

MOBILIDADE E SEGREGAÇÃO SOCIO ESPACIAL EM SALVADOR/BA.

F. U. S. Rocha, A. H. L. Sampaio

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo analisar os padrões de mobilidade de Salvador, associados ao seu contexto sócio espacial, com base nas Pesquisas de Origem e Destino realizadas na cidade no período de 1975 a 2012. Buscou-se, inicialmente, o ferramental teórico-conceitual associado à mobilidade e acessibilidade e a relação entre transporte, acessibilidade, uso do solo e planejamento de transportes. A partir dessas referências, desenvolveu-se o levantamento e tratamento dos dados das Pesquisas de OD nos anos de 1975, 1984, 1995 e 2012. Concluída a análise dos dados de deslocamento e das condições socioeconômicas da população, o trabalho identifica que, diante das desigualdades sócio espaciais e em termos de padrões de mobilidade, Salvador não é uma só, mas várias cidades. O trabalho reforça a necessidade de uma adequada mobilidade para todas as classes sociais, como um fator essencial no processo de desenvolvimento econômico e justiça social das cidades, dentre elas, Salvador.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade é um tema que tem emergido com crescente relevância e complexidade dentro da atual problemática urbana nacional. No ano de 2013, a deflagração de diversos movimentos contestatórios e reivindicatórios nas ruas das principais cidades do país, incluindo-se Salvador, pela redução das tarifas de ônibus e por melhorias no tráfego e nos transportes, acenderam as discussões sobre mobilidade urbana e o tema entrou na agenda das diversas esferas de governo.

Os protestos do povo brasileiro nas ruas cobrando soluções para as demandas do transporte e tráfego urbano trouxeram à tona o debate sobre a precariedade dos serviços públicos em geral — saúde, educação, segurança, além da mobilidade — como também da impossibilidade de grande parte da população em arcar com os custos de transportes, caracterizando uma situação de restrição da mobilidade da maioria da população, em termos mais restritos, e de exclusão social, portanto, de restrição da cidadania, de forma mais ampla, deixando patente a baixa qualidade de vida das metrópoles e cidades brasileiras, onde vivem atualmente mais de 85% da população do país. O entendimento do transporte como um vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo das áreas urbanas, torna o tema mobilidade extremamente atual (ROCHA, 2014).

A mobilidade constitui-se em um elemento balizador do desenvolvimento urbano, sendo assim, uma adequada mobilidade para todas as classes sociais é um elemento essencial no processo de desenvolvimento econômico e social das cidades. Em Salvador, alguns fatores promoveram o aceleração da expansão urbana e impactaram significativamente na sua conformação física, ensejando o agravamento da desigualdade sócio espacial da cidade. Dentre esses fatores, destaca-se a implantação de quatro grandes eixos viários —Avenida

Suburbana, BR-324, Avenida Paralela e Orla Marítima — que ocorreu, concomitantemente, com grandes transformações de ordem econômica, a partir do início da década de 70 (ROCHA, 2014). Esses quatro eixos viários possibilitaram a expansão urbana e a descentralização de atividades para além do território compreendido pelo sistema viário rádio concêntrico herdado do Escritório do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador (EPUCS), radicalizando, inclusive, o desenvolvimento de uma expansão urbana segregada por faixas de renda da população configurando quatro vetores diferenciados de expansão da cidade, os quais definem três grandes áreas: Subúrbio Ferroviário e BR-324; Paralela; e a Orla Oceânica (SAMPAIO,1999).

A Pesquisa de Origem e Destino, aqui denominada simplesmente de Pesquisa OD, é a pesquisa básica do processo de planejamento de transportes na medida em que fornece os dados necessários para se traçar o perfil socioeconômico da população e definir o padrão das viagens de uma determinada cidade ou região, tais como as origens, destinos, volumes e motivos de viagens realizadas, modos de transporte utilizados, dentre outros (ROCHA, 2014). Em Salvador foram realizadas Pesquisas OD nos anos de 1975, 1984,1995 e 2012. Nesse trabalho busca-se responder três questões principais:

- Como evoluíram os padrões de deslocamento e os respectivos fatores socioeconômicos relacionados, no período de análise de 1975 a 2012?
- De que forma estão relacionados os padrões de mobilidade da população de Salvador e os de sua ocupação sócio espacial?
- Como se caracteriza espacialmente a cidade do Salvador em termos de mobilidade?

