



**X COLÓQUIO
INTERNACIONAL**
"Educação e Contemporaneidade"
22 a 24 de Setembro de 2016
São Cristóvão/SE - Brasil



ISSN: 1982-3657

O METRÔ DE SALVADOR, MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE PARA ESTUDANTES

JOSÉ ANTONIO DE OLIVEIRA FONSECA

EIXO: 22. EDUCAÇÃO E PESQUISA EM ESPAÇOS NÃO FORMAIS

A Linha 1, do metrô de Salvador foi concluída em dezembro de 2015, ação comemorada por estudantes de algumas escolas públicas do entorno das estações metroviária. Diante dessa realidade, esse artigo teve o objetivo investigar a importância do metrô para estudantes de escolas públicas de Salvador, quanto à acessibilidade e mobilidade urbana. Para atingir o objetivo, usou-se fontes bibliográficas sobre mobilidade urbana e acessibilidade, seguido de pesquisa de campo aplicando-se questionários e entrevistas a alunos e professores que utilizam o metrô, partindo do bairro de Brotas, Nazaré, Bonocô, Retiro, Pirajá e Bom Juá às escolas no centro da cidade. Concluiu-se que parte dos alunos e professores usuários do metrô está satisfeita com o serviço considerado meio de transporte seguro, rápido e acessível. Palavras-chaves: Metrô, mobilidade e acessibilidade. Line 1, the Salvador metro was completed in December 2015, action celebrated by students of some public schools in the vicinity of subway stations. Given this reality, this article aimed to investigate the importance of the metro for students from public schools in Salvador, the accessibility and urban mobility. To achieve the goal, it used bibliographical sources on urban mobility and accessibility, followed by field research, applying questionnaires and interviews with students and teachers who use the subway, leaving the Brotas neighborhood, Nazareth, Bonoco Retiro, Pirajá Good Jua and the schools in the city center. It was concluded that the students and teachers subway users are satisfied with the service, considered means of transport safe, fast and affordable. Key words: Metro, mobility and accessibility.

O METRÔ DE SALVADOR, MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE PARA ESTUDANTES

José Antonio de Oliveira Fonseca ³

Eixo: 22. Educação e pesquisa em espaços não formais

A Linha 1, do metrô de Salvador foi concluída em dezembro de 2015, ação comemorada por estudantes de algumas escolas públicas do entorno das estações metroviária. Diante dessa realidade, esse artigo teve o objetivo investigar a importância do metrô para estudantes de escolas públicas de Salvador, quanto à acessibilidade e mobilidade urbana. Para atingir o objetivo, usou-se fontes bibliográficas sobre mobilidade urbana e acessibilidade, seguido de pesquisa de campo aplicando-se questionários e entrevistas a alunos e professores que utilizam o metrô, partindo do bairro de Brotas, Nazaré, Bonocô, Retiro, Pirajá e Bom Juá às escolas no centro da cidade. Concluiu-se que parte dos alunos e professores usuários do metrô está satisfeita com o serviço considerado meio de transporte seguro, rápido e acessível. Palavras-chave: Metrô, mobilidade e acessibilidade.

Line 1, the Salvador metro was completed in December 2015, action celebrated by students of some public schools in the vicinity of subway stations. Given this reality, this article aimed to investigate the importance of the metro for students from public schools in Salvador, the accessibility and urban mobility. To achieve the goal, it used bibliographical sources on urban mobility and accessibility, followed by field research, applying questionnaires and interviews with students and teachers who use the subway, leaving the Brotas neighborhood, Nazareth, Bonoco Retiro, Pirajá Good Jua and the schools in the city center. It was concluded that the students and teachers subway users are satisfied with the service, considered means of transport safe, fast and affordable. Key words: Metro, mobility and accessibility. 1 INTRODUÇÃO

Ao abordar sobre o metrô de Salvador, as primeiras preocupações consistem em refletir sobre a facilidade de ir e vir da população e, especialmente de estudantes que frequentam escolas públicas da capital e Região Metropolitana. Por entender que a educação é a base do desenvolvimento sustentável, é importante se pensar na mobilidade e acessibilidade dessas pessoas, através de um meio de transporte coerente.

No Brasil, segundo dados do Censo da Educação Básica (2011), aproximadamente 545.961 estudantes usam barcos ou embarcações para frequentarem a escola. A maioria dos estudantes brasileiros que usam transporte público vão de ônibus, micro-ônibus ou vans para a escola.

