av. Antônio Carlos Magalhães, que faz a ligação com o bairro da Pituba.

3-HISTÓRICO DO BAIRRO DA PITUBA

3.1- Ocupação e evolução do bairro

Antiga fazenda, localizada na região sudeste do município, o atual bairro da Pituba iniciou seu processo de urbanização como zona de veraneio, com a ocupação dos lotes mais próximos a praia. O seu projeto foi elaborado pelo Engenheiro Theodoro Sampaio em 1919 e aprovado pela prefeitura em 1932. Este foi concebido nas terras da fazenda de Manoel Dias da Silva, sendo sua implantação iniciada na década de 1940. Segundo seu autor :

“Lembro aqui a conveniência de abri-la em toda a sua largura e extensão (...) isto é grandes linhas em tangente, limitando calçadas e passeios e separando-se daquelas por extensas faixas gramadas, à guisa de tapetes verdes, onde se fará a arborização. Do bom aspecto dessa obra muito dependerá o sucesso da nova cidade. O dispêndio que nisso se exigirá, será ao depois largamente compensado”³⁷

Com o tempo o bairro firmou-se como zona residencial, surgindo mais tarde modernas casas de alto nível construtivo e padrão de acabamento, podendo isso ser reflexo da falta de oferta e altos preços nas tradicionais zonas da Vitória, Barra, Barra Avenida e Graça – localização imediatamente anterior das classes de renda mais elevada. Apesar disso a Pituba não foi a única alternativa para a ocupação das camadas mais privilegiadas da população, sendo esta zona no entanto a mais próxima do “core” inicial da cidade³⁸.

³⁷ Sampaio (1919) p.18 Apud Projeto Nova Pituba (2002) pág.9

³⁸ OCEPLAN pág. 21

Ao longo das últimas décadas, Salvador passou por um grande processo de transformação, onde sua população quase que quadruplicou. A cidade passou então a se expandir de forma considerável, em principal para as suas bordas, passando no decorrer da década de 70 a consolidar a sua ocupação no seu centro geográfico³⁹.

Este processo teve como um dos principais estimuladores o fato da ocorrência de intervenções no sistema de circulação e tráfego local e regional. Nas décadas de 50 e 60, com a implantação da Petrobrás e do Centro industrial de Aratu, são implantadas as Avenidas Contorno, Centenário e Vale do Canela.⁴⁰ De 66 à 67 implanta-se o trecho que liga a AV. Antônio Carlos Magalhães, Parque da Cidade e a rua Rio Grande do Sul.

Conforme o PLANDURB, a partir da década de 70 começa a haver um processo de descentralização das atividades terciárias em direção ao vale do Camurujipe e da Pituba:

O processo de descentralização das atividades terciárias em Salvador começa a se generalizar a partir da década de 60, obtendo maior dinamismo na década de 70, quando gradualmente começam a se formar algumas das maiores concentrações hoje existentes.⁴¹

Com a instalação do Pólo Petroquímico nessa mesma década, a duplicação da Br -324, a construção das Av. Paralela e de diversas vias estruturantes como a Av. Juracy Magalhães, Bonocô e Garibaldi, além da duplicação da Av. Otávio Mangabeira em 1980, Salvador consolida sua expansão em relação à orla Atlântica e o Norte do município, conformando novos pólos de concentração de serviços e de comércio.

Em paralelo a isso, a localização no bairro da Pituba do Colégio militar, a pavimentação alfáltica de praticamente todas as ruas do bairro ocorrida em

³⁹ Projeto Nova Pituba, 2002, p. 9

⁴⁰ Projeto Nova Pituba, 2002, p. 9

⁴¹ Projeto Nova Pituba, 2002, p.10

1969, a instalação da Paróquia e a construção da Igreja de Nossa Senhora da Luz, influenciaram a ocupação no local.

Conjuntamente a isso, a criação do BNH e a conseqüente dinamização da indústria de construção civil, basicamente do seu segmento imobiliário, vieram a atribuir um ritmo bastante acelerado a este processo⁴².

Iniciaram-se portanto a construção de conjuntos residenciais, quase todos unidomiliares que se instalaram na parte posterior do bairro. Posteriormente se manifestou a verticalização através de conjuntos habitacionais - como o Júlio César- tanto quanto por meio de edifícios isolados, possibilitando a população com menor faixa de renda a oportunidade de ocuparem a área, todas no entanto com alto poder de compra.⁴³

Em 1975 ocorre um processo de urbanização acentuado com a alteração tipológica das construções que passam de unidomiliares para pluridomiliares com a substituição por edifícios de apartamentos. Neste mesmo período, verifica-se conjuntamente a construção da via que liga o Iguatemi, Caminho das Árvores, Itagara⁴⁴, aumentando ainda mais a acessibilidade ao local.

