

DE LAURO DE FREITAS À SALVADOR: O IMPACTO DA IMPLANTAÇÃO DO METRÔ NO COTIDIANO DOS USUÁRIOS EM LAURO DE FREITAS-BA

Autor(01): Ítalo Teofilo da Silva Rosário

Filiação institucional: UNEB – Universidade do Estado da Bahia

E-mail: italoteofilo1@hotmail.com

Autor(02): Matheus Sousa Ribeiro

Filiação institucional: SEED/RR – Secretaria Estadual de Educação e Desporto de Roraima

E-mail: mrtheu03@live.com

RESUMO:

O presente trabalho investiga a percepção dos usuários do metrô de Salvador acerca da sua implantação, as contradições em torno da dinâmica do sistema de transporte implantado, assim como também os dilemas enfrentados na integração ônibus-metrô pelos usuários do transporte público intermunicipal Lauro de Freitas, integrante da Região Metropolitana de Salvador. Para a realização da investigação foram aplicados questionários semiestruturados com usuários nas proximidades da Estação de Metrô Aeroporto, que se situa entre os limites dos dois municípios conurbados, com intuito de identificar e sistematizar os problemas enfrentados pelos usuários.

Palavra-chave: Mobilidade urbana. Lauro de Freitas. Metrô.

GT – 10: Mobilidade, migração e espaço urbano

INTRODUÇÃO

Localizado no litoral norte baiano, o município de Lauro de Freitas possui cerca de 200 mil habitantes (IBGE, 2021) e é parte integrante da Região Metropolitana de Salvador que é composta por treze municípios. Atualmente Lauro de Freitas se encontra conurbada com a capital Salvador e, conseqüentemente, a isso são atreladas algumas implicações no cotidiano metropolitano. Sendo assim, o presente trabalho questiona, a partir de dados de campo, os

impactos da implantação do metrô na realidade em que seus usuários estão inseridos, especificamente no sentido Lauro de Freitas à Salvador.

Desta forma, para embasar uma discussão empírica foram aplicados questionários semiestruturados colhendo informações acerca do perfil socioeconômico dos usuários do metrô, assim como da utilidade e da finalidade destes usuários no dia a dia da amostra, além da observação da dinâmica nos entornos da Estação de Metrô Aeroporto, seus pontos de ônibus e o sistema de integração.

Metodologicamente, no que tange a aplicação dos questionários, o método aplicado fora através de uma abordagem não probabilística por quotas e curvas de saturação das respostas. A execução dos questionários se consolidou no ponto de ônibus A, no sentido Lauro de Freitas - Salvador (figuras 1 e 2), já que no ponto de ônibus B), ocorre o sentido oposto.

Figura 1 – Localização dos pontos de ônibus



Fonte: Google Earth, 2022.

Figura 2 – Localização do ponto de ônibus A



Fonte: Elaboração própria.

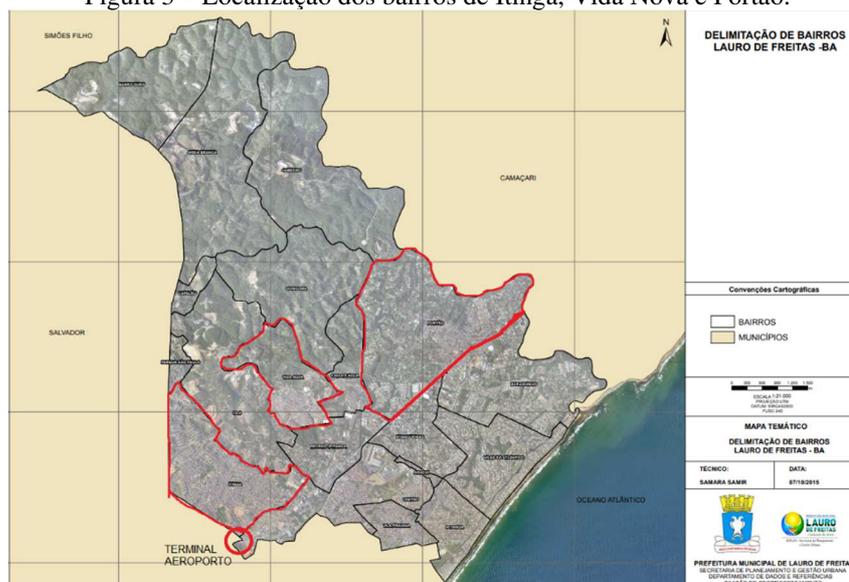
As principais dificuldades encontradas na investigação foram, principalmente, a forma como seria tratada a amostra, tendo em vista, a dinâmica do ser social rumo ao ambiente de trabalho, estudo, lazer, retorno à residência etc. Por vezes, a abordagem foi interrompida devido à chegada do transporte ao ponto de ônibus. O intervalo de aplicabilidade do questionário ocorreu entre 5-7 minutos, devido à dinamicidade das perguntas aos diversos públicos, por fim foram aplicados 115 questionários.