Na maioria das regiões os transportes mais usados são: barco, ônibus, vans e em poucas cidades o uso do sistema metroviário, a exemplo, recentemente da cidade de Salvador, a partir da inauguração da linha 1 do metrô, no final do ano de 2015, que liga o centro da cidade até o bairro de Águas Claras.

Salvador é a primeira capital do estado do Brasil, localiza-se na microrregião homônima considerada metrópole nacional com mais de 3,9 milhões de habitantes, sendo o município mais populoso do Nordeste, a terceira mais populosa do Brasil e a oitava mais populosa da América Latina (superada por São Paulo, Cidade do México, Buenos Aires, Lima, Bogotá, Rio de Janeiro e Santiago).

Conforme a Transalvador (2012), os modos de transporte à disposição da população de Salvador e da Região Metropolitana de Salvador (RMS), que podem ser usados pelos estudantes de escolas públicas, são ônibus urbanos e metropolitanos, táxis, vans, trem suburbano, ferry-boat, e lanchas além do transporte vertical – ascensores, passarelas e escadarias – subordinados a diferentes níveis da administração pública, municipal e estadual, até ser instituído o sistema de metrô.

O projeto do Sistema Metroviário começou a ser discutido no ano 2000, com o intuito de melhorar a qualidade do transporte público urbano de Salvador, no entanto, só foi colocado em prática, catorze anos após o início das obras. A primeira etapa da Linha 1 do metrô de Salvador foi inaugurada em novembro de 2015. Desde já, está fazendo parte da rotina de uma parcela dos estudantes, professores e da sociedade em geral que reside em Salvador, ficando mais fácil para alguns estudantes se locomoverem rumo à escola. Dessa forma, esse artigo buscou entender a importância do metrô para parte dos alunos de escolas públicas de Salvador, quanto à acessibilidade e mobilidade urbana.

Assim sendo, o trabalho se desenvolveu em várias seções. Introdução na primeira seção, seguida da metodologia; na terceira seção caracteriza-se o transporte público urbano de Salvador; na quarta seção discute-se sobre o metrô de Salvador e sua principal função, na quinta seção o conceito de mobilidade urbana, na sexta seção aborda o conceito de acessibilidade, na sétima seção os resultados e principais discussões, na oitava seção as considerações, seguido das referências.

2 METODOLOGIA

Com a finalidade de alcançar o objetivo do artigo, entender a importância do metrô para os estudantes das escolas públicas de Salvador, na perspectiva da mobilidade urbana e acessibilidade visando atender os alunos de algumas escolas públicas de Salvador. Para isso inicialmente foi feita uma revisão bibliográfica sobre a história dos transportes urbanos, seguido de análises de documentos do Sistema Metroviário Urbano de Salvador, assim como o funcionamento do metrô, as formas de mobilidade urbana, acessibilidade dos estudantes no percurso entre residência, estação e escolas.

Foi feito ainda levantamento de dados em documentos da SEDUR-Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia (2011), documentos do CREA-Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia (2011), tudo isso com a perspectiva de entender o Sistema metroviário de Salvador. Foram

aplicados questionários e entrevistas aos alunos que residem em bairros do Retiro, Pirajá, Brotas e Bonocô, para entender a dinâmica de ida e volta às escolas, as dificuldades encontradas no trajeto e os principais desafios.

3 CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE SALVADOR

Salvador é a capital do Estado da Bahia e primeira capital do Brasil, é uma metrópole nacional que segundo o (IBGE, 2011), possui aproximadamente 3,9 milhões de habitantes, sendo o município mais populoso do Nordeste, a terceira cidade mais populosa do Brasil e a oitava mais populosa da América Latina (superada por São Paulo, Cidade do México, Buenos Aires, Lima, Bogotá, Rio de Janeiro e Santiago). A superfície do município de Salvador é de 706,8 km². Para o IBGE (2011), as coordenadas geográficas de Salvador, a partir do marco da fundação da cidade, na Fortaleza de Santo Antônio, são 12° 58' 16" sul e 38° 30' 39" oeste.