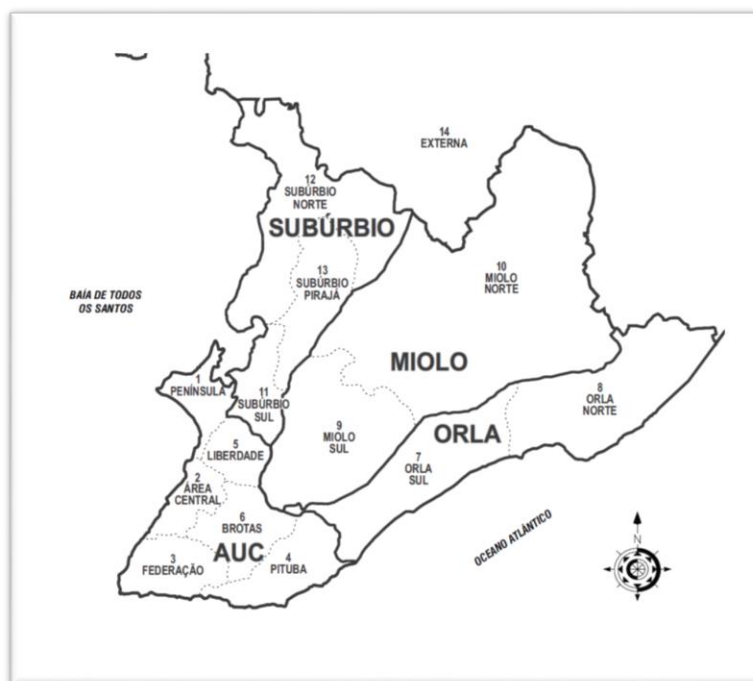
Nesse sentido, além de oferecer uma contribuição importante ao estudo da mobilidade de Salvador, estabelece um resgate dos dados das Pesquisas OD realizadas anteriormente e busca apresentar num único trabalho, o tratamento analítico dos dados socioeconômicos e de mobilidade dessas Pesquisas OD no período 1975 a 2012.

2. ANÁLISE DOS DADOS DAS PESQUISAS OD DE SALVADOR: PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS ADOTADOS

Para analisar, comparativamente, os padrões de mobilidade e sócio espacialidade de Salvador, adotou-se o zoneamento da cidade em Regiões e Sub-Regiões: AUC – Área Urbana Consolidada, composta das Sub-Regiões Península, Área Central, Federação, Pituba, Liberdade e Brotas; ORLA, composta das Sub-Regiões Orla Sul e Orla Norte; MIOLO, composta das Sub-Regiões Miolo Sul e Miolo Norte; e SUBÚRBIO, composta das Sub-Regiões Subúrbio Sul, Subúrbio Norte e Subúrbio Pirajá. Com base nesse zoneamento, realizou-se o trabalho de análise e tratamento dos dados da Pesquisas OD e o estabelecimento da relação entre os padrões de mobilidade com os da ocupação sócio espacial da cidade, a caracterização socioeconômica e da mobilidade em Salvador, através da avaliação dos hábitos, distribuição espacial, variação horária, motivos, duração, modos e outras informações sobre o perfil das viagens da população. O comparativo com a pesquisa de 1975 foi realizado com os dados globais do município de Salvador, sem o detalhamento por Regiões e Sub-Regiões pela não compatibilidade de limites adotados nessa Pesquisa com as demais.

Os limites desse Zoneamento, apresentados na Figura 1 a seguir, levaram em consideração uma série de elementos e informações físicas, socioeconômicas e de configuração dos

sistemas de transportes de Salvador. Entre esses elementos pode-se destacar: principais geradores de tráfego e equipamentos de transportes (estações, terminais, etc.), características de uso e ocupação do solo; sistemas de transportes coletivos municipais e intermunicipais; características topográficas e barreiras físicas ou naturais; hierarquia do sistema viário; densidade demográfica; informações socioeconômicas, dentre outros (SEINFRA, 2010).



Fonte: elaborado pelo autor a partir de SETIN (2007)

Fig.1 Limites das Regiões e Sub-Regiões

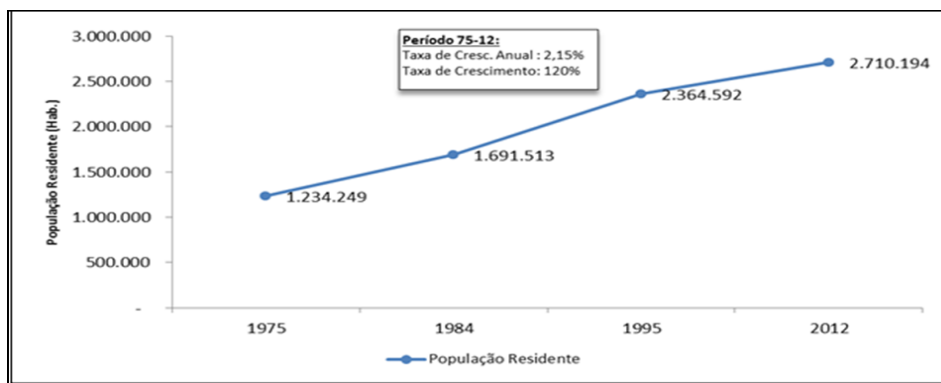
3. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÔMICA E ESPACIAL DE SALVADOR

O conhecimento dos principais fatores socioeconômicos que, de um modo ou outro, influenciam na demanda por transportes são imprescindíveis para analisar o perfil da mobilidade em Salvador. São eles: população, renda domiciliar, empregos e propriedade de veículos particulares.

