



Universidade Católica do Salvador
Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação
Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social

MICHELLE CONCEIÇÃO MARCELINO DE AZEVÊDO

**PLANEJAMENTO URBANO DE SALVADOR: A AVENIDA
PARALELA E O CAB**

Salvador
2012

MICHELLE CONCEIÇÃO MARCELINO DE AZEVÊDO

**PLANEJAMENTO URBANO DE SALVADOR: A AVENIDA
PARALELA E O CAB**

Dissertação apresentada ao Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre.

Linha de Pesquisa: Territorialidade e Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof^{or}. Dr. Nelson Baltrusis

Salvador
2012

UCSal. Sistema de Bibliotecas

A994 Azevedo, Michelle Conceição Marcelino de.
Planejamento urbano de Salvador: a Avenida Paralela e o CAB/
Michelle Conceição Marcelino de Azevêdo. – Salvador, 2012.
106 f.

Dissertação (mestrado) - Universidade Católica do Salvador.
Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em
Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.
Orientação: Prof. Dr. Nelson Baltrusis.

1. Planejamento urbano 2. Plano Diretor 3. Transformações
Espaciais - Salvador (BA) I. Título.

CDU711.4(813.8)

TERMO DE APROVAÇÃO

Michelle Conceição Marcelino de Azevedo
Planejamento Urbano de Salvador: a Avenida Paralela e o CAB

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

Salvador, 04 de setembro de 2012.

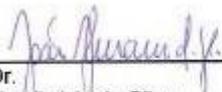
Banca Examinadora:



Prof. Dr.
Orientador Nelson Baltrusis
Doutor em Arquitetura e Urbanismo
Universidade Católica do Salvador - UCSal



Prof.ª Dr.ª
Silvana Sá de Carvalho
Doutor em Geografia
Universidade Católica do Salvador - UCSal



Prof. Dr.
João Apolinário da Silva
Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano
Universidade Salvador- UNIFACS

Agradeço ao meu bom Deus pelo cumprimento de mais uma importante etapa em minha vida. Agradeço ainda a meus professores e, em especial, a meus familiares por suportarem com paciência a ausência necessária em função da dedicação ao estudo.

AZEVÊDO, Michelle Conceição Marcelino de. **Planejamento Urbano de Salvador: a Avenida Paralela e o CAB.** Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social) – UCSAL: Salvador, 2012.

RESUMO

Esta dissertação tem como objeto de estudo a Avenida Luís Viana Filho, mais conhecida como Avenida Paralela e o Centro Administrativo da Bahia. Resultantes de um período no qual o planejamento urbano de fato se revelou presente na cidade, ambos se encontram muito ligados e juntos desenham a conformação espacial do principal eixo de expansão urbana dos últimos anos. O desenvolvimento desta pesquisa pressupõe a remontagem dos períodos de planejamento urbano no Brasil e em Salvador em análise espacial escalar. Foram suscitadas reflexões acerca da efetividade dos planos diretores como instrumento fundamental, mas de pouca reverberação na atualidade do planejar urbano. Foram também reconstituídas as principais transformações espaciais de Salvador destacando a formação da centralidade na região do Iguatemi e posteriormente na área da Avenida Tancredo Neves, além da construção e principais transformações ocorridas na Avenida Paralela e suas repercussões. Com relação ao CAB além da história, finalidade, principais órgãos e funções, foi feito um levantamento com base nos registros de imóveis disponíveis acerca dos últimos proprietários de terras com vistas a remontar o processo fundiário da área. Como resultados, ratificou-se a importância do papel da Avenida Paralela e do CAB na atual conformação espacial de Salvador e a grande necessidade de retomada do planejamento urbano frente, em especial, ao esgotamento, sobretudo viário, a que a área caminha por força, dentre outros, do processo de produção do espaço, no que se destaca a ação do setor imobiliário.

Palavras-chaves: Planejamento urbano, Plano Diretor, Transformações espaciais.

AZEVÊDO, Michelle Conceição Marcelino de. Planeamiento urbano del Salvador: Avenida Paralela y CAB. Disertación (Maestría en Planificación y Desarrollo Social) - UCSAL: Salvador, 2012.

RESUMEN

Esta tesis tiene como objeto del estudio la Avenida Luis Viana Filho, más conocida como la Avenida Paralela y el Centro Administrativo de Bahia. Como resultado de un período en el que el planeamiento urbano se demostró en esta ciudad, ambos están muy próximos entre sí y dibujan la conformación espacial de los ejes principales de la expansión urbana en los últimos años. El desarrollo de esta investigación supone la reensablacion de los períodos de planificación urbana en Brasil y en el Salvador, en ascenso al análisis espacial. Las reflexiones fueron planteadas sobre la eficacia de los planes maestros como un elemento esencial, pero la planificación urbana de hoy reverberacion pequeño. También se reconstruyeron las principales transformaciones espaciales de destacar la centralidad Salvador de la educación en la región de Iguatemi y más tarde en la zona de la Avenida Tancredo Neves, así como la construcción y grandes transformaciones en la avenida Paralela y sus repercusiones. En cuanto CAB allá de la historia, el propósito, los principales órganos y funciones, se realizó una encuesta sobre la base de los registros de propiedades disponibles en los terratenientes más recientes con el fin de reformar el proceso de la superficie terrestre. En consecuencia, confirmó la importancia del papel de la CAB y la Avenida Paralela en la conformación espacial actual de Salvador y la gran necesidad de el planeamiento urbano renovado por delante, en particular, el cansancio, sobre todo por carretera, el área que pasa por debajo, entre otros, el proceso de producción del espacio, que se sitúa en la acción de la industria de bienes raíces.

Palabras clave: Planificación urbana, Plan Maestro, las transformaciones espaciales.

LISTA DE SIGLAS

| | |
|-----------------|--|
| ABI | Associação Baiana de Imprensa |
| BNH | Banco Nacional de Habitação |
| CAAB | Caixa de Assistência de Advogados da Bahia |
| CAB | Centro Administrativo da Bahia |
| CONDER | Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia |
| CPRM | Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais |
| DEP | Departamento de Edificações Públicas |
| DNOCS | Departamento Nacional de Obras contra a Seca |
| DNPM | Departamento Nacional de Produção Mineral |
| EPUCS | Escritório de Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador |
| ESAD | Escola Superior de Advocacia |
| IAB | Instituto de Advogados da Bahia |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| INCRA | Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária |
| LOUS | Lei de Ordenamento e Uso e Ocupação do Solo |
| OAB | Ordem dos Advogados do Brasil |
| PDDU | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano |
| PLANDURB | Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Salvador |
| PMS | Prefeitura Municipal de Salvador |
| SEFAZ | Secretaria da Fazenda |
| SEPLAN | Secretaria do Planejamento |
| SUCAB | Superintendência de Construções Administrativas da Bahia |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|------|
| Figura 01 - Trapiche Querino, à esquerda Plano inclinado Pilar, 1898. | p.38 |
| Figura 02 - Terminal rodoviário de Salvador. | p.48 |
| Figura 03 - Terminal rodoviário de Salvador. | p.48 |
| Figura 04 - Estação de ônibus em frente ao Terminal rodoviário de Salvador. | p.48 |
| Figura 05 - Acesso ao Terminal rodoviário de Salvador. | p.49 |
| Figura 06 - <i>Shopping</i> Iguatemi e Estação Rodoviária, 1975. | p.49 |
| Figura 07 - <i>Shopping</i> Iguatemi | p.50 |
| Figura 08 - <i>Shopping</i> Iguatemi | p.50 |
| Figura 09 – Restaurante tipo <i>fast-food</i> na Av. ACM | p.52 |
| Figura 10 - Restaurante tipo <i>fast-food</i> na Av. ACM | p.52 |
| Figura 11 - Sam's Club, na Av. ACM | p.52 |
| Figura 12 - Prédios empresariais na Av. ACM | p.52 |
| Figura 13 - Avenida Tancredo Neves | p.53 |
| Figura 14 - Torres gêmeas | p.54 |
| Figura 15 - Avenida Tancredo Neves | p.54 |
| Figura 16 - Salvador Shopping | p.54 |
| Figura 17 - Salvador Shopping vista interna | p.54 |
| Figura 18 - Salvador <i>Shopping Business</i> | p.55 |
| Figura 19 - <i>Shopping</i> Itaipara, 2012. | p.57 |
| Figura 20 - Complexo Odontomédico do Itaipara | p.57 |
| Figura 21 - Av. Paralela em fase de construção | p.58 |
| Figura 22 - Avenida Jorge Amado | p.60 |
| Figura 23 - Ligação da Av. Jorge Amado com a Av. Paralela | p.60 |
| Figura 24 - Avenida Pinto de Aguiar | p.60 |
| Figura 25 - Avenida Pinto de Aguiar | p.60 |
| Figura 26 - Universidade Católica do Salvador (UCSAL), Campus situado na Av. Pinto de Aguiar | p.60 |
| Figura 27 - UCSAL | p.61 |
| Figura 28 - À direita da imagem, acesso à Av. Orlando Gomes pela Av. Paralela | p.61 |
| Figura 29 - Entrada para Mussurunga, à direita da pista | p.61 |
| Figura 30 - Entrada para Mussurunga | p.61 |

| | |
|---|------|
| Figura 31 - Entrada para São Rafael | p.62 |
| Figura 32 - Avenida São Marcos | p.62 |
| Figura 33 - Entrada para o Cabula | p.62 |
| Figura 34 - Rua Silveira Martins | p.62 |
| Figura 35 - Estrada do Côco sentido Linha Verde | p.64 |
| Figura 36 - Estrada do Côco sentido Salvador | p.64 |
| Figura 37 - CHESF vista da Av. Paralela | p.65 |
| Figura 38 - CHESF vista da entrada pela Av. São Marcos | p.65 |
| Figura 39 - Parque de Exposições de Salvador | p.66 |
| Figura 40 - Parque de Exposições de Salvador | p.66 |
| Figura 41 - Condomínio Rio das Pedras | p.66 |
| Figura 42 - Condomínio Rio das Pedras | p.66 |
| Figura 43 - Conjunto Guilherme Marback, à esquerda da imagem | p.67 |
| Figura 44 - Conjunto Guilherme Marback | p.67 |
| Figura 45 - Cond. Vivendas do Rio | p.68 |
| Figura 46 - Cond. Vila dos Flamboyants | p.68 |
| Figura 47 - Conjunto Paralela Park | p.68 |
| Figura 48 - Cond. Bosque da Lagoa | p.68 |
| Figura 49 - Bairro da Paz | p.69 |
| Figura 50 - Bairro da Paz | p.69 |
| Figura 51 - Hipermercado Extra, Av. Paralela. Atrás, novos empreendimentos do Imbuí | p.70 |
| Figura 52 - Faculdade Ruy Barbosa | p.70 |
| Figura 53 - Universidade Unifacs | p.70 |
| Figura 54 - Faculdade FTC | p.70 |
| Figura 55 - Unijorge, Av. Paralela | p.71 |
| Figura 56 - <i>Shopping</i> Paralela | p.71 |
| Figura 57 - Loja de grande porte no segmento de construção, Ferreira Costa | p.71 |
| Figura 58 - Empreendimento <i>Le Parc</i> na Av. Paralela | p.72 |
| Figura 59 - Empreendimento <i>Le Parc</i> na Av. Paralela | p.72 |
| Figura 60 - Novos empreendimentos às margens da Av. Paralela | p.72 |
| Figura 61 - Novos empreendimentos no entorno da Av. Paralela | p.73 |
| Figura 62 - Entrada para AlphaVille via Av. Paralela | p.73 |
| Figura 63 - Condomínios dentro do AlphaVille | p.73 |
| Figura 64 - Edifícios dentro do Alphaville Salvador | p.74 |

| | |
|--|------|
| Figura 65 - Outros edifícios dentro do Alphaville Salvador | p.74 |
| Figura 66 - <i>Alphaville</i> Salvador | p.74 |
| Figura 67 - <i>Alphaville</i> Salvador | p.74 |
| Figura 68 - Concessionária da <i>Hyundai</i> , Av. Paralela | p.75 |
| Figura 69 - Concessionária da <i>Toyota</i> , Av. Paralela | p.75 |
| Figura 70 - Concessionária da <i>Citroen</i> , Av. Paralela | p.75 |
| Figura 71 - Concessionária da <i>Renault</i> , Av. Paralela | p.75 |
| Figura 72 - Concessionária da <i>Mitsubishi</i> , Av. Paralela | p.75 |
| Figura 73 - Concessionária da <i>Ford</i> , Av. Paralela | p.76 |
| Figura 74 - Mapa de localização do CAB | p.80 |
| Figura 75 - Mapa de localização do CAB | p.82 |
| Figura 76 - Vice – Governadoria | p.85 |
| Figura 77 - Assembleia Legislativa da Bahia | p.85 |
| Figura 78 – SEPLAN | p.86 |
| Figura 79 – SEFAZ | p.86 |
| Figura 80 - Tribunal de Contas do Estado da Bahia | p.86 |
| Figura 81 - Tribunal de Justiça do Estado da Bahia | p.86 |
| Figura 82 - Ministério Público do Estado da Bahia | p.86 |
| Figura 83 - Igreja Católica situada no CAB | p.86 |
| Figura 84 - Posição central do CAB | p.87 |
| Figura 85 - Futuras instalações do TRT, 5ª Região | p.95 |
| Figura 86 - Futuras instalações do TRT, 5ª Região | p.95 |
| Figura 87 - Área de Futuras instalações da OAB, ESAD, CAAB e IAB | p.96 |
| Figura 88 - Imagem do CAB no GP Stock Car, 2011 | p.96 |

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| 1. INTRODUÇÃO | 11 |
| 2. PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL | 15 |
| 2.1 Os três grandes períodos do planejamento urbano brasileiro | 15 |
| 2.2 Planejamento urbano de Salvador | 22 |
| 2.3 Plano Diretor: instrumento do planejar urbano | 27 |
| 2.3.1 Refletindo o Plano | 30 |
| 2.3.2 O PDDU de Salvador | 32 |
| 3. TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DE SALVADOR | 36 |
| 3.1 Recuperando a história | 37 |
| 3.2 Plano urbanístico Mário Leal Ferreira: a cidade se transforma | 42 |
| 3.3 Antigas e Novas centralidades | 46 |
| 4. AV. LUIS VIANNA E SUAS TRANSFORMAÇÕES | 58 |
| 4.1 Transformações do espaço | 58 |
| 4.2 Projeto do metrô | 76 |
| 4.3 A questão ambiental | 78 |
| 5. O CAB E SUAS IMPLICAÇÕES | 80 |
| 5.1 Estrutura | 82 |
| 5.2 Situação Fundiária | 88 |
| 5.2.1 Desapropriações de terrenos | 88 |
| 5.2.2 Doação da Prefeitura | 90 |
| 5.2.3 Lotes – setor bancário | 90 |
| 5.2.4 Área Federal | 92 |
| 5.3 Futuras instalações no CAB | 95 |
| 5.4 Outras utilizações | 96 |
| 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 98 |
| 7. REFERÊNCIAS | 102 |

1. INTRODUÇÃO

A passagem rotineira pela Avenida Paralela - nome popular dado à Avenida Luís Vianna Filho numa alusão ao fato de ser uma Avenida paralela à Avenida Otávio Mangabeira, presente em longo trecho da orla atlântica de Salvador - e adjacências do Centro Administrativo da Bahia (CAB) somada ao destaque que a área tem recebido em função da expansão da cidade nesta direção despertou a vontade de pesquisar as especificidades que perfazem, dentre outros, a história, a geografia e a dinâmica desta importante região da capital.

A cidade de Salvador, através da construção das avenidas de vale experimentou significativas transformações em sua dinâmica espacial. Uma das avenidas de relevância nesse contexto e que alterou significativamente o sistema viário da capital foi a Avenida Luis Vianna Filho, construída em 1971 e mais conhecida como Avenida Paralela.

Visando densificar a malha urbana e servir como eixo de expansão da cidade, a Avenida permitiu outra via de ligação com o então aeroporto Dois de Julho e se constituiu como via alternativa à Avenida Otávio Mangabeira, na orla marítima.

Pela sua extensão e localização estratégica no âmbito do sistema viário de Salvador, a Avenida Luis Vianna é, na atualidade, um grande, senão o maior, eixo de expansão urbana no vetor norte e, ao mesmo tempo, de articulação entre os elementos que estruturam o espaço urbano citadino. Dentre eles está o Centro Administrativo da Bahia.

O CAB, construído em 1972 nas imediações da Avenida, concentrou geograficamente as repartições estaduais e federais situadas na capital. Seu objetivo era exatamente centralizar os serviços da administração pública fora do perímetro urbano intervindo numa expansão urbana de forma ordenada, especialmente pela facilidade viária permitida pela Avenida Paralela construída quase que concomitantemente. Desde então, o Centro Administrativo permanece ligado umbilicalmente com a Paralela e ambos se destacam no contexto espacial de Salvador.

Este trabalho tem como objeto de estudo o Centro Administrativo do estado da Bahia e a Avenida Paralela. Buscou-se responder a seguinte indagação: em que medida a edificação da Avenida Luís Vianna Filho e do Centro Administrativo contribuíram para a conformação socioespacial atual da cidade de Salvador? Visando compreender o objeto e atingir as conclusões referentes à pesquisa, analisou-se numa esfera teórica a existência e utilização do instrumento do planejamento urbano na cidade conjugando-se a isto análise em escala mais ampla, das alterações mais significativas ocorridas em Salvador e, em escala mais restrita, da Avenida Paralela, maior via de acesso ao CAB, e do próprio CAB.

A hipótese básica da pesquisa é a de que o Centro Administrativo da Bahia e a Avenida Paralela foram peças determinantes no processo de expansão da cidade e que decorrem de um episódico momento de planejamento urbano de Salvador.

Sobre o tema “Avenida Paralela”, foram encontradas produções recentes oriundas de programas de pós-graduação *strictu sensu* de Universidades sediadas em Salvador que se dedicaram, especificamente, aos enfoques: valorização imobiliária; apropriação do espaço público do canteiro central; e re(produção) dos bairros da Paz e de Mussurunga na Avenida. Nota-se a partir disto o voltar de olhos que vem sendo dado a esta área da cidade. Contudo, não foram encontrados trabalhos acadêmicos recentes que concentraram uma análise mais específica sobre o Centro Administrativo e sua relação com a Avenida, fato curioso ante a indiscutível ligação de ambos.

A pesquisa busca resgatar a memória da cidade e atentar o leitor para a relevância do planejamento urbano.

Para a fundamentação teórica da dissertação, alguns conceitos nucleares de importantes literatos do tema foram utilizados, dentre os quais os conceitos de território, planejamento, espaço e desenvolvimento urbano.