A estrutura do presente trabalho foi dividida em duas etapas, por entendermos que cada contexto carrega uma singularidade de usos e vivências. Na primeira serão tratadas questões sobre as percepções durante os dias úteis (segunda-feira à sexta-feira) e na segunda durante o fim de semana (sábado e domingo), a fim de entender as possíveis diferenças nos fluxos observados.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A pesquisa apresenta variáveis de análise qualitativas e quantitativas, no que tange ao bairro, trabalho, escolaridade, renda, integração e as contradições das opiniões populares (pedindo mais ônibus, o que não é a solução). Durante as análises, foi perceptível que a maioria das pessoas migram dos bairros de Itinga, Vida Nova e Portão (Lauro de Freitas) (Figura 3) em direção à Salvador, sobretudo, com fins de estudos e trabalho.

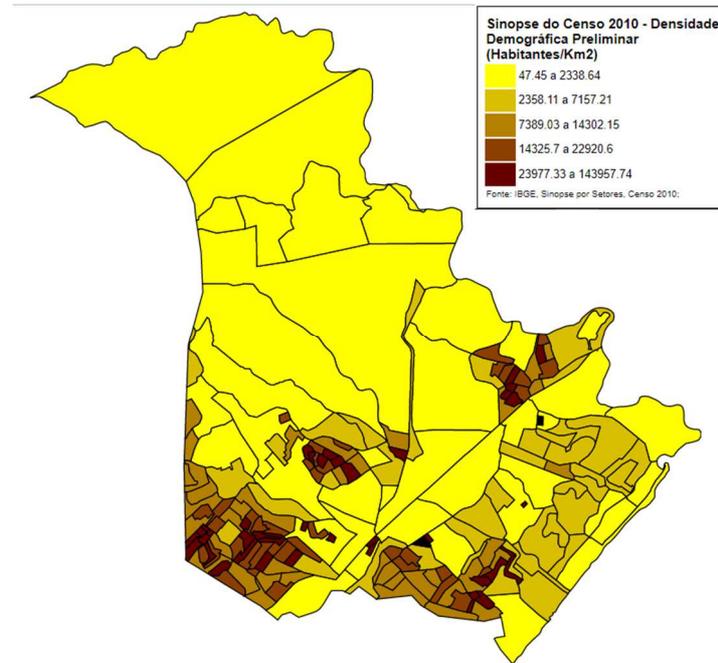
Figura 3 – Localização dos bairros de Itinga, Vida Nova e Portão.



Fonte: Lauro de Freitas, 2015.

Estes bairros se caracterizam por terem as maiores densidades populacionais do município, concentrando em alguns setores censitários quantitativos acima de 23 mil habitantes por quilômetro quadrado assim como demonstra o mapa a seguir na Figura 4 (IBGE, 2010).

Figura 4 - Densidade demográfica em Lauro de Freitas



Fonte: IBGE, 2010.

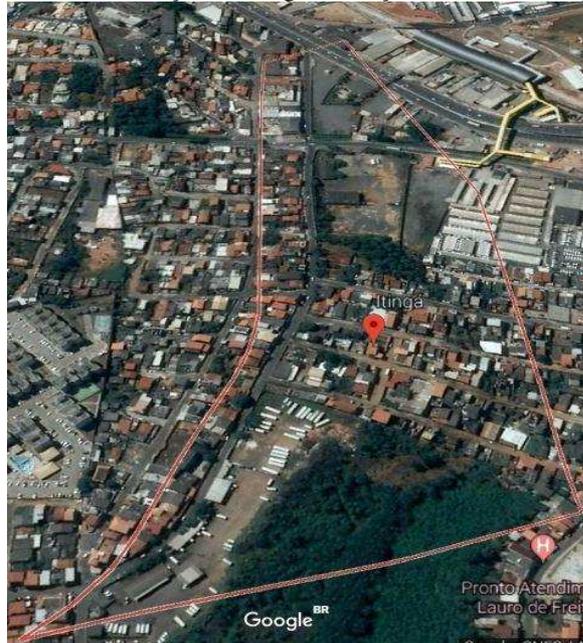
A densidade populacional nesses bairros demonstra o caráter concentrador de moradia e serviços, a maior oferta por moradia pela população de baixa renda ocorreu no início da formação do município devido ao menor custo de moradia por se encontrar na contra costa. Atualmente, esse cenário tem mudado aos poucos devido à especulação imobiliária e a criação de condomínios residenciais nas proximidades desses bairros.

