



Horário de pico

3.678

passam pela avenida das
7h30 às 8h30 e

3.482

das 18h às 19h

40.123

SENTIDO CENTRO

VAIVÉM
DE VEÍCULOS*

38.960

SENTIDO LUCAIA

(*) medição realizada no dia
19/4/2005, das 7h às 19 horas

**SALVADOR
EM MOVIMENTO**

722

mil vão de ônibus

377

mil deslocam-se a pé

167

mil andam de carro

Fonte: Set

ALTOS E BAIXOS

PONTOS NEGATIVOS

- Faltam estacionamentos
- Não existem vias marginais
- Trechos de passeios danificados ou com superfície irregular
- Monumento a Clériston Andrade necessita de limpeza
- Tratamento paisagístico: instalação de fonte luminosa, quiosques, plantas que dão flores
- Sem oferta de serviços para estimular a vida noturna

PONTOS POSITIVOS

- Grande extensão de área verde
- Concentração de estrutura médica
- Faculdades e escola pública
- Baixa poluição do ar
- Oferta de serviços, como bancos, óticas, farmácias, postos de gasolina

PARA QUE TE QUERO VERDE

Próxima ao Parque Zoobotânico de Ondina, a Garibaldi guarda uma densa e variada vegetação que contribuiu para melhorar a qualidade do ar e convida a caminhadas matinais.

Avenida dos médicos

A Garibaldi, que concentra clínicas e consultórios, ajudou a expandir Salvador rumo ao norte

Jornal: A Tarde
Data: 12/06/2005
Caderno: Local
Página: 10

Expansão foi nos anos 70

A Avenida Garibaldi foi inaugurada pelo prefeito Clériston Andrade e pelo governador Antonio Carlos Magalhães, em seu primeiro mandato, no dia 15 de abril de 1972, com um animado carnaval que tomou as duas pistas. A avenida, de padrões modernos para a época, possuía duas pistas de 12 metros, com três faixas cada, iluminação a mercúrio e foi projetada para ser o caminho mais curto entre o Rio Vermelho e o Centro. Com a morte de Clériston, em 1982, um polêmico monumento – que depois se transformaria numa das marcas da via – foi construído em sua memória no canteiro central, próximo à Rua Adhemar de Barros.

A Garibaldi é um dos frutos da revolução que transformou Salvador em uma cidade “moderna” – embora dividida pela pobreza. Essa revolução nasceu no Epucs, – Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador – conduzido pelo engenheiro Mário Leal Ferreira. Foi no Epucs que o futuro da cidade, aprisionada na faixa litorânea da Baía de Todos os Santos, passou a ser dimensionado de forma a conduzir o crescimento para o miolo da área urbana, formado por intocados vales. Mas muitas das soluções propostas pela equipe de Mario Leal Ferreira foram ignoradas no suceder das gestões municipais fragmentadas pelo jogo de interesses políticos e descontinuidade administrativa.

O processo de construção das avenidas de vale se acelerou nos anos 70, quando Salvador viveu um período de crescimento sem precedentes, registrando um *boom* imobiliário. Esse fato resultou no adensamento populacional do Rio Vermelho e, posteriormente, da Pituba, então um florescente bairro projetado para a classe média. Nesse contexto, a Garibaldi veio a se somar à modernização. A contrapartida foi a concentração humana de baixo poder aquisitivo, resultante do êxodo rural, nas encostas.

Ufba, Heliodoro Sampaio.

No entanto, pondera, “o traçado geométrico não contempla pistas laterais de acesso aos edifícios, provocando congestionamentos”. Sampaio sugere que os canteiros centrais, de grandes dimensões, sirvam para uma futura ampliação da avenida. Por sua vez, a gerente de projetos da Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET), a arquiteta Gisnaia Camargo, vê uma outra realidade: “A Garibaldi é uma das avenidas mais bonitas de Salvador e oferece a vantagem de ter o trânsito desimpedido na maior parte do dia”.

Apesar de bem cuidada e apresentar baixa densidade de prédios residenciais na maior parte de seu percurso, a avenida não esconde a Salvador das desigualdades, diferentemente da Tancredo Neves, onde áreas de ocupação informal foram mantidas distantes. Quem entra na Garibaldi, sentido centro, após o suceder de encostas verdes, vê surgir à esquerda a Vila Matos, que se prolonga em direção ao Parque Zoobotânico, em Ondina. Ali, a concentração de casas sem reboco e planejamento urbano não difere da maioria das áreas favelizadas existentes na cidade.