A partir da década de 80 enfatiza-se o processo de verticalização no bairro, nesta mesma década há um aumento da ocupação na rua Amazonas⁴⁵.

No período de 80 à 90 há um crescimento acentuado do comércio e dos serviços no bairro da Pituba, o que gera um maior desenvolvimento da área⁴⁶.

⁴² OCEPLAN pág. 21

⁴³ OCEPLAN, pág. 22

⁴⁴ Mello/ Entrevista

⁴⁵ Mello/ Entrevista

⁴⁶ Projeto Nova Pituba pág.10

A Pituba antes isolada passa a se inserir em um novo contexto dentro da cidade de Salvador se comportando agora como um subcentro funcionando como bairro de passagem interligando assim a cidade.

Com todas essas transformações na cidade que impulsionaram o desenvolvimento do bairro da Pituba e seu crescimento, a Av. Manoel Dias da Silva consolidou-se como um elemento de circulação estratégica, passando a ter uma grande importância na articulação da área urbana considerada como mais tradicional e “central” com os vetores Orla e Paralela e o subcentro do vale do Camurujipe (Iguatemi). A via que tinha como intuito à estruturação local, passou a assumir um caráter de articuladora da cidade e de uma importante via estratégica⁴⁷.

Assim com a expansão urbana, a Pituba passa a se constituir um bairro importante no que tange a circulação urbana de Salvador. No entanto, com o passar dos anos a AV. Manoel Dias da Silva que estava sendo utilizada como um importante corredor estrutural da cidade, passa a ficar sobrecarregada necessitando assim de uma reestruturação. Isso resultou na recente intervenção que houve no bairro, sendo uma das medidas adotadas para otimização do fluxo, o desbloqueio da rua Amazonas que trouxe uma nova mobilidade para a população lindeira e do entorno.

3.2-Localização do bairro

A boa localização da área, tanto em relação à cidade quanto a equipamentos metropolitanos, pode ser medida pela distância em que se situa de alguns pontos e equipamentos importantes:

- Pituba - Barra	8,50Km
- Pituba - Centro Histórico	8,20Km
- Pituba - Universidade Federal	5,70Km
- Pituba - Acesso Norte	1,50Km

⁴⁷ Projeto Nova Pituba, 2002, p. 11

- Pituba - Centro Administrativo 5,70Km
- Pituba - Aeroporto 17,00km

Mapa 1: Localização do bairro da PITUBA



LOUS- Lei do Uso e Ocupação do solo-2001

Fundação Mario Leal Ferreira- Esc. 1:150.000

4-ESTUDO DE CASO: RUA AMAZONAS

4.1-Histórico

Primeira rua da Pituba, a Rua Amazonas demarcava o contorno da fazenda de Juventino da Silva, era uma rua de areia e juntamente com a rua Ubaranas ligava Amaralina à Brotas utilizando a atual Av. Antonio Carlos Magalhães. Desde sua criação já possuía uma largura significativa. Relatos confirmam que o seu nome surgiu (assim como os nomes das outras ruas da Pituba) de particularidades que possuía em seu percurso. A rua Amazonas apresentava coqueiros, buracos de cascavéis, um verde predominante em sua paisagem, além de um riacho que cortava a via pela rua Maranhão, sendo mais tarde represado o que deu origem a uma lagoa hoje existente entre as ruas Maranhão e Piauí; tais aspectos da rua inspiraram assim o seu nome⁴⁸.

Seu processo de urbanização começa a ocorrer nas décadas de 30 e 40 com o surgimento de algumas casas. Sendo que a Av. Manoel dias da Silva não existia e a AV. Otávio Mangabeira foi a primeira rua asfaltada naquela área sendo inaugurada em 1949. Já nas década de 50 á 60 começam a surgir casas com arquitetura mais contemporânea ao longo da rua. Em 1969 já estava em parte asfaltada, ali moravam senhores do cacau⁴⁹.