Com relação aos procedimentos metodológicos, o método de abordagem utilizado no trabalho foi o hipotético-dedutivo, ou seja, foram verificadas premissas e sua adequação ao caso concreto sob análise. A partir do levantamento de hipóteses

foram realizadas pesquisas para dedução de resultados e ratificação ou refutação das hipóteses iniciais.

A natureza da pesquisa é predominantemente qualitativa, baseando-se em procedimentos de descrição e interpretação para o enriquecimento da produção. Foi utilizado o método de análise e síntese com auxílio do comparativo e histórico.

Para alcançar os objetivos do trabalho foi realizado levantamento bibliográfico existente sobre o tema. A partir de então, o arcabouço teórico da pesquisa foi delimitado.

Concomitantemente, foi feito levantamento iconográfico e documental através de fontes impressas e iconográficas de acervos de instituições como a Fundação Pedro Calmom, o Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, a Fundação Mário Leal Ferreira e a Biblioteca Central do Estado. Foram ainda coletados dados em órgãos como a Secretaria do Planejamento, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, e Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia.

Foram utilizadas também fontes eletrônicas a partir da Internet e fontes jurídicas tais como a Constituição Federal de 05 de outubro 1988, a Lei federal nº. 10. 257 de 10 de julho de 2001, o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador e legislações correlatas.

Almejando potencializar o cumprimento do objetivo do trabalho, foi realizada também pesquisa de campo por meio de coleta de dados a partir de entrevistas a funcionários de alguns órgãos situados no CAB.

A estrutura da dissertação contempla organização em seis capítulos. O primeiro deles é a Introdução, momento em que são explanados o objeto, o problema, a justificativa, os procedimentos metodológicos e outros aspectos que norteiam o desenvolver de toda dissertação.

Adiante, no segundo capítulo “Planejamento Urbano no Brasil”, é feita uma abordagem macro que envolve a periodização da evolução do planejamento urbano brasileiro chegando-se, logo após, ao planejamento urbano de Salvador,

fundamental para se compreender o surgimento da Avenida Paralela e do CAB. É realizada ainda uma reflexão acerca do Plano Diretor e sua importância e relatadas as nuances atuais do PDDU de Salvador.

O terceiro capítulo aborda “As transformações espaciais de Salvador” a partir do início da década de 1970. Fazendo um breve resgate histórico, passa-se a compreender o novo desenho urbano que surge na cidade na medida em que novas centralidades são originadas.

No quarto capítulo, “Avenida Luís Viana Filho” e suas transformações, é feita uma análise específica da Avenida e das transformações que a mesma sofreu desde seu surgimento. A partir de então parte-se para a análise, no capítulo seguinte, do Centro Administrativo da Bahia, sua implantação, localização em relação ao centro urbano, seus órgãos e características, situação fundiária e implicações que derivaram de sua criação.

No último capítulo são realizadas análises mais conclusivas referentes às implicações do CAB na cidade e na Avenida Paralela no contexto do planejamento urbano. Assim, ratificam-se algumas constatações verificadas ao longo da pesquisa.

Este estudo não se destina apenas ao mundo acadêmico ou àqueles que se interessam particularmente pelas discussões socioespaciais que permeiam Salvador, mas, sobretudo, à população diretamente envolvida na área pesquisada, seja pelo vínculo habitacional, trabalhista, educacional ou outros, e que podem ver nele um estímulo para aprofundar um olhar sobre a mesma, intervindo positivamente.

2. PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

Antes mesmo de passarmos à compreensão do que é planejamento urbano e como ele acontece no Brasil cabe, *a priori*, definirmos o que significa *planejamento*. Neste fim é possível se valer das palavras de Fábio Duarte (2007, p.22) que pontua: “Planejamento é o conjunto de medidas tomadas para que sejam atingidos os objetivos desejados, tendo em vista os recursos disponíveis e os fatores externos que podem influir nesse processo”.

Ao trazer o planejamento para o urbano reúnem-se, obrigatoriamente, conhecimentos de diversas áreas os quais, juntos, se direcionam num único fim: a cidade.

Na esfera teórica a que se propõe este trabalho é possível investigar o planejamento urbano no Brasil remontando a sua história de modo a entender a real ação do Estado nesta intenção. Ademais, conhecer e compreender os aspectos mais proveitosos do passado é o primeiro passo para qualquer tentativa futura de se planejar a cidade.

2.1 Os três grandes períodos do planejamento urbano brasileiro

Flávio Villaça (1999, p. 172) indaga se ações estatais reais nos campos do saneamento, transportes e habitação se inserem no âmbito daquilo que tem sido chamado recentemente no Brasil de planejamento urbano.

Para tal questão o mesmo autor responde que não, posto que, tais ações não tinham por objetivo a organização do espaço intraurbano. O autor então define o conceito do termo: “O conceito dominante de planejamento urbano entre nós tem como especificidade a organização do espaço urbano (embora possa não se limitar a isso) e aplica-se ao plano de uma cidade individualmente” (1999, p. 172).

Logo, e seguindo na perspectiva de Villaça, compreendemos que planejamento urbano é a ação do Estado sobre a organização do espaço intraurbano.

Nas décadas de 30 e 40 o que se tem como planejamento urbano hoje se denominava de urbanismo. O planejamento urbano só passa a existir no Brasil a partir da década de 1950 com a tomada de uma espécie de consciência coletiva que suscitava a necessidade de integração e que figurou como um tipo de denominador comum num discurso hegemônico de planejamento, conforme o pensamento de Villaça (1999).

Neste sentido:

A partir de década de 1950 desenvolve-se no Brasil um discurso que passa a pregar a necessidade de integração entre os vários objetivos (e ações para atingi-los) dos planos urbanos. Esse discurso passou a centrar-se (mas não necessariamente a se restringir) na figura do plano diretor e a receber, na década de 1960, o nome de planejamento urbano (ou local) integrado. A consciência da necessidade de integração na verdade pode ser detectada desde o início deste século e passou a ser o denominador comum desse tipo de planejamento. (Villaça, 1999, p. 177)

É possível dividir a história do planejamento urbano no Brasil, de acordo com Villaça (1999) em três grandes períodos. O primeiro deles vai de 1875 até a década de 1930 e engloba os planos de melhoramento e embelezamento. Segundo o mesmo autor, (1999, p. 193): “Foi sob a égide dos planos de embelezamento que nasceu o planejamento urbano (latu sensu) brasileiro”.

O autor (1999) nos ensina que do início deste período até o ano de 1906, o país vivenciou anos de ascensão dos planos de melhoramento e embelezamento. De 1906 até o final da década de 1940 teve-se o declínio destes planos sendo que a partir da década de 1930 já é possível se falar no início de um novo período.

Esse tipo de planejamento teve forte natureza ideológica, pois reforçava de forma embutida a proposta que a classe dominante tinha para a cidade. A imposição de valores meramente estéticos encobria estrategicamente problemas urbanos e atendia aos interesses das camadas privilegiadas na medida em que favorecia, por exemplo, o acúmulo de capital por estes últimos.

São Paulo e Rio de Janeiro foram exemplos de estados nos quais planos de melhoramento foram elaborados e muitos deles cumpridos. A partir de 1906, porém,

os planos começam a declinar, isto porque, a hegemonia da classe dominante e de suas obras de embelezamento passa a ser questionada ante aos diversos e reais problemas de infraestrutura da cidade.

Nesta direção, Villaça (1999, p. 177):

O plano de Pereira Passos é o ápice desse período. A partir de então as condições de hegemonia da nossa classe dominante no trato urbano serão cada vez mais difíceis. As transformações sofridas pelo planejamento urbano representarão formas de adaptação do discurso hegemônico à nova realidade urbana no sentido de sempre ter uma versão para explicar e justificar o fracasso da classe dominante na solução dos problemas que se agravavam nas cidades.

Ainda na esteira da divisão histórica de Villaça (1999) o segundo grande período da história do planejamento urbano no Brasil vai de 1930 a 1990 podendo ser subdividido em três subperíodos.

O primeiro deles vai de 1930 a 1965 sendo intitulado o subperíodo do “Urbanismo e do Plano diretor” (Villaça, 1999, p.204).

Vale comentar, primeiramente, que o termo urbanismo no Brasil sempre foi bastante associado ao embelezamento e por isso esteve mais ligado à arquitetura e às artes urbanas. A palavra planejamento é algo mais recente tendo conotação de ordem e racionalidade.

Sobre esta confusão técnica entre planejamento urbano e urbanismo persistente até a atualidade, Sampaio (2002, p. 189), comenta sobre a mesma e afirma tratar-se de uma consequência do processo de colonização cultural:

Existe uma certa confusão técnica entre planejamento urbano – como processo atrelado aos processos decisórios sobre a cidade – e o urbanismo, visto como uma disciplina e área de conhecimento específica, ligada à projeção de um espaço e à construção da cidade real. [...]

Portanto, parte da nossa babel conceitual, ao não sabermos distinguir planejamento urbano de urbanismo, decorre de um processo de colonização cultural que ainda não se extinguiu, e parece ter seu curso aprovado nas “novíssimas” formas de pensar a cidade ditas pós-modernas – prefiro pós-modernistas -, que

dispensam o plano global das cidades, privilegiando as intervenções localizadas, cenográficas e espetaculares.

Nesse primeiro subperíodo abordado por Villaça (1999) verificou-se uma fase de transição na qual a classe dominante deixava de lado o plano antigo de natureza embelezadora, mas ainda não tinham um novo plano para colocar em seu lugar.

Sampaio (2002, p.174) aborda que um importante evento ocorrido nesta época foi a Semana de Urbanismo realizada em Salvador em 1935. Temas como segurança pública, falta de saneamento, tráfego, deterioração do patrimônio histórico e artístico, dentre outros, foram debatidos. A defesa de um plano global para a cidade de Salvador de modo a regular o crescimento e a expansão foi um dos pontos de mudança defendidos nesta Semana. Sobre ela pontua o mesmo autor (2002, p.174):

O certo é que a I Semana de Urbanismo, de 1935, fecha e abre um novo ciclo, demarcando a passagem para outro ideário, não mais centrado naquela visão parcelar ou setorial da cidade, aqui nominado de “urbanismo tópico”, de viés sanitarista e estético-viário, introduzindo outras questões, que vão provocar uma crítica às práticas de então. A Semana centra-se em três pontos de mudança com as formas tradicionais de intervenção oriundas do século XIX na Bahia: a) pela defesa de um plano global para a cidade [...].

Outro evento na mesma direção foi o I Congresso Brasileiro de Urbanismo realizado no Rio de Janeiro em 1941 e comentado por Villaça (1999). Temas variados foram discutidos nesta oportunidade e teses que versavam, dentre outros sobre habitação popular e favelas, sobre o Código de Urbanismo Brasileiro e a proposta de criação de um Departamento Nacional de Urbanismo, circulação urbanística, problema do congestionamento, loteamentos, dentre outros foram apresentadas.

Os discursos das lideranças políticas e sociais começam a incluir expressões que seriam amplamente incorporadas nas décadas seguintes, como relata Villaça (1999, p.206): “Já são adiantadas nesse discurso as palavras de ordem que vão dominar o novo discurso da segunda metade do século. Nele já se insinua o “caos urbano”, o “crescimento descontrolado” e necessidade do planejamento”.

Segundo a explanação de Villaça (1999) acerca da história do planejamento urbano no Brasil, em 1930 são divulgados planos para São Paulo e Rio de Janeiro, as duas maiores cidades brasileiras. Estes privilegiam aspectos como infraestrutura, especialmente saneamento e transportes, de modo a inaugurar uma nova etapa do planejamento urbano no país. Uma década depois, Salvador e Porto Alegre também produzem seus planos.

Em 1942, Mário Leal Ferreira foi contratado para elaborar o Plano Urbanístico de Salvador para o qual foi criado no ano seguinte o Escritório do Plano Urbanístico de Salvador (EPUCS) o qual abordaremos mais detalhadamente ao longo do trabalho.

O segundo subperíodo vai de 1965 a 1971. Foi o subperíodo onde prevaleceram os “superplanos” e o “planejamento integrado”. (Villaça, 1999, p.204)

Este último, de acordo com o autor, propunha uma concepção de planejamento pautada não apenas no aspecto físico (obras de remodelação urbana, por exemplo), predominante no período anterior, mas também nos aspectos econômico e social, prezando pela interdisciplinaridade e sofisticação técnica. Os superplanos manifestaram estas características. Eram elaborados fora da administração municipal, em escritórios privados. Eram ainda compostos de muitos cálculos, padrões e recomendações técnicas de modo que havia grande distância entre os planos e suas propostas e as possibilidades reais de implementação pela administração pública. O Plano Doxiadis¹ no Rio de Janeiro, o Plano Urbanístico Básico (PUB-SP) e o Plano para a Região Metropolitana de Porto Alegre foram exemplos dos chamados superplanos.

A ideologia pregada neste subperíodo era a da tecnocracia. Sustentava-se a supremacia do conhecimento técnico e científico para o planejamento, mas viu-se que isso não garantia por si só um planejamento capaz de resolver os crescentes problemas urbanos.

¹ O Plano Doxiadis foi um plano urbanístico da cidade do Rio de Janeiro elaborado em 1965 por Constantino Doxiadis.

O último subperíodo deste segundo momento do planejamento no Brasil foi de 1971 a 1992, sendo conhecido como plano sem mapa (Villaça, 1999, p.204).

Sobre os planos desta fase pontua Villaça (1999, p. 221):

Nos anos de 1970, os planos passam da complexidade, do rebuscamento técnico e da sofisticação intelectual para o plano singelo, simples – na verdade, simplório – feito pelos próprios técnicos municipais, quase sem mapas, sem diagnósticos técnicos ou com diagnósticos reduzidos se confrontados com os dez anos antes. Seus dispositivos são um conjunto de generalidades. Novamente, o plano inconsequente.

Estes planos foram considerados como um mecanismo ideológico utilizado pela classe dominante. Eram planos que continham muitos objetivos e diretrizes, mas que postergava as medidas reais para planos futuros, o que os tornava inexpressivos e vazios.

O terceiro e mais recente grande período do planejamento urbano no Brasil se inicia nos anos de 1990 (Villaça, 1999, p.204). No início desta década várias cidades voltam a elaborar seus planos diretores, agora em forma de um projeto de lei a ser aprovado pelo legislativo.

Esta nova fase, conforme esclarece o autor, foi marcada pela politização dos planos derivada de maior conscientização popular sobre a importância dos mesmos. A população contestava a antiga metodologia baseada em diagnósticos técnicos preocupados apenas em elencar os problemas urbanos. Estes diagnósticos deveriam vir separadamente de modo a viabilizar as propostas políticas na resolução dos problemas, estas sim, alvo do plano.

A conquista de uma nova Constituição, dotada de viés democrático e contendo novas diretrizes para a política urbana auxiliou neste processo de conscientização. As novas diretrizes constitucionais serão abordadas no tópico 2.3.

Com a exploração dos aspectos voltados ao uso do solo aumentam os conflitos de interesses, sobretudo, por parte do setor imobiliário. Este segmento passa a exercer cada vez mais pressões sobre o Poder Público, especialmente o

Poder Executivo municipal de modo a ter forte influência nos novos planos a serem elaborados, principalmente na década dos anos 2000.

Autores como Villaça (1999, pág. 240) destacam o desinteresse das camadas populares em participar dos debates sobre planos diretores. Apesar disto, em sua perspectiva, a luta por reforma urbana deve continuar tomando como base o Estatuto da Cidade, os movimentos populares setoriais por terra, habitação e transportes e o plano diretor. E lembra que o avanço da conscientização e da organização popular é aquilo que pode efetivamente levar a uma melhoria no futuro do planejamento urbano no Brasil.

O quadro a seguir sintetiza a periodização do planejamento urbano no Brasil na perspectiva de Villaça (1999):

Quadro 01 – Periodização do planejamento urbano no Brasil

| | |
|----------------------------------|--|
| 1º período (1875 -1930) | Planos de melhoramento e embelezamento |
| 2º período (1930 - 1990) | 1º subperíodo (1930-1965) – Do urbanismo e do Plano Diretor. 2º subperíodo (1965 – 1971) – Dos super planos e do planejamento integrado. 3º subperíodo (1971 – 1992) – Dos planos sem mapas. |
| 3º período (1990 - atual) | Politização dos planos |

Fonte: Villaça, 1999.

2.2 Planejamento urbano de Salvador

Partindo-se da análise que segue uma escala nacional em direção à local, e compreendendo por escala espacial a “área de abrangência de um processo ou fenômeno” (CORRÊA, 2011, p. 41), na medida em que se delineou um panorama do planejamento urbano no Brasil do seu surgimento, ainda embrionário, no início do século XX até o período atual, é possível entender, a partir de agora, e com maior precisão, o planejamento urbano de Salvador e seu contexto.

É possível afirmar que o planejamento urbano em Salvador nunca aconteceu de forma contínua, mas episodicamente. Neste sentido, Sampaio (2002, p. 188):

O planejamento de Salvador, como de resto o planejamento das cidades brasileiras é feito de modo descontínuo – ou seja, reflete a própria descontinuidade político-administrativa do País sobre a república (leia-se a coisa pública).

A partir desta consideração é possível resgatar os principais momentos históricos nos quais atividades de planejamento aconteceram na capital baiana.

O primeiro deles foi a Semana de Urbanismo de 1935 que contou com a participação da Comissão Organizadora do Plano da Cidade, criada pelo Governo do Estado e pela Prefeitura do município.

De acordo com Penteado Filho (1991, p.1):

Foi realizado então, um seminário, que levantou aqueles que eram considerados os principais problemas da cidade, basicamente questões relativas às suas condições sanitárias: elevada incidência de tuberculose, associada à insalubridade das habitações, falta de saneamento, estreiteza das ruas e conseqüentes dificuldades de transporte, deterioração do patrimônio histórico e artístico e pouco aproveitamento dos recursos naturais.

Outro momento com grande destaque foi a criação do Escritório do Plano Urbanístico da Cidade de Salvador (EPUCS) na década de 1940, sob a coordenação de Mário Leal Ferreira.

Sobre o Plano do EPUCS pontua Penteado Filho (1991, p. 01):

O plano do EPUCS era extremamente ambicioso, detalhado e minucioso. Tinha influências do movimento da cidade-jardim, com ênfase nos aspectos físicos do uso e ocupação do solo, mas também considerava fatores econômicos e sociais em grande detalhe. Foi elaborada uma pesquisa de campo, por amostragem, cobrindo o município de Salvador. A abrangência e o detalhamento do trabalho eram assustadores, chegando a níveis que trabalhos mais recentes como o PLANDURB e o EUST², não se aventuraram a pretender.

Em 1947, falece Mário Leal Ferreira ainda sem a conclusão do Plano que fora concluído posteriormente pelo EPUCS. O plano e seus desdobramentos serão abordados mais adiante no capítulo três.