Centro econômico do Estado da Bahia é também porto exportador, centro industrial, administrativo e turístico e sede de importantes empresas regionais, nacionais e internacionais. A cidade de Salvador é classificada pelo IBGE em comparação com a rede urbana das outras cidades brasileiras como um centro metropolitano nacional. O transporte público coletivo por ônibus é o principal meio de transporte da cidade, atendendo a mais de 94% da demanda transportada, principal meio de locomoção de parte dos estudantes das escolas públicas de Salvador.

Com base em dados da Transalvador (2012), atualmente, existem 18 empresas operadoras no Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador - STCO, que contam com uma frota de 2.485 veículos em operação, atendendo a uma demanda mensal de 38,1 milhões passageiros, entre eles estudantes, (TRANSALVADOR 2012 p.03-13). Quase todos os bairros da capital soteropolitana possuem escolas da educação básica, ônibus que teoricamente facilita a circulação dos estudantes diariamente. Alguns estudantes que moram em bairros mais afastados e têm suas atividades escolares no centro da cidade, acessam o sistema em um dos principais terminais: Lapa, Pirajá, Mussurunga e Rodoviária/Iguatemi, que facilita o acesso com passagem preferencial para estudantes; um sistema de transporte que evoluiu a cada ano até a implantação do Sistema Metroviário de Salvador.

4 O METRÔ DE SALVADOR

Ao conhecer a história do metrô de Salvador, traz na memória toda evolução do sistema de transporte desde o século XIX, com grande número de ônibus, trens, vans, táxis e outros meios além das inovações na construção de vias de acessos, corredores exclusivos, passarelas para pedestres, viadutos e avenidas de vales, de acordo com demanda por serviços cada vez mais especializados que proporcionem rapidez, fluidez, interação entre os diversos sistemas, mesmo assim com dificuldades causando controvérsia quanto mobilidade, acessibilidade e rapidez.

Em 1999 começou a se pensar em um sistema urbano com a função principal de transportar o maior número de pessoas, com a finalidade de acabar com os problemas de trânsito da cidade.

Assim em 1999, o projeto do metrô de Salvador foi iniciado pela prefeitura, e as obras começaram em janeiro do ano seguinte. No mesmo ano o Tribunal de Contas da União pediu a suspensão das obras, após denúncias de superfaturamento. Somente em agosto de 2010, os comboios foram colocados nos trilhos metroviários. No período, foram previstos testes das composições em movimento depois de seis meses de manutenção, para que no primeiro semestre de 2011, o metrô fosse entregue à população, o que não aconteceu.

Somente em 11 de junho de 2014, ocorreu a inauguração do metrô em fase de testes. Em dezembro de 2015, aconteceu a conclusão de algumas estações, ainda restrito à capital baiana. Com a finalização da estação do metrô de Pirajá, nas proximidades da BR-324, em Salvador, o metrô passa a ter 12 km de extensão e oito estações, assim é concluída a linha 1.

A Linha 01 do Metrô, Lapa – Pirajá, é considerada uma linha estrutural da RIT- Rede Integrada de Transportes de Salvador. A principal função da linha estrutural é atender os deslocamentos dos usuários do contexto chamado de “Miolo” de Salvador, situadas após o Terminal de Pirajá, como os bairros de Pau da Lima, Cajazeiras e outros lindeiros à BR-324, além de linhas metropolitanas que adentram a cidade de Salvador através desta rodovia.

A Linha 01 atende plenamente os usuários que demandam em direção das regiões mais centrais de Salvador, seja diretamente pela utilização das estações localizadas no entorno do Centro da cidade seja mediante a integração com linhas alimentadoras e distribuidoras nas estações do Acesso Norte Retiro e Brotas.

Além da Linha 1, o sistema metroviário de Salvador/RMS contemplará a Linha 2 do Metrô, cujo traçado parte do Bonocô em elevado, onde se interliga à Linha 1 do Metrô – Lapa/Pirajá, seguindo ao longo da Av. ACM, em superfície, e desta forma segue pelo canteiro central da Av. Paralela (Av. Luiz Viana) até Lauro de Freitas. Está prevista uma integração operacional e tarifária às linhas de ônibus alimentadoras (urbanas e metropolitanas) com capilaridade nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas.