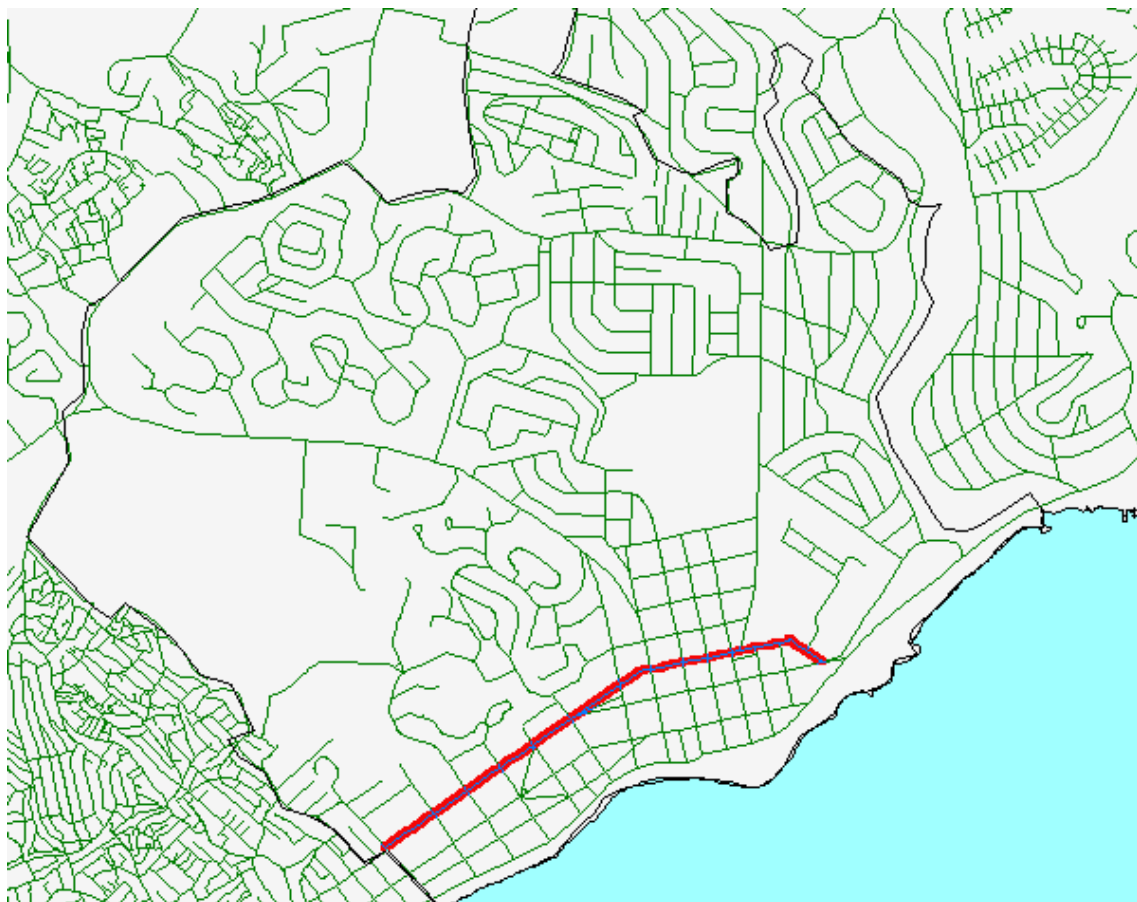
Na década de 70 a rua Amazonas era utilizada freqüentemente para passagem de veículos tanto mão como contra-mão, ocorrendo muitos acidentes em especial nos cruzamento, resultando na insatisfação dos moradores do local que transitavam a pé pela via.⁵⁰

⁴⁸ Quirino/entrevista

⁴⁹ Quirino/entrevista

⁵⁰ Quirino/entrevista

Mapa 2: Localização da Rua Amazonas no Bairro da Pituba



LOUS- Lei do Uso e Ocupação do solo- Fundação Mario Leal Ferreira/ Esc: 1:19.000

Devido a esses problemas o Detran de 72-75 elaborou e pôs em prática um projeto de bloqueio das ruas da Pituba com a criação de bolsões, reduzindo em muito, os acidentes. Esse projeto tinha os seguintes objetivos conforme o Projeto Detran para o bairro da Pituba datado de 73:

- Redução e controle dos conflitos com adoção de sentido único de direção.
- Recuperação ambiental com a definição dos eixos viários.
- Recuperação dos sentimentos de segurança com a criação dos bolsões.

- Criação das ruas, alamedadas e calçadas como ruas Play-ground.
- Controle dos acessos locais dos núcleos.
- Revitalização da paisagem urbana e sua revalorização.

Essas ações tinham como intuito humanizar o bairro, devolvendo ao habitante o sentimento de segurança, perdido a partir do momento em que os acidentes começaram a fazer parte das preocupações diárias. O bloqueio das vias vinha como solução para canalizar o fluxo de passagem e a criação de alamedas e calçadas, revitalizando o meio-ambiente, trazendo em principal benefícios para a população infanto-juvenil.