Em meados dos anos de 1970 foi criado o Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador (PLANDURB). Este plano foi resgatado no período compreendido entre 1983-1985 quando foram institucionalizados o Plano Diretor da Cidade, a Lei de Ordenamento do Uso do Solo e a Lei sobre o processo de planejamento e a participação comunitária.

Lorenzo (2002, p. 185), comenta que: “Muito do que se consolidou na cidade e muito do que se realiza hoje tem origem no PLANDURB”. Ele ressalta ainda como aspectos positivos dessa experiência:

- I - Estruturação dos sistemas urbanos;
- II-Definição de diretrizes que efetivamente condicionaram o processo de ocupação da cidade;
- III-Definição de normas e parâmetros urbanísticos para a operacionalização do uso e da ocupação do solo na cidade.

Heliodório Sampaio trabalhou na execução do PLANDURB. Em sua obra (2002) explica que a preservação ambiental e a circulação urbana e de transportes foram pontos fortes na concepção do plano. Segundo o autor dentre as principais características da proposta do PLANDURB para Salvador-Metrópole estavam:

- Plano urbano com ênfase no desenvolvimento físico-territorial, contemplando a estrutura urbana como sistema de um sistema urbano-regional (enfoque sistêmico), privilegiando as variáveis de

² EUST é a sigla correspondente a Estudo de Uso do Solo e Transportes. Foi um plano da década de 1970, específico sobre planejamento da mobilidade e transportes a nível urbano.

população e emprego na distribuição espacial dos fluxos e atividades;

- A proposta enfatiza o transporte de massa como um elemento estruturante do novo espaço e sugere um sistema articulado de vias primárias em “grelha”, de modo a descentralizar o terciário em novos subcentros, nos “nós” mais importantes;

- A “grelha” viária, ao contrário do sistema radiocêntrico, flexibiliza a estrutura urbana, permitindo uma configuração mais aberta – adaptável no tempo – dando curso às tendências de expansão do mercado imobiliário em direção aos chamados vazios metropolitanos.

- Reformula a legislação urbanística básica, cuja gênese vinha do EPUCS, em três instrumentos básicos, sob a forma de ante-projetos: a) “Lei do Processo de Planejamento e Participação Comunitária”; b) “Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano”; c) “Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo”. (Sampaio, 2002, p. 264)

Em ponderação acerca do plano afirma o mesmo autor (2002, p. 188):

O PLANDURB só é ainda notícia hoje porque, de algum modo, entranhou uma prática institucional e institucionalizadora de planejamento, que a cidade só experimentou no século XX através do EPUCS. Mas tem sido uma dor de cabeça para outros, porque suas normas e regras acabaram colidindo e expondo ao grande público alguns conflitos de interesses que alguns setores do mercado imobiliário nunca quiseram admitir como inevitáveis. Assim, também foi mitificado ou execrado, porque a experiência do PLANDURB se expôs ao “jogo do mercado” debatendo por que alguns ganham, mas nem todos podem ganhar ao mesmo tempo, na medida que existam restrições urbanísticas em lugares valorizados ou cobiçados.

De acordo com Penteadó Filho (1991, p.6), o PLANDURB foi elaborado em meio a um contexto econômico de crescimento no país e também no estado da Bahia. As grandes cidades atraíam cada vez mais pessoas de modo que o processo de urbanização e metropolização estavam acelerados. No campo social, expandia-se tanto o setor informal quanto o setor social urbano tido como moderno e composto, por exemplo, por empresários, funcionários públicos e outros que juntos formavam a classe média. Mantinham-se as elites tradicionais e seu prestígio político.

Contudo, pregava-se uma integração dos mercados de modo que questões até então regionais passaram a ser consideradas como de importância nacional.

Neste sentido, havia incentivo às burocracias regionais, todavia, era efetuado controle de sua atuação por meio de instrumentos centralizadores federais. O PLANDURB, por exemplo, foi financiado por um órgão federal, a FINEP (Financiadora de Estudos e Pesquisas).

Sobre o fim do PLANDURB explica o autor (Penteado Filho, 1991, p.7):

Os trabalhos do PLANDURB são dados por encerrados em 1979. Três anos depois, por iniciativa de um vereador, o anteprojeto de Lei do Processo de Planejamento e de Participação Comunitária, proposto pelo plano, é aprovado pela Câmara Municipal. Em 1984, quase dez anos após o início dos trabalhos do plano, é aprovada a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, decorrente do PLANDURB, apesar de aprovada com modificações e após vários percalços. No mesmo ano, o OCEPLAN³ passa a ter status de secretaria, transformando-se na SEPLAN – Secretaria de Planejamento Municipal.

Ainda segundo o autor (1991), nos anos de 1980 o país passou por forte estagnação econômica o que repercutiu no planejamento. Isto porque o governo federal, sem recursos, não mais conseguia manter um sistema nacional de planejamento, pois não havia como continuar o repasse de verbas aos estados e municípios. Desse modo, a falta de recursos desmotivou o planejamento.

A abertura política e o processo de democratização que se seguiu no final desta década também contribuíram para esvaziar o sistema de planejamento centralizado no governo federal que existia até então. O planejamento municipal ganhou mais autonomia, porém perdeu prestígio devido à tradicional dependência que tinha do planejamento federal.

Pinho (2002, p. 199), em seu artigo “Salvador na evolução do planejamento urbano”, identifica, na história do planejamento urbano da capital, três momentos distintos.

O primeiro deles compreendido entre 1946 e 1966, foi marcado por um contexto de estagnação econômica oriunda de décadas anteriores e uma incipiente industrialização. Já havia uma massa considerável de desprovidos.

³ OCEPLAN significa Órgão Central de Planejamento. Foi um órgão de planejamento municipal criado na década de 1980 e que posteriormente passou a se chamar SEPLAN.

Em meio a este cenário, surgiu a primeira iniciativa moderna de planejamento urbano, o já comentado EPUCS. Este se restringiu a posterior implantação de sistema viário quando efetivamente se implantou uma lógica automobilística na cidade.

O segundo período ocorreu de 1967 a 1985. Presenciava-se o caráter burocrático-autoritário do Estado e seu status intervencionista.

Sobre o aspecto econômico, elucida Pinho (2002, p. 199):

Na área econômica, também ação do Estado, criam-se o distrito do CIA – Centro Industrial de Aratu, e posteriormente o Pólo Petroquímico de Camaçari, em Salvador e sua região metropolitana, sendo esse último empreendimento em parceria com o capital estrangeiro e o nacional. Além de intervencionista, desenvolvimentista, burocrático-autoritário, esse Estado mantém os traços mais marcantes do conservadorismo histórico, expresso pelo clientelismo, pelo mandonismo, pelo neo-coronelismo, deixando à margem os incipientes movimentos populares. O planejamento urbano é o planejamento feito pelo Estado.

A forte centralização federal comentada anteriormente, especialmente por conta do próprio tipo de regime político vigente no país, conduz a novos instrumentos de planejamento. Surge a nível estadual metropolitano o EUST – Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana e a nível municipal o PLANDURB.

O terceiro e último período se deu de 1986 ao ano 2000.

A redemocratização não é uniforme e na Bahia permanece a estrutura conservadora e tradicional de dominação. A crise econômica e financeira inviabiliza o planejamento urbano. Nesta direção Pinho (2002, p. 200):

Nessa situação de crise, também se inviabilizam o planejamento, e, cada vez mais, qualquer tipo de planejamento (vide o industrial), governando-se mais de acordo com os ditames internacionais. O pouco que se tem de planejamento urbano, que nem merece esse nome, tem um caráter mais reativo, mostrando que, agora, e paradoxalmente quando a democracia assume uma posição mais explícita e valorizada, as regras devem ficar bem claras: existe a cidade dos ricos e a cidade dos pobres.

Do final deste período têm destaque no saneamento, o programa Bahia Azul⁴ e no setor de transporte o início da construção das obras do metrô, revelando o atraso da cidade nestas importantes áreas. Este último, iniciado em 2000 com previsão de ter doze quilômetros entregues e operando em 2003, até o fechamento deste trabalho, apresentou apenas seis quilômetros de extensão e não teve seu uso iniciado, após doze anos de obras de construção.

Sendo motivo de total descrédito pela população, especialmente pelo volume de verbas já gastos com as obras de implantação, no total, R\$700 milhões de reais, até o momento, não houve qualquer retorno em termo de benefício real do setor de transportes para os soteropolitanos pretendidos com esse importante modal. O projeto do metrô será abordado novamente adiante no capítulo 04.

Passemos agora a uma análise específica sobre plano diretor.

2.3 Plano Diretor: instrumento do planejar urbano

O Plano Diretor é um importante instrumento de planejamento no objetivo de resguardar o interesse público.

A Constituição Federal brasileira de 1988 trata do tema política urbana no capítulo II do seu título VII. Nele, o art.182, prevê, dentre outros, um plano diretor obrigatório aprovado pela Câmara Municipal para as cidades com mais de vinte mil habitantes. O art. 182 e incisos, estão assim redigido *verbis*:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem - estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

⁴ Programa executado pela Empresa Baiana de Águas e Saneamento S.A (Embasa), com obras de implantação de redes de esgotamento sanitário em Salvador e algumas cidades do entorno da Baía de Todos os Santos.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Por força deste importante artigo, todas as cidades com mais de vinte mil habitantes devem, obrigatoriamente, aprovar planos diretores que reflitam a vontade popular e que sejam instrumentos básicos da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

A Constituição atribuiu ainda, através deste artigo, a responsabilidade de definir políticas de desenvolvimento urbano aos municípios. Estes devem por meio destas políticas, ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e o bem-estar coletivo.

O parágrafo 2º deste mesmo artigo expressa claramente que a propriedade urbana só cumprirá sua função social na medida em que atender ao disposto no plano diretor. Mas será que na prática o plano diretor tem cumprido este papel de ordenar a função social da propriedade na garantia de melhoria para a cidade e seus habitantes?

Antes de responder a esta questão, é importante destacar que pouco mais de uma década depois da nova Constituição, uma nova lei veio a reforçar o papel do Plano Diretor como instrumento preponderante ao planejamento das cidades. Esta lei (Lei nº 10.257/2001) é conhecida como Estatuto das Cidades.

Sobre este estatuto, destaca Moreira (2008, p.06):

Por sua vez, o Estatuto da Cidade traz um novo padrão de política urbana, fundado nas seguintes orientações: a instituição da gestão democrática da cidade, com a finalidade de ampliar o espaço de cidadania e aumentar a eficácia da política urbana; a valorização nas relações intergovernamentais e o fortalecimento da regulação pública do solo urbano, com a introdução de novos instrumentos sintonizados com os princípios da função social da propriedade.

Para o autor, “o Estatuto da Cidade demarcou adequadamente o papel do Plano Diretor como instrumento de planejamento e norteador da política de desenvolvimento e expansão urbana”. (Moreira, 2008, p.07).

O Estatuto reforça a gestão democrática, especialmente porque deixa expresso que os poderes executivo e legislativo devem observar a prática de audiências públicas, debates com os líderes das sociedades organizadas, publicidade das informações e acesso irrestrito aos documentos pertinentes no processo de construção do plano diretor.

Sabe-se que esta inclinação à gestão compartilhada é um meio de controle social em decorrência de uma nova constituição pautada na democracia. A finalidade é combater as desigualdades e assegurar o interesse público, lembrando que é obrigação do Estado assegurar os direitos urbanos do cidadão e seu acesso aos benefícios da urbanização.

Se o Plano Diretor tem como finalidade orientar a atuação pública, a Resolução nº 34 de 1º de julho de 2005 do Conselho das Cidades, órgão vinculado ao Ministério das Cidades, formula orientações e recomendações sobre, dentre outros, o conteúdo mínimo que deve estar previsto no Plano Diretor. Assim é o redigido no art. 1º da Resolução:

Art. 1º. O Plano Diretor deve prever, no mínimo:

I – As ações e medidas para assegurar o cumprimento das funções sociais da cidade, considerando o território rural e urbano;

II – As ações e medidas para assegurar o cumprimento da função social da propriedade urbana tanto privada, como pública;

III – Os objetivos, temas prioritários e estratégias para o desenvolvimento da cidade e para a reorganização territorial do município, considerando sua adequação aos espaços territoriais adjacentes;

IV – Os instrumentos da política urbana previstos pelo art. 42 do Estatuto da Cidade vinculando-os aos objetivos e estratégias previstos no Plano Diretor.

Considerando que o objetivo fundamental do Plano Diretor é definir o conteúdo da função social da cidade e da propriedade urbana, de forma a garantir o acesso a terra urbanizada e regularizada, o direito à moradia, ao saneamento básico, aos serviços urbanos a todos os cidadãos e implementar uma gestão democrática e participativa, cabe retomar a indagação: será que na prática o plano diretor tem cumprido este papel de ordenar a função social da propriedade na garantia de melhoria para a cidade e seus habitantes? Autores como Villaça (1999) entendem que não. Vejamos no próximo subitem.

2.3.1 Refletindo o Plano

Diante de planos diretores esvaziados cada vez mais em seu conteúdo, é de se destacar o pensamento de Villaça (1999) o qual suscita que as ideias contidas nos planos seguem descoladas da realidade e são instrumentos mantenedores da ideologia dominante.

Os planos acabam sendo avaliados não necessariamente por sua capacidade real de orientar ações, mas, sobretudo, por aspectos técnicos e propostas desvinculadas de possível operacionalização. Neste sentido:

Nesse processo, os planos passam a ser encarados e avaliados, não por seus efeitos, não pelas suas capacidades reais de orientar a ação das prefeituras municipais, mas por suas características intrínsecas, sua lógica e coerência internas, por seus aspectos técnicos, pelo uso (ou não) dos mais avançados recursos da informática ou, ainda, pelo mérito de suas propostas idealizadas, independentemente de suas operacionalizações. (Villaça, 1999, pág. 222)

Os próprios órgãos públicos que se ocupam do planejamento acabam se dedicando a pensar a cidade e se resumindo a isto ato pelo fato de estarem muitas vezes afastados da administração, do legislativo e dos reais problemas e suas possíveis soluções, ficando assim desconectados da atividade de planejar. Esta última acaba se reduzindo a “atividade intelectual de elaborar planos” como pontua Vilaça (1999) na mesma obra.

Na medida em que os planos não cumprem o papel de efetivamente orientar as ações do Estado, reduzem-se a discurso e operam na ocultação dos problemas urbanos que afetam a maioria da população. Assim sendo, verifica-se o caráter ideológico do plano como instrumento que favorece a manutenção dos interesses das classes dominantes. Não há conexão perceptível entre possíveis diretrizes dos planos e políticas públicas que sigam nesta direção, demonstrando a ilusoriedade que permeia o planejamento urbano no Brasil.

Considerando que poucos planos, notadamente alguns de nível nacional como o Plano de Metas de Kubitschek⁵ e planos setoriais como o Planasa⁶, de fato corresponderam a intenções reais de seus elaboradores e, diante de uma realidade contrária que se verifica largamente no âmbito municipal, chega-se a questionar, como o faz Villaça (1999), numa reflexão mais aprofundada sobre o futuro deste instrumento, como a ideia de plano diretor sobreviveu ante a tantos fracassos e, porque há até hoje um prestígio a essa ideia e sua adesão pelas elites intelectuais, quando, na verdade, ela devia estar amplamente desmoralizada.

Em vias práticas, o plano diretor, pelo grau de importância a ele conferido constitucionalmente, precisa respeitar as especificidades de cada município para não se restringir a um documento padronizado. Neste sentido:

É, sobretudo, um plano de diretrizes dirigido à política urbana, respeitando a diversidade das características demográficas, socioeconômicas, geográficas e políticas de cada município, e, como tal, não deve ser um documento específico padronizado. (MOREIRA, 2008, pág. 09)

⁵ Plano de metas criado no governo do presidente Juscelino Kubitschek que preconizava o crescimento da economia nacional com base principalmente na expansão industrial.

⁶ Plano Nacional de Saneamento criado em 1969 e que destinava recursos para os Estados criarem suas próprias companhias de saneamento.

Contudo, e infelizmente, nem sempre é o que acontece.

A aplicação dos planos também merece atenção. Por vezes, a elaboração demanda tanto tempo que quando a aprovação acontece, o conteúdo já está comprometido por força da demora. Outras vezes, o plano excede no caráter normativo tornando-se político demais e prático de menos. Em ambos o caso a aplicação resta comprometida.

A participação popular na elaboração é de fundamental importância. Como visto anteriormente, a gestão democrática é exigida pelo Estatuto das Cidades, mas, nem sempre, o documento final reflete a vontade popular.

Moreira (2008, pág. 15) comenta que o Ministério das Cidades, em convênio com a Fundação Universidade de Brasília, com vistas a implementar um campanha de sensibilização para a elaboração de planos, e de acordo com o previsto na Resolução nº 15/2004 publicada pelo Conselho Nacional das Cidades, criou, em 2005, o Projeto Plano Diretor Participativo.

Tal projeto buscou capacitar, sensibilizar e mobilizar segmentos diretamente envolvidos com planejamento e desenvolvimento urbano como lideranças de movimentos populares, representantes de ONG's, dentre outros, através de oficinas que englobaram aspectos como metodologia para elaboração do plano diretor, conteúdo, processo de implantação, etc. Segundo Moreira (2008), as atividades aconteceram em mais de 1.350 municípios brasileiros entre 2006 e 2007, contudo, nenhum município baiano foi beneficiado pelo projeto.

2.3.2 O PDDU de Salvador

Do mesmo modo que o planejamento no Brasil é descontínuo e carente, em Salvador ele se revela amplamente fragmentado. Autores como Lorenzo afirmam que, na realidade, nesta cidade, o planejamento urbano acontece de forma episódica, pontual:

O planejamento urbano, em Salvador e na esmagadora maioria das cidades brasileiras, nunca foi feito de modo permanente e contínuo. Não deveria ser assim, mas o planejamento urbano tem sido realizado por espasmos, episodicamente. (LORENZO, 2002, p. 184)

Na história do planejamento urbano de Salvador, viu-se a aprovação de planos diretores em alguns momentos: a) em 1949, como resultado da implantação do EPUCS anos antes; b) em 1983; c) em 2004 e; d) em 2008.

Neste sentido:

Como se pode observar na história do planejamento de Salvador, o planejamento e a construção de planos diretores acontecem eventualmente. Em 1943 foi implantado o EPUCS; em 1949 apresentou-se o PD; e até fim dos anos 50 foi desativado o órgão de planejamento. Em 1970 foi criado um novo órgão, OCEPLAN, para retomar o planejamento municipal e formular o novo PD nos anos 70. Mas este só foi institucionalizado, com suas leis do Sistema de Planejamento, PDDU e LOUS, entre 84 e 86 e entregue ao novo braço operacional de controle, a SUCOM, subordinada à nova SEPLAN. Em 1977 a SEPLAN iniciou um novo ciclo de planejamento que gerou o PDDU de 2004 e sua reformulação em 2008. (HAUENSCHILD, Ano, pág. 03)

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 2008, plano atualmente em vigor em Salvador, foi aprovado sob conturbado clima, em dezembro de 2007, às vésperas do recesso de final de ano, passou a contar com 349 artigos e sofreu, no total, 153 emendas em relação ao plano anterior.

Uma das emendas de maior polêmica é a que libera a altura dos prédios da orla para 18 andares e do bairro do comércio para 13 andares.

Quem é contra entende que a novidade trará prejuízos ambientais, pois dificultará a circulação de ar e sombreamento da praia. Quem é a favor ressalta o impulso a ser dado com a contratação de mão-de-obra para a construção civil favorecendo o emprego. A favor ou contra, não há como negar que a medida favorece visivelmente ao setor imobiliário fazendo remeter à reflexão já suscitada sobre até que ponto os planos tem sido diretrizes efetivas para atender as necessidades reais da população ou são apenas meros instrumentos reprodutores da ideologia das classes e segmentos dominantes.

Mais recentemente, em 17 de janeiro de 2012, o prefeito de Salvador sancionou a Lei de Ordenamento do Uso do Solo (LOUS). Esta lei está sendo questionada judicialmente, pois, de acordo com o Ministério Público, padece de

ilegalidade já que altera dispositivos do PDDU fato que, para acontecer, precisaria de procedimentos como audiências públicas e aprovação do Conselho das Cidades.

Os vereadores opositoristas, pouco tempo após a sanção da LOUS, moveram uma Ação Popular na 7ª Vara da Fazenda Pública buscando sua anulação. O Ministério Público, por sua vez, moveu uma Ação Direta de Inconstitucionalidade visando suspender os efeitos dos artigos da LOUS que alteram dispositivos do PDDU de modo a evitar, por exemplo, concessão de licenças para construções e exploração do uso do solo.

Sobre os dispositivos alterados por força da emenda, foi noticiado que:

Entre as emendas aprovadas, está a que reduz os poderes e representatividade do Conselho da Cidade e do Conselho Municipal do Meio Ambiente. Está sancionada também a ampliação do gabarito da orla marítima, permitindo a construção de prédios de até 27 pavimentos (54 metros) e permitindo que os edifícios exerçam sombreamento nas praias antes das 10 horas e a partir das 14 horas. Também virou lei a extinção do Parque Ecológico do Vale Encantado, área de reserva de mata atlântica, com um milhão de metros quadrados, localizada entre a Avenida Paralela e a orla; e a criação de nove perímetros destinados à construção de hotéis – do Lobato, no subúrbio ferroviário, a Itapuã. (A TARDE, 2012).

O Ministério Público, conforme divulgado, aciona ainda os vereadores sob alegação de improbidade administrativa já que havia liminar judicial que impedia quaisquer tramitações acerca do PDDU motivo pelo qual a votação do projeto LOUS não poderia acontecer. Neste sentido:

O Ministério Público Estadual (MP-BA) acionou os 30 vereadores que votaram a favor da LOUS, além do presidente da Câmara, por improbidade administrativa no mês de dezembro de 2011. O órgão alega que os principais itens polêmicos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) da Copa do Mundo foram adicionados, por meio de emendas, no texto final da LOUS. Um dos artigos permite o aumento de até 50% na altura de prédios na orla da cidade. (G1, 2012)

Se o Plano Diretor do município passa a ser comumente tratado por 'Plano Diretor da Copa do Mundo' em referência ao evento a acontecer em 2014 no Brasil, e, "em virtude disto", sofre de forma indireta alterações imediatistas e desprovidas de consulta popular há de questionar, a quem este novo ordenamento espacial pretende favorecer e até que ponto tais tomadas de decisão pela administração pública respeita, de fato, o instrumento Plano Diretor naquilo a que efetivamente se propõe.

A partir da compreensão dos embasamentos teóricos e reflexivos acerca do planejamento urbano, parte-se agora à compreensão das transformações espaciais que acometeram Salvador de modo a prosseguir à pesquisa.

3. TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DE SALVADOR

Ao longo deste capítulo veremos que a cidade de Salvador, primeira capital do Brasil, passou por transformações espaciais e urbanas significativas, especialmente após a segunda metade do século XX. Estas, como consequência, alteraram muitas de suas funções internas. A abertura de novas avenidas e interligações diminuiu as distâncias, ampliou o comércio, criou novas centralidades e novas áreas residenciais.

Com base em Andrade (2009) e em Vasconcelos (2002) é possível dizer que durante anos, as atividades comercial e bancária predominaram na área do Comércio localizada na cidade baixa e nas áreas da Rua Chile e Avenida Sete de setembro, centro tradicional de Salvador. A atividade administrativa, por sua vez, era concentrada na então praça municipal onde funcionavam os principais órgãos estatais. A partir do início dos anos de 1970, as avenidas de vale foram construídas e progressivamente alteraram este cenário na medida em que prédios empresariais e shopping centers nasciam em meio a uma nova área que se chamaria Iguatemi.

Paulatinamente, os vales foram sendo ocupados e os caminhos que levavam ao anunciado progresso econômico da cidade passam a conduzir principalmente para esta nova área conhecida hoje como a região do Iguatemi em detrimento do centro histórico e da cidade baixa.

A criação da Avenida Luis Vianna Filho, retratada em detalhes no capítulo seguinte, despontou como novo vetor de expansão da cidade e a construção de um novo centro administrativo lateralmente a esta avenida deslocou os órgãos político-administrativo do centro para a região da Paralela. Destacam-se ainda o surgimento de bairros planejados de classe média-alta bem como o surgimento de invasões, como abordaremos adiante.

Para compreender a intensidade das transformações iniciadas na segunda metade do século XX, vale uma breve retrospectiva histórica da cidade de Salvador.

3.1 Recuperando a história

A capital baiana foi a primeira cidade brasileira e também a primeira capital do então Brasil colônia. Ao longo de três séculos de colonização, Salvador serviu como centro urbano primordial para o comércio português.

O desenho do espaço físico da cidade se configurou especialmente de modo a prover a defesa da colônia.

Neste sentido:

O desenvolvimento da cidade, como se verá mais adiante, foi fortemente influenciado pela escolha do sítio urbano, que obedeceu a uma lógica defensiva: como era comum ao urbanismo português de então, Salvador foi edificada sobre uma escarpa, em acrópole, opondo-se ao porto, localizado na parte baixa, o que produziu uma primeira dualidade: Cidade alta e Cidade baixa. (Andrade, 2009, pg.32)

Enquanto na cidade alta prédios públicos propiciaram a reunião das funções administrativas e políticas, na cidade baixa, especialmente em função de estar às margens do oceano, foram construídas edificações relativas às atividades comercial e portuária.

Seguindo o que nos relata Andrade (2009), durante os séculos que se seguiriam, e notadamente os séculos XVII e XVIII, Salvador se consolidou como mais expressivo núcleo comercial da região do Atlântico sul. Isto porque, o ciclo canavieiro e a lavoura fumageira do Recôncavo baiano alcançaram grande desenvolvimento. O porto marítimo de Salvador servia como porta de saída de produtos regionais, especialmente fumo e açúcar e porta de entrada de especiarias e produtos europeus. Além disto, durante longo período, foi o porto mais expressivo no tráfico de negros escravos trazidos da África e que, comprados, seguiam com seus donos para as lavouras.

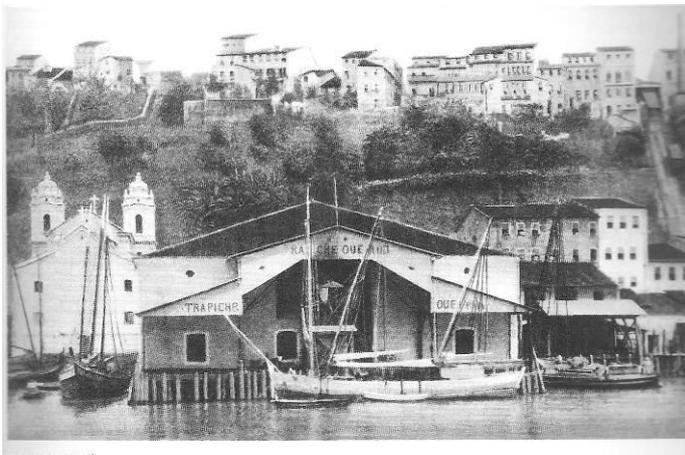
A dinâmica da cidade nesta época centrava-se fundamentalmente no comércio dos produtos que vinham da lavoura em direção ao porto. Na região portuária, e no entorno que ficava entre a montanha e o mar, residências, casas de

negócios, costureiras, quitandeiras, casas de câmbio e moeda, hospedarias atendiam aos mercadores locais e aos que chegavam diariamente em seus barcos e navios. Nos anos que se seguiram, melhorias foram acontecendo como bem pontua Consuelo Sampaio (2005, p. 37):

À proporção que o comércio foi se desenvolvendo, novos moradores passaram a construir suas casas na encosta da montanha. [...] Essas terras foram usadas no alargamento da cidade baixa. Mais tarde, o melhoramento de acessos à cidade alta – com o nivelamento e calçamento das ladeiras da Conceição, Preguiça, Misericórdia, Pilar, Taboão e outras que, como a Rua Nova da Montanha, foram sendo construídas – contribuiu para a aceleração do processo de aterramento da chamada zona comercial.

Abaixo imagem do Trapiche Querino na região do porto e, à esquerda o Plano inclinado:

Figura 01 - Trapiche Querino, à esquerda Plano inclinado Pilar, 1898.



Fonte: Sampaio, 2005, p.49.

De acordo com Andrade (2009), este período de expansão e embelezamento citadino ficou conhecido como “Idade do Ouro” e perdurou até a primeira metade do século XVIII. O próprio autor explica o termo: “Por que Idade do Ouro? (...) neste período Salvador viveu o ápice da riqueza produzida e se constituiu na principal

colônia de Portugal, fruto da sua importante função portuária e administrativa (...). (2009, p.41).

Ainda de acordo com Andrade (2009), a partir da segunda metade do século VIII, a união de diversos fatores culminou num período de declínio. Dentre estes fatores se destacam a transferência da capital do país para a cidade do Rio de Janeiro, o que reduziu a importância política de Salvador no cenário nacional; a intensa concorrência caribenha na produção açucareira e o novo ciclo de expansão cafeeira no sudeste que juntos prejudicaram economicamente o crescimento da cidade e, já em fins do século XIX, a abolição de escravatura que vai por termo à escravidão findando o rentável tráfico negro antes comum no porto de Salvador.

A primeira metade do século XX foi um período no qual, segundo Sampaio (2005) ocorreram relevantes traços de desenvolvimento urbano especialmente no sistema de iluminação pública, no sistema de transporte sobre trilhos e no transporte vertical⁷.

Neste sentido, a autora comenta o discurso de Lacerda acerca do novo meio de transporte:

Em seu belo e longo discurso, Lacerda falou-lhes de seu plano: “Há muitos anos eu havia reconhecido a necessidade de adotar-se nesta Capital um meio fácil de transporte até a Barra, com rápida e cômoda comunicação entre a parte alta e baixa da cidade [...]”. Assim resumiu o seu plano de articular o elevador com as linhas de bondes – as duas faces da Companhia de Transportes Urbanos que se desenvolveram ao mesmo tempo. (SAMPAIO, 2005, p. 183)

Não obstante tais modernidades e o extraordinário impacto do novo transporte vertical no dia a dia da cidade, o período citado sobressaiu-se muito mais pela situação de profunda estagnação econômica. “A cidade do Salvador da primeira metade do século XX ainda permanecia diretamente ligada ao seu núcleo original e sofria com uma letargia econômica que se estendia desde meados do século XIX” (Andrade, 2009, p. 81). Esta situação só começa a melhorar na segunda metade do século XX, sobretudo, devido à instalação de indústrias.

⁷ Transporte realizado perpendicularmente ao solo. Exemplo os elevadores.

Determinados acontecimentos de cunho nacional foram determinantes para ajudar Salvador a superar a estagnação. De acordo com Andrade (2009) destacou-se a criação da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) em 1959, a criação das Regiões Metropolitanas em 1973 e a criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) em 1964. Neste sentido comenta o autor:

Alguns acontecimentos de nível nacional foram fundamentais para superar esse período, a exemplo da criação da SUDENE, em 1959, que abriu mais uma via de financiamento para o desenvolvimento local, do qual a Bahia e, especialmente Salvador, se utilizou amplamente; a criação das regiões metropolitanas, em 1973, estimulando a descentralização da atividade industrial do eixo Rio de Janeiro-São Paulo; a criação do BNH, em 1964, como alternativa para regular o intenso processo de urbanização espontânea (ilegal) que o país experimentava após a integração viária da rede urbana, repercutindo na produção de demanda para o setor de construção civil, com empreendimentos para as classes média e alta e expandindo as áreas de ganhos dos espaços metropolitanos. (ANDRADE, 2009, p.82)

Especificamente sobre a criação da Região Metropolitana de Salvador, explica Almeida (2008):

Pode-se falar de um deslocamento do centro de gravidade econômico e, conseqüentemente, da hierarquia urbana regional do Recôncavo Sul (cana-de-açúcar) e dos tabuleiros do Paraguaçu (fumo), para os municípios que abrigaram a nova indústria. [...] o deslocamento, neste último sentido foi reforçado pela implantação da Estrada do Côco (1975) e da Linha Verde (1993) [...] decorreu dessas mudanças na estruturação do espaço econômico regional a criação em 1973 da Região Metropolitana de Salvador reunindo, em princípio, uma dezena de municípios, mas, de fato, apenas a capital e sua periferia industrial (São Francisco do Conde, Candeias, Simões Filho, Camaçari, Dias D'Ávila e Lauro de Freitas). A região metropolitana passou a ser o lugar privilegiado da intervenção governamental. (ALMEIDA, 2008, p.36-37)

Sobre o tema, Vasconcelos pontua que: “em 1973, o governo federal estabeleceu uma legislação sobre as regiões metropolitanas: Salvador foi definida como um dos núcleos das nove regiões metropolitanas brasileiras”. (2002, p.344)

A descoberta de petróleo no Lobato em 1939 (Andrade, 2009) e a criação da Petrobrás em 1953 (Andrade, 2009) com extração e refino do petróleo no recôncavo, marcaram novo período industrial que se consolidou com a construção do Centro

Industrial de Aratu (CIA) em 1967 (Andrade, 2009) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) em 1978 (Andrade, 2009).

Com base nas análises de Andrade (2009) é possível afirmar que a re-dinamização da economia baiana está ligada diretamente à nova realidade industrial advinda com a criação da Petrobrás, do CIA e do COPEC. Para o autor estes elementos foram determinantes na retomada econômica na medida em que, dentre outros: atraíram capitais industriais de origem nacional e internacional; atraíram fluxos imigratórios que levaram ao aumento populacional da cidade; contribuíram para uma nova dinâmica espacial para Salvador devido à localização das indústrias na RMS e os serviços e habitação prioritariamente na capital; ampliaram o espaço urbano e criaram demanda para a produção imobiliária. Sobre estes dois últimos fatores, elucida:

[...] Daí decorreram: ampliação do espaço urbano com a produção de novas centralidades e formas modernas coerentes com a nova realidade urbano-industrial, a exemplo das avenidas de vales, dos *shoppings centers* e dos edifícios de negócios em áreas distanciadas do centro histórico; Criação de uma demanda solvável para a produção imobiliária que se estruturava nos bairros residenciais formais para a classe média e alta em Salvador, por exemplo: Barra, Pituba, Itaigara, Caminho das Árvores. (ANDRADE, 2009, p. 83)

Vasconcelos (2002, p.341) corrobora com o entendimento anterior ao afirmar que “a implantação dos grandes centros industriais na periferia, como o Centro Industrial de Aratu, nos anos 60, tiveram influência indireta no crescimento da cidade, sobretudo na sua parte norte”.

Assim, é possível afirmar que a nova realidade industrial de Salvador e RMS se refletiu num caminho de recuperação econômica e na ampliação de seu tecido urbano.

Sobre o citado bairro da Pituba, o aumento expressivo da população nele residente da década de 1970 para a década de 1980 ratifica tal reflexão. A população de Salvador em 1970 era de 1 milhão de pessoas das quais 8.923 habitantes residiam em 1.252 domicílios na Pituba (Andrade, 2009). Em 1980, a

população de Salvador passou a 1.507.000 pessoas das quais 37.529 habitantes residiam em 7.435 domicílios na Pituba (Andrade, 2009) o que significa um acréscimo de 493,99% domicílios e de 320,59% de pessoas em dez anos.

Sobre tais dados explica Andrade (2009, p.87):

A análise dos dados supracitados clarifica a lógica de uma intensa e abrupta ocupação populacional na área observada para a década de 1970, destinada a uma população residente de média, média-alta e alta renda, o que conduz ao entendimento de que se está tratando de uma das localidades segregadas de Salvador onde se reproduz o grande capital imobiliário e para onde se destina parte significativa dos investimentos públicos.

Boa parte das mudanças ocorridas em Salvador nos anos de 1970 foi facilitada por um novo formato de circulação rodoviária consolidado nesta época com a construção de diversas avenidas, as chamadas avenidas de vale, e que teve inspiração nas ideias do Plano Urbanístico Mário Leal Ferreira. Passemos ao entendimento deste Plano a seguir.

3.2 Plano urbanístico Mário Leal Ferreira: a cidade se transforma

Conforme citado no item 3.1, no final da década de 1930, foi descoberto petróleo na região do Lobato o que atraiu muitas pessoas e impulsionou o desenvolvimento econômico de Salvador. A partir deste período, a população da cidade cresceu rapidamente passando da marca de 417.000 habitantes em 1950 para 900.000 habitantes em 1967 (SCHEINOWITZ, 1998, p. 9).

O petróleo e a expansão demográfica aceleraram a busca por soluções para os futuros e previsíveis problemas relacionados ao espaço. Nessa intenção, e de acordo com Villaça (1999, p.210) “[...] o engenheiro Mário Leal Ferreira foi contratado para elaborar o Plano Urbanístico da Cidade de Salvador. Em 1943 foi criado o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS)”.

De acordo com Scheinowitz (1998), a partir de 1943 e durante quatro anos, Mário traçou as diretrizes de zoneamento para a cidade, especialmente no que diz respeito a habitação, serviços públicos e normas para os centros de abastecimento

e cívicos e vias de comunicação. Porém, o plano que exigiria grandes investimentos e vontade política não foi executado, ficando no papel.

Vale ressaltar que o Plano do EPUCS retomou em parte ideias da Semana de Urbanismo de 1935:

Às recomendações da Comissão para elaboração do plano, que em parte retoma as ideias da Semana de 35, agregam-se avanços em termos de plano de urbanismo, em especial no campo metodológico e de compreensão da cidade-real. (SAMPAIO, 1999, p.193).

O mesmo autor em outra obra retoma o pensamento ao afirmar que:

“Os vácuos entre as intenções postas nos nossos planos e os resultados práticos alcançados são muitos, mas está claro, ainda, que várias são as marcas e contribuições espaciais deixadas na cidade por ideias antigas e também modernas, que emergiram na Semana de 35, foram desenhadas pelo EPUCS e retomadas, com outras nuances, no PLANDURB”. (SAMPAIO, 2002, p.189)

Na esteira do que afirma Scheinowitz (1998, p.10), apenas no final da década de 1960, tempos em que o Brasil viveu promissor crescimento econômico conhecido, inclusive, como o Milagre Econômico, com reflexos positivos também em Salvador, foi que, o então prefeito da época e, futuro governador Antônio Carlos Magalhães, utilizou-se do plano do engenheiro para construir vias radiais pelos fundos dos vales dando origem as avenidas de vale, futuros vetores da expansão e densificação urbana da capital baiana.

O plano urbanístico de Mário Leal Ferreira foi institucionalizado pelo Decreto-Lei nº 701 de 1948. Este decreto concebía a rede de vales a partir de vias radiais e de cintas concêntricas de modo a ligar rapidamente a parte central às partes medianas e litorâneas da cidade.

Neste sentido:

Em resumo, o decreto-lei de 1948 previa para a Cidade Alta três cintas concêntricas e três linhas radiais, ou seja, seis vias primárias, para o tráfego pesado, e quatro vias secundárias de altiplano (três circuitos e a linha radial de Brotas) para a distribuição do tráfego, dentro da malha.

As três cintas primárias eram formadas por:

1. Rua Dr J. J. Seabra (Baixa dos Sapateiros);
2. Vale do Canela, Avenida Centenário, trecho da Avenida Vasco da Gama (ao longo do Dique), Rua Djalma Dutra, Rua Cônego Pereira e Vale do Queimado;
3. Vale do Camorogipe, trecho da Avenida Heitor Dias (Barros Reis) e Avenida San Martin.

Interligando essas três cintas concêntricas, eram previstas três radiais formadas por:

1. Um túnel partindo da Barroquinha e chegando à Lapa, o Vale dos Barris, Vale do rio Lucaia até o Rio Vermelho (hoje a Avenida Vasco da Gama);
2. Vale do Nazaré e Vale do Bonocô;
3. Vale do Rio das Tripas, das Sete Portas até a Baixa do Cabula.

Para a Cidade Baixa, o decreto-lei previa essencialmente uma avenida que acompanharia a encosta, do Largo do Tanque até o Porto da Barra, e interligaria os sistemas dos dois níveis da cidade. (SCHEINOWITZ, 1998, p. 22-23).

A implantação de um sistema articulado de avenidas só acontece, efetivamente, no início da década de 1970 quando recursos e intenção política são direcionados para fins de impulsionar a reforma urbana da cidade.

Foram implantadas as seguintes avenidas: Vale do Bonocô (1970), Contorno (1970), Suburbana (1971), Vale do Canela (1974), a segunda pista da Vasco da Gama (1974), a Magalhães Neto (1974), Paralela (1974), Vale dos Barris (1975), Antônio Carlos Magalhães (1975), Garibaldi (1977), Juracy Magalhães (1978) e Vale do Ogunjá (1978), conforme quadro abaixo.

Quadro 02 – Nome, data de implantação e características das Avenidas de vale idealizadas no Plano Urbanístico de Mário Leal Ferreira.

| NOME | CONSTRUÇÃO | CARACTERÍSTICAS |
|--|---|---|
| Av. Mário Leal Ferreira (Av. do Bonocô) | 1970 | Comprimento: 3.500m. 2 pistas De 10,5 m de largura cada uma. |
| Av. do Contorno | Início da Obra: 1958 Fim da Obra: 1970 | Construída, em grande parte em pilastras, acompanha a encosta da Cidade Baixa até a cidade Alta, à altura do Campo Grande. Comprimento: 1.600m. |
| Av. Suburbana | Inauguração: 1971 | Comprimento: 14.000m. 2 pistas. |
| Av. Reitor Miguel Calmon (Av. Vale do Canela) | 1970 | Comprimento: 1.800m. |
| Av. Vasco da Gama (2ª pista) | Construída entre 1971-74. | Comprimento: 2.900m. |
| Av. Magalhães Neto | 1970 | Comprimento: 2.700m. De chão batido. Da futura Tancredo Neves até a orla marítima da Pituba. |
| Av. Luiz Viana Filho (Av. Paralela) (1ª pista) | 1971 | É paralela à orla marítima, a uma distância média de 2.700m. Comprimento: 14.000m. 1 pista de uma largura de 10,5m. |
| Av. do Vale dos Barris | Construída em 1974-75 | Comprimento: 1.500m. (800m da rótula até o acesso à Av. 7 de setembro e 700m da rótula até a estação de ônibus). 2 pistas. |
| Av. Antônio Carlos Magalhães | 1968. Construída em grande parte no vale do Camurugipe. | Comprimento total: 7.100m. 2 pistas de 10,5m de largura cada uma. |

| | | |
|--|--------------------------|--|
| Av. Garibaldi | Construída entre 1969-72 | Comprimento: 2.790m. 2 pistas de 10,5m cada uma. |
| Av. Juracy Magalhães (1ª pista) | 1971 | Comprimento: 3.400m. 1 pistas de 12m de largura. |
| Av. General Graça Lessa (Vale do Ogunjá) | 1978 | Comprimento: 1.400m. 1 pista. |

Adaptado de A.S. Scheinowitz, 1998, pág.33-37.

A construção destas grandes avenidas se deu em ritmo acelerado. É possível constatar que a parte viária prevista no decreto-lei nº 701/48 foi cumprida visto existirem de fato as três cintas primárias e as três radiais, sendo construída posteriormente uma quarta cinta primária formada pelo eixo Estrada Centro Industrial de Aratu - Rótula do Aeroporto - Avenida Dorival Caymmi.

Estas avenidas alteraram significativamente a rede urbana da cidade, pois permitiram maior integração, expansão do tecido urbano e modificação de rotas para funções como comércio e serviços.

É desta época a inicialização das obras para implantação da Avenida Luis Vianna Filho e a construção do Centro Administrativo da Bahia. Ambas as construções e seus impactos na cidade serão aprofundados nos capítulos quatro e cinco, respectivamente.

3.3 Antigas e novas centralidades

Se apoiando nos estudos de Andrade (2009) e de Vasconcelos (2002) sobre a história e a geografia de Salvador é possível afirmar que durante muito tempo, as atividades portuárias foram responsáveis pela intensa atividade local no bairro do Comércio na cidade baixa. Contudo, especialmente após a opção do transporte

rodoviário através da BR-324 e a construção do porto de Aratu, o porto de Salvador e, conseqüentemente, aquela região sofreram grande declínio.

Outros fatores como a transferência das secretarias municipais para o novo Centro Administrativo ainda na década de 1970, e, nas décadas seguintes, problemas como a falta de estacionamento, dificuldades viárias e a preferência empresarial por se instalar na região do Iguatemi, levaram à perda de funções e do dinamismo da área.

Somente no início dos anos 2000, instituições educacionais privadas de ensino superior começaram a se instalar em prédios antigos, mas de arquitetura preservada na região culminando numa crescente revitalização do bairro do Comércio.

Em 2010, pelo menos seis faculdades conhecidas se encontravam instaladas na localidade aumentando com isso o fluxo de pessoas, sobretudo jovens, e permitindo melhora no comércio e nos serviços especialmente com a instalação de restaurantes, cafés e lojas em geral, onde já não se investia há muito.

Na cidade alta, notadamente na região da praça municipal e adjacências – Praça da sé, Pelourinho, Rua Chile, Avenida Sete de Setembro - o declínio não foi diferente. A também transferência das atividades do governo e a atração empresarial pelo novo centro urbano do Iguatemi favoreceram o desprestígio e a popularização do comércio, sobretudo por comerciantes informais.

O Pelourinho, centro cultural e histórico da cidade de Salvador, permaneceu, por anos, em situação de abandono servindo determinadas áreas, inclusive, como local de prostituição e atividades ilegais. Somente a partir de 1991, ações de recuperação e restauro no Pelourinho e na Praça da Sé, somadas a ações de acessibilidade, policiamento e estímulo ao comércio, viabilizaram o retorno do fluxo comercial, residencial e, sobretudo, turístico para a localidade.

Alguns pontos tratados ao longo da dissertação já permitem compreender os fatores que levaram a região do Iguatemi a se configurar como um novo centro na cidade. A localização é um deles.

A mesma tornou-se estratégica por permitir articulação através das avenidas de vale com importantes pontos da cidade como o Aeroporto (através da Avenida Paralela), com a orla (por meio das Avenidas Antônio Carlos Magalhães e Magalhães Neto), com o Rio Vermelho, Barra e Dique (pelas Avenidas Juracy Magalhães, Garibaldi e Vasco da Gama) e com o centro tradicional e cidade baixa (através da Avenida Bonocô).

A criação da nova rodoviária intermunicipal e interestadual em 1974 (Scheinowitz,1998) e onde também funciona uma grande estação para os ônibus coletivos que trafegam dentro da própria cidade intensificou o fluxo de passageiros na área.

Figura 02 - Terminal rodoviário de Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 03 - Terminal rodoviário de Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 04 - Estação de ônibus em frente ao Terminal rodoviário de Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 05 – Acesso ao Terminal rodoviário de Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

O *shopping* Iguatemi em 1975 (Scheinowitz,1998) e o hipermercado Paes Mendonça em 1980 (Scheinowitz,1998) construído a poucos metros reforçou a nova centralidade de comércios e serviços.

Figura 06 - Shopping Iguatemi e Estação Rodoviária, 1975.



Fonte: www.classicalbuses.fotopages.com

Sobre o Shopping, afirma Andrade (2009, p. 94):

Um dos principais vetores da centralidade que se estabelecia no Vale do Camaragibe foi o *Shopping* Iguatemi. [...] Inaugurado em 1975 com 57 lojas e capacidade para 105, possuía cerca de 1200 vagas de estacionamento e contabilizava nos cinco primeiros anos um fluxo médio diário de 10 a 15 mil pessoas – números bastante expressivos

para aquele tempo e espaço. Em 2003, com os mesmos três pisos, porém com a ampliação horizontal do espaço construído, contava com 520 lojas, 15 cinemas e um fluxo médio de 100 mil pessoas ao dia com vagas para 4.500 veículos.

Abaixo imagens atuais do *Shopping Iguatemi*:

Figura 07 - *Shopping Iguatemi*, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 08 - *Shopping Iguatemi*, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Ainda neste mesmo perímetro destaque para a implantação dos prédios do Centro Empresarial Iguatemi e para órgãos públicos como a sede do Detran, o Corpo de Bombeiros e um grande Juizado Cível Especial.

Nasce um novo núcleo comercial moderno, diversificado, de fácil acesso e com traços claros de que se tornaria um grande e promissor centro urbano, com elitização, valorização das áreas do entorno e rápido aumento populacional nas imediações.

Sobre a consolidação do novo centro urbano, relatam Carvalho e Corso (2008, p. 85):

Na década de 1980, consolidou-se um novo centro urbano, impulsionado por grandes empreendimentos públicos e privados realizados na década anterior, destacando-se a construção da Av. Paralela, do Centro Administrativo, da Nova Estação Rodoviária e do Shopping Iguatemi. Essa nova centralidade não apenas direcionou a

expansão urbana no sentido da orla norte, como teve impacto na dinâmica do centro tradicional na área antiga da cidade, contribuindo para o seu gradativo esvaziamento.

É possível apontar para uma polinucleação da cidade a partir da implantação das avenidas de vale, conforme explica Andrade:

Em 1980, após implantação das avenidas de vale, impôs-se uma outra forma de ver, circular e usar o território municipal, a área urbana contínua se estendeu pelo interior da península e Salvador passou a contar com múltiplas centralidades, com destaque a produzida pela articulação entre o Estado e agentes privados, no encontro entre o *shopping* Iguatemi, a nova rodoviária e o Centro Administrativo. (ANDRADE, 2009, p. 140)

Da centralidade do Iguatemi partem novos eixos relevantes e produtores de outras centralidades na cidade, como relata Vasconcelos (2002, p. 390):

Outra consequência das mudanças na área do Iguatemi, e da existência do moderno sistema viário de avenidas de vale, foi o desenvolvimento de novos eixos urbanos, com a implantação, ao longo dessas avenidas, de torres de escritórios ou de prédios comerciais, que resultaram da atração da proximidade da zona do Iguatemi e dos bairros verticalizados com grande concentração de população de renda elevada, e de uma boa acessibilidade, porém com uma certa limitação de locais para estacionamento.

Um destes eixos é o que parte do Iguatemi em direção à Avenida ACM (Antônio Carlos Magalhães).

Nesta avenida foi erguido grande número de prédios, sobretudo de cunho empresarial. A partir do início deste século, além de restaurantes com estilo *fast food*, diversas agências bancárias foram dispostas ao longo das duas vias paralelas. Destaca-se também a concentração de população de alta renda morando nas imediações.

Figura 09 - Restaurante tipo *fast-food* na Av. Av. ACM, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 10 - Restaurante tipo *fast-food* na Av. ACM, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 11 - Sam's Club, na Av. ACM, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 12 - Prédios empresariais na Av. ACM, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Outro eixo fundamental e que se configurou ao longo da primeira década dos anos 2000 como centro financeiro e de negócios de Salvador é o que parte do Iguatemi e engloba toda a Avenida Tancredo Neves.

Ao longo da avenida, que, conforme se verifica pela imagem, ocorre intenso fluxo de veículos, estão presentes agências dos principais bancos nacionais e internacionais.

Figura 13 – Avenida Tancredo Neves, 2010.



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>

Forma de ligação primária do Iguatemi com a Avenida Paralela liga também a região aos bairros do Costa Azul, Stiep, Caminho das Árvores e à Orla.

Nesta Avenida foram construídos prédios como o da Receita Federal, Petrobrás, além de diversos prédios empresariais dentre os quais se destacam o Salvador Trade Center (“torres gêmeas”), inaugurado em dezembro de 2001 (ver imagem adiante). O empreendimento é formado por duas torres com 22 andares cada. Possui 748 salas, 40 lojas, um centro de convenções, 05 pavimentos de garagem e um heliponto revelando-se um complexo empresarial moderno e na categoria dos grandes centros de negócios.

Figura 14 - Torres gêmeas, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 15 - Avenida Tancredo Neves, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Em 22 de maio de 2007, foi inaugurado na Avenida Tancredo Neves, o maior *shopping center* em área do Norte-Nordeste e o segundo maior do Brasil: o Salvador Shopping. É possível visualizá-lo através das imagens abaixo:

Figura 16 - Salvador Shopping, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 17 - Salvador Shopping vista interna, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Inicialmente com 263 lojas, em setembro de 2009 ampliou este número para 464 lojas passando a 298 mil metros quadrados de área construída. O shopping possui também ampla unidade de Serviços de Atendimento ao Cidadão (SAC) que funciona como um complexo que oferece variados serviços de órgãos públicos governamentais.

Para implantação do mesmo, foram realizadas alterações viárias como a construção de um novo viaduto e de três passarelas sendo uma ligando o shopping ao Hospital Sara Kubitschek, outra ligando o mesmo à entrada do Caminho das Árvores e a outra sobre a ligação Iguatemi-Paralela.

O surgimento deste shopping intensificou sobremaneira o fluxo de pessoas e de automóveis para esta região.

Tendo a modernidade e sofisticação como grandes atrativos, os shoppings mais antigos de Salvador viram-se obrigados a ampliar e melhorar seus serviços a exemplo do Shopping Iguatemi que a partir de 2008 realizou ampliação de seu estacionamento (mais 500 vagas) além de sucessivas reformas em suas praças e alamedas e de novo design para a fachada.

Outro tipo de empreendimento que vem chamando atenção na Avenida Tancredo Neves são projetos de construção de complexos empresariais integrados ao Salvador Shopping. Um deles é o Salvador Shopping Business entregue em maio de 2012. Abaixo imagem deste empreendimento:

Figura 18 - Salvador *Shopping Business*, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

O projeto é composto por duas torres com 400 salas comerciais cada uma. As torres se interligam por um prédio de oito andares apenas para estacionamentos (1636 vagas de garagens) e para estrutura de serviços e lazer.

Outros dois empreendimentos de mesma natureza são o CEO (*Chief Executive Officer*) Salvador Shopping e o Salvador Prime. Trata-se igualmente de um complexo imobiliário integrado ao Salvador Shopping sendo que o primeiro contém duas torres de 31 andares cada uma com previsão de entrega para março de 2013 e o segundo possui quatro torres sendo uma empresarial e as demais residenciais. Ambos trazem consigo do mesmo modo que o Salvador Shopping Business a idéia de permitir aos empresários estarem localizados no centro das decisões financeiras da cidade podendo usufruir, ao mesmo tempo, de serviços e de lazer como piscina, fitness, sala de massagem, centros de beleza e outros.

Tais empreendimentos revelam a forte ação do mercado imobiliário na produção de centralidades, como afirma Andrade:

Estes agentes também produzem centralidades atraindo fluxos com destino a empreendimentos de grande porte. Nesse sentido, ao final da primeira década do século XXI, há uma clara tendência em Salvador da concentração destes equipamentos junto ao novo centro linear que envolve as avenidas Antônio Carlos Magalhães, a Tancredo Neves e, como clara área de expansão, a Avenida Luís Viana Filho (Paralela). (ANDRADE, 2009, p.118)

Destaque ainda para um terceiro eixo de caráter empresarial ressaltado pelo geógrafo e pesquisador Vasconcelos (2002), e que acabou estruturando o bairro do Itaigara. Trata-se da continuidade da Avenida Antônio Carlos Magalhães, entre o Candeal e a Pituba.

Nesta área foram construídos na década de 1980 o Shopping Itaigara, o Pituba Parque Center, o Tropical Center e o Max Center. Mais recentemente um hotel de cinco estrelas, o Shopping Boulevard 161, além de diversos prédios de escritórios sendo o mais moderno e imponente deles, o Complexo Odontomédico do Itaigara inaugurado em 1999 e que conta com duas torres. Ambas contêm um total de 264 consultórios e 28 mil metros quadrados de área construída. Abaixo imagens do Shopping Itaigara e do Complexo odontomédico:

Figura 19 - *Shopping Itaigara*, 2012.

Fonte: Michelle Marcelino

Figura 20 - Complexo Odontomédico do Itaigara, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

O entendimento das alterações físicas e dinâmicas da cidade de Salvador e do surgimento de suas novas centralidades conduz, inevitavelmente, a uma avenida que se tornou o principal eixo de expansão norte da cidade. Hoje, ela se destaca no quesito trânsito de veículos e de pessoas, e em sua importância tanto para a dinâmica interna da cidade quanto para a ligação desta com outras cidades da região metropolitana. Esta significativa Avenida é intitulada Luís Vianna Filho, sendo mais conhecida, porém, como Avenida Paralela e possui íntima ligação com o Centro Administrativo do Estado. Para ela, destacamos o próximo capítulo deste trabalho.