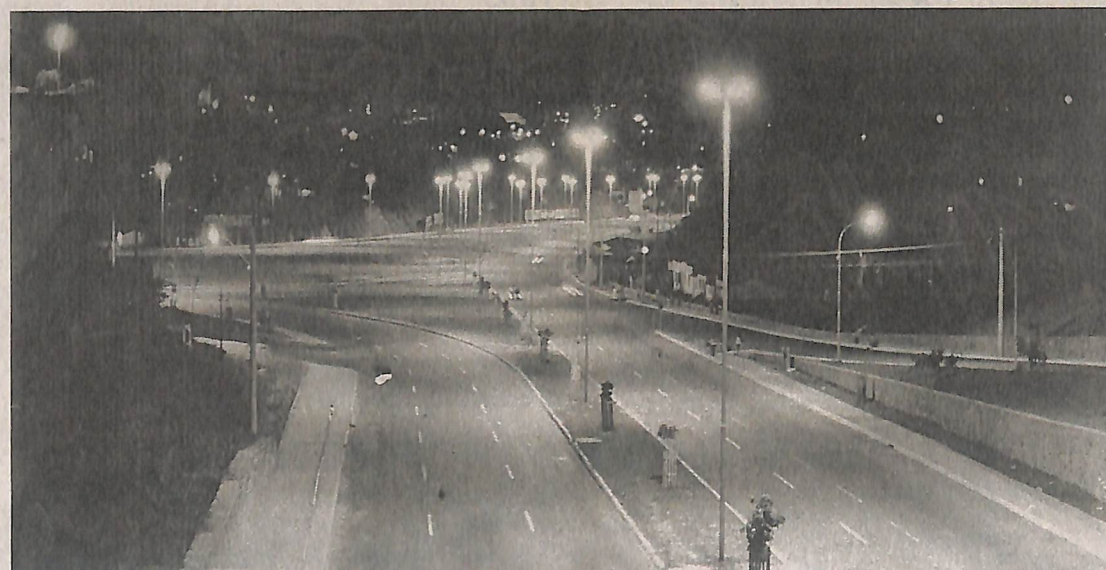
CARROS REINAM – Como ocorre em todas as outras vias arteriais da capital, os proprietários de automóveis, uma minoria, foram beneficiados para prejuízo de quem anda a pé e, principalmente, dos portadores de necessidades especiais. O tratamento desigual fica evidenciado pelas estatísticas: apenas 12,8% dos mais de 2,5 milhões de habitantes de Salvador usam o carro como meio de transporte. “A Garibaldi não se diferencia das demais avenidas estruturantes de Salvador ao dar maior atenção ao automóvel do que ao pedestre”, avalia o arquiteto Heron Cordeiro, da Comissão de Acessibilidade da Cidade do Salvador (Cocas) e da Vida Brasil.

“O automóvel está sempre na frente. Basta citar que quando aparece um buraco no asfalto, ele é logo reparado, mas vários trechos dos passeios continuam danificados. Há mais preocupação com o asfalto do que com a calçada”, afirma o arquiteto.



Contrastes: prédios luxuosos e áreas de pobreza convivem na moderna Garibaldi

ARQUIVO A TARDE - 17/04/1972



Inaugurada em 1972, avenida contribuiu para a cidade crescer em direção ao Iguatemi

A Avenida Anita Garibaldi, aberta há 33 anos, contribuiu para consolidar o crescimento de Salvador em direção ao norte. Mas a mobilidade – oferecida por essa e outras avenidas de vale – acelerou a decadência do antigo Centro, ajudando a moldar uma nova cidade, impossível de se imaginar na primeira metade do século 20, quando a capital estava espremida no entorno da Baía de Todos os Santos. A via, de 3,15 quilômetros, hoje se diferencia das demais ao concentrar vários centros médicos que abrigam clínicas e consultórios.

Esses serviços adensam o fluxo rotativo de veículo que não contam com a necessária oferta de estacionamentos. O problema é agravado pelo movimento suplementar de escolas, faculdades, postos de gasolina, concessionárias de veículos, para não falar dos prédios do Banco Central e do Juizado de Menores, localizados do lado da pista em direção ao Centro – a de maior volume de tráfego (*ver tabela*) – que registra periódicos engarrafamentos.

Seja como for, a via agrada a quem por ali passa por causa de seu bem cuidado canteiro central, só superado pelo da Avenida Paralela, que confere um charme especial. O médico oncologista Roque Andrade considera um dos aspectos positivos da Garibaldi o fato de estar no centro de bairros como a Barra e a Pituba. “Há ainda uma estrutura médica bem alocada, livre do adensamento de prédios residenciais, além de uma significativa oferta de serviços”.

Arquitetos consideram que um dos grande equívocos do projeto da Garibaldi foi a não inclusão de vias marginais, também chamadas de pistas de desaceleração, fazendo com que se transforme em uma operação de risco entrar e sair de carro nos estacionamentos improvisados em frente dos centros médicos. “A Garibaldi é uma das mais importantes avenidas de vale da cidade ao ligar a região Central ao Iguatemi”, analisa o diretor da Faculdade de Arquitetura da