A extensão total do trecho entre Lauro de Freitas e o Bonocô tem, aproximadamente, 20 km, e a distância média prevista entre estações é 1,3 km. Há previsão de interligação com as futuras vias alimentadoras: Orlando Gomes, 29 de Março e Pinto Aguiar/Gal Costa com o Corredor da Av. Paralela e garantida pelas Estações de Integração Orlando Gomes (Vila Tropical) e Estádio de Pituvaçu.

Trata-se de projeto de responsabilidade do Governo do Estado e a licitação sob a modalidade Participação Público Privado (PPP), com conclusão prevista para o ano de 2017, projeto que poderá melhorar a questão da mobilidade urbana de Salvador.

5 CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA

Com a perspectiva de abordar sobre a mobilidade urbana, serão discutidos os conceitos de mobilidade, acessibilidade, integração de modais e desenvolvimento urbano. Na discussão sobre mobilidade urbana, serão usadas fontes bibliográficas, como documentos expedidos pelo Ministério das Cidades (2011); Vasconcellos (2012); Maricato (1999); (2007) e CREA-Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia (2011).

Segundo Maricato (2007), o Brasil é um país onde a maioria da população habita nas cidades, ou seja, mais de 80% da população vivendo no espaço urbano, onde deveria ter acesso a trabalho, educação e saúde de qualidade. Com intuito de modificar essa realidade, a Constituição Federal de 1988 traz uma abordagem sobre a função social da propriedade urbana e a necessidade de uma legislação específica para cuidar do ambiente urbano.

A partir de 2001, foi instituído o Estatuto da Cidade, assim, a lei 10.257 de 10 de julho de 2001 regulamenta o capítulo "Política urbana", como princípios básicos de planejamento participativo e a função social da propriedade.

Para fortalecer a política urbana do Brasil, foi criado em 2003 o Ministério das Cidades, com a finalidade de combater as desigualdades sociais, transformar as cidades em espaços mais humanizados e ampliar o acesso da população à moradia, saneamento e transporte, atrelado à mobilidade urbana. Pode-se dizer que mobilidade urbana é um mecanismo de interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados.

Segundo o Ministério das Cidades (2011), a mobilidade urbana é um mecanismo das cidades e se refere à agilidade de deslocamentos de pessoas e bens no contexto urbano. Esses deslocamentos são feitos através de veículos, e toda organização é feita em torno das vias, calçadas, viadutos e passarelas, que possibilitam o cotidiano das pessoas.

Esse conceito deixa claro que a mobilidade urbana é mais do que transporte urbano, ou seja, um conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. Para o Ministério das Cidades (2011), o conceito de mobilidade urbana vai mais longe, pois considera resumidamente, como resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade que possa ajudar a desenvolver tal área, possibilitando o bem estar das pessoas e organização espacial das cidades, é mobilidade urbana. Milton Santos em seu livro "A urbanização brasileira", descreve a caótica organização interna das cidades brasileiras. Para ele:

As cidades, e, sobretudo as grandes, ocupam, de modo geral, vasta

superfícies entremeadas de vazios. Nestas cidades espaiadas, característica de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro periferia... O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade (SANTOS, 2009, p.106).

Com base nas palavras de Santos (2009), a cidade precisa de um modelo rodoviário em que as pessoas e veículos possam ter acessibilidade, para mobilidade urbana capaz de atender as expectativas da população com a proposição de melhoria de qualidade de vida. 6 CONCEITO DE ACESSIBILIDADE

Para entender o objetivo desse artigo é importante conceituar acessibilidade, referente ao sistema de metrô, que segundo o dicionário Houaiss (2015) "qualidade do que é acessível", facilidade de possibilidade na aquisição, na aproximação: a acessibilidade de um emprego.

A falta de acessibilidade ao sistema de metrô pode ser causada por barreiras arquitetônicas encontradas no meio urbano, como escadas íngremes, portas estreitas, degraus na entrada de estabelecimentos e pisos escorregadios, elementos que podem atrapalhar o movimento das pessoas. Para ter uma cidade acessível a todos, deve-se respeitar a diversidade física e sensorial entre as pessoas e as modificações pelas quais passam o nosso corpo, da infância à velhice. Deve-se pensar sempre na inclusão, com as rampas, calçadas mais largas, sinalização nas calçadas para deficientes visuais, sinalização para pedestres e ciclovias.