4. AVENIDA LUIS VIANNA E SUAS TRANSFORMAÇÕES

A Avenida Paralela passou por diversas alterações desde sua construção e pouco a pouco foi crescendo em grau de importância para a cidade e atratividade para o capital imobiliário. Passemos a este entendimento a seguir.

4.1 Transformações do espaço

O jornal A TARDE de 28 de março de 2010 (A Tarde, 2010), destaca a Avenida com uma reportagem intitulada “Paralela sofrerá ainda mais com o trânsito”. Lendo a matéria vê-se o seguinte discurso:

A visão de dezenas de edifícios sendo construídos ao mesmo tempo ao longo da Avenida Luiz Viana Filho (Paralela) é o prenúncio de que a região, já castigada por congestionamentos, poderá ser impactada ainda mais fortemente a partir de 2011. É quando a região deverá receber uma quantidade de moradores que se aproxima à de uma pequena cidade.

Para o arquiteto Carl Von Hauenschild, membro da Comissão de Planejamento e Meio Ambiente do Instituto dos Arquitetos da Bahia (IAB-BA), um dos impactos será no trânsito. “São 20 mil a 30 mil carros. Imagine todo mundo saindo do mesmo lugar, no mesmo horário, para a escola ou o trabalho”.

Quando foi construída em 1971 (primeira pista) e duplicada em 1974, havia o discurso inicial exatamente da necessidade de criação de uma via que servisse como vetor de expansão da ocupação da cidade em direção ao norte. Abaixo a imagem da Avenida Paralela em fase de construção.

Fig. 21 – Av. Paralela em fase de construção.



Fonte: A. S. Scheinowitz, 1998, p.62

Na mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Bahia, em 31 de março de 1972, pelo governador Antônio Carlos Magalhães abordou-se a criação de um Centro Administrativo nas imediações da Av. Luis Viana Filho.

As previsões de expansão e ocupação sobre esta Avenida de fato ocorreram. Foi mencionado que:

Com essa obra, vai se dar melhor ordenamento à expansão urbana de Salvador, descongestionando-se a zona central do acúmulo de órgãos governamentais e, em conseqüência, reduzindo-se-lhe a intensidade de tráfego, que já não comporta. Criam-se ao mesmo tempo, novas oportunidades para a mais rápida ocupação humana de extensa área, ainda quase vazia, abrangida num dos vetores de crescimento da cidade e com capacidade de receber um contingente demográfico muito mais numeroso quanto a população presente na atual zona urbana. (BAHIA, 1972, p.18).

A Avenida Luís Viana Filho recebeu este nome como forma de homenagear o então governador do Estado, à época. Apesar disto, é conhecida tradicionalmente como Avenida Paralela devido ao fato de ser paralela à orla marítima de Salvador, especificamente a Avenida Otávio Mangabeira.

Contém 14 quilômetros de extensão e foi construída para servir de via alternativa até o aeroporto além de servir como eixo de expansão da cidade.

Liga a Avenida Tancredo Neves ao Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães e ainda permite ligação com a extremidade da Avenida Dorival Caymmi, bairro de Itapuã, orla da cidade.

Dotada de duas pistas uma no sentido aeroporto e outra no sentido centro, contém diversas vias arteriais. No sentido aeroporto algumas vias dão acesso à orla das quais se destacam a Avenida Jorge Amado que liga a Paralela à Boca do Rio, a Avenida Professor Pinto de Aguiar que liga a Paralela à Pituaçu e a Avenida Professor Orlando Gomes que faz a ligação da Paralela com Piatã. É possível visualizar tais avenidas pelas imagens abaixo:

Figura 22 - Avenida Jorge Amado, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 23 - Ligação da Av. Jorge Amado com a Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 24 - Avenida Pinto de Aguiar, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 25 - Avenida Pinto de Aguiar, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 26 - Universidade Católica do Salvador (UCSAL), Campus situado na Av. Pinto de Aguiar, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura. 27 - UCSAL, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 28 - À direita da imagem, acesso à Av. Orlando Gomes pela Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

No sentido contrário (aeroporto-centro), se destacam as Avenidas Prof. Plínio Garcez de Sena, Avenida São Marcos e a Rua Silveira Martins que dão acesso aos bairros de Mussurunga, São Rafael e Cabula, respectivamente. Nas imagens abaixo é possível visualizar tais acessos.

Figura 29 - Entrada para Mussurunga, à direita da pista, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 30 - Entrada para Mussurunga, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 31 - Entrada para São Rafael, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 33 - Entrada para o Cabula, 2012



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 32 - Avenida São Marcos, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

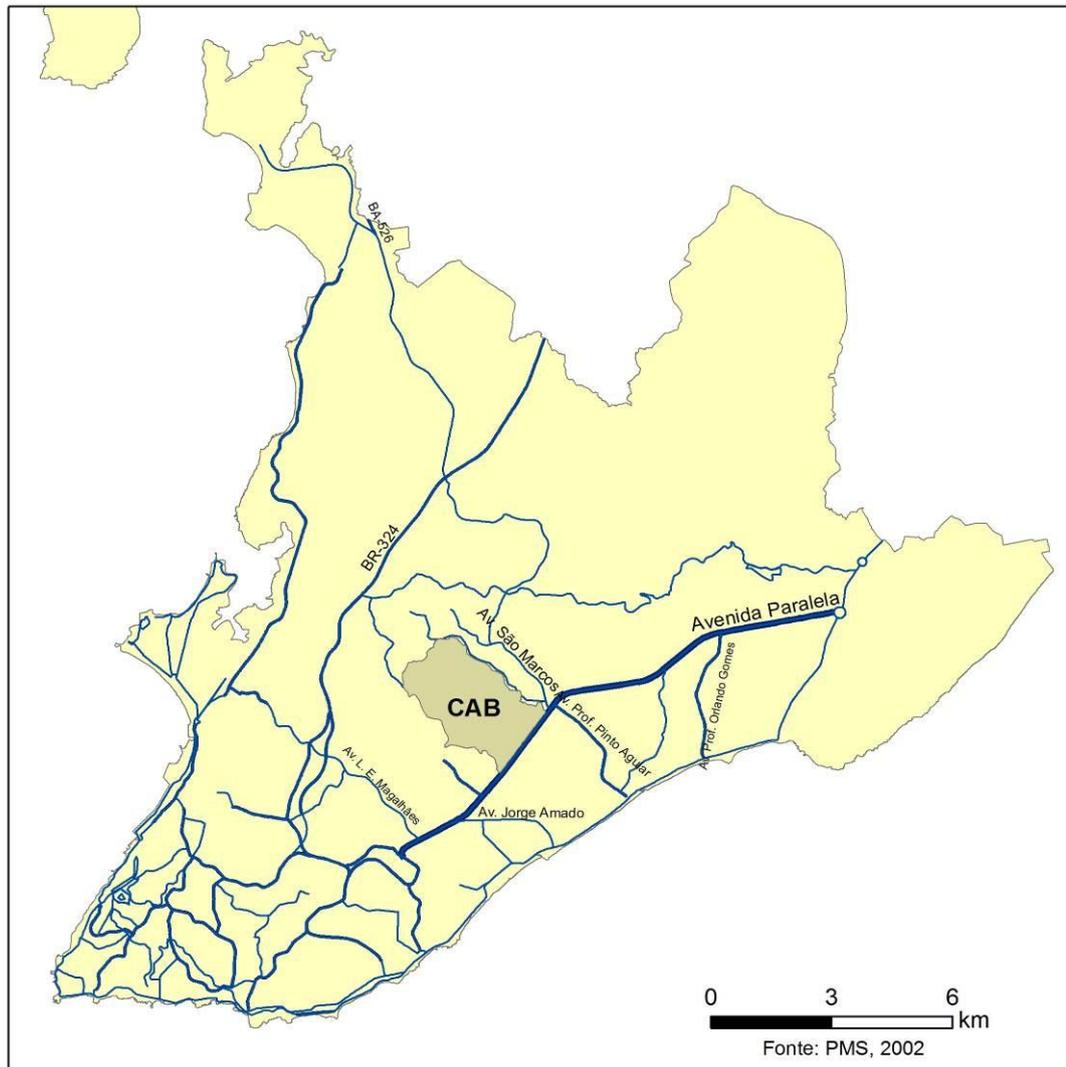
Figura 34 - Rua Silveira Martins, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Algumas das principais vias arteriais que partem da Avenida Paralela podem ser visualizadas no mapa viário a seguir:

Mapa Viário da Av. Paralela – Salvador / Ba



Elaboração: Michelle C. Marcelino de Azevêdo

O final da Avenida Paralela no sentido aeroporto se comunica com a Estrada do Côco no município de Lauro de Freitas e adiante no município de Camaçari, ambos na Região metropolitana de Salvador.

Esse prolongamento, por assim dizer, estimula a especulação imobiliária e a circulação turística por ser rota que se direciona ao litoral norte do Estado, conhecido por suas belezas naturais.

Abaixo imagens da Estrada do Côco, via que se comunica com a Avenida Paralela logo após o Aeroporto de Salvador no sentido norte:

Figura 35 - Estrada do Côco sentido Linha Verde.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 36 - Estrada do Côco sentido Salvador.



Fonte: Michelle Marcelino

O litoral norte tem se tornado cada vez mais valorizado e inúmeros empreendimentos imobiliários têm surgido na região, como destaca Henrique (2009, pág. 156):

Praticamente todo o Litoral Norte da Bahia, de Salvador até o complexo Costa do Sauípe está tomada por empreendimentos imobiliários que fazem uso da natureza na sua valorização, mas que estão sendo construídos em áreas frágeis do ponto de vista natural, derrubando as áreas verdes, drenando e aterrando lagoas. Estes empreendimentos são em sua maioria construídos por agentes de capital internacional e adquiridos por estrangeiros, portugueses e espanhóis em sua maior parte.

Após sua construção, a Avenida Paralela foi passo a passo se consolidando como importante para a cidade na medida em que suas imediações começaram a serem ocupadas.

O Centro Administrativo da Bahia, que abordaremos no próximo capítulo, foi um importante pólo criado pelo Estado nas imediações da Avenida. Referindo-se a ela e ao CAB, pontua, Scheinowitz (1998, p.60): “Concebido como o projeto-âncora de um novo pólo urbano, o Centro Administrativo de Salvador é construído à sua margem”.

A Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF) e o Parque de Exposição Agropecuário foram outros que se seguiram na crescente ocupação. Abaixo, imagens da CHESF:

Figura 37 - CHESF vista da Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 38 - CHESF vista da entrada pela Av. São Marcos, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

O Parque de Exposições, mais especificamente, foi transferido do bairro de Ondina para a Avenida Paralela no mesmo período em que o CAB estava sendo construído. Com um terreno de 604.000 m², o Parque foi deslocado para uma área até então vazia e onde se pretendia direcionar ocupação. A ideia era evitar concentrações de pessoas durante os muitos eventos realizados no Parque num bairro residencial e já populoso como Ondina, prejudicando todo o trânsito da cidade lembrando que Salvador, à época, já contava com 2.300.000 habitantes.

Até os dias de hoje, o Parque de Exposições é palco de festivais, feiras, e eventos de grande porte. Abaixo imagens do Parque de Exposições:

Figura 39 - Parque de Exposições de Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 40 - Parque de Exposições de Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Segundo Scheinowitz, (1998, p. 67) no ano de 1978, o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP) entregou o Condomínio Rio das Pedras situado às margens da Avenida Paralela. Abaixo, foto atual deste condomínio:

Figura 41 - Condomínio Rio das Pedras, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 42 - Condomínio Rio das Pedras, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Neste mesmo ano, a Habitação e Urbanização da Bahia, (URBIS) sociedade do Estado que produzia e comercializava habitações populares, entregou o conjunto habitacional Guilherme Marback que, apesar de ter acesso principal, inicialmente,

pelo bairro da Boca do Rio, acaba adiante se interligando a região. Dá-se início a um novo pólo habitacional que viria a ser conhecido como Imbuí.

Figura 43 - Conjunto Guilherme Marback, à esquerda da imagem, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 44 - Conjunto Guilherme Marback, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Nos anos seguintes novos empreendimentos levam a acentuado aumento da população, como bem pontua Scheinowitz (1998, p. 68):

Nos quatro anos que se seguem, o INOCOOP entrega ainda o conjunto Moradas do Imbuí (que dará seu nome ao bairro inteiro), com 384 unidades, o Vivenda do Imbuí, com 384 unidades, o Quinta do Imbuí, com 335 unidades, e os condomínios Moradas da Ilha Bela I e II, com 264 unidades cada um. Assim, no fim de 1983, a população do bairro tinha ultrapassado os 15.000 habitantes.

Nas avenidas transversais que ligam a Paralela à orla (as avenidas Jorge Amado, Orlando Gomes e Pinto de Aguiar), e na avenida que liga a Paralela ao bairro de Pau da Lima, outros diversos conjuntos habitacionais foram construídos aumentando intensamente a população local, por exemplo, os conjuntos dos Securitários, Contabilistas, Bosque da Lagoa, Paralela Park, Flamboyant, Vivendas do Rio, Aldeia das Pedras, dentre outros. Abaixo imagens de alguns destes conjuntos:

Figura 45 - Cond. Vivendas do Rio, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 46 - Cond. Vila dos Flamboyants, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 47 - Conjunto Paralela Park, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 48 - Cond. Bosque da Lagoa, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

No início dos anos de 1980 algumas famílias invadiram a área que margeia a pista da Avenida Paralela em direção ao aeroporto, entre esta e a orla, nas proximidades do Parque de Exposições. Tal aglomeração originou a invasão das Malvinas.

O aparato estatal conseguiu retirar estas pessoas da região e levá-las para o subúrbio ferroviário, contudo, anos depois elas migraram de volta e acabaram se consolidando num populoso bairro conhecido atualmente como Bairro da Paz.

Neste sentido comenta Scwheinowitz (1998, p. 69):

Em abril de 1982, quando o número já ultrapassava os vinte, deu-se a ocupação de um terreno sito ao lado do Parque de Exposição Agro-Pecuário, a uns dois quilômetros da extremidade da Paralela. Rapidamente, as 49 famílias iniciais se tornaram centenas. Quando em março de 1983, a justiça deu razão ao dono do terreno, o Estado ofereceu aos invasores lotes urbanizados na região periférica de Couto. Nem todos foram. Em dezembro de 1987, um cadastramento feito pelo Estado que queria doar 2.620 embriões revelou uma população de 2.965 famílias. O fato é que, hoje, as Malvinas, com várias dezenas de milhares de habitantes, ainda estão aí para testemunhar da luta das classes econômicas inferiores para construir seu lar.

Abaixo imagens do Bairro da Paz, antiga invasão das Malvinas:

Figura 49 - Bairro da Paz, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 50 - Bairro da Paz, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Progressivamente, a Paralela foi se incorporando a área urbana já consolidada e o seu projeto inicial de ser uma via expressa foi perdendo a razão de ser face ao volume de veículos, às residências construídas em suas margens e proximidades, aos muitos semáforos, paradas de ônibus sem via marginal, etc.

Ao longo dos quarenta anos que separam a construção da Avenida dos dias atuais, verificou-se uma paulatina extensão de infraestrutura viária e urbana pelos vazios urbanos presentes ao longo desta área que engloba a avenida e o CAB. Estes vazios foram sendo ocupados, conforme imagens a seguir, por edifícios, empresas como Odebrecht, instituições de ensino como FTC, Unijorge, Área 01, Ruy Barbosa, Unifacs, concessionárias, hipermercados, diversos postos de gasolina, shoppings, parque de exposições, e, mais recentemente, grande número de empreendimentos imobiliários de alto padrão.

Figura 51 - Hipermercado Extra, Av. Paralela. Atrás, novos empreendimentos do Imbuí, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 53 - Universidade Unifacs, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 52 - Faculdade Ruy Barbosa, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 54 - Faculdade FTC, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 55 - Unijorge, Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 56 - Shopping Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 57 - Loja de grande porte no segmento de construção, Ferreira Costa, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Sobre tais elementos comenta Andrade:

Na faixa de expansão da Avenida Paralela grandes empreendimentos estão em construção, a exemplo de condomínios fechados (*Alphaville* e *Le Parc*), dois novos shoppings, além de outro, com uma única bandeira e voltado especificamente para a venda de material de construção. Esses novos empreendimentos juntam-se a outros já em funcionamento como faculdades particulares, revendedoras de automóveis e outros condomínios residenciais. (ANDRADE, 2009, p.119)

O governo contribuiu legalmente para a atual dinâmica de construção do espaço urbano que acomete Salvador na medida em que permitiu a ocupação de áreas verdes da Avenida Paralela por novos empreendimentos imobiliários. Somase a este fato a liberação do gabarito na orla atlântica. Tais ações vêm permitindo ampla alteração do espaço urbano por um dos seus principais agentes: o mercado imobiliário.

Os empreendimentos imobiliários de alto padrão construídos e em construção na Avenida Paralela e vias adjacentes como *Alphaville*, *Le Parc*, *Green Ville* e outros revelam forte tendência à reunião de pessoas de alto poder aquisitivo nesta área. Este fato já prevê concentração ainda maior de núcleos de serviços e vendas para este público alvo valorizando ainda mais tal localidade. A seguir imagens de alguns destes empreendimentos:

Figura 58 - Empreendimento *Le Parc* na Av. Paralela, 2011.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 59 - Empreendimento *Le Parc* na Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 60 - Novos empreendimentos às margens da Av. Paralela, 2012.

Figura 61 - Novos empreendimentos no entorno da Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Na recém-construída região do *Alphaville* Salvador, às margens da Avenida Paralela, há grande concentração de prédios e casas de alto padrão que se localizam em diversas ruas dentro da área, o que ratifica o expressivo aumento do número de novos moradores e a forte valorização da região, conforme imagens a seguir:

Figura 62 - Entrada para AlphaVille via Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 63 - Condomínios dentro do AlphaVille, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 64 - Edifícios dentro do Alphaville Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 65 - Outros edifícios dentro do Alphaville Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 66 - *Alphaville* Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 67 - *Alphaville* Salvador, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

No entorno desta área do *Alphaville*, e seguramente em função do público de classe alta nela residente, foram instaladas diversas concessionárias de carros de luxo, conforme imagens abaixo:

Figura. 68 - Concessionária da *Hyundai*, Av. Paralela 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 69 - Concessionária da *Toyota*, Av. Paralela 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 70 - Concessionária da *Citroen*, Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 71 - Concessionária da *Renault*, Av. Paralela, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino



Fonte: Michelle Marcelino

Fig. 72 - Concessionária da *Mitsubishi*, Av. Paralela, 2012.