3.1 População

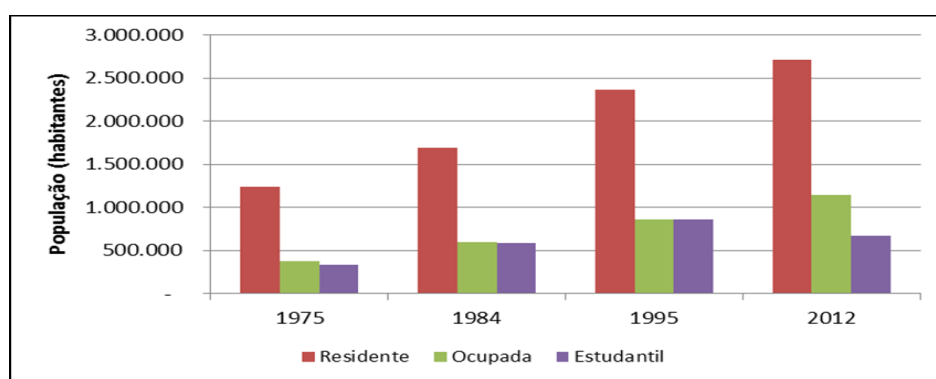
No período de 1975-2012, a população residente de Salvador passou de 1.234.249 habitantes para 2.710.195 com uma taxa de crescimento de 120%, enquanto que a população ocupada passou de 1.234.249 para 2.710.194, um aumento de 204% e a estudantil passou de 331.820 para 661.882, que significa um crescimento de 101%.

As Figuras 2 e 3 mostram a evolução da população residente, ocupada e estudantil de Salvador no período 1975 a 2012.



Fonte: elaborado pelo autor a partir de TC/BR (1997) e SEINFRA (2012)

Fig. 2 Evolução da população residente de Salvador – 1975 a 2012



Fonte: elaborado pelo autor a partir de TC/BR (1997) e SEINFRA (2012)

Fig. 3 Evolução da população de Salvador por tipo – 1975 a 2012

O Quadro 1 apresenta uma síntese da evolução da população de Salvador por Região, de 1984 a 2012. O ano de 1975 foi excluído desse comparativo espacializado, pela não disponibilidade de dados das Pesquisas de 1975 com base nesse zoneamento.

Quadro 1 Resumo da evolução da população por Região – 1984 a 2012

REGIÃO		AUC	ORLA	MIOLO	SUBÚRBIO	TOTAL
Anos	1984 ¹	908.296	120.839	350.772	311.606	1.691.513
	1995 ²	1.060.655	211.250	601.008	491.679	2.364.592
	2012 ³	954.522	264.053	890.631	600.989	2.710.195
Taxa de Crescimento (84 - 95)		16,77%	74,82%	71,34%	57,79%	39,79%
Taxa de Crescimento (95-12)		-10,01%	25,00%	48,19%	22,23%	14,62%
Taxa de Crescimento Médio Anual		0,18%	2,83%	3,38%	2,37%	1,70%
Participação em 1984		53,70%	7,14%	20,74%	18,42%	100%
Participação em 1995		44,86%	8,93%	25,42%	20,79%	100%
Participação em 2012		35,22%	9,74%	32,86%	22,18%	100%
Crescimento Absoluto (84-95)		152.359	90.411	250.236	180.073	673.079
Crescimento Absoluto (95-12)		-106.133	52.803	289.623	109.310	345.603
Participação no Crescimento (84-95)		22,64%	13,43%	37,18%	26,75%	100%
Participação no Crescimento (95-12)		-30,71%	15,28%	83,80%	31,63%	100%

Fonte: elaborado pelo autor a partir de TC/BR (1997) e SEINFRA (2013)

3.2 Domicílios, Renda Domiciliar, Empregos e Motorização

Com base em 2012, Salvador possui 840.695 domicílios e um total de 281.259 veículos. A distribuição percentual dos domicílios segundo a posse de veículos em 2012 indica que 72% dos domicílios da cidade não possuem veículos e a cidade apresenta o índice de 0,33 veículos/domicílio, No Quadro 2 é feita uma síntese dos indicadores socioeconômicos de Salvador em 2012.

Quadro 2 Síntese de indicadores socioeconômicos de Salvador por Região – 2012

REGIÃO ITEM	AUC	%	ORLA	%	MIOLO	%	SUBURBIO	%	SALVADOR
População Residente	954.522	35,3	264.053	9,7	890.631	32,8	600.989	22,2	2.710.195
População Ocupada	423.008	35,3	122.569	10,2	395.724	33,1	254.066	21,2	1.195.367
População Estudantil	230.983	34,9	62.916	9,5	218.077	32,9	149.907	22,6	661.882
Total Domicílios	298.298	35,5	84.000	10,0	276.942	32,9	181.453	21,5	840.695
Pessoas/domicílio	3,19	-	6,30	-	6,42	-	3,31	-	3,22
Total Empregos	633.668	55,3	138.101	12,1	241.344	21,1	132.194	11,5	1.145.307
Total Veículos	132.101	46,9	49.253	17,5	63.771	22,6	36.134	12,8	281.259
Veículos/ dom.	0,44	-	0,59	-	0,23	-	0,20	-	0,33
Veículos/habitante	0,14	-	0,18	-	0,07	-	0,06	-	0,10
Renda Familiar (US\$)	1.117,00	--	1.322,00	-	762,00	-	699,00	-	930,00

Fonte: elaborado pelo autor a partir de SEINFRA (2012)

A partir da análise dos indicadores socioeconômicos constata-se que as Regiões AUC e Orla apresentaram níveis de renda média domiciliar, número de veículos por habitante e por domicílios sensivelmente elevados em relação às Regiões do Miolo e Subúrbio. No caso da Renda Média Domiciliar, a Região Orla apresenta um valor 90% superior ao do Subúrbio e de 73% em relação ao Miolo, enquanto que em relação a AUC esses percentuais são, respectivamente, 60% e 47%. Já a diferença de Renda Média Domiciliar entre Miolo e Subúrbio não atinge 10%.

No item propriedade de veículos, os indicadores veículos/domicílio e veículos/habitante da Orla são praticamente superiores em três vezes, em relação tanto ao do Subúrbio quanto ao do Miolo, enquanto que em relação à AUC esses índices representam o dobro, enquanto que entre Miolo e Subúrbio os índices são, praticamente, os mesmos. No que se refere à oferta de empregos a AUC absorve mais da metade dos empregos de Salvador, seguida da Região do Miolo em torno de 20%, enquanto que Orla e Subúrbio ficam na faixa dos 12%. Em contrapartida, em termos do crescimento populacional da cidade de Salvador, entre 1995 e 2012, o Miolo contribuiu com uma participação de 83,80% nesse crescimento, seguido do Subúrbio com 31,63%, da Orla com 15,28% enquanto que a AUC apresentou um decréscimo de – 30,71%.

4. MOBILIDADE E SÓCIO-ESPACIALIDADE EM SALVADOR

Busca-se, aqui caracterizar a mobilidade em Salvador, tomando por base as pesquisas de OD realizadas em Salvador nos anos de 1975, 1984, 1995 e 2012 e abrangendo quatro etapas do processo tradicional de planejamento de transportes: a geração, distribuição e alocação de viagens e a utilização dos modos de deslocamentos.

4.1 Geração de Viagens

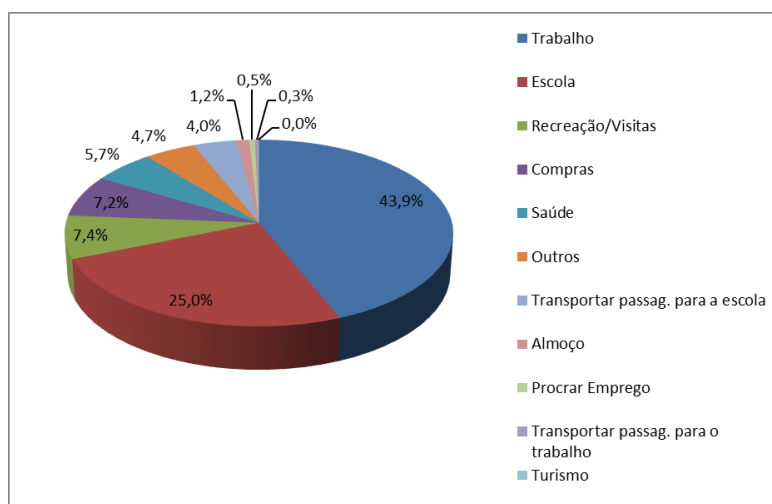
É a etapa do processo de planejamento na qual são estabelecidas relações entre as viagens realizadas DE e PARA das Regiões de estudo e suas características socioeconômicas e de uso do solo. O Quadro 3 apresenta a produção e atração de viagens com base domiciliar (com origem na residência) ou base não domiciliar (com origem fora da residência).

Quadro 3 Produção e Atração de viagens de Salvador com base domiciliar e não domiciliar por Região -1995 e 2012.

REGIÃO	1995				2012			
	PRODUÇÃO	%	ATRAÇÃO	%	PRODUÇÃO	%	ATRAÇÃO	%
AUC	957.720	49,6	1.273.938	66,1	913.018	37,8	1.221.986	50,6
ORLA	152.404	7,9	124.771	6,4	254.356	10,5	254.984	10,6
MIOLO	457.389	23,7	310.966	16,2	712.490	29,5	489.135	20,2
SUBÚRBIO	360.303	18,8	218.141	11,3	524.624	21,8	333.080	13,8
EXTERNO	-	-	-	-	9.991	0,4	115.292	4,8
TOTAL	1.927.816	100,0	1.927.816	100,0	2.414.478	100,0	2.414.478	100,0

Fonte: elaborado pelo autor a partir de TC/BR (1997) e SEINFRA (2012).

A Região AUC é o maior gerador de viagens, em função da concentração de população e empregos, embora tenha decrescido sua participação na produção de viagens de 49,6 % para 37,8%, e na atração, de 66,1% para 50,6% no período. Na Figura 4, observa-se que Trabalho e Escola representam cerca de 70% dos motivos de viagens da cidade, em 2012.



Fonte: SEINFRA (2012)

Fig. 4 Distribuição das viagens segundo o motivo – Salvador/2012

A evolução da demanda segundo o motivo dos deslocamentos foi analisada com base nos dados disponíveis das Pesquisas Domiciliares de 1975, 1984, 1995 e 2012. Para efeito de

comparação, mostrada no Quadro 4, esses dados foram agrupados em Trabalho, Escola e Outros. A classificação “outros” engloba motivos Compras, Lazer e Assuntos pessoais.

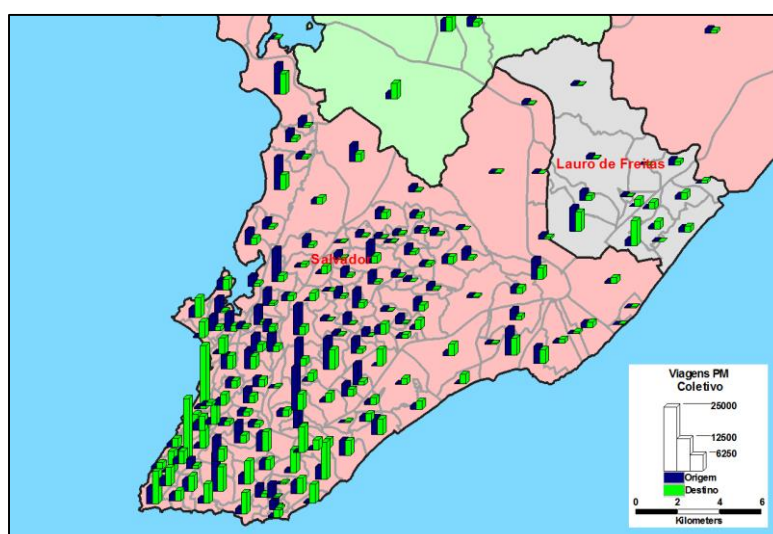
Quadro 4 Evolução da Demanda Segundo o Motivo da viagem em Salvador (%) – 1975-2012.

MOTIVO	PESQUISA OD			
	1975	1984	1995	2012
TRABALHO	29,7	40,2	38,2	43,9
ESTUDO	25,4	38,7	43,5	25,0
OUTROS	44,9	21,1	18,32	31,1

Fonte: elaborado pelo autor a partir de TC/BR (1997) e SEINFRA (2013)

4.2 Distribuição das Viagens

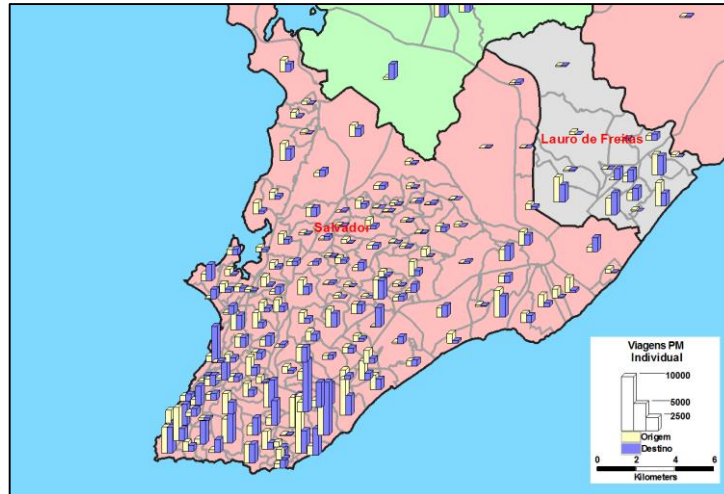
A seguir, apresentam-se a origem e destino dos deslocamentos em Salvador, através do transporte coletivo, veículo particular e não motorizados. Identificam-se na Figura 5 o Centro Tradicional, a Barra e a Pituba como zonas de maior atração enquanto as zonas localizadas no Miolo, Federação e Subúrbio como as que mais produzem viagens por transporte coletivo no Pico da Manhã em Salvador.



Fonte: SEINFRA (2013)

Fig. 5 Viagens produzidas e atraídas no Pico da Manhã no modo transporte Coletivo por zona de tráfego em Salvador – 2012

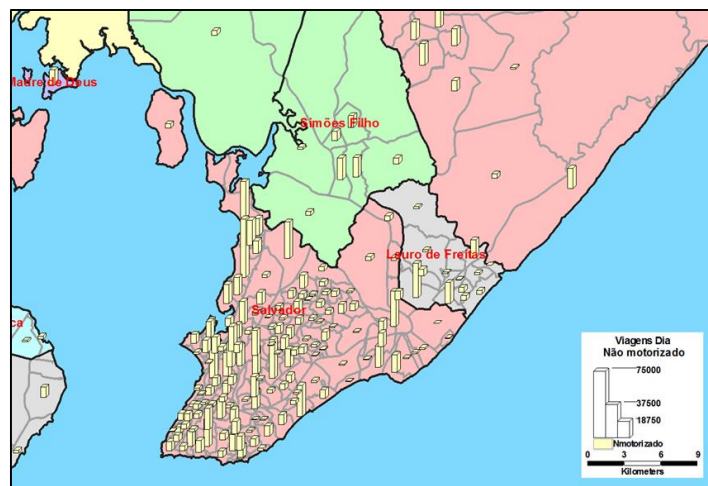
As viagens atraídas e produzidas por veículo particular no Pico da Manhã podem ser visualizadas na Figura 6 a seguir, destacando-se a AUC como Região que concentra a maioria das origens e destino das viagens por esse modo.



Fonte: SEINFRA (2012)

Fig. 6 Viagens produzidas e atraídas no Pico da Manhã no modo veículo particular por zona de tráfego em Salvador – 2012.

Um dado importante revelado pela Pesquisa O/D 2012 referente ao modo a pé, é que em sua grande maioria (acima de 80%) se realizam internamente às sub-regiões, o que já se constatava também em 1995. As Sub-Regiões Miolo Sul e Norte e Subúrbio Norte são as maiores produtoras de viagens a pé, já que representam cerca de 40% do total de deslocamentos a pé da cidade. Na Figura 7 a seguir, esse fato pode ser visualmente constatado, quando se identificam a produção e atração de viagens não motorizadas dentro das próprias Zonas de Tráfego, e com maior incidência no Subúrbio e Miolo.



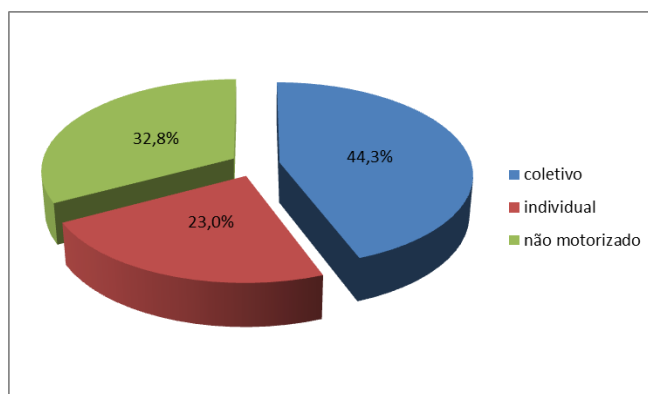
Fonte: SEINFRA (2012)

Fig. 7 Viagens produzidas e atraídas no Pico da Manhã no modo Não Motorizado por zona de tráfego em Salvador – 2012

4.3 Utilização dos Modos de Transportes

No ano de 2012, do total de 4.579.580 viagens diárias realizadas em Salvador, 3.077.508 (67,2%) são motorizadas e 1.502.072 (32,8%) não motorizadas. Considerando todos os

modos de transporte, motorizados (coletivo e individual) e não motorizados, a repartição modal em Salvador no ano de 2012 ocorre como apresentada na Figura 8.



Fonte: SEINFRA (2012)

Fig. 8 Viagens por todos os modos em Salvador (%) - 2012

Para análise comparativa da evolução dos modos de transportes, apresentada no Quadro 5, estes foram agrupados em: Transporte Coletivo (ônibus), Particular, a pé e outros. A classificação “outros” engloba os modos Hidroviário, Ferroviário, Elevador, Bicicleta, Taxi, Escolar, Clandestino e Fretado. Optou-se por agrupá-los em uma única categoria para permitir a comparação com os dados das pesquisas anteriores de 1975, 1984, 1995 e 2012.

Quadro 5 Evolução de participação (%) do uso dos modos de transporte em Salvador nos anos de 1975/2012.

Modo	Anos			
	1975	1984	1995	2012
Coletivo	46,5	40,1	54,5	40,2
Individual	23,5	29,8	13,8	19,9
A pé	28,9	24,6	28,3	32,3
Outros	1,1	5,6	2,9	7,6

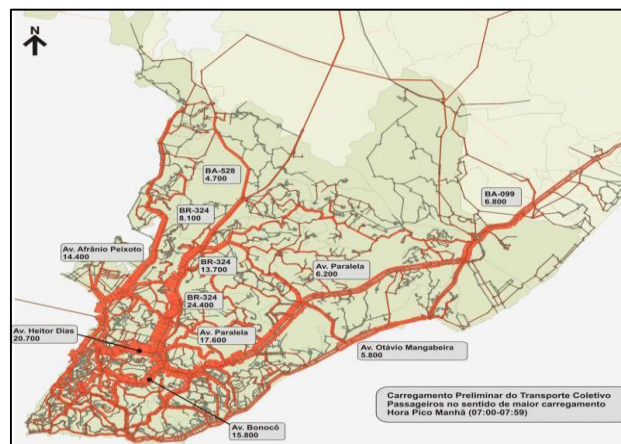
Fonte: elaborado pelo autor a partir de TC/BR (1997) e SEINFRA (2013)

Observam-se, no Quadro 5, três períodos distintos de evolução no que se refere à repartição modal de transportes em Salvador. No primeiro (1975/1984), destaca-se a diminuição do percentual dos Modos Ônibus e a Pé, em contraste com o aumento do percentual dos Modos Particular e Outros. No segundo (1984/1995), verifica-se o aumento dos percentuais dos Modos Ônibus e a Pé, enquanto que os Modos Particular e Outros diminuem consideravelmente. No terceiro (1995/2012), constata-se a queda do modo ônibus e o crescimento dos modos a pé e veículo particular.

Na Pesquisa OD-2012 foi registrado que, da população total de 2.710.195 habitantes de Salvador, existe um número de pessoas que não se desloca por nenhum dos modos de transporte, que corresponde a uma taxa de imobilidade de 27,7% da população da cidade (SEINFRA, 2012).

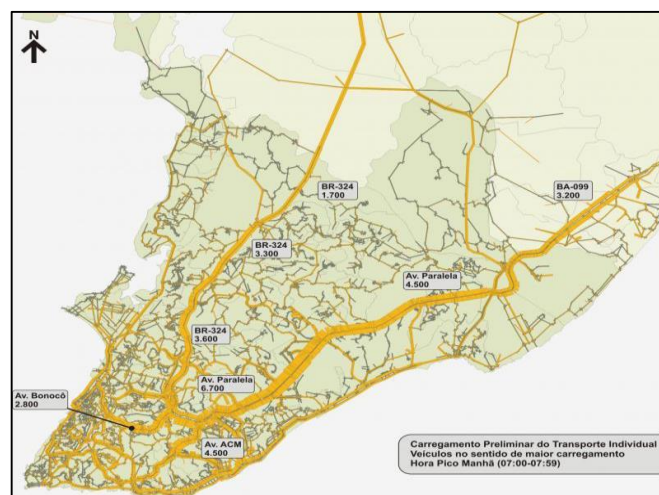
4.4 Alocação das Viagens

A alocação do tráfego baseia-se no fato de que, as pessoas escolhem o caminho a ser percorrido de acordo com critérios objetivos como o tempo, custo da viagem, distâncias segurança, dentre outros. Nas Figuras 9 e 10 apresentam-se os volumes de viagens por transporte coletivo e individual no ano de 2012, respectivamente, no pico da manhã, onde ficam destacados os principais corredores de transporte da cidade.



Fonte: SEINFRA (2013)

Fig. 9 Viagens por transporte coletivo de Salvador – Pico da Manhã/2012



Fonte: SEINFRA (2013)

Fig. 10 Viagens por transporte individual de Salvador – Pico da manhã/2012

Com base nas Pesquisas OD, constata-se uma mudança acentuada no perfil da mobilidade de Salvador, no período 1995-2012, caracterizada por:

- Redução das viagens “pendulares” (casa-trabalho-casa) e aumento das viagens “em cadeia” (casa-trabalho-outros motivos-casa);
- Crescente dispersão espacial e temporal dos fluxos de viagens;
- Diluição do horário de pico da tarde para o transporte coletivo;
- Aumento do uso de outros modos de transporte (bicicleta, moto, taxi, moto taxi, trem, ascensores), além do veículo particular, do transporte coletivo e do modo a pé;
- Aumento do uso do transporte individual e queda no uso do transporte coletivo
- Aumento dos deslocamentos por outros motivos, além dos tradicionais trabalho e estudo;
- Queda significativa do deslocamento por motivo estudo.

A dispersão espacial e temporal dos fluxos de viagens decorre da multicentralidade da cidade do Salvador, que segundo Rocha (2014) se iniciou a partir da década de 70, e provocou importantes mudanças quantitativas e qualitativas na distribuição espacial do volume de viagens por transporte coletivo na cidade, o principal modo de deslocamento da população. Assim, de praticamente um único polo atrator de viagens em 1975, a cidade possui hoje, pelo menos, cinco pólos atratores correspondendo às seguintes Sub-Regiões: Área Central, Pituba, Federação, Miolo Sul e Miolo Norte.

A redução das viagens “pendulares” (casa-trabalho-casa) e aumento das viagens “em cadeia” (casa-trabalho-outros motivos-casa) está associada às mudanças de hábitos da população (não almoçar em casa, por exemplo) e resultam no aumento dos deslocamentos por outros motivos, além dos tradicionais trabalho e estudo e no crescimento do modo a pé e dos outros modos de transporte (bicicleta, moto, taxi, moto taxi, trem, ascensores). A diluição do horário de pico da tarde para o transporte coletivo pode estar relacionada à diversificação dos horários das atividades econômicas da cidade, que avançaram para o período noturno, o alto grau de informalidade da economia soteropolitana e os turnos variados de trabalho do serviço público.

Por fim, o aumento significativo do uso do transporte individual e queda no uso do transporte coletivo em Salvador reflete, a nível nacional, a política equivocada ao longo dos últimos vinte anos no país de incentivo ao uso do transporte individual como solução para a mobilidade urbana, em detrimento do transporte público. Esse quadro de precariedade local, ao lado da política nacional de incentivo ao transporte individual, estimula a migração dos usuários do transporte coletivo regulamentado para o veículo individual, o não regulamentado e outros modos, o que está refletido na Pesquisa OD de Salvador.

3. CONCLUSÕES

O estudo sobre o perfil da mobilidade em Salvador aqui desenvolvido, com base nas Pesquisas OD dos anos de 1975, 1984, 1995 e 2012, comprova a hipótese de partida do trabalho, de que as condições de mobilidade e acessibilidade no espaço soteropolitano são desiguais e que com base na análise dos dados pesquisados, a partir de quatro grandes Regiões, em termos socioeconômicos e de mobilidade, Salvador é uma cidade espacialmente dividida em três grandes áreas, se agregarmos a AUC e Orla numa só área,

levando em conta as características das viagens, os indicadores socioeconômicos e índices de mobilidade adotados neste trabalho. O trabalho comprova que no caso de Salvador, a mobilidade e acessibilidade estão associadas aos níveis de renda da população e, portanto, variam com as classes sociais e impactam no uso diferenciado dos modos de deslocamentos, o que significa dizer, que há distinções de acessibilidade para quem depende de transporte público e para quem possui transporte individual. O transporte urbano, especialmente o transporte público, tem uma importante função como instrumento do exercício da cidadania, na medida em que viabiliza a realização de amplos objetivos econômicos e sociais que incluem a melhoria do acesso à saúde, educação, serviços sociais e às oportunidades de trabalho, particularmente para os mais pobres.

Em Salvador, os segmentos de renda mais elevada, que ocupam as Regiões da AUC e Orla, apresentam melhores condições de acessibilidade do que os de mais baixa renda, localizados preponderantemente nas Regiões do Miolo e Subúrbio, não somente pela facilidade de acesso ao transporte individual, o que resulta em maior possibilidade de consumo do espaço urbano, como também pela maior probabilidade de residirem em áreas de maior centralidade, que, em comum, abrigam mais atividades e serviços urbanos. Isto fica comprovado neste trabalho, através da disparidade verificada entre os indicadores de mobilidade entre as duas Regiões AUC e Orla em relação aos do Miolo e Subúrbio, o que leva a concluir que a área que agrupa AUC e Orla, é a cidade de maior mobilidade, rapidez e da maior acessibilidade, onde os usuários dos modos de transporte de maior velocidade são mais favorecidos no acesso às suas necessidades sociais e econômicas, enquanto que as outras cidades, formadas pelas Regiões do Miolo e Subúrbio, são aquelas cidades das pessoas que dependem de modos mais lentos ou não motorizados, a cidade da lentidão, ou mesmo, da imobilidade.

4. REFERÊNCIAS

Rocha, F. U. S. (2014) **O perfil da mobilidade urbana em Salvador (1975 a 2012): a cidade dividida**. Tese de Doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2014.

Sampaio, A. H. L. (1999) **Formas Urbanas: Cidade Real & Cidade Ideal; Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador**. Quarteto Editora, Salvador/Ba.

SEINFRA – Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (2012) **Banco de Dados da Pesquisa Origem e Destino da Região Metropolitana de Salvador 2012**. Disponível em < <http://www.seinfra.ba.gov.br/mobilidade2012/mobilidade.html>> . Acesso em 27 de agosto de 2013.

SEINFRA – Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (2010) **Relatório final - Planejamento Detalhado da Pesquisa Origem/Destino da RMS**. Salvador/Ba.

SETIN – Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura (2007) **Análise de Cenários para o Novo Sistema de Transporte Coletivo de Salvador**. Relatório final. Salvador/Ba.

TC/BR – Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A (1997) **Estudo de demanda do Transporte coletivo de Salvador**. Relatório. Salvador/Ba.