Nesse sentido, Silva et al. (2016) comenta sobre os principais tipos de uso e ocupação do solo próximos a Estação Aeroporto:

Os principais usos do solo encontrados no entorno da Estação Aeroporto são o domiciliar unifamiliar, com destaque para o bairro de Itinga, e o comercial, onde se destaca o entorno imediato da Avenida Santos Dumont, no bairro Centro do município de Lauro de Freitas [...]. São encontradas, ainda, áreas de vegetação, relacionadas à presença do Rio Ipitanga, e institucionais, referentes ao aeroporto e à Base Aérea de Salvador, além do Hospital da Unimed (atualmente fechado) (SILVA et al., 2016, p. 08).

A Estação de Metrô Aeroporto, inaugurada em 26 de abril de 2018, está localizada próxima do bairro de Itinga (Figura 5). Sendo que sua localização possa representar um dos motivos que justifique o fluxo de saída intensa, se comparada aos outros bairros, durante a semana e, também no fim de semana.

Figura 5 – Localização de Itinga à Estação de Metrô Aeroporto.



Fonte: Google Earth, 2022.

Cabe destacar que, conforme observado nas entrevistas realizadas a partir dos questionários, as profissões exercidas pelos moradores de Itinga são precarizadas, tais como: atendente de caixa, cozinheiro(a), autônomo(a), balconista de farmácia, atendente de shopping, pintor, frentista, supervisor(a), operador(a), etc. Essas profissões não demandam especialização para serem executadas. Ao discutir a relação entre moradia, trabalho e especialização da mão de obra na Região Metropolitana de Salvador (RMS), Dias (2006, p. 60), assinala que:

[...] os municípios onde se instalaram os complexos industriais não apresentavam infraestrutura e serviços mais especializados. Sendo assim, neles ficaram residindo, essencialmente, os trabalhadores menos qualificados, que percebiam menores rendimentos e, portanto, tinham pequena capacidade de promover maior dinamização na economia local e não tinham condições de morar em locais onde o custo do solo fosse mais elevado e/ou não poderiam arcar com maiores despesas de deslocamento. Desse modo enquanto o crescimento populacional desses municípios se fez, sobretudo, por passarem a abrigar os trabalhadores de menor formação profissional, os trabalhadores mais especializados e escolarizados, com maior possibilidade de dinamização urbana, fixaram residência em Salvador e em suas áreas de expansão, notadamente a orla de Lauro de Freitas.

Esse elemento é central no processo de segregação socioespacial. Sobretudo nas metrópoles, as problemáticas do urbano se tornam mais expressivas, as periferias apresentam-se como a materialidade do processo de exclusão/segregação socioespacial, desvelando-se através: da quantidade insuficiente de habitações ou da precariedade de habitabilidade; da falta de saneamento básico; da remota possibilidade de acesso rápido e confortável aos centros urbanos representada pela ineficiência nos serviços de transporte urbano; da falta de acessibilidade.

Contudo, a periferização social se concretiza em diferentes sítios do tecido urbano, não necessariamente, nas áreas mais afastadas/externas do urbano, mas, ocupam espaços intercalares. Outros processos têm apresentado periferias que não são sociais, mas sim, geográficas. Como, por exemplo, o bairro de Itinga que é uma periferia social, mas também, geográfica em relação à cidade de Salvador.

DINÂMICA DO TRANSPORTE METROVIÁRIO NA RMS EM DIAS ÚTEIS (SEGUNDA À SEXTA-FEIRA)

Observamos que a maioria das pessoas que consomem o serviço oferecido pelo metrô, referente à mobilidade urbana, é de baixa renda. Ao analisarmos a “renda individual dos usuários de metrô em Lauro de Freitas” (quadro 1), podemos inferir que, aproximadamente, 51,7% têm renda individual entre meio até dois salários-mínimos, enquanto cerca de 12% encontram-se desempregados.