A partir desse período até a intervenção da AV. Manoel Dias da Silva a rua Amazonas continuou bloqueada em diversos trechos, com o seguinte sentido de tráfego, como podemos ver no mapa 3 adiante.

4.2– A intervenção da Av. Manuel Dias da Silva e o desbloqueio da rua Amazonas

A Pituba com pôde ser observado no histórico, ganhou ao longo dos anos uma importância para o fluxo intra-urbano da cidade de Salvador. Dessa forma configurou-se como um bairro central sendo utilizado como local de passagem através da sua principal via a AV. Manoel Dias Da Silva, a qual tem extensão de 2,9 Km, que interliga a Rua Menezes de Góes com a Rua Visconde de Itaborahy, formando um binário com as avenidas Otávio Mangabeira e Amaralina; tendo esta o intuito, segundo o projeto pituba de 73 de:

- 1- Absorver a maior parte dos fluxos de tráfego, canalizando todo o tráfego de passagem;
- 2- Interligar áreas de geração de tráfego;

MAPA 3: RUA AMAZONAS

CIRCULAÇÃO VIÁRIA ANTERIOR A INTERVENÇÃO



3- Permitir uma boa distribuição e repartição de tráfego nas ruas coletoras e locais;

4- Controle especial dos pontos de conflito.

No entanto devido a problemas surgidos com o aumento considerável de veículos que trouxeram grandes transtornos para às pessoas que necessitavam utilizar a via, sentiu-se a necessidade de sua reestruturação para solucionar tal problemática. Esta dificuldade adveio da própria origem do bairro, visto que sua estrutura viária foi projetada apenas para uso local, não previa a sua atual utilização como bairro de passagem, adquirida com o passar dos anos, não comportando assim de forma adequada, o tráfego tão intenso, principalmente nos horários de “rush”. Dessa forma para amenizar tal questão foi realizada uma intervenção urbanística, com o Projeto Nova Pituba iniciado em fevereiro de 2000 que tinha como objetivo geral:

Adequar a geometria viária proporcionando a melhoria da segurança e desempenho do trânsito dos veículos e pedestres; equacionar problemas urbano-ambientais da Av. Manoel Dias da Silva melhorando a qualidade do ambiente urbano⁵¹.

Além de visar a redução no tempo de viagem e a economia de combustível.

Uma das medidas adotadas para diminuição dos engarrafamentos e demais transtornos trazidos em especial nos horários de pico, foi o desbloqueio da rua Amazonas, a qual tinha como primeiro objetivo desviar o tráfego enquanto se efetivavam as obras da AV. Manoel Dias da Silva, na primeira e segunda etapa dos trabalhos. No entanto o desbloqueio foi mantido e em conjunto com a AV. Manoel Dias Da Silva se tornou uma via de “passagem” de acordo com José Afonso da Silva passou a ser uma via arterial mista secundária que se caracteriza por ser “destinada a interceptar, coletar, distribuir o tráfego...”se inserindo assim em um contexto diferenciado dentro da cidade de Salvador.

⁵¹ Projeto Nova pituba, 20002,

A rua Amazonas se caracteriza por ser uma reta extensa com mais de 1400m. Essa modificação na estrutura viária do bairro com a penetração em grande quantidade de veículos na rua Amazonas que era uma via de relativa paz e tranquilidade, trouxe alterações para a qualidade de vida dos moradores da área, com o aumento de ruídos, e da poluição atmosférica, além desses problemas existem outros como a questão do estacionamento dos veículos, a garagem dos prédios e casas, a alteração na mobilidade dos pedestres, aumento da violência etc.

4.3-Descrição da área- situação atual

Área de estudo

Esta compreendida entre a rua Pará e a Rio Grande do Sul e possui um comprimento de 954,00 metros, conforme se pode observar no mapa 4.

Sinalização Viária

Ao longo da via foram inseridas sinalizações horizontais e verticais introduzindo-se nos cruzamentos semáforos e rotatórias para facilitar e ordenar a circulação tanto veicular como de pedestres.

Rotatórias – Este sistema implantado no local visa ordenar o tráfego minimizando os possíveis acidentes nos cruzamentos, disciplinando assim o trânsito.

MAPA 4: Área de Estudo

-RUA AMAZONAS-





Sistema de rotatórias implantado na rua.
Foto 1: Álvaro Camiña, março de 2003

Foram implantados nos seguintes locais:

- No cruzamento entre a rua Amazonas e a rua Maranhão.
- No cruzamento entre a rua Amazonas e a rua Piauí.
- No cruzamento entre a rua Amazonas e a rua Paraíba.