Figura 73 - Concessionária da Ford, Av. Paralela, 2012



Fonte: Michelle Marcelino

A avenida, em poucos anos, sobressaiu-se como o eixo de expansão urbana mais significativo no âmbito do sistema viário de Salvador. A acessibilidade que promoveu permitiu uma forte articulação entre os elementos que estruturam o espaço urbano da cidade, a exemplo da ligação com o Centro Administrativo da Bahia (CAB).

No quesito mobilidade urbana, retomemos no próximo item os aspectos atinentes ao projeto do metrô e sua relação com a Avenida Paralela.

4.2 Projeto Metrô

De acordo com Andrade:

Em Salvador trafegam cerca de 2 milhões de pessoas através do sistema de ônibus coletivo, que opera com algo em torno de 2.200 veículos em 400 linhas regulares, o que, aliado à crescente frota de automóveis particulares, promove congestionamentos em áreas centrais, principalmente nos horários de pico. (ANDRADE, 2009, p. 122)

Este modelo quase que exclusivo de automóveis sobre rodas vem se revelando cada vez mais prejudicial à mobilidade em Salvador. Em artigo intitulado “O pesadelo da imobilidade urbana: até quando?” Bicalho (2012) recupera o ato de

incentivo fiscal que foi concedido às empresas automobilísticas em 2009 como meio para superação da crise econômica mundial como um ato que originou desastrosas consequências para o trânsito nas cidades, sobretudo em Salvador, devido ao volume de carros produzidos e adquiridos pela população em descompasso com a capacidade viária. Sobre o modelo brasileiro afirma: “o sonho de modernidade do século 20 se transformou no pesadelo da imobilidade e, para a minoria que tem acesso aos automóveis, este modelo dá sinais claros de esgotamento”. (BICALHO, 2012, p. 18)

Uma das melhores soluções para este esgotamento é, certamente, o transporte de massa. Nesta direção, é que se vem executando, há alguns anos, o projeto do sistema metroviário.

Como citado no capítulo 03, iniciou-se no ano 2000 a construção do metrô o qual previa inicialmente possuir doze quilômetros de extensão e estar em funcionamento desde 2003, o que não ocorreu. Embora pronto, mas contando apenas com seis quilômetros, o metrô, até o fechamento deste trabalho, não se encontrava operando.

Ocorre que o governo mantém a intenção de não apenas iniciar o funcionamento deste trecho como também implantar um metrô de superfície que partirá da Avenida Bonocô até Lauro de Freitas utilizando como acesso o canteiro central da Avenida Paralela. Neste sentido: “A partir do PMI⁸ ficou definido que o projeto a ser implementado seria um metrô de superfície, saindo da Avenida Bonocô até Lauro de Freitas, passando pelo canteiro central da Avenida Paralela”. (VILAS MAGAZINE, 2012)

Neste intuito foi lançado um edital, o qual, de acordo com o site da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado (www.sedur.ba.gov.br/metro) se encontra em fase de consulta pública até o dia 20 de setembro de 2012. Findo este prazo será dado prosseguimento à escolha da empresa responsável pela construção e operação do sistema.

⁸ Procedimento de Manifestação de Interesse.

De acordo com o secretário estadual de Desenvolvimento Urbano Cícero Monteiro (VILAS MAGAZINE, 2012, p. 12), “a obra será executada no início de 2013, por intermédio de Parceria Público-Privada (PPP), e tem previsão de ser concluída em 36 meses [...] o sistema terá 36,4 quilômetros e 20 estações [...]”.

É possível perceber a urgência da efetivação de um sistema que contemple o deslocamento de um grande número de pessoas em menor tempo e que diminua os transtornos causados pelos grandes engarrafamentos. É possível constatar ainda, a partir da inclusão de Lauro de Freitas na linha do metrô, a indiscutível interligação que existe entre esta e Salvador e que hoje já não consegue ser atendida de forma satisfatória por sua principal via: a Avenida Paralela.

4.3 A questão ambiental

As duas pistas da Avenida Luís Viana possuem extensa área de Mata Atlântica no seu entorno, vegetação que vem sendo progressivamente devastada desde sua inauguração.

O ápice deste processo se verifica da segunda metade da década de 2000 até os dias atuais devido, principalmente, à forte valorização da região e consequente ingresso da Paralela como uma das mais expressivas áreas de especulação imobiliária de Salvador.

Wendel Henrique (2009, p.125) comenta que a partir do século XIX iniciou-se um movimento mais intenso de associação entre a natureza na cidade e a especulação imobiliária, com a construção de jardins e parques pelos agentes imobiliários tendo como objetivo a valorização dos loteamentos e das edificações construídas no entorno. A natureza na cidade passava a ser uma “isca” ou uma imagem/símbolo para atrair os compradores em um momento de grande valorização da natureza na cidade. Ao longo de sua obra o autor traça um panorama das relações entre a cidade e a natureza trazendo à discussão a especificidade da natureza na cidade e sua apropriação pelos empreendimentos imobiliários.

A Avenida Paralela além de ter se configurado como via de localização estratégica tem sido valorizada progressivamente pelo setor imobiliário que constrói

diversos empreendimentos de alto padrão sempre associados à ideia de natureza. Numa cidade onde o verde é cada vez mais escasso, surgem condomínios fechados que, repletos de áreas arborizadas, trazem aos futuros moradores a ideia de ter um “pedaço” da natureza para si como garantia de qualidade de vida.

Neste sentido, Henrique (2009, p. 151):

Estes empreendimentos são associados a uma ideia de natureza primitiva, a qual se torna sinônimo de qualidade de vida e transforma-se em valor econômico, aumentando os preços dos apartamentos, casas e edifícios.

No caso de Salvador, a vista (para o mar), a localização Av. Paralela (certa distância dos bairros populares e a proximidade da praia – não em frente) e a infraestrutura (patrocinada pelo Estado) atraem os investimentos do mercado imobiliário, criando na cidade, espaços “luminosos” do ponto de vista técnico-científico-informacional.

Especificamente sobre os empreendimentos imobiliários localizados na Avenida o autor (2009, p. 151) prossegue:

Na Avenida Paralela encontram-se vários empreendimentos imobiliários, o maior deles com 18 torres de apartamentos em uma área de 100 mil m², que alia a ideia de natureza, que está presente até no nome em francês do empreendimento, com as inúmeras possibilidades de lazer que serão oferecidas, fazendo com que o morador desfrute de todas as atividades de um resort sem sair de casa. Estimativas indicam que o número de moradores neste empreendimento ultrapasse 5 mil. Considerando a área total do terreno, os espaços que cada morador terá “direito”, bem com “a sua” parcela de natureza não serão tão extensos. Além deste empreendimento, outros associam a ideia do condomínio com um bairro, vendendo inclusive a ideia do “bairro [condomínio] que já nasce nobre”.

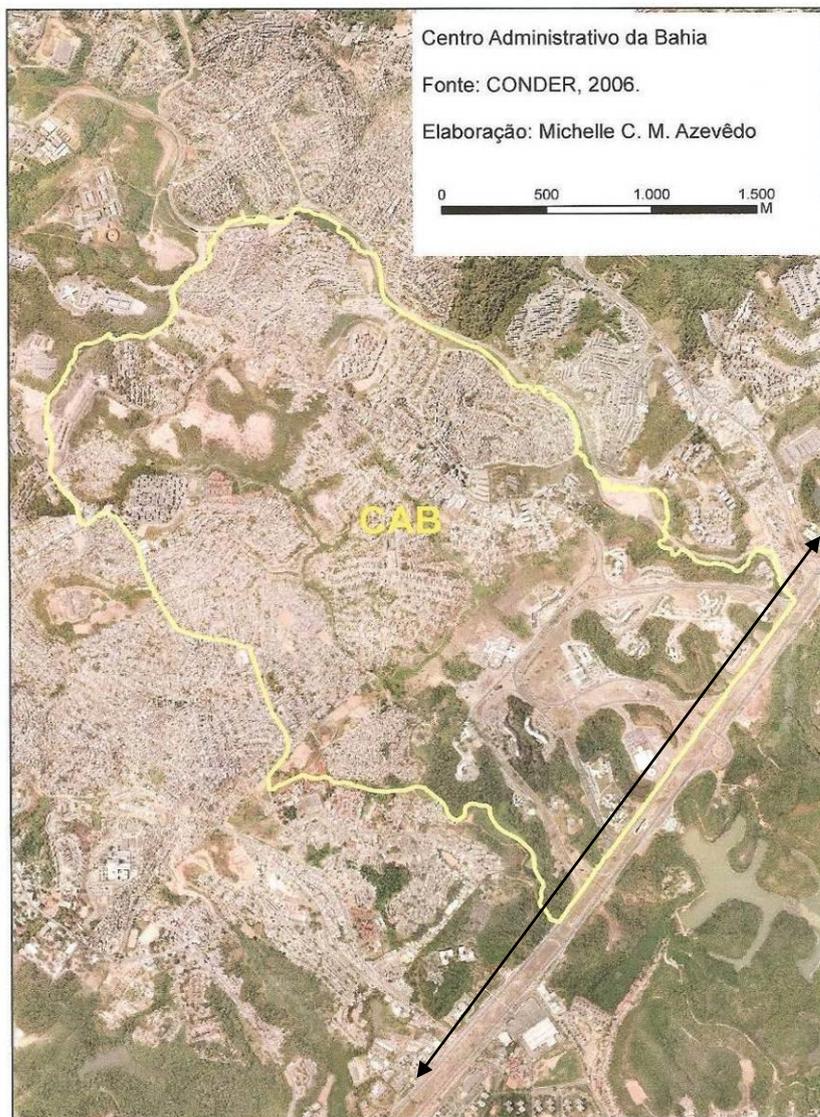
Na medida em que foi possível conhecer as mais significativas transformações ocorridas na Avenida Paralela e a gradativa ampliação de suas funções e relevância para a cidade e região metropolitana, passemos neste próximo capítulo a compreender o surgimento do CAB e as repercussões deste na conformação espacial atual de Salvador e em sua dinâmica.

5. O CAB E SUAS IMPLICAÇÕES

O CAB, construído nas imediações da Avenida Paralela e inaugurado em 1972 (Vasconcelos, 2002), concentrou geograficamente as repartições estaduais e federais situadas na capital. Seu objetivo era centralizar os serviços da administração pública fora do perímetro urbano intervindo numa expansão urbana de forma ordenada.

É possível através do mapa abaixo, verificar a localização do CAB. A Avenida Paralela está representada pela seta:

Figura 74 - Mapa de localização do CAB.



Fonte: CONDER, 2006

Estudos preliminares explicam a ideia de centralização dos serviços no CAB:

A ideia de implantação do Centro Administrativo da Bahia, centralizando os serviços da administração pública fora do perímetro urbano e com força de atração suficiente para provocar o deslocamento de considerável parcela das atividades concentradas no núcleo de Salvador, nasceu da constatação da imperiosa necessidade de se intervir para uma expansão urbana ordenada e disciplinada, corrigindo distorções e preparando a cidade para novas exigências, previsíveis a curto e médio prazos. (BAHIA, 1978, p.11)

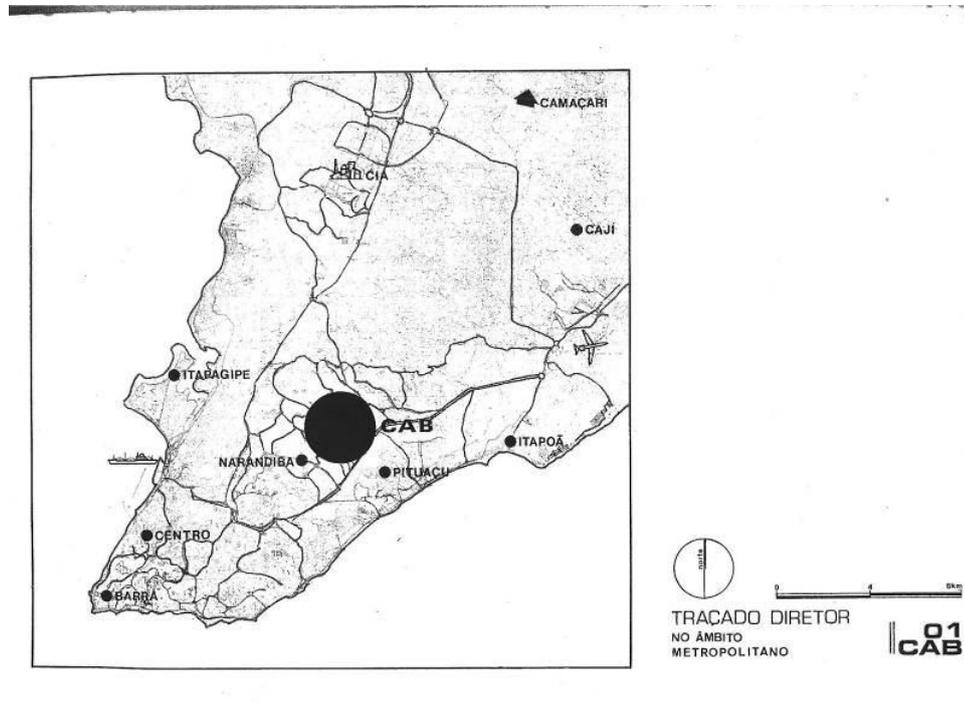
A implantação do CAB nas adjacências da Avenida Paralela, numa área que a época era considerada como fora do perímetro urbano ocupado, revelou-se por parte do governo como ato de confiança no crescimento da cidade naquela direção e no surgimento de novos empreendimentos influenciados por este novo pólo. Isto tudo viabilizado pela facilidade viária permitida pela recém-construída Avenida Paralela.

A Avenida representava boa acessibilidade e a distância do Centro Administrativo até a área já consolidada de Salvador contribuiu para o preenchimento dos vazios urbanos ao longo da Avenida como expressa Vasconcelos (2002, p. 392): “Por outro lado, a distância do Centro Administrativo da área consolidada de Salvador levou a estender as infraestruturas através de vazios urbanos que se valorizaram”.

Em compreensão próxima, Sampaio (2008, p. 242) entende que o CAB além de reforçar a política de descentralização induzida pelo Estado, serviu como ponto de referência que acabou por conferir *status* à grande área de terras lindeiras à Avenida Paralela (vazio urbano) e a área urbana já consolidada.

É possível avaliar que a transferência dos órgãos governamentais para esta área alterou a dinâmica da cidade já que o centro tradicional perdeu muito de seu fluxo populacional que agora se dirigia, fundamentalmente através da Avenida Paralela até o CAB. Isto, à época, contribuiu para aliviar o tráfego de veículos e diminuir problemas como falta de vagas de estacionamento e demandas de serviços no centro da cidade.

Figura 75 - Mapa de localização do CAB. Fonte: SEPLAN, 1979.



5.1 A estrutura do CAB

O Centro Administrativo da Bahia foi inaugurado no início da década de 1970 com prédios de arquitetura moderna como numa réplica de Brasília.

Assim pontua Vasconcelos (2002, p. 392):

O Centro Administrativo foi inaugurado em 1972, numa extensa área de 700 hectares (Kertézs, 1974), e teve como concepção urbanística a especialização funcional, com a construção de prédios de arquitetura modernista (alguns utilizando elementos pré-fabricados), isolados, envoltos por grandes áreas verdes, visando a concentração das atividades administrativas do Estado, como uma réplica reduzida de Brasília, embora a parte habitacional, prevista no entorno, fosse mais limitada.

Estudos do CAB retomam a mesma ideia acrescentando a esta a concepção de Estado desenvolvimentista (BAHIA, 1996. V.1, p.8):

A concepção do Centro Administrativo da Bahia (CAB), que tem, no reflexo, a sua concepção físico-espacial e arquitetônica – aliás, muito parecida com a que norteou o projeto de Brasília -, pertence àquela concepção de Estado, mais atrás referida, fundada há décadas atrás. O CAB, que nasceu cerca de vinte e cinco anos atrás, mas que teria sido concebido antes disso -, enquadra-se naquela visão, hoje ultrapassada, de Estado desenvolvimentista capaz de alavancar o desenvolvimento da economia regional (e, por extensão do Estado da Bahia).

De acordo com tais estudos (BAHIA, 1996), havia uma ideia mais abrangente de descentralização espacial da economia brasileira iniciada no governo Vargas e continuada no governo de Juscelino Kubitschek. A criação da SUDENE em 1959, à época deste último governo, juntamente com empresas de economia mista, autarquias e outros elementos, compôs um aparato estatal cuja representação física e institucional objetivava a horizontalização da acumulação capitalista em todo território nacional, a começar pelo Nordeste. “Este Estado desenvolvimentista, assim dimensionado, tinha como papel verticalizar e descentralizar espacialmente a acumulação de capitais no Brasil”. (BAHIA, 1996, V.1, p.8)

O CAB se enquadrava nesta concepção estatal, conforme citação a seguir:

A antiga CPE, depois a CONDER (primeiramente Conselho para o Desenvolvimento do Recôncavo, depois da Região Metropolitana de Salvador), o CIA⁹, o COPEC¹⁰, a CEASA¹¹, o CEPED¹² e, entre outros, o CAB, foram instituições e equipamentos então enquadrados na anterior concepção de Estado desenvolvimentista e, portanto capaz de alavancar a acumulação de capitais. (BAHIA, 1996, V.1, p.9)

Verifica-se então, que a ideia da construção do CAB partiu de um processo maior, de cunho nacional, baseado na concepção de Estado desenvolvimentista. O planejamento estadual, consciente desta construção, e enxergando na região da Paralela um vetor de expansão em potencial, direcionou para suas margens a instalação deste novo aparato iniciando assim o surgimento de um novo polo.

⁹ Centro Industrial de Aratu.

¹⁰ Complexo Petroquímico de Camaçari.

¹¹ Centro de Abastecimento da Bahia.

¹² Centro de Pesquisas e Desenvolvimento.

Com essa obra, vai-se dar melhor ordenamento à expansão urbana de Salvador, [...] criam-se, ao mesmo tempo, novas oportunidades para a mais rápida ocupação humana de extensa área, ainda quase vazia, abrangida num dos vetores de crescimento da cidade e com a capacidade de receber um contingente demográfico muito mais numeroso quanto à população presente na atual zona urbana. (BAHIA, 1971, p.18)

A ideia de reunir órgãos públicos como as secretarias estaduais, significava ainda economia de aluguéis pelo governo e a vantagem de tê-los próximos entre si. Inicialmente houve a transferência de boa parte dos serviços da esfera do governo estadual seguidos, posteriormente, pela esfera federal.

De acordo com Scheinowitz (1998), a primeira medida tomada para a implantação do CAB foi o decreto nº. 22.590, de 18 de outubro de 1971. Este considerou de utilidade pública para fins de desapropriação, área de 700 hectares localizada em frente à Pituvaçu. Transcorrido um ano de planejamento, em junho de 1972 a obra foi iniciada pela equipe da qual faziam parte Lúcio Costa, o paisagista Burle Marx e o arquiteto João Filgueira Lima.

De acordo com o mesmo autor, uma das primeiras medidas tomadas como consequência da construção da Avenida Paralela e do Centro Administrativo foi a preservação legal através do Decreto estadual nº 23.666/1973, do lago criado pelo represamento do rio Pituvaçu e áreas vizinhas desde 1906. O Decreto objetivava preservar e aproveitar 660 hectares de vegetação e de um espelho d'água que poderiam vir a ser, posteriormente, prejudicados em decorrência do crescimento urbano.

Scheinowitz (1998, p. 64) pontua que:

Nos 425 hectares conservados pelo poder público foram instalados, no decorrer dos anos, um estádio, um museu da ciência e uma série de equipamentos e infra-estruturas tais como ciclovia, restaurantes, bares, palco para espetáculos e, naturalmente, estacionamento e módulo da polícia.

A implantação do CAB não chegou a utilizar os 700 hectares previstos: “Algumas áreas invadidas foram deixadas com seus novos posseiros. Outras foram liberadas para que seus proprietários construíssem. Essas ocorrências se dando na parte norte da área do decreto”. (SCHEINOWITZ, 1998, p. 63).

Atualmente estão situados no CAB, órgãos como a Secretaria de Planejamento (SEPLAN), Ciência e Tecnologia, Secretaria dos Transportes e Comunicações, a Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos, a Secretaria das Minas e Energia, a Assembleia Legislativa, a Secretaria de Indústria e Comércio, a Secretaria da Agricultura, o Quartel do V Batalhão da Polícia Militar, a Secretaria da Fazenda, a Companhia de Processamento de Dados da Bahia, o Instituto de Aposentadoria dos Servidores do Estado da Bahia, a Secretaria da Justiça, o Tribunal de Contas do Estado, a Secretaria de saúde, a Secretaria do Trabalho e Bem-Estar Social, o Departamento de Administração Geral, a Vice-Governadoria, uma igreja, dentre outros, conforme imagens abaixo:

Figura 76 - Vice - Governadoria, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 77 - Assembleia Legislativa da Bahia, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura. 78 - SEPLAN, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 79 - SEFAZ, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 80 - Tribunal de Contas do Estado da Bahia, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 81 - Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 82 - Ministério Público do Estado da Bahia, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 83 - Igreja Católica situada no CAB, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

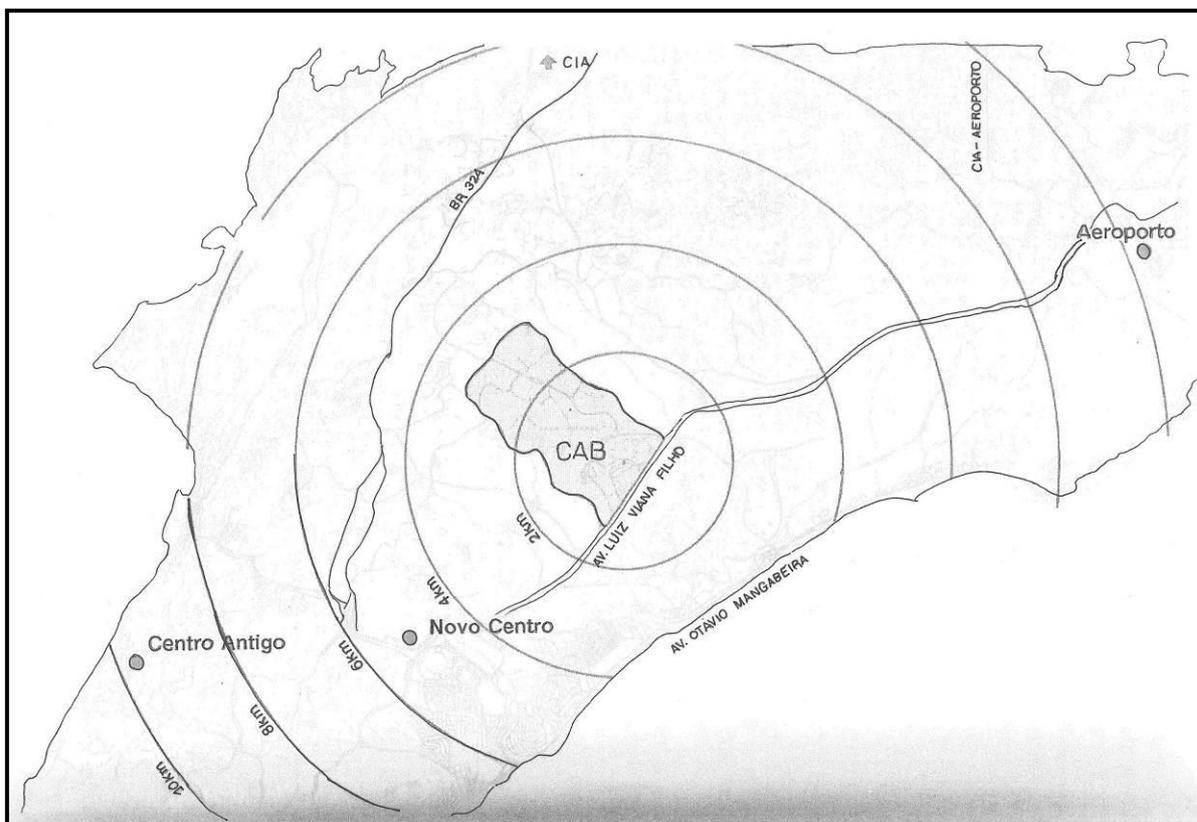
Pertencentes à esfera federal estão presentes o Departamento Nacional de Obras contra a Seca, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, o Departamento Nacional de Produção Mineral, a Justiça Federal, etc.

A localização do Centro Administrativo da Bahia fez dele uma nova centralidade em termos espaciais, como nos diz Scheinowitz (1998, p. 63):

É importante notar que a escolha de sua localização fez do Centro Administrativo o coração da aglomeração desse fim de século. Para provar sua centralidade basta lembrar que, além de ter atraído uma enorme população que reside atualmente num raio de 2 km em sua volta, ele dista 10 km do aeroporto e do Centro Antigo, e de 4 a 6 km do Bairro da Pituba e do Novo Centro. As populações de Itapoã, São Cristóvão e Mussurunga, mas também dos municípios vizinhos podem igualmente chegar de maneira rápida e desimpedida, sem ter que enfrentar os graves problemas de circulação e de estacionamento que pesam sobre as grandes cidades de nossa época.

A figura abaixo explicita a afirmação de Scheinowitz com relação à posição central do CAB:

Figura 84 - Posição central do CAB



Fonte: A. S. Scheinowitz, 1998, p. 66.

5.2 Situação Fundiária

De acordo com diversas certidões de registro de imóveis levantadas neste item da pesquisa, boa parte das terras nas quais o CAB foi construído eram fazendas. Objetivando conhecer a situação pretérita dessas terras de modo a compreender melhor como e em que condições a organização espacial do CAB foi desenhada, passaremos agora ao estudo da situação fundiária destas terras que a ele deram origem.

Inicialmente, vale pontuar que consta de estudos do CAB realizados pela SUCAB, o relato acerca da dificuldade do levantamento de dados fundiários acerca do mesmo:

Segundo informações de servidores da época, durante a transferência do acervo do CAB, da SEPLANTEC para a sede do antigo DEP, localizado na Plataforma II, foram extraviados inúmeros documentos referentes à implantação do CAB. [...]

Por fim, a inexistência de uma sistematização do processo de levantamento da planialtimetria [...] impede o entendimento do verdadeiro limite da área estadual do CAB e o acompanhamento do parcelamento da sua área federal: inadequação entre a realidade dos terrenos e as variadas plantas de localização. (BAHIA, 1996, vol. 7, 2ª parte, p. 04):

Apesar das relatadas dificuldades de consolidação de informações acerca da situação fundiária do CAB foi possível reconstituir com base principalmente nas cópias de escrituras de registro de imóveis, as principais transações responsáveis pela conformação atual do mesmo.

5.2.1 Desapropriações de terrenos

O Decreto nº 22.590 de 18 de outubro de 1971, publicado pelo Diário Oficial em 19 de outubro do mesmo mês e ano, considerou de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terreno para a implantação do CAB: “Considera-se de utilidade pública para fins de desapropriação, a área de terreno situada na Avenida Luiz Viana Filho, a fim de ser implantado o Centro Administrativo da Bahia”.

Consta do Decreto que o governador do Estado considerou para tal decretação alguns aspectos como o fato da expansão de Salvador estar dirigida e ordenada ao longo das grandes avenidas. Além disto, considerou que a área situada às margens da Avenida Luiz Viana Filho representava o aspecto mais dinâmico e consciente da transformação, em termos metropolitanos, da estrutura urbana da capital àquele momento. Por fim, que essa orientação localizacional foi considerada e escolhida para a implantação do Centro Administrativo da Bahia após detalhados estudos técnicos.

Conforme o art. 1º do citado Decreto, a área situada às margens da Avenida Luiz Viana Filho possuía as seguintes delimitações: a leste – é limitada pela faixa de domínio da Avenida Luiz Viana Filho do ponto de seu cruzamento da mesma com o rio Pituaçu; a norte e leste, limitada, partindo-se do ponto de cruzamento da Avenida Luiz Viana Filho com o rio Pituaçu subindo pelo mesmo até a sua nascente – entre a fábrica CIMBA e a estrada Sussuarana – e deste ponto até a confluência das estradas de Mata Escura e Sussuarana; ao sul – é limitada partindo-se do ponto de encontro das estradas Sussuarana e Mata Escura até o seu encontro com a estrada dos Barreiros. Deste ponto, segue-se o limite pela estrada do Beirú até o seu cruzamento com o rio Cachoeirinha, descendo pelo citado rio até o seu cruzamento com a Avenida Luiz Viana Filho, logo após a barragem de Cachoeirinha.

O Decreto autorizou o secretário do Planejamento, Ciência e Tecnologia, à época o Sr. Mário de Mello Kértz, a adotar as providências necessárias a efetivar a desapropriação tratada no mesmo.

Conforme escritura de expropriação amigável registrada no 2º Ofício de Registro de Imóveis e Hipotecas da Comarca da capital (BAHIA, 1996, vol. 7, pág. 26-1), o Sr. Dilson Jatahy da Fonseca e sua esposa Maria Meireles da Fonseca foram expropriados pelo Estado da Bahia, representado pelo secretário do Planejamento, de uma área de terreno própria com 486.780,00 m² (quatrocentos e oitenta e seis mil, setecentos e oitenta metros quadrados).

Ainda de acordo com os dados contidos na escritura, o outorgado adquirente expropriante, Estado da Bahia, adquiriu o direito, domínio, posse ação e acessão

sobre a área a si transferida, mediante o pagamento acertado de Cr\$ 3.800.000,00 (três milhões e oitocentos mil cruzeiros) pagos ao transmitente expropriado.

5.2.2 Doação da Prefeitura

A Prefeitura de Salvador, de acordo com escritura lavrada no 1º Ofício de Notas da capital, em 25 de fevereiro de 1977 e registrada em 12 de abril de 1977 no Cartório de Registro de Imóveis local (BAHIA, 1996, vol. 7, p. 27-1), representada pelo prefeito do município Sr. Jorge Hage Sobrinho, efetuou uma doação de um terreno com área total de 840.000 m² (oitocentos e quarenta mil metros quadrados) para fins exclusivos de construção dos edifícios sede de repartições públicas e demais instalações necessárias ao funcionamento do Centro Administrativo da Bahia.

De acordo com a escritura seria possível ser concedido, ainda, à União, a título oneroso ou gratuito, as porções de terreno que forem destinadas à sede de repartições dos órgãos da administração pública federal direta e indireta.

A doação fez constar na escritura cláusula que determinava que na hipótese do donatário não destinar o terreno doado para as finalidades que constituíam o objeto da doação dentro do prazo de dois anos, a escritura restaria sem efeitos podendo a doadora reter o imóvel doado.

Com relação à delimitação da área doada pela prefeitura ao Estado, constam os seguintes limites: leste – faixa de domínio da Avenida Paralela; norte – iniciando no ponto de interseção de domínio com o rio Pituaçu, por este subindo a encontrar a cerca que limita a área aforada ao sr. Orlando Araújo com a Fazenda Sussuarana. Desse ponto prossegue ao longo da cerca da referida área em direção a oeste até atingir a estrada Sussuarana.

5.2.3 Lotes - Setor Bancário

O Banco Central do Brasil comprou do Estado do Bahia, de acordo com escritura pública de compra e venda registrada no 2º Ofício de Registro de Imóveis e Hipotecas da Comarca da Capital, área de terreno de 15.000m² (quinze mil metros quadrados), localizada no anel viário compreendido pelas Avenidas Luiz Viana Filho,

2ª Avenida A, 1ª Avenida D e rumo de ligação entre esta e a primeira, individuada conforme memorial descritivo e planta.

O valor pelo qual o vendedor (Estado da Bahia) transferiu o domínio, direito, ação e posse ao vendedor foi de Cr\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil cruzeiros).

Consta da escritura (BAHIA, 1996, vol. 7, p. 29-6) que a área citada e objeto da compra foi havida pelo Estado da Bahia através de doação anterior feita pela Prefeitura Municipal de Salvador de acordo com escritura pública lavrada a 25 de fevereiro de 1977. Faz parte então dos 840 mil m² doados conforme descrito no item anterior.

No ano de 1980, o Estado da Bahia através do Departamento de Edificações Públicas, ingressou com um processo administrativo intentando levar o Banco Central a efetuar permuta de seu terreno no Centro Administrativo por outro terreno no mesmo Centro onde se pretendia implantar o setor bancário.

Contudo, o Banco Central planejando edificar o edifício-sede do Departamento Regional de Salvador no terreno já adquirido e que o considerava de muito boa localização, não aceitou. Em resposta ao ofício acerca do pedido respondeu que:

b) sua escolha, principalmente quanto à localização, levou em conta as exigências dos serviços de meio circulante (áreas para estacionamento e manobra de veículos pesados, segurança, facilidade de acesso, etc).

c) em decorrência, todos os estudos preliminares visando à construção do prédio naquele local já foram realizados, inclusive a elaboração de anteprojeto, tendo sido efetivada a competente “consulta prévia” à Secretaria de Urbanismo e Obras Públicas para possibilitar o desenvolvimento e a aprovação final do respectivo projeto de arquitetura;

d) por outro lado, a área oferecida ao Banco Central para a permuta tem situação não adequada à natureza da edificação pretendida para abrigar todos os serviços desenvolvidos pelo Departamento Regional de Salvador, que jurisdiciona as atividades desta Autarquia Federal nos estados da Bahia e Sergipe. (BAHIA, 1996, vol. 7, p. 29-3).

Com base na Lei nº. 3.592 de 13/10/1977, o Estado da Bahia alienou ao Banco do Brasil área de terreno de 20.000m² (vinte mil metros quadrados), situado no anel viário compreendido pela Avenida Luiz Viana Filho, 2ª Avenida - A, 1ª Avenida – D e ramo de ligação entre esta e a primeira.

Com a transferência do setor bancário para a 5ª Avenida, o Governo do Estado efetuou permuta do lote do Banco do Brasil para o novo setor, em novo lote a contar com 22.000m² (vinte e dois mil metros quadrados), conforme escritura de permuta (BAHIA, 1996, vol. 7, p. 38-1).

O Governo do Estado por meio da Lei nº. 4.265 de 22/06/1984, autorizou a doação de área de terra de 20.000m² (vinte mil metros quadrados) situada no setor bancário do CAB ao Banco Nacional de Habitação – BNH.

No mesmo ano, o governador do Estado delegou competência ao Secretário da Administração para assinar escritura pública de doação de área de terreno à Associação de Previdência dos Empregados do BNH – PREVHAB.

5.2.4 Área Federal

O Governo do Estado da Bahia através do antigo Departamento de Edificações Públicas (DEP), autarquia a si pertencente, comprou do qualificado como lavrador, Sr. Leocádio Grilo de Brito, pela quantia de Cr\$ 2.000.000, 00 (dois milhões de cruzeiros), e de acordo com escritura pública lavrada no 1º Ofício de Notas da capital em 30 de setembro de 1976, uma propriedade agrícola denominada “Santa Maria”, situada em lugar identificado como Sussuarana.

A propriedade apresentava 27,94 tarefas de terra o que equivale a 121.706,64m² (BAHIA, 1996, vol. 7, p. 48-1). Contudo, o vendedor possuía escriturada apenas 17 tarefas de terra, ou seja, 74.052m². Esta área consta efetivamente como objeto de compra e venda em documento de escritura pública.

A área restante, 10,94 tarefas de terra, 47.654,64m², estava na posse e domínio útil do vendedor a mais de trinta anos, apesar do mesmo não ter escritura. Consta que a posse de tal área foi de livre e espontânea vontade transferida ao

Governo do Estado conforme escritura lavrada em cartório (BAHIA, 1996, vol. 7, p. 52-15).

Após a compra, o Departamento de Edificações Públicas loteou as 17 tarefas de terra denominando-as de “Área Federal do CAB”. Desta área, foram posteriormente alienados lotes nos anos de 1976 e 1977 aos órgãos públicos da União: Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), Departamento Nacional de Obras contra a Seca (DNOCS) e Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Foi doado lote para o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) através da Lei estadual nº. 3.923/81 e a Associação Baiana de Imprensa (ABI) através da Lei estadual nº. 5.982/90. Também foi autorizada a concessão de direito real de uso à Justiça Federal por meio da Lei nº. 5.464/89. As demais áreas foram intituladas de “Áreas remanescentes”.

De acordo com certidão de 31 de janeiro de 1991, o terreno denominado “remanescente” se encontra livre e desembaraçado de hipoteca, ações e de quaisquer ônus.

Considerando que a soma das áreas dos terrenos alienados ao INCRA, CPRM, DNOCS e DNPM perfazem um total de 76.942,45m² e que foram registrados como localizados na antiga Fazenda Santa Maria, e, possuindo esta por força de escritura pública, área total de 74.052m², percebe-se que apenas os lotes alienados já esgotam e suplantam a área oficial registrada.

É possível que por esta razão, o terreno doado à ABI tenha sido registrado como situado na gleba vizinha:

Segundo informações oficiosas da SUCAB, por este motivo, o terreno doado à ABI foi registrado como situado na gleba de Constança da Rocha Pires, em que pese a sua localização encontrar-se fora deste terreno. Este mesmo motivo leva a que o terreno doado à Justiça Federal enfrente obstáculos à sua legalização. (BAHIA, 1996, v.7, 2ª parte, p. 15).

A Sra. Constança da Rocha Pires, possuía o domínio-útil de área de terreno com 116.692,30m², conhecida como Fazenda Corcunda de Yaiá, que se limitava, conforme matrícula nº. