A CONSTRUÇÃO DE VIAS TRANSVERSAIS EM SALVADOR E O IMPACTO NA MOBILIDADE URBANA

Bruno da Silva de Vaz – brunovaz91@gmail.com
Derik Andreas de Carvalho Gonçalves – derikandreas@gmail.com
Vinicius Carneiro Santana – vinipassospc@gmail.com
Washington Luiz Cirqueira dos Santos – washi.sants1@gmail.com
Tânia Regina Dias Silva Pereira – tanreg@uneb.br
Telma Dias Silva dos Anjos – telmadias@uneb.br
Universidade do Estado da Bahia – UNEB, Departamento de Ciências Exatas e da Terra – DCET I
Rua Silveira Martins, 2555, Cabula/Narandiba
CEP: 41192-010 – Salvador – Bahia

Resumo: *Esse artigo é resultado de uma pesquisa realizada por estudantes de 2º semestre do curso de Engenharia de Produção Civil, da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) durante a disciplina Metodologia Científica e Tecnológica da Produção, tendo como objetivo abordar a mobilidade urbana na cidade de Salvador e a sua influência na qualidade de vida dos soteropolitanos. Por meio de análise documental e de pesquisa bibliográfica, explorando livros, dissertações, teses, artigos e reportagens sobre o tema, discorre sobre o crescimento da cidade e região metropolitana, descrevendo soluções propostas pela administração pública, a exemplo do Sistema Metroviário Salvador-Lauro de Freitas, da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e dos corredores transversais Linha Azul e Linha Vermelha. Esses novos meios de acessibilidade além de reduzir o congestionamento em diversas áreas da cidade, promovem a integração entre bairros de localização opostas e distantes, beneficiando moradores de bairros periféricos. Consideramos muito importante para a formação do profissional de engenharia a inserção de pesquisas no início do curso.*

Palavras-chave: *Mobilidade Urbana, Metrô, VLT, Vias Transversais.*

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um tema de grande importância para a população e vem gerando intensas discussões pelas administrações públicas, pois, devido a problemas estruturais existentes, torna-se evidente a relação entre a mobilidade urbana ineficiente, capacidade produtiva e potencial produtivo desperdiçado nas grandes cidades e metrópoles espalhadas pelo Brasil. Com base no senso demográfico de 2016, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2016), Salvador tem uma população estimada em 2.938.092 habitantes e a sua região metropolitana (Região Metropolitana de Salvador – RMS) acumula um total de 3.984.583 habitantes, fazendo com que esta ocupe a posição de quarta maior cidade do país e a sua região metropolitana como a sétima colocada no Brasil.

O '*boom*' no contingente populacional que habita Salvador e RMS foi atingido por volta das décadas de 60 e 70, com a instalação de dois grandes complexos industriais na região: o Complexo Industrial de Aratu (CIA) e o Complexo Petroquímico de Camaçari, responsáveis

por atraírem pessoas de diversas localidades em busca de emprego, as quais foram se abrigando às margens dos grandes centros soteropolitanos, gerando, assim, a periferização da cidade.

Segundo Andrade e Brandão (2009), a periferização da capital baiana foi o resultado da combinação de dois fatores: o poder público com a implantação de conjuntos habitacionais em áreas marginais de Salvador e as necessidades da população mais pobre, buscando alternativas para a falta de moradias.

A mudança do perfil econômico fez com que a cidade de Salvador passasse por uma modernização, com implantação de novas avenidas, com destaque para a Avenida Luís Viana Filho, a Avenida Paralela como é conhecida, que se tornou o novo vetor de crescimento da cidade (o norte) e uma ligação alternativa à Estrada Velha para o Aeroporto. A Paralela e a já existente BR 324 se tornaram, então, os dois grandes e únicos corredores dispostos longitudinalmente no território de Salvador, ambos tendo como ponto de partida o mesmo local: a região do Iguatemi. Visto que, pelas duas vias trafegavam um imenso número de automóveis para o mesmo local da cidade, a região do Iguatemi tornou-se um grande gargalo para a capital baiana, gerando, todos os dias, imensos engarrafamentos. Tal fato foi comprovado por uma pesquisa realizada pela TomTom, empresa de aparelhos de GPS, e reproduzida pelo Jornal A Tarde (2014), que apontou Salvador como a segunda cidade mais congestionada do Brasil.

Diante dos fatos, observou-se em Salvador a necessidade de mudar os conceitos das vias praticadas na cidade: além de obras importantes como o Metrô e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), era imprescindível construir corredores que ligassem a cidade de maneira transversal e sem a necessidade de transitar pela região do Iguatemi. Nasceu, assim, o projeto de dois corredores transversais na cidade: Corredor Transversal I (Linha Azul) e Corredor Transversal II (Linha Vermelha), assunto desenvolvido nesta pesquisa.

2. MOBILIDADE URBANA

O tema mobilidade urbana tem sido muito discutido no século XXI, sendo um dos principais motivos abordados, a dificuldade de mobilidade causada pelo grande crescimento populacional somado à ausência de infraestrutura adequada. Assim, vários autores discutem o tema versando sobre a problemática, impacto causado na vida urbana e sobre as possíveis soluções que o governo pode proporcionar, onde a mobilidade urbana deve tornar-se assunto prioritário das administrações públicas (RESENDE e SOUZA, 2009).

A ideia de que a mobilidade urbana deve ser prioridade das políticas públicas é reforçada por Bertini (2005), e este aponta que os congestionamentos no tráfico urbano têm como consequência a redução da capacidade produtiva da população, pois estes impactam diretamente na movimentação das pessoas, tornando-a mais lenta e cansativa, implicando diretamente num conceito do mundo de hoje: tempo é dinheiro; quanto mais tempo a população fica parada no trânsito, mais a sociedade perde.

Duarte *et al* (2007) estuda a mobilidade urbana sobre diversas frentes: cidades pedestre, cidades sobre duas rodas, cidade motorizada individual, cidade motorizada coletiva e a cidade sobre trilhos. Esse estudo compartimentado fornece uma visão de como as cidades, dependendo de sua geografia, economia e estilo de vida pode priorizar outra forma de mobilidade.

Mais especificadamente, sobre o tema de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, Pinheiro e Frischtak (2015) discutem os desafios para a implantação de políticas de mobilidade em cidades onde as vias urbanas já estão ocupadas por estruturas fixas, e onde a construção da cidade foi dada de forma desorganizada, que é um dos grandes problemas de

Salvador. Nesse ponto, Lima (2007) discute o processo de implantação da Avenida Paralela, que, diferentemente de outras avenidas, foi construída de forma planejada, e como ela impactou na qualidade de vida dos moradores que utilizavam o canteiro central para lazer. Esse ponto é interessante uma vez que, após a implantação do metrô, a utilização do canteiro central como forma de lazer foi reduzida.

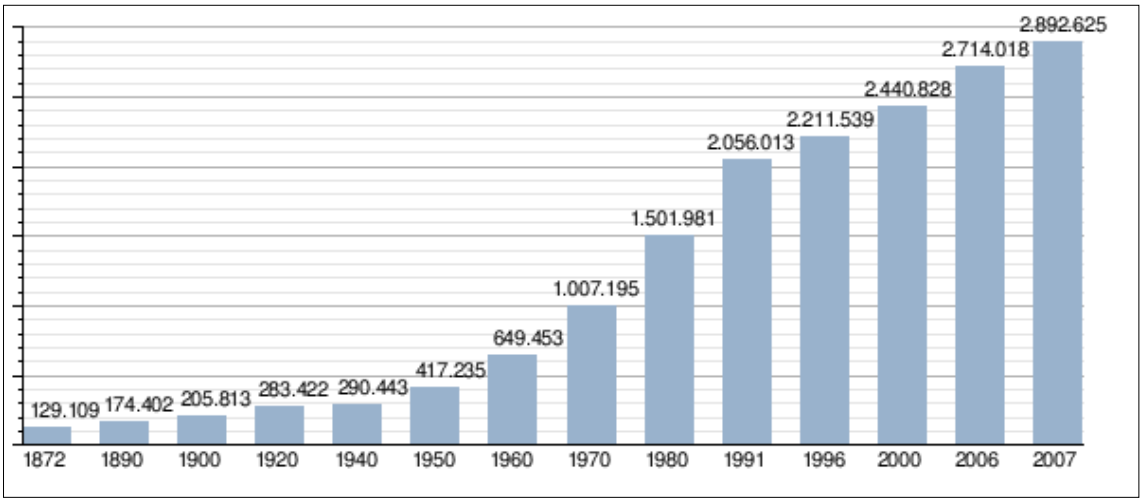
3. DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

3.1. Crescimento de Salvador, impacto nas Vias Marginais e construção das Vias Transversais Linhas Azul e Vermelha

Salvador era considerada a terceira maior capital do Brasil, até que o senso populacional de 2016 mostrou que a capital Baiana foi ultrapassada por Brasília, que já conta com 40 mil habitantes a mais. Isso se deve não somente ao grande crescimento que Brasília teve nos últimos anos, mas, também, à redução no crescimento da população soteropolitana.

Contudo, esse cenário nem sempre foi assim, pois, Salvador teve um ritmo acelerado de crescimento populacional entre as décadas de 60 e 90 (Figura 1), principalmente devido à implantação do Polo Petroquímico em Camaçari e do Complexo Industrial de Aratu. Essas obras provocaram uma grande migração do campo para a cidade, além de pessoas vindas de outros estados, sendo necessário que a cidade crescesse e ocupasse novas áreas, absorvendo a nova população.

Figura 1 - Evolução da população de Salvador no período entre 1872 e 2007.



Fonte: Censo IBGE (2016)

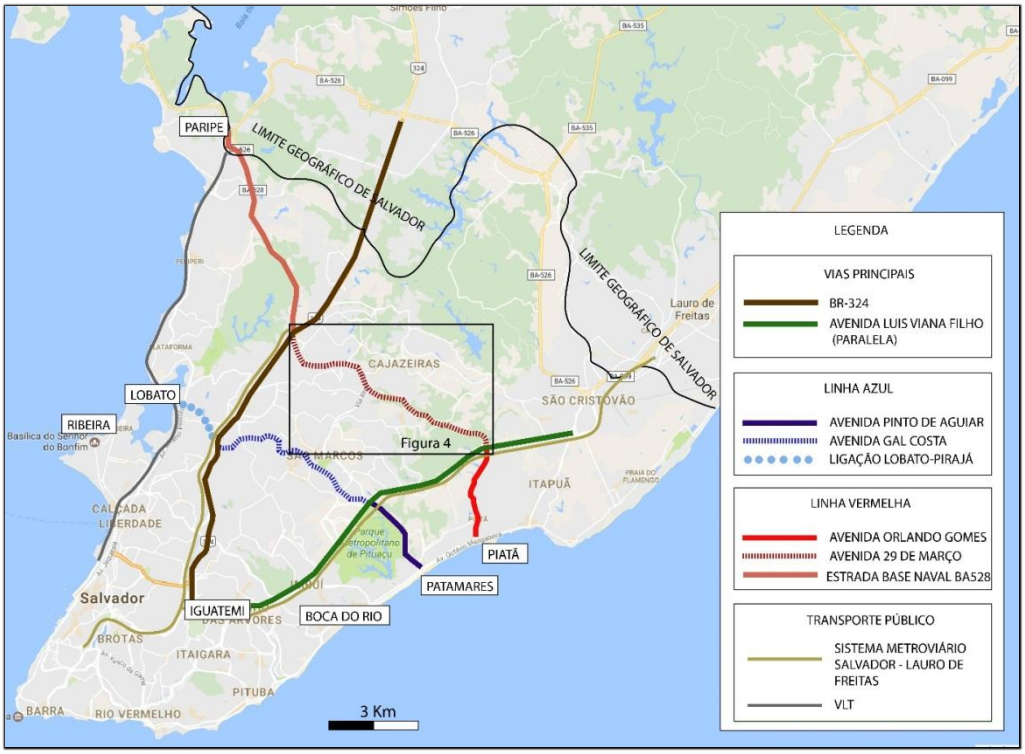
Nesse sentido, na década de 70 a Avenida Luís Viana Filho (Avenida Paralela) se mostrou como o novo vetor de crescimento da cidade, ligando a região do Iguatemi à região do Aeroporto, permitindo ocupação de uma área rural de Salvador antes desabitada (LIMA, 2007). Apesar de ter sido planejada, seu entorno não teve um bom planejamento, fato que, juntamente com a omissão do poder público nos anos subsequentes, propiciou o surgimento de ruas e ocupações irregulares.

Assim, nas duas últimas décadas, a população no entorno da Avenida Luís Viana Filho aumentou, fazendo com que houvesse, também, uma maior ocupação das avenidas transversais como a Pinto de Aguiar e a Orlando Gomes, fato que contribuiu para um aumento

do número de pessoas e veículos que transitam na região. Além disso, o crescimento do poder aquisitivo e facilidade na abertura de crédito fez com que mais pessoas comprassem carros, aumentando a frota de veículos de Salvador em 2016 para pouco mais de 800 mil conforme o IBGE (2016).

Esse cenário de ocupação da Avenida Luís Viana e entorno, e o aumento do número de veículos propiciaram congestionamentos cada vez maiores na Paralela e principalmente na região do Iguatemi. Isso se deve a distribuição da malha viária de Salvador, ilustrada na figura 2, que mostra as vias atuais, as que estão em construção e também às linhas de metrô e VLT. Nessa figura, as linhas contínuas indicam vias concluídas, as linhas tracejadas indicam vias em construção, e os pontilhados indicam vias que não tiveram as obras iniciadas.

Figura 2 – Mapa de Salvador mostrando as principais vias e linhas de metrô e VLT citadas no artigo.



Fonte: Adaptado do www.googlemaps.com.br

Na malha viária de Salvador, as duas principais avenidas de acesso à cidade são: a BR-324, acesso a partir de Feira de Santana e também da maior parte dos municípios do interior, bem como dos bairros do subúrbio ferroviário; a Avenida Paralela, a partir da Estrada do Coco, Lauro de Freitas, e também dos bairros da Orla Atlântica. O grande problema é que essas avenidas se interligam na região do Iguatemi, fazendo com que o deslocamento entre essas duas áreas da cidade ocorra, preferencialmente, pela citada região. Exemplificando: um motorista que desejava se deslocar entre os bairros de Patamares e Ribeira optava por passar pela Avenida Paralela e pela BR-324, assim como fazia o que se deslocava entre o Lobato e a Boca do Rio.

Outro inconveniente para o motorista é o fato de a região do Iguatemi ser uma das principais vias de acesso para o centro, concentrando ainda Shopping Center, Terminal Rodoviário e Centros Empresariais, o que gera um grande congestionamento. Esse fato não é somente percebido pelo senso comum, mas, também, estudado do ponto de vista cientifico, visto que Lima (2007) cita que o número de veículos no trecho Iguatemi-Imbui no início da

década aumentou 11%, enquanto a média da cidade para o mesmo período era de 4%, o que comprova a grande concentração de veículos nessa região.

Esse cenário de más condições de trânsito poderia ser contornado se fossem utilizadas vias transversais entre essas avenidas. Porém, as vias existentes à época, a exemplo das avenidas Gal Costa, São Rafael e Aliomar Baleeiro, eram avenidas estreitas, com acesso difícil, sendo necessário percorrer bairros com altos índices de criminalidade, e, principalmente, não eram vias expressas, isto é, vias cujo trafego poderia ser feito a altas velocidades. Outra rota alternativa seria a Avenida Luís Eduardo Magalhães que apesar de ter uma infraestrutura melhor não tinha ligação direta com a BR-324, tendo um acesso mais complicado para quem entra em Salvador vindo do interior.

Dessa forma, era necessária a implantação de uma nova malha viária que pudesse expandir o acesso entre bairros de Salvador e melhorar a mobilidade urbana, não somente para a parcela da população que usa transporte individual, mas também para os que usam transporte coletivo. Nesse sentido, em 2010, foi iniciada uma série de projetos viários que visavam superar as dificuldades de mobilidade urbana na capital baiana, dentre os quais se destacam a Linha Azul e a Linha Vermelha.

Linha Transversal Azul

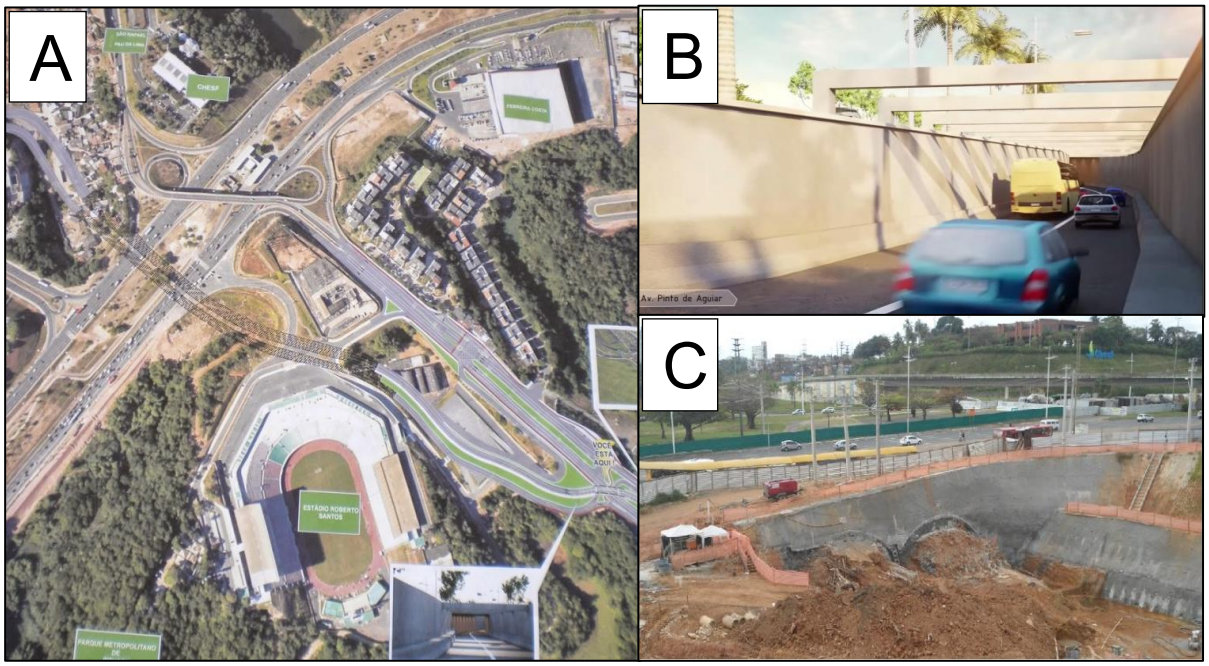
A linha azul está sendo construída nos moldes de uma via expressa. Ela possui 12,7 km de vias duplas com três faixas em cada sentido, e é composta por três avenidas: A Avenida Pinto de Aguiar, que passou por um processo de duplicação e já está pronta, a Avenida Gal Costa cuja obra de duplicação está em andamento, e a Ligação Lobato-Pirajá que ainda não foi iniciada.