Quadro 1 – Renda individual dos usuários de metrô em Lauro de Freitas

Renda individual	Qntd.	%
Sem rendimento	7	12,10%
Até ½ Salário-Mínimo	1	1,70%
½ a 1 Salário-Mínimo	11	19,00%
1 a 2 Salário-Mínimo	18	31,00%
Mais de 2 a 5 Salário-Mínimo	7	12,10%

Mais de 5 a 10 Salário-Mínimo	2	3,40%
Sem declaração	12	20,70%

Fonte: Elaboração própria.

Diante disso, é necessário desvelar a formação ideológica através dos veículos midiáticos acerca do perfil socioeconômico das pessoas que acessam e utilizam o metrô frequentemente. Segundo o Jornal A Tarde (2018), em sua matéria intitulada “*Classe média mescla veículo próprio e metrô como transporte*”, na qual, afirma no início do artigo que “Em um espaço móvel de 85 metros de comprimento, com capacidade para até mil pessoas, diferentes classes sociais têm coexistido. Não envolvidos pelas fronteiras invisíveis da sociedade, mas, de forma concreta, no metrô de Salvador [...]” (A TARDE, 2018, p. 1). Em nenhum momento, o autor do artigo jornalístico apresenta o *quantum* de amostragem, e sequer os métodos para chegar tal conclusão. Logo, a abordagem metodológica do artigo, no referido jornal, é tendenciosa, considerando que seleciona os sujeitos alvos de suas análises, de acordo com seus interesses ideológicos (dois advogados), ao tempo em que busca homogeneizar a população que utiliza o metrô.

Sobre isso, Silva et al. (2016, p. 8) afirma que “a população do entorno da Estação Aeroporto é predominantemente de renda mais baixa. Entretanto, a existência de alguns condomínios com renda média mais elevada acaba mascarando a realidade econômica local”

Nesse sentido, nossa pesquisa corrobora com a afirmativa de Silva et al. (2016), quando ao realizarmos as entrevistas, os usuários que mais criticaram negativamente a qualidade do acesso e serviço do metrô, foram aqueles que utilizam o serviço cinco dias ou mais durante a semana (75,6%), seja com a finalidade de trabalho ou como estudo e que, conseqüentemente, representam parte da amostra que possui renda mais baixa. Em consonância, a maioria das críticas perpassa pelo problema da integração, uma vez que, a população em geral que utiliza o cartão metropolitano não consegue integrar com as linhas de ônibus pertencentes à Salvador, além da ausência de roteiro de ônibus que adentre o interior dos bairros da capital.

Contudo, essa problemática apresentada quanto à falta de ônibus não se reflete apenas após a instalação do metrô. Dias (2006), destaca que a problemática na rota das linhas no transporte público entre Salvador e Lauro de Freitas, conduzem a que os usuários percorram

longas distâncias para acessar os pontos de ônibus ou optem pelo uso de vans e micro ônibus não credenciados.

Atualmente, percebe-se a circulação de transportes alternativos que se dirigem do interior dos bairros, não possuem qualquer tipo de integração com os outros modais viários (ônibus e metrô), além de apresentar tarifa variável conforme o destino do passageiro, encarecendo o percurso. Ao analisarmos as empresas de ônibus que são utilizadas para atender o serviço de transporte na RMS, tanto na ida ao destino quanto na volta ao local de partida, percebemos que a maioria dos usuários consomem o serviço das linhas fornecidas pela empresa *Costa Verde*, que circula- somente nas principais avenidas dos bairros.

Portanto, infere-se que as empresas que ofertam serviços com ônibus urbanos, têm como objetivo atender as localidades centrais do município de Lauro de Freitas em direção ao metrô e a Salvador, e que havido redução na frota dos ônibus, sobretudo, a partir da instalação e entrada em funcionamento da Estação Metrô Aeroporto.

A presente investigação diagnostica a falta de um estudo na demanda de linhas e frotas de acordo com as necessidades dos usuários. Desta forma, a deficiência na mobilidade urbana engloba vários elementos, logo, a análise não pode ser reduzida à simples solução do aumento nas frotas e linhas de ônibus.