Semáforos – foram instalados nos diversos cruzamentos ao longo da rua Amazonas, possuindo um sistema sincronizado.

Estes recursos foram implantados nos seguintes locais:

- Foto 2: Encontro da rua Amazonas com a rua Pará (uma das extremidades da rua Amazonas).



Foto 2: Álvaro Camiña, março de 2003

- Foto 3: Cruzamento da rua Amazonas com a rua Espírito Santo.



Foto 3: Álvaro camiña, março de 2003

- Foto 4: Cruzamento da rua Amazonas com a rua Goiás.



Foto 4: Álvaro Camiña, março de 2003

- Foto 5: Encontro da rua Amazonas com a rua Rio Grande do sul (uma de suas extremidades).



Foto 5: Álvaro Camiña, março de 2003

O novo sentido do tráfego e a nova lógica de fluxo pode ser observada no mapa 5 adiante.

Caracterização do traçado da rua Amazonas

A largura da ruas é de cerca de 10 a 11 metros (com base na LOUS) e a dos passeios 2.5 a 3,0 metros, muitos se apresentam desgastados e esburacados conforme a foto 7, a seguir:



Desgaste da calçada.

Foto 6 : Álvaro Camiña, março de 2003

4.4- Pesquisa de Campo

A pesquisa de campo foi realizada com os moradores do local que sofreram um impacto direto por parte da intervenção ocorrida na rua, conforme pode ser observado no mapa 2, e com especialistas da área de corretagem que expuseram os reflexos dessa mudança no valor do solo urbano. Foram entrevistadas 50 pessoas (amostra) residentes do logradouro, através da aplicação de formulários. A metodologia utilizada foi qualitativa. A média de tempo em que residem na rua é de 14 anos, o morador mais antigo já residia no local por 33 anos. Segundo a pesquisa realizada com os moradores mais de 90% confirmou o grande aumento do fluxo veicular na via, o que resultou na mudança da sua qualidade de vida. No local da pesquisa residem cerca de 2600 pessoas⁵². O impacto dessa alteração está explicitado nos itens que se seguem.

Faixa de renda dos entrevistados (individual)

Cerca de 31% possuem mais de 12 Salários Mínimos, 19% de 9-12 SM, 12% de 6-9 SM, 15% de 3-6 SM, 19% de 1-3 SM.

4.4.1-Uso e ocupação do solo

A mudança do fluxo viário acarretou alteração no valor da terra e está influenciando em uma nova dinâmica na forma de uso e ocupação do solo.

Nota-se na área uma forte tendência para o aumento das casas comerciais e serviços. Podemos utilizar um exemplo bastante próximo para melhor visualizarmos essa lógica de ocupação que é o da AV. Manoel Dias da Silva que devido ao grande fluxo tanto de pedestres como de veículos estimulou ao longo do tempo uma grande concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços.

⁵² Esse cálculo foi feito com base na quantidade de apartamentos e casas da área (levantados na pesquisa), levando-se em consideração que são de 3 e 2 quartos.

Atualmente o comércio corresponde a 37% da ocupação ao longo da via seguido pelo multi-residencial com 32% e em terceiro uso e prestação de serviços com 15% o que confirma sua qualificação como área de concentração terciária sendo que de 1993-1999 os alvarás emitidos foram de empreendimentos comerciais e de prestação de serviços⁵³.

Após um levantamento do uso e ocupação do solo da área de estudo verificaram-se os seguintes índices:

Número de Casas Residenciais: 10- equivalente a 15,25%

Número de Prédios Residenciais: 43- equivalente a 65%

Número de Estabelecimentos Comerciais: 5- equivalente a 7,5%

Discriminação: Restaurante; Delicatessen; Salão de beleza; Depósito de bebidas Super-Mercado (Parte de trás, local de carga e descarga).

Número de Casas Prestadoras de Serviços: 8-equivalente a 12,25%

Discriminação: Corregedoria da Polícia; Academia de ginástica; Curso de Inglês; Escola de ensino fundamental; Clínica odontológica (2); Escola de ballet; Empresa de terraplanagem.

Valorização do solo urbano

Segundo profissionais da área de corretagem avaliou-se que houve valorização dos imóveis da rua Amazonas em consequência principalmente do aumento de atividades comerciais na área, que foi impulsionada pela elevação do fluxo veicular na via em função do seu desbloqueio. Estes empreendimentos comerciais vem sendo instalados no logradouro apesar de haver poucos espaços disponíveis, visto que a maioria dos lotes já possuem ocupação de prédios residenciais. De acordo com a Corretora Maria Lúcia da Silva funcionária da imobiliária Alugue Fácil os imóveis da rua Amazonas similares aos da AV. Manoel Dias da Silva já possuem os

⁵³ Projeto Nova Pituba, 2002,

mesmos preços. Os valores dos imóveis de uma forma geral aumentaram de 5% à 10 % sendo importante salientar no entanto que isto se deu não apenas levando-se em consideração o aumento do fluxo de veículos mas também advindos da escassez de imóveis e lotes disponíveis no bairro.

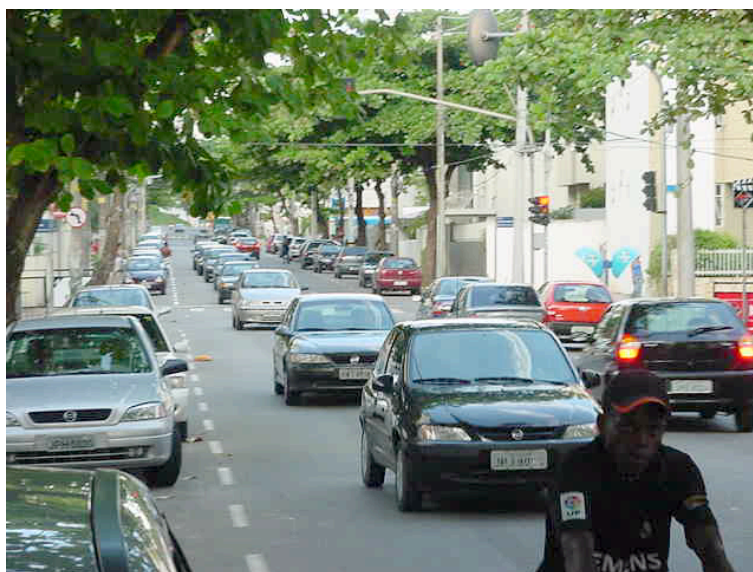
Estes fatos foram reafirmados pelo corretor Ricardo Muniz⁵⁴ ao dizer que “os imóveis valorizaram em decorrência da abertura da rua Amazonas, favorecendo o lado comercial e conseqüentemente, valorizando os imóveis” e do corretor Marcos Vasconcelos⁵⁵ “os preços dos imóveis valorizaram e o fato de estarem existindo muito mais fluxo de veículos está favorecendo o comércio na área”. Pode-se concluir que embora os moradores da área terem resistido a abertura da rua Amazonas em decorrência dos transtornos gerados que refletiram na alteração da sua qualidade de vida, essa facilidade de acesso estabelecida após o desbloqueio resultou na valorização dos imóveis não ocorrendo no entanto por parte dos residentes do local a percepção deste fato. Nota-se que há uma contradição pois apesar do declínio na qualidade de vida, houve valorização da terra urbana na área. Dessa forma no cenário imobiliário em muitas ocasiões o que contribui para o declínio na qualidade de vida resulta em uma compensação financeira.

4.4.2- Impacto na qualidade de vida

Através da pesquisa aplicada notou-se que a maioria absoluta dos residentes da rua desaprovaram seu desbloqueio, e especificaram os transtornos advindos deste fato. Relata-se abaixo quais os problemas que surgiram e as soluções adotadas pelos moradores para amenizar os impactos.

⁵⁴ Corretor da Imobiliária: Nilson Araújo imóveis

⁵⁵ Corretor da Imobiliária: José Alberto Imóveis



Aumento considerável do tráfego na rua Amazonas.

Foto 7: Álvaro Camiña, março, 2003

Poluição Sonora e Atmosférica

Ocorreu um aumento da poluição sonora com a constante passagem de veículos em principal a noite. Um agravante disso são os bueiros que se encontram em alguns pontos mal tampados e que elevam ainda mais os ruídos, além das buzinas que se manifestam com frequência nos engarrafamentos em decorrência do fechamento dos semáforos. Além do mais houve um número considerável de reclamações por parte dos moradores com respeito à disputa de corridas de carro realizada de forma ilegal (conhecido como “Pegas”) que tem trazido transtornos a população.



Congestionamento dos carros enquanto o sinal está fechado.

Foto 8 : Álvaro camiña, março, 2003

A poluição atmosférica aumentou consideravelmente na área com o monóxido de carbono expelido , e em principal com a fuligem resultante do atrito dos pneus dos carros com o solo. Os moradores relataram que o índice de poeira aumentou consideravelmente em suas casas, desgastando mais rapidamente cortinas, estofados etc, necessitando de uma limpeza mais constante.

Aumento da Insegurança e Criminalidade

O índice de criminalidade para a maioria dos residentes da rua elevou-se, com o maior número de assaltos, arrombamentos de casas e carros devido ao maior quantidade de pessoas circulando na área. Como a rua anteriormente apresentava-se em muitos pontos interrompida, inibia-se em muito a criminalidade, agora que possui continuidade no seu percurso, houve facilidade para os assaltantes se locomoverem e fugirem. Nota-se na rua maior presença de marginais e de “pivetes”. Além disso devido ao maior dinamismo da via e a grande quantidade de pessoas circulando no local, ocorreu um aumento da vida noturna e a atração da prostituição para a área.

Alguns condomínios e casas devido ao aumento da criminalidade tomaram precauções para tentar amenizar tais questões. Aqui constam alguns exemplos: como no edifício Safira, nº 510 onde se instalou sistema de porteiro eletrônico, e as luzes ficam acessas a noite. Em uma casa de nº 509 passou-se a trancar o portão da frente que antes costumava a ficar aberto. No edifício de nº 226 ocorreu a instalação de portão eletrônico. No edifício Serra Negra nº 871 instalou-se lâmpadas externas para se evitar os arrombamentos dos carros, no Ed. Nº 499 há uma presença constante do pessoal contratado na guarita.

Alteração na mobilidade dos pedestres

No período anterior a intervenção os pedestres que transitavam naquela via o faziam de forma despreocupada sem nem mesmo utilizarem a calçada. Além do mais devido a grande quantidade de jovens no bairro muitos faziam o percurso a pé pela rua Amazonas em especial para irem a escola, sendo que também utilizavam a via para jogos e lazer. Foi relatada por parte de pais e avós a insegurança em relação às crianças ao transitarem pelo local a pé, visto que agora elas se encontram impossibilitadas de se recrearem e de exercerem outras atividades. Algumas famílias tomaram para maior segurança das crianças algumas medidas como: redobrar os cuidados ao atravessar as ruas, andar sempre acompanhada, levar e buscar no colégio, com o intuito de evitar ao máximo o seu deslocamento pela via.

Mais essa insegurança se deu não apenas para com as crianças, os adultos e em principal os idosos, apresentam dificuldades em circular pela via a pé. Demonstam problemas em atravessar a rua visto que da rua Pará até a Goiás existe mão-dupla, além dos problemas nos cruzamentos pois as rotatórias se mostram um tanto confusas para a circulação das pessoas, muitas vezes contando com a boa disposição dos motoristas.

Além disso há algumas obras ocorrendo ao longo da via, e em conjunto com carros estacionados nas calçadas, dificulta ainda mais a circulação de

pedestres que em consequência de tais problemas são obrigados a andar pelas ruas aumentando riscos de acidentes.



Obras nos prédios impedem a passagem dos pedestres pelas calçadas.

Foto 9: Álvaro Camña, março, 2003

Sinalização viária e acidentes

Embora por parte da engenharia de tráfego tenham sido adotadas medidas buscando inibir acidentes inserindo sinalizações horizontais e verticais, segundo relatos dos moradores tais ações não obtiveram os resultados positivos esperados. Estes problemas se agravam principalmente nos cruzamentos com rotatórias, onde ocorrem batidas e alguns atropelamentos.

Devido a este fato, para quase a metade dos entrevistados (44% dos moradores da área), a sinalização viária implantada mostrou-se insatisfatória. Esta posição segundo os moradores deve-se ao fato do desrespeito a sinalização e a deficiência na vigilância por parte das autoridades. Acrescentam também, que dentre as infrações cometidas, a alta velocidade é um dos maiores problemas desta via.

Estacionamento e Garagem

Nota-se também que após a abertura desta rua as vagas de estacionamento ao longo de seu curso ficaram escassas. Principalmente por não se restringirem apenas aos residentes e visitantes. Esta situação agrava-se principalmente quando veículos estacionam de forma irregular obstruem as entradas de garagens. Existem ainda outros agravantes como a dificuldade de sair das garagens, ante a quantidade de veículos que transitam na via, e também os pequenos engarrafamentos provocados pela entrada destes carros em suas garagens, pois é preciso esperar a abertura dos portões. Tais problemas, muitas vezes acabam em conflitos trazendo mal-estar aos envolvidos e molestando os moradores locais.

Sugestão dos moradores

Questionou-se junto aos moradores se havia solução para os problemas advindos do desbloqueio desta via. Diante de muitas alternativas aludidas pelos entrevistados, destacou-se a instalação de semáforos, substituindo as rotatórias ou até a possibilidade de estabelecer mão única.

Conclusão

Este trabalho tem como intuito mensurar o impacto gerado pelas transformações do tráfego veicular de uma determinada área urbana, e as eventuais implicações ante os habitantes do local. Buscou-se neste estudo a verificação das mudanças ocorridas no logradouro, rua Amazonas no bairro da Pituba desta capital, e as conseqüências trazidas a seus moradores. Portanto este trabalho abrange tanto aspectos técnicos, sob o ponto de vista urbanístico, como também os reflexos comportamentais e sociais.

Foram utilizadas diversas fontes de pesquisas, e inúmeras entrevistas junto aos moradores locais, onde se conclui que a maioria absoluta dos entrevistados cerca de 90% desaprovou a intervenção realizada na via. Este tipo de modificação do espaço em favor dos automóveis conforme relata Buchanan tem como intuito gerar mobilidade e acessibilidade para a cidade, refletindo no entanto na qualidade de vida urbana. Houveram portanto impactos considerados em sua maioria negativos para a qualidade de vida dos residentes da rua Amazonas, que resultaram em: dificuldades dos pedestres em transitar na rua; problemas nos cruzamentos (batidas e atropelamentos) advindos em principal da falta de disciplina por parte dos motoristas dos carros e pela alteração da sinalização na área; aumento dos ruídos, poluição atmosférica e insegurança.

Porém esta intervenção, por outro lado, trouxe impactos positivos com o aumento da mobilidade e agilidade do fluxo veicular para a região, que já estava saturada com a utilização de sua principal via a Av. Manoel Dias da Silva. Assim o poder público ao interferir e desbloquear a rua Amazonas que tinha uma característica local, visava atender o bem-estar coletivo, que em

certa medida foi alcançado, visto que a fluidez do trânsito no bairro melhorou em principal nos horários de rush.

Além do mais apesar dos impactos negativos considerados, houve valorização dos imóveis no local, pois na medida em que se aumenta a acessibilidade a área, estimula-se o comércio que acarreta em valorização do solo urbano. Sendo assim as modificações ocorridas na rua Amazonas possuem tanto pontos negativos como positivos e estes tem de ser equalizados, com a finalidade de amenizar os seus problemas, pois o intuito de uma intervenção do poder público é de justamente trazer benefícios para a população criando condições à circulação visto que o urbano se torna inviável sem meios reguladores da circulação, tendo a via de atingir a múltiplos usos permitindo encontro, troca e acessibilidade às diversas áreas da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- JACOBS, Jane. Vida e morte de grandes cidades. São Paulo, Ed. Martins Fontes, 2001.
- SILVA, José Afonso da. Direito urbanístico brasileiro. 2ª ed. São Paulo, Malheiros Editores, 1997.
- CARLOS, Ana Fani A. A cidade. São Paulo, Ed. Macro, 1999.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira de. A cidade como um jogo de cartas. São Paulo, Projeto Editores Associados EDUFF, 1988.
- CHOAY, Françoise. O urbanismo. São Paulo, Ed. Perspectiva, 1997.
- Projeto Pituba- 1976 Prefeitura da Cidade de Salvador
- VILAÇA, Flávio, Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Estúdio Nobel, 1998.
- Normas e Legislação- Compatibilização dos decretos referentes a zona homogênea da pituba, Oceplan
- Projeto Nova Pituba- Fundação Mário Leal Ferreira, 2002.
- OCEPLAN-PLANDURB. EPUCS - Uma experiência de planejamento urbano. Salvador: Prefeitura Municipal de Salvador, 1976
- SCHEINOWITZ, A. S.O Macroplanejamento da Aglomeração de Salvador. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia, 1998

- SCHOR, Tatiana. Apropriação do Espaço e a Lógica do automóvel. In: Espaço no fim do século. CARLOS, Ana Fani Alessandri. MIANI, Amélia Luísa da. SEABRA, Odette Carvalho de Lima. (organizadoras). São Paulo: ED. Contexto, 1999
- BUCHANAN, Colin D. El Trafico En Las Ciudades. Madri: Editorial Tecnos, 1973
- OCEPLAN Projeto Pituba, 1975
- Lei do Ordenamento e da Ocupação do Solo de Salvador- LOUOS. Prefeitura da Cidade de Salvador. Fundação Mário Leal Ferreira. Software desenvolvido por TOPOS informática do Brasil LTDA. CD-Rom, 2001
- QUIRINO, Carlos Alberto. Assessor técnico, Fundação Mário Leal Ferreira, Entrevista, Fevereiro de 2003.
- MELLO, Oscar. Assessor Técnico, Secreto Municipal de Transportes Urbanos, Entrevista, Novembro de 2002.