Essa obra tem um grande impacto na mobilidade, pois liga o bairro de Patamares, na orla Atlântica, ao bairro do Lobato, na orla do Subúrbio. Destaca-se que, no trecho que compreende a Avenida Gal Costa, a obra tem proporcionado um grande impacto na urbanização, através de avenidas secundárias e ruas que não eram urbanizadas anteriormente. A linha azul contempla 10 viadutos e pontes, 4 túneis, 7 km de ciclovias, além de uma faixa exclusiva para transporte público. A implantação de ciclovias e de faixa exclusiva são cada vez mais comuns na construção de vias expressas em cidades grandes e mostram tendências na mobilidade urbana.

Entre os túneis que estão sendo construidos, destaca-se o que liga a Avenida Pinto de Aguiar à Avenida Gal Costa, passando sob a Avenida Paralela (Figura 3), pois o mesmo permite um acesso direto sem a necessidade de viaduto, ou de modificação do trajeto passando pela avenida longitudinal.

Outro ponto importante é que a Linha Azul conta com canais de drenagem em 50% de sua extensão, medida que evita o surgimento de pontos de alagamento que, além de contribuir diretamente no surgimento de engarrafamentos, representa risco à vida.

Figura 3 – (A) Vista em planta do túnel (Hachurado) que liga a Avenida Gal Costa a Avenida Pinto de Aguiar. (B) Imagem apesentada no projeto do acesso ao túnel através da Avenida Pinto de Aguiar. (C) Foto mostrando a vista do túnel a partir da Avenida Gal Costa, e a Avenida Paralela acima.



Fonte: CONDER (2017)

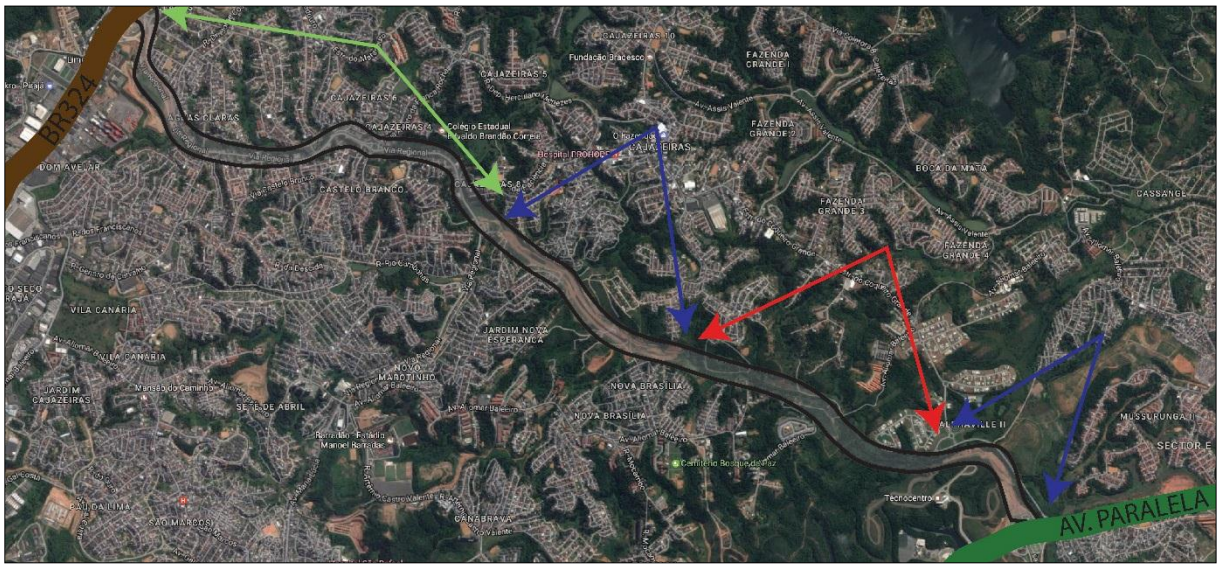
Linha Transversal Vermelha

Assim como a Linha Azul, a Linha Vermelha é uma via expressa que será contruída nos mesmos moldes, porém sua implantação ainda é parcial. Ela possui 20 Km em toda sua extensão e liga o bairro de Piatã, na orla, ao bairro de Paripe, no Suburbio Ferroviário, sendo composta por três Avenidas: Orlando Gomes, 29 de Março, e Estrada da Base Naval.

A Avenida Orlando Gomes é uma via antiga de Salvador, porém, assim como a via Pinto de Aguiar não tinha estrutura de Avenida. Ela liga a orla de Piatã à Avenida Paralela. No processo de construção da Linha Vermelha esse trecho foi duplicado e reformulado nos moldes de uma via expressa, com a inserção de ciclovias.

A Avenida 29 de Março difere de todas as outras que serão implantadas na construção das Linhas Azul e Vermelha, visto que essa avenida é um projeto novo que busca a partir de trechos de pequenas ruas, bem como áreas desabitadas, a construção de uma via expressa. A Figura 4 mostra uma imagem de satélite datada de 2017 com a seleção do polígono que delimita essa avenida. É possivel perceber majoritariamente áreas desabitadas que estão passando pelo processo de terraplanagem e pavimentação, alguns trechos cuja obra está em andamento (indicados pelas setas azuis), e outros trechos em que a obra ainda não foi iniciada (indicados pelas setas vermelhas); e secundariamente por um trecho da Via Regional (indicado pelas setas verdes), que será duplicado. A criação dessa nova via tem um grande impacto na urbanização de Salvador, visto que ela está localizada no entorno do bairro de Cajazeiras, um dos mais populosos da cidade e considerado de difícil acesso.

Figura 4 – Imagem de satélite (2017) mostrando os trechos que compreendem a 29 de Março.



Fonte: Modificado de www.googlemaps.com.br

O último trecho da Linha Vermelha é composto pela Estrada da Base Naval, que é uma estrada estadual (BA 528) que liga o encontro da 29 de Março e BR 324, ao bairro de Paripe.

Considerando o trecho completo da Linha Vermelha, ela possui seis viadutos, pontes, calçada, ciclovia e pista dupla com 3 faixas cada, sendo uma delas exclusiva para o transporte público. Ocorre a integração com a Estação de Metrô Bairro da Paz (Linha 2) na Paralela, com a futura Estação de Metrô Águas Claras (BR 324) e com a Estação São Luis do VLT.

3.2. Novos transportes coletivos e a ligação com as Vias Transversais

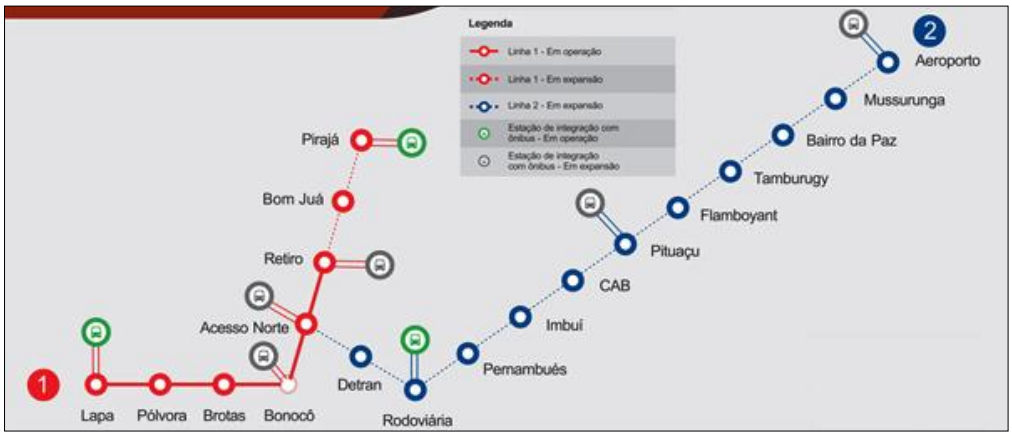
Ainda no quesito mobilidade urbana, complementarmente a proposta das vias Linhas Azul e Vermelha estão as obras do sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, Linhas 1 e 2, que apesar do demasiado tempo de execução já são realidade, bem como da implantação do VLT, cujo processo de licitação está em andamento. Essas obras têm uma conexão direta com as Linhas Azul e Vermelha, uma vez que essas vias foram implantadas também com o propósito de alimentar o sistema metroviário com passageiros vindos dos bairros mais periféricos.

Sistema Metroviário Salvador-Lauro de Freitas (SMSLF)

O Sistema Metroviário Salvador-Lauro de Freitas, também chamado de Metrô de Salvador, teve sua construção iniciada em 2000 sob a supervisão da Prefeitura Municipal, com término previsto para três anos, porém, em função de diversos problemas, a obra atrasou e só entrou em operação na década subsequente, sob a responsabilidade do Governo do Estado da Bahia.

O projeto conta com duas linhas: A Linha 1 que se estende da Estação de Ônibus de Pirajá até a Estação da Lapa, passando pela Estação Acesso Norte, onde se comunica com a Linha 2; e a Linha 2 que se origina na Estação Acesso Norte e finaliza no município de Lauro de Freitas, passando através do canteiro central da Avenida Paralela (Figura 5).

Figura 5 – Mapa do SMSLF mostrando as estações de metrô e os terminais de ônibus.



Fonte: CCR Metrô Bahia

Em 2013, o governo do estado da Bahia tomou posse da gestão da obra, inaugurando a Linha 1 em 2014. Essa linha conta com 12 km de extensão entre os terminais da Lapa, Campo da Pólvora, Brotas, Bonocô, Acesso Norte, Retiro, Bom Juá e Pirajá, onde está integrada a estação de ônibus Pirajá.

A Linha 2, por sua vez, prevê no projeto uma extensão total de 20,7 Km, possuindo 12 estações: Acesso Norte, Detran, Rodoviária, Pernambués, Imbuí, CAB, Pituaçu, Flamboyant, Tamburugy, Bairro da Paz, Mussurunga e Aeroporto, tendo uma extensão maior que a Linha 1 e, por conseguinte, alcançando uma maior quantidade de bairros de Salvador. Nesse sentido, foi implantada a integração de estações do metrô com terminais de ônibus já conhecidos na capital, bem como a construção de novos terminais. No caso da linha 2 são os terminais Acesso Norte, Retiro, Rodoviária, Pituaçu e Aeroporto. Essa integração permite que o usuário utilize ônibus (urbanos e metropolitanos) e o metrô, pagando apenas uma passagem.

Todas as estações e terminais das Linhas 1 e 2 terão passarelas acessíveis a todos os públicos atendendo as normas técnicas pertinentes. A largura e o comprimento das passarelas são variáveis de acordo com a necessidade da estação pertencente e os picos máximos de demanda encontrados, proporcionando o máximo de segurança e conforto a todos os seus usuários. Elas ainda contarão com alta segurança, vigilantes, câmeras de vigilância integrada, elevadores específicos para pessoas com prioridades, acessibilidade dentro e fora com piso tátil (Figura 6), assim como catraca específica para portadores de necessidades especiais.

Figura 6 – Acesso à Estação Lapa.

Fonte: CCR Metrô Bahia

Além do trecho entre as estações Lapa e Pirajá, o projeto original da Linha 1 conta com duas novas estações: Águas Claras e Cajazeiras. A Estação de Águas Claras estará posicionada no acesso à Linha Transversal Vermelha, isto é, no trecho da Avenida Gal Costa. Porém, essas duas últimas estações do metrô não têm previsão para conclusão.

Na linha 2, o trecho entre as estações Acesso Norte e Pituaçu já operam normalmente, o que representa 50% das estações, sendo que a de Pituaçu será um dos principais pontos de integração da cidade, uma vez que está localizada na Linha Azul, na ligação entre Avenida Pinto de Aguiar e Gal Costa, conectada também através do Terminal de Ônibus de Pituaçu, que ainda se encontra em construção. Esse ponto em especial atende uma grande região e de movimento bastante acelerado, que inclui bairros como São Rafael, São Marcos, Sussuarana e Pituaçu.

Quando totalmente implantada, a Linha 2 do metrô causará um grande impacto na mobilidade, pois desponta como uma alternativa de transporte em relação aos veículo próprio, para o morador da Avenida Paralela e entorno. Apesar de ser um desafio essa migração entre os meios de transporte, a ligação com a Linha 1 que opera até o centro e o conforto e segurança são pontos incentivadores.

Veículo leve sobre trilhos (VLT)

Com aproximadamente 19 km de extensão, o VLT promete transformar a mobilidade do Subúrbio de Salvador substituindo o *trem do subúrbio*. O projeto tem por objetivo transportar cerca de 90 mil pessoas por dia, usando um sistema formado por 20 composições de tração elétrica, capazes de levar mais de 600 passageiros em cada uma. Terá um pátio de manutenção no bairro da Calçada e outro de apoio de manutenção no bairro de Paripe. Todo percurso, de um extremo a outro, será realizado em 40 minutos.

O projeto VLT estabelece uma nova realidade no meio de transporte e restaura toda a região. Conforme mostrado na figura 2, ele liga a região do Comércio à Paripe, e possui 21 paradas. A expectativa é de beneficiar mais de 1,5 milhão de moradores do Subúrbio Ferroviário. A obra ainda não foi iniciada, mas espera-se que ocorra em 2017, com previsão de conclusão em dois anos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aumento populacional e da frota de veículos próprios contribuíram para o crescimento dos congestionamentos na cidade de Salvador nos últimos 20 anos, principalmente no trecho que compreende a região do Iguatemi. Esta região representa um dos maiores gargalos na malha viária da cidade. Nesse sentido, a construção das vias transversais Linha Vermelha e Linha Azul causam um grande impacto na mobilidade, pois permite uma maior acessibilidade entre duas zonas da cidade antes consideradas distantes, que são a Orla Atlântica e a Orla do Subúrbio.

Além destas duas vias, a implantação do Sistema Metroviário Salvador-Lauro de Freitas e do Veículo Leve Sobre Trilhos, despontam como obras chaves para que a população possa utilizar o transporte público em detrimento ao veículo próprio. Assim, com a conexão entre as vias transversais e os terminais rodoviários e estações de metrô, espera-se que o deslocamento em Salvador seja realizado de forma mais rápida, com um melhor acesso entre os bairros.

São muitos os aspectos positivos decorrentes da construção dessas obras, na medida em que, ao possibilitarem a melhoria de acesso da população aos locais, acarretam, também, como consequência, melhorias na qualidade de vida da sociedade.

Outro fator importante e motivador para a turma foi, no início do curso, começarmos a trabalhar com pesquisas relacionadas com a engenharia, o que desperta nos discentes o interesse pela profissão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, A. B.; BRANDÃO, P. R. B. **Geografia de Salvador**. 2ª ed. Salvador: UFBA, 2009.

BERTINI, Robert L. **You Are the Traffic Jam:** an examination of congestion measures. 85th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C. November, 2005.

DUARTE, F.; LIBARDI, R.; SANCHEZ, K. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá Editora, 2012.

Jornal A Tarde. Pesquisa revela que Salvador é a 2ª cidade mais congestionada. **Jornal A Tarde.** Edição 05 set. 2014. Disponível em: < http://atarde.uol.com.br/transito/noticias/pesquisa-revela-que-salvador-e-2a-cidade-mais-congestionada-1620467>. Acesso em: 05 mai. 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE divulga as estimativas populacionais para os municípios em 2016. Disponível em: <http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=3244>. Acesso em: 05 mai. 2017.

LIMA, C. B. V. **Paralela em Movimento:** um estudo sobre a apropriação do espaço público do canteiro central da Avenida Luís Viana. 2007.121f. Dissertação (Mestrado). Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2007.

PINHEIRO, Armando C.; FRISCHTAK, Claudio. **Mobilidade Urbana:** Desafios e Perspectivas para as Cidades Brasileiras. FGB IBRE, 2015.

RESENDE, Paulo de Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato de. **Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras:** um estudo sobre os impactos do congestionamento. SIMPOI–SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS, FGV, 2009.

THE CONSTRUCTION OF TRANSVERSAL ROADS IN SALVADOR AND THE IMPACT ON URBAN MOBILITY

Abstract: *This article is the result of a research carried out by students of the 2nd semester of the Civil Engineering Engineering course at the State University of Bahia (UNEB) during the course of Scientific and Technological Methodology of Production, aiming to approach urban mobility in the city of Salvador and its influence on the quality of life of the soteropolitanos. Through documentary analysis and bibliographical research, exploring books, dissertations,*

theses, articles and reports on the topic, discusses the growth of the city and metropolitan region, describing solutions proposed by the public administration, such as the Salvador-Lauro de Freitas Metro System, The implementation of the Light Rail Vehicle (VLT) and the Blue Line and Red Line cross corridors. These new means of accessibility, in addition to reducing congestion in various areas of the city, promote integration between remote and distant location districts, benefiting residents of peripheral neighborhoods. We consider it very important for the training of the engineering professional to insert research at the beginning of the course.

Key-words: *Urban Mobility, Metro, VLT, Crossways.*