Em relação ao tempo de percurso, cabe destacar que o tempo foi uma medida quantitativa repleta de imprecisões, considerando que muitos usuários não tinham a noção de quanto tempo, efetivamente, circunda o processo desde saída de casa até o destino, como no sentido oposto. Apesar disso, o metrô acarretou uma melhoria efetiva da mobilidade urbana, um dos seus elementos é o tempo de deslocamento entre Lauro de Freitas e os diversos destinos em Salvador, o qual, em torno de 73,30% dos entrevistados. levam entre meia e duas horas para conclusão do trajeto (quadro 2).

Quadro 2 - Tempo de deslocamento

Em quanto tempo você faz o percurso?	%
SEGUNDA À SEXTA	
Até meia hora	26.70%
De ½ até 1 hora	40%
De 1 até 1 e ½ hora	30%
De 1 ½ hora até 2 horas	3,30%

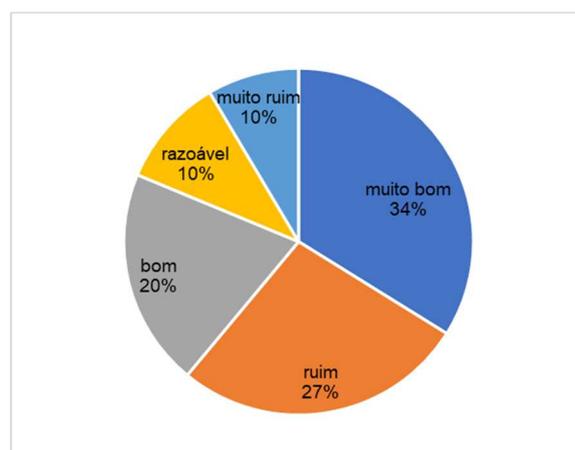
Fonte: Elaboração própria.

Outro dado que podemos destacar é a avaliação qualitativa do metrô por meio de variáveis, uma delas é a duração da viagem. Aproximadamente 41,3% não estão totalmente satisfeitos com o tempo do local de saída até o destino final, ou seja, parte significativa dos usuários do metrô não está satisfeita quanto à duração das viagens.

Outro problema enfrentado pelo usuário, refere-se a utilização do sistema de integração. Mesmo que o cartão integração demore duas horas para expirar, muitos usuários contestam que o atraso no percurso até acessar o metrô, ocorre devido às irregularidades nos horários de ônibus, a quantidade de linhas e a grande extensão das passarelas. Logo, essa demora na trajetória entre seu ponto inicial ao destino provoca, em certas ocasiões, perdas das integrações, sendo os usuários obrigados a pagar outra passagem no transporte público (ônibus e metrô).

Nas entrevistas, foi possível perceber que a crítica à integração se relaciona com a falta desta entre os ônibus municipais de Salvador e os ônibus da Região Metropolitana, na qual 37% dos usuários consideram ruim ou muito ruim (gráfico 1). É perceptível uma divisão nos dados no que tange a esse processo, uma vez que os entrevistados não precisavam utilizar os ônibus da capital e, portanto, não experienciaram esse tipo de integração, consideram boa ou muito boa (54%) a qualidade da integração.

Gráfico 1: Qualificação da integração de segunda à sexta



Fonte: Elaboração própria.

Nossa amostragem ao demonstrar a utilização do metrô junto a outros meios de locomoção, sobretudo, os transportes coletivos de ônibus (quadro 3), indica que cerca de 83,30% dos usuários utilizam o metrô e mais uma linha de ônibus para chegar ao destino (ida ou retorno (volta). Não foram encontrados, durante a investigação, sujeitos que usam o metrô e três transportes ou mais.

Quadro 3 – Números de transportes utilizados pelos entrevistados: a) para chegar ao destino; b) para retornar ao destino inicial.

3- A) Quantos transportes você pega para chegar ao destino final?	%
Metrô + 1 transporte;	50,00%
Metrô + 2 transportes;	33,30%
Só o metrô	16,70%
3- B) Quantos transportes você pega para retornar ao destino inicial?	%
Metrô + 1 transporte;	60,30%
Metrô + 2 transportes;	32,80%
Só o metrô	6,90%

Fonte: Elaboração própria.

Assim sendo, a imediata expansão do metrô como proposição não resolverá unilateralmente os problemas de mobilidade urbana no sítio de investigação. Os resultados da pesquisa mostram que o tempo de percurso ainda continua longo para os trabalhadores, tendo em vista que os postos de trabalho continuam concentrados. A falta da demanda de ações participativas e deliberativas que envolvam os usuários poderá amenizar o problema da mobilidade, mas, não esgotará as contradições do urbano.

Durante o estudo identificou-se que a maioria das pessoas que frequentam o metrô, além de ter renda entre meio e até dois salários-mínimos, detém acesso à escolaridade até o ensino médio completo. Essas pessoas ocupam postos de emprego com baixa qualificação e remuneração, uma forma de exclusão e periferização (PAVIANI, 1994), já que não compõe, conforme apresenta os dados, o capital social para ocupar outros postos de trabalho com alta remuneração e qualificação.

Além disso, quando analisamos qual a finalidade do uso do metrô durante a semana notamos que a principal finalidade para o usuário é o destino ao trabalho, ou seja, o uso do metrô não é apenas devido a sua eficiência – afinal, ainda há a necessidade de pegar outro transporte antes ou depois de chegar à estação de metrô Aeroporto –, mas, sim, pela diminuição das linhas de ônibus que os obriga a consumir o serviço.

A suburbanização ampliada e a busca em escapar dos problemas presentes na metrópole, fez com que Lauro de Freitas se tornasse um local ideal para moradia das elites e da classe média por ter mais proximidade com o núcleo metropolitano (Salvador). Por outro lado, a fuga das elites e da classe média não rompeu com os muros da autossegregação em seus condomínios residenciais fechados, mas, atingiu novas escalas. Nesse cenário, Dias (2006) comenta que:

[...] Lauro de Freitas, revelou o mais intenso ritmo de crescimento demográfico da região, também sob influência dos processos em curso na RMS. Seu crescimento demográfico elevado, pode ser associado à imigração, e decorreu, ao menos parcialmente, de sua posição geográfica privilegiada em relação à capital e aos municípios onde se implantaram os complexos industriais. Tendo as terras neste município menos valorizadas em relação às dos demais integrantes da região (VASCONCELOS, 1972), Lauro de Freitas recebeu, entre 1970 e 1980, novos moradores integrantes dos grupos sociais mais empobrecidos, que, dadas as transformações da estrutura urbana da capital se viram na contingência de terem que se deslocar, principalmente, para os limites desta cidade (DIAS, 2006, p. 59).

Como mecanismo para superar as barreiras geográficas, o metrô não viabiliza necessariamente uma desconcentração física das atividades. Pelo contrário, a migração pendular dos usuários, demonstra o quão às atividades estão concentradas em determinadas centralidades do núcleo metropolitano (Salvador), tanto em dias úteis, quanto no fim de semana.

As carências em serviços alimentam a especulação pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso, fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso (SANTOS, 2009, p. 106 apud. CRUZ, 2015, p. 636).

O metrô ainda não atenuou os problemas de transporte público coletivo, sequer sua expansão atenuará, ao menos no curto prazo, mesmo que se torne o principal sistema de transporte de Salvador, visto que, atualmente as atividades produtivas ainda estão concentradas em determinados núcleos de Salvador, os pontos de ônibus continuam superlotados e precarizados, faltam estudos de demanda das frotas para o atendimento dos trabalhadores, e são recorrentes as irregularidades nos horários. Contrariando o vaticínio apresentado por Silva et. al. (2016, p. 08-09) ao afirmarem que:

A proposta do metrô chega para atenuar os problemas de transporte público coletivo de passageiros em Salvador, que hoje é majoritariamente rodoviário e com sérios agravantes que dificultam a mobilidade da população. Esses agravantes são notados

através da superlotação dos ônibus, devido a frota ser incompatível com a demanda da população, periodicidade irregular de horários, infraestrutura precária dos abrigos nos pontos de ônibus. Nesta perspectiva, o sistema metroviário de Salvador tem como intuito se tornar o principal sistema de transporte da cidade, em substituição ao transporte rodoviário.

Essa insuficiência na mobilidade urbana explica-se pela produção do espaço desigual e combinado, condicionando a valorização diferencial de áreas associadas aos transportes, tornando-os precarizados na integração interurbana. Sendo assim, as classes populares não vivem o urbano, mas, sua virtualidade. Nesse sentido, o urbano não se efetiva em sua completude, apresentando-se apenas como potencialidade devido ao ritmo do capital na lógica de produção e reprodução.

DINÂMICA DO TRANSPORTE METROVIÁRIO NA RMS DURANTE O FIM DE SEMANA (SÁBADO E DOMINGO)

De modo geral, não ocorreu uma dispersão expressiva entre os dados coletados dos usuários do metrô durante a semana em comparação ao fim de semana. A maioria dos entrevistados também são de classes com renda consideravelmente baixa e majoritariamente de ½ até 2 salários-mínimos (67,3%). Não teve um aumento significativo entre sujeitos de 2 a 10 salários-mínimos que utilizam o metrô como mecanismo de locomoção (quadro 4).

Quadro 4 – Renda individual dos usuários de metrô

Renda individual	Qntd.	%
Sem rendimento	3	5,50%
Até ½ Salário-Mínimo	4	7,30%
½ a 1 Salário-Mínimo	15	27,30%
Mais de 1 a 2 Salário-Mínimo	22	40,00%
Mais de 2 a 5 Salário-Mínimo	8	14,50%
Mais de 5 a 10 Salário-Mínimo	2	3,60%
Sem declaração	1	1,80%

Fonte: Elaboração própria.

Por sua vez, o fator qualitativo apresenta uma mudança abrupta. Apesar das críticas sobre a necessidade de aumento das linhas, irregularidade nos horários dos ônibus e falta de integração, aparecem, em contraponto, mais elementos de qualificações positivas ao metrô

durante o fim de semana, do que quando a amostra ocorre durante os dias úteis (segunda a sexta-feira) (quadro 5).

Quadro 5 – Opinião dos usuários acerca do serviço do metrô

BOM	Total	RUIM	Total
Custo-benefício	6	Redução das linhas	8
Agilidade na locomoção	5	Irregularidade nos horários dos ônibus	5
Conforto	3	Falta de integração com região metropolitana	5
Diminui o engarrafamento	1	Estações longe dos pontos de ônibus	5
Integração	1	Estações longas	3
Segurança	1	Perda de tempo no ônibus	2
Limpo	1	Melhoria na qualidade	2
Resolveu o problema de mobilidade urbana	1	Custo-benefício	2
		Aumentar o tempo de integração	2
		Pequeno número de vagões	1
		Segurança	1
		Falta de outras opções de transporte	1

Fonte: Elaboração própria.

Essa divergência de opinião acerca do metrô ocorre, pois, a finalidade dos usuários durante os dias úteis e o fim de semana, são distintas. Enquanto nos dias úteis, 54,30% dos entrevistados utilizam o metrô para deslocamento para o trabalho e, apenas 8,5% para lazer. Em contraste, no fim de semana, 40,7% dos entrevistados utilizam o referido modal para dirigir-se a áreas de lazer, e apenas 25,9% para deslocamento ao trabalho. Os usuários que utilizam o metrô cinco vezes ou mais durante a semana (65,1%), sobretudo, para trabalho ou estudo, listaram a maior parte dos apontamentos negativos ao metrô.

Contudo, pode-se reafirmar que o problema da mobilidade urbana em Lauro de Freitas é muito complexo e que engloba vários elementos. A maioria dos entrevistados ainda utilizam o metrô e mais dois transportes, tanto na ida como na volta (quadro 6). Não obstante, o tempo de deslocamento continua relativamente longo.

Quadro 6 - Números de transportes utilizados pelos entrevistados

Quantos transportes você utiliza para ir ao destino final?	%
Só o metrô	1.8%
Metro + 1 transporte	9.10%
Metro + 2 transportes	50.9%
Metrô + 3 transportes ou mais	38.20%
Quantos transportes você utiliza para retornar ao destino inicial?	
Só o metrô	13%
Metro + 1 transporte	46,3%
Metro + 2 transportes	37%
Metrô + 3 transportes ou mais	3,7%

Fonte: Elaboração própria.

Desta maneira, percebe-se o caráter concentrador de locais relacionados ao lazer, devido a necessidade de se locomover para consumir serviços que em sua maioria são *shopping centers* localizados em bairros específicos de Salvador (quadro 7). Tal fato se reafirma na medida em que foi analisado qual o tipo de lazer que os entrevistados estavam buscando em Salvador, a maioria se deslocava para visitar parentes e amigos, enquanto, parcela expressiva se deslocava para os *shoppings*.

Quadro 7 – Bairro de destino dos usuários do metrô.

Posição	Qual bairro de destino?	Qntd.
1º	Caminho das Árvores	11
2º	Nazaré	7
3º	Paralela	6
4º	Brotas	4
5º	Pernambúes	3
6º	Cabula	2
7º	Cidade Nova	2
8º	Estação Pirajá	2
9º	Imbuí	2
10º	Águas Claras	2

Fonte: Elaboração própria.

O bairro Caminhos das Árvores se encontra como destino principal devido à concentração de serviços como *shoppings centers*, centros comerciais, terminal rodoviário de Salvador, dentre outras atividades, como aquelas relativas à saúde. Sendo assim pode-se concluir que a centralidade exercida por Salvador em relação aos moradores de Lauro de Freitas, em termos de trabalho, lazer e serviços, impacta pessoas de diferentes classes de renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi apresentado, a mobilidade urbana não deve ser considerada de forma isolada ao deslocamento, é muito mais que isto. O metrô e o ônibus são apenas elementos incluídos nesse processo. Indiscutivelmente são importantes, no entanto, mais fundamental ainda é entender as dinâmicas intrínsecas dentro do contexto urbano.

Além disso, não há uma relação articulada entre a Região Metropolitana para discutir os problemas que os envolvem. Dessa forma, a relação integração metrô-ônibus metropolitano fica comprometida pelos interesses e conflitos político-econômicos que envolvem Salvador e Lauro de Freitas. Sendo assim, se faz necessário pautar uma proposta de integração dos modais de transporte público que realmente contemple todos os usuários dos serviços ofertados na metrópole

Estimular a descentralização das ofertas de empregos, estudo e lazer, diminuindo as distâncias seria um elemento fundamental para evitar duradouros deslocamentos, congestionamentos devido ao aumento das linhas de ônibus nas vias, veículos particulares etc.

Contudo, o Estado poderia fornecer elementos de atratividade para ocupação de espaços dotados com infraestrutura mínima e densificados, isenções fiscais, criando subcentros, de forma a atender as classes populares com novos sítios de emprego descentralizados.

A ausência de pesquisas e ações participativas com máximo de usuários nos espaços de planejamento, mesmo que haja seus limites, é um passo fundamental na mediação com a realidade do usuário e na (re)construção do espaço urbano ao seu entorno.

Por isso, é fundamental participações populares densas no Conselhos Intermunicipais de Transportes e demais comitês participativos e deliberativos, para que as contribuições e os enfrentamentos se cristalizem, numa ótica mais próxima do real das classes populares, visando melhorar a articulação da mobilidade urbana entre os dois municípios.

REFERÊNCIAS

A TARDE. **Classe média mescla veículo próprio e metrô como transporte**. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1974066-classe-media-mescla-veiculo-proprio-e-metro-como-transporte>>. Acesso em: 12 de maio de 2022.

CRUZ, A. R. S. **Globalização, Direito à Cidade e Transporte Urbano no Brasil**. In: Encontro Nacional da Anpege. 2015. Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/3/61.pdf>>. Acesso em: 12 de maio de 2022.

DIAS, P. C. **A construção da segregação residencial em Lauro de Freitas (BA)**: Em estudo das características e implicações do processo. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Bahia.

_____. **Trabalho e lazer na metrópole**: lugares e fluxos das diferentes classes sociais na Região Metropolitana de Salvador. 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Bahia.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Densidade Demográfica Preliminar**. 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/export/svg.htm>> Acessado em: 30 de nov. 2022.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE cidades**, 2021. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/alagoinhas/panorama>>. Acessado em: 30 de nov. 2022.

PAVIANI, A. **A lógica da periferização em áreas metropolitanas**. In: SANTOS, M. e SOUZA, M. A. A. (Orgs). Território, globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994.

SILVA, H. R. F. et al. **Análise geográfica do entorno de 4 estações de metrô dos municípios de Salvador e Lauro de Freitas-BA**. Disponível em: <<http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%203%20-%20Mobilidade%20e%20Transportes/Paper1266.pdf>>. Acesso em: 10 de maio de 2022.

SOUZA, M. L. **Da “fragmentação do tecido sociopolítico-espacial” da metrópole à “desmetropolização relativa”**: algumas facetas da urbanização brasileira nas décadas de 80 e 90. In: SPOSITO, M. E. B. Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP, 2001.