Conforme o Ministério das Cidades (2006), este termo refere-se à facilidade, tempo ou custo de se alcançar com segurança e conforto, os destinos desejados na cidade. Observa-se que esses autores entendem que a acessibilidade é uma maneira espontânea de ir e vir sem dificuldades. Na perspectiva de Raia Jr. (2000), acessibilidade é um conceito básico que está subentendido na perspectiva entre o transporte e o uso do solo.

Acredita-se que a acessibilidade está relacionada à oportunidade e/ou potencial disponibilizado pelo sistema de transporte, para que diferentes tipos de pessoas desenvolvam suas atividades, ou capacidade de um ser alcançar determinado lugar.

De acordo com o Caderno do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, a palavra acessível vem do latim *accessível*, um adjetivo que significa a que se pode chegar, a que se pode alcançar, obter ou

possuir. O termo é utilizado na Informática, na Arquitetura, na Medicina, nos Transportes e em outros campos do conhecimento. Supõe-se que a mobilidade urbana necessita de uma política orientada para a acessibilidade e esta deve combinar ações de transporte.

O aumento da acessibilidade dentro de uma política de mobilidade urbana pode fomentar um amplo processo de humanização das cidades, a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas usufruírem a vida urbana e o acesso aos destinos, a partir da integração no transporte público urbano.

Segundo Gonçalves (2002), acessibilidade é o desenvolvimento de ações voltadas para o transporte público, podem atribuir novos contornos para o traçado urbano e conseqüentemente solucionar ou atenuar os problemas urbanos atuais.

Utiliza tecnologias de gerenciamento e controle de transportes e trânsito, com os seguintes objetivos: Proporcionar às pessoas sem acesso ao automóvel particular, como crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências, maior segurança e independência em seu cotidiano; tornar o ambiente urbano mais agradável, reduzindo a fuga para os subúrbios, reduzindo os custos de manutenção das infraestruturas trazidas pelo espraiamento; reduzir a necessidade de deslocamentos (menos demanda por transportes); tornar bairros e comunidades autosuficientes e autossustentáveis (uso do solo misto); monitorar as alterações nos bairros, e reduzir distância entre moradores e empreendedores; priorizar o pedestre, possibilitando caminhadas como resultado do controle da densidade, acessibilidade, trânsito tranquilo, serviços comunitários, e outras ações. (GONÇALVES et. al., 2002).

Percebe-se o novo modelo de urbanismo; as ações e as técnicas para acessibilidade dão prioridade ao pedestre, considerado como ser humano, com base no direito de ir e vir de forma confortável e saudável. Nas palavras do autor, fica claro que o acesso e deslocamento contínuo são condições indispensáveis ao comando e organização de um sistema de transporte público, à existência de integração entre os diversos modais, permitindo a acessibilidade, com proposição a inclusão social da população.

Quando a população tem a sua acessibilidade e mobilidade garantidas, pelos sistemas de transportes, passa a usufruir os direitos de saúde, trabalho e direitos fundamentais à cidadania e à vida.

De acordo a Norma Brasileira de Acessibilidade, NBR 14.021 de 2005, acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano, conforme o Art. 8º. Para os fins de acessibilidade, considera-se:

§ 1o A acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. Da Acessibilidade no Transporte Coletivo Metroferroviário e Ferroviário Art. 42. A frota de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário, sim como a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto. § 1o A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário obedecerá ao disposto nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT. § 2o No prazo de até trinta e seis meses a contar da data de publicação deste Decreto, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. As discussões teóricas, leis e decretos analisados, fortalecem o conceito de acessibilidade deixando claro que acessibilidade e integração são importantes para a mobilidade urbana. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Durante a visita ao metrô se observou diversos alunos com vestimentas com o escudo das escolas do estado da Bahia. Professores de algumas escolas do estado têm levado seus alunos a conhecerem o metrô; os alunos afirmam estar impressionados com a forma como lhe parece a cidade vista de cima. Como esse trabalho teve o objetivo de entender a importância do metrô para os estudantes de algumas escolas públicas de Salvador, na perspectiva da mobilidade urbana e acessibilidade, se questionou sobre a visão deles acerca da mobilidade e, apesar de estar em fase de implantação da linha 2, se questionou sobre a importância da linha 1 para ida e volta à escola.

O entrevistado (E01) respondeu: (...) *o metro é mais uma expectativa de qualidade de vida, um meio de transporte que está facilitando a nossa vida de estudante, chegamos mais cedo a escola ficamos livre dos congestionamentos, sem esquecer que o metrô encurtou a distancia, fico feliz em saber que vou chegar diariamente mais cedo a minha escola..(A.S. E; 14 anos, em 15 de setembro de 2015 (moradora do Bairro do Retiro).*

Com base na resposta do aluno (E01), fica evidente que com o uso do metrô a distancia ficou mais curta e o acesso mais rápido. Sendo assim, pode-se levar em consideração as palavras de Vasconcellos, na obra "Mobilidade urbana e cidadania", quando afirma que:

A decisão das pessoas de como locomover-se está fortemente ligada à localização dos destinos, pois isto condiciona o tempo da viagem e o seu custo. Em uma cidade, há grande quantidade de possibilidades, como o trabalho, a escola, o supermercado, o médico, a praça e o cinema. Quanto mais perto estes destinos estiverem, menor será o tempo de percurso (par

todas as pessoas) e o custo (para quem usa transporte privado). No caso de educação, quando a pessoa dispõe de grande oferta de opções para estudar por exemplo, ela tem a liberdade de escolha das formas de acesso. Quando ao contrário, só há uma escola na sua região, ela fica presa ao transporte disponível entre a casa e a escola. (VASCONSELLOS, 2012, p.54).

Dando continuidade aos questionamentos sobre a importância do metrô na vida escolar dos alunos: usuários, trajeto e mobilidade até chegar à escola, o aluno (E02), respondeu:

(...) Sinto-me feliz poder pegar o metrô e chegar mais cedo a escola, durmo mais um pouco quando pego o metrô chego em tempo hábil na minha escola, peço a deus que o metrô possa ajudar a outras pessoas que moram em bairros mais afastados como cajazeiras e outros bairros. (J.L.Q.16 anos, em 15 de setembro de 2015, moradora do Bairro do Pirajá).

É interessante quando o aluno responde "*Sinto-me feliz poder pegar o metrô e chegar mais cedo a escola*"

Nas palavras de Freud, o conceito de felicidade pode, neste sentido, ser entendido como um "estado sem excitação, visto que é determinado pelo princípio de prazer". Pensando dessa forma, levando em consideração as palavras de Freud, o aluno diz sentir prazer em ver o metrô funcionando e podendo chegar cedo a sua escola.

Chama a atenção quando o aluno (E02) na sua resposta refere-se aos bairros mais afastados, chegou a citar cajazeiras o bairro mais populoso de Salvador e ainda possui um sistema deficitário de transporte público urbano. Segundo Almeida (2005)

Um dos maiores problemas do bairro é o transporte público, o que faz com que diversas pessoas rejeitem a ideia de ir morar lá e que tantos outros se mudem. Atua na área das Cajazeiras um número insuficiente de veículos para atender à demanda de passageiros. O que alivia a situação é a presença de sistema de transporte suplementar de micro-ônibus e vans, que fazem as linhas para a região de São Cristóvão, Itapuã e Brasilgás, na rodovia BR-324 (ALMEIDA, 2005 p.01-03).

Conforme anunciado pelo governo do estado da Bahia "O metrô de Salvador terá 41,4 km de extensão, 22 estações, chegará até Cajazeiras e Lauro de Freitas e estará entre os três maiores do país.", Pensando dessa forma os alunos desse bairro terão um sistema de transportes metroviários para atender a demanda, assim estudantes de todas as etapas do ensino poderão frequentar escolas distantes da sua residência.

Assim, conforme Vasconcellos (2012, p.49), para chegar a um determinado lugar numa hora

específica, as pessoas precisam organizar seus deslocamentos. Para isso, devem analisar diversos fatores relacionados à mobilidade na sua cidade e decidir qual a melhor forma de transporte.

Para o autor existem três tipos de fatores que interferem nas decisões dos indivíduos: os fatores pessoais, como condição física e financeira; familiares, como cultura local e o ciclo de vida pessoal e externos, como a oferta de meios de transportes.

Dando continuidade à pesquisa, para entender a realidade dos estudantes diante da implantação do metrô em Salvador e a facilidade de locomoção até a escola que estuda, o terceiro entrevistado (E03) afirmou: (...) *o metrô é o melhor meio de transporte para os estudantes que residem em bairros afastados, apesar de que apenas parte da linha 1 está em funcionamento, tem contribuído muito na nossa locomoção até a escola, depois do metrô estou chegando mais cedo para aulas descansado, sem sujar a minha roupa, como acontecia quando usava ônibus, bastante lotados (...)* W.L.Q. 15 anos, em 15 de setembro de 2015 (moradora do Bairro do Pirajá).

O estudante (E03) foi bastante enfático quando afirmou que o metrô é o melhor meio de transporte para ter acesso à escola, com poucos passageiros, mesmo com apenas a linha 1 concluída suficiente para diminuir transtornos referente à locomoção. Outro ponto importante citado pelo aluno, além da rapidez, é a higiene, “não suja sua roupa” de ir à escola. Significa que os ônibus comuns transportam muitos passageiros.

Conforme Vasconcellos (2012) o transporte público merece uma análise especial, dada a sua importância. Enquanto o ônibus comum pode transportar até 80 pessoas, um vagão de trem ou metrô pode transportar até 260 pessoas.

O entrevistado (E04) respondeu (...) *aqui no metrô é diferente do ônibus, tudo fica mais perto e mais fácil de chegar, sou morador do bairro de Brotas, e estudo no Colégio Central na Avenida Joana Angélica, é tudo rapidinho, não pego mais engarrafamentos, chego cedo na escola, o retorno para casa também é legal, tranquilo e confortável* (E.S.S., estudante 16 anos, morador do Bairro Brotas em Salvador/BA).

Levando em consideração a resposta do estudante ao afirmar: “*tudo fica mais perto e mais fácil de chegar*”, o metrô de Salvador atualmente já beneficia diretamente estudantes que residem em vários bairros como Brotas, Bonocô, Bom júá, Retiro, Luís Anselmo, Cosme de Farias, Daniel Lisboa Campo da pólvora, Avenida Sete de Setembro, Nazaré e outros, fazendo com que grande parte dos alunos chegue às escolas que estudam, de maneira rápida.

O entrevistado (E05) respondeu: (...) *as coisas são diferentes, temos visão privilegiada, confortável e sem congestionamento do trânsito. Moro em Brotas e estudo no colégio central em Nazaré, agora ficou mais rápido, não chego atrasada para as aulas.* (E.S.S., estudante 16 anos morador do Bairro

Brotas em Salvador/BA).

O entrevistado (E06) respondeu: (...) *tenho gostado do funcionamento do metrô, tem facilitando a minha ida a escola, observo que as pessoas que moram em bairros mais afastado, continuam enfrentando o mesmo problema e permanecem chegando atrasado nas aulas, espero que com a inauguração da segunda linha que vai até Lauro de Freitas, a situação desses colegas vai ficar melhor* (J.S.P, estudante 15 anos morador do Bairro Bonocô em Salvador/BA).

O entrevistado (E07) (...) *ando a pé até o metrô, gasto em torno de 15 minutos, mais dez minutos até a estação e 10 minutos descendo as escadas da Estação Lapa até o Colégio Central, antes quando ia de ônibus, tinha dias que demorava aproximadamente uma hora, quando não tinha engarrafamentos. Já tive a oportunidade de conhecer outros percursos, acredito que assim que a prefeitura estruturar um sistema de integração facilitará a vida dos alunos, professores e da sociedade em geral* (J.G.D. professor do Colégio Estadual Central de Salvador).

O entrevistado E07, um professor, que conhece as dificuldades de acesso, para ele a questão da mobilidade com o metrô ficou mais fácil ir a escola, será melhor quando houver um sistema de integração multimodal.

8 CONSIDERAÇÕES

Conforme se observou durante esse trabalho, em questionamentos e observações diretas sobre o serviço prestado pela linha 1 do metrô a alunos que estudam em escolas localizadas no centro de Salvador/BA, residentes nos bairros Retiro, Pirajá, Brotas e Bonocô, conclui-se que, os alunos chegam diariamente a respectivas escolas de forma rápida, sem transtornos ou demora, sem barreiras para atrapalhar ida e volta.

Ficou claro que nos trajetos de alunos a ida e volta às escolas, acontece com tranquilidade, fácil acesso, rapidez, mostrando que inicialmente a primeira etapa do metrô em pleno funcionamento satisfaz a necessidade básica de ida e volta de grande quantidade de alunos as escolas localizadas nos trajetos de bairros como Bonocô-Lapa, Nazaré-Retiro e Nova Esperança percursos onde há estação do metrô. REFERÊNCIAS ALMEIDA, José Carlos Fraga et al. **Avaliação do impacto social do projeto educacional Cajazeiras 10, cidade de Salvador/Bahia da Fundação Bradesco nos dias atuais**. 2005. Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Administração Escola de Administração/UFBA, Salvador: UFBA. 2005. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14.021/05**. Transporte e Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano. Rio de Janeiro, ABNT, 2005. BRASIL. Ministério das Cidades. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável: princípios e diretrizes**. Brasília. 2006. _____. Ministério das Cidades. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável: princípios e diretrizes**. Brasília 2011. COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA. **Área de proteção**

ambiental litoral norte: proposta de programa /projetos (mata atlântica e seus ecossistema: associados). Salvador: CONDER, 2011. **FREUD, S. (1920). Além do princípio do prazer. Obra: Completas, Ed. Standard Brasileira, vol. XVIII Rio de Janeiro, Imago, 1996.** GONÇALVES, J A. M.; PORTUGAL, L. S.; NASSI, C. D. A centralidade como instrumento de análise de desenvolvimento socioeconômico no entorno de uma estação ferroviária. In: Congresso Anual, 16. 2002, Natal. **Anais Eletrônicos.** Natal, 2002. HOUAISS. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** [S.l.], [c2015].

Disponível em:

<www.

degraca.org/download-dicionario-eletronico-houaiss-3-completo-portatil.htm

|

>. Acesso em: 19 out.2015. IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2011.** Brasília 2011. MARICATO, E. A. MetrÓpole de São Paulo, entre o arcaico e a pós-modernidade. In: SOUZA M. A. et al. **MetrÓpole e globalização.** São Paulo, Cedesp, 1999. _____. **O impasse da política urbana no Brasil.** Petrópolis: Vozes. 2011. MEC-INEP. **Estudo exploratório sobre o professor brasileiro:** Com base nos resultados do Censo Escolar da Educação Básica. Brasília, 2011. _____ **Censo da Educação Básica-**. Brasília-DF, 2011. [http://](http://download.inep.gov.br)

download.inep.gov.br

[/educacao_basica/censo_escolar/resumos_tecnicos/resumo_ttecnico_censo_educacao_basica_2011](http://educacao_basica/censo_escolar/resumos_tecnicos/resumo_ttecnico_censo_educacao_basica_2011)

Acesso em: 25 de jan. 2016. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade e política urbana:** subsídio para uma gestão integrada. Rio de Janeiro, 2006. _____. **Plano nacional de mobilidade urbana** Lei 12.587/12: Rio de Janeiro, 2012. RAIA JR., A.A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informação.** 2000. 212 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil-Transportes)-Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2000. SALVADOR. **Lei nº 8.167/2012, de 17 de janeiro de 2012.** Dispõe sobre a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências. Salvador: PMS, 2012.

Disponível em:

<http://>

[www.](http://www.sucom.ba.gov.br)

[sucom.ba.gov.br](http://www.sucom.ba.gov.br)

[/category/legislacoes/louos/.](http://www.sucom.ba.gov.br/category/legislacoes/louos/)

Acesso em: 28 de out. 2015. SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: EDUSP 2009. SEDUR. **Secretaria de Desenvolvimento Urbano.** 2011.

Disponível em:

<http://>

[www.](http://www.sucom.ba.gov.br)

sedur.salvador.ba.gov.br

/.
/.

Acesso em: 02 de jan. de 2016. TRANSALVADOR . **Superintendência de Trânsito e Transporte do Salvador**. Relatório anual, 2012.

Disponível em:

<http://>

www.

transalvador.salvador.ba.gov.br

/.
/.

Acesso em: 02 de Janeiro de 2016. VASCONCELLOS, E.A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012.

*José Antonio de Oliveira Fonseca: Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social (UCSAL/BA). Email: geografiajose@yahoo.com

.br

Professor da Educação Básica. Colégio Imaculada Conceição.

Recebido em: 20/05/2016

Aprovado em: 23/05/2016

Editor Responsável: Veleida Anahi / Bernard Charlort

Metodo de Avaliação: Double Blind Review

E-ISSN:1982-3657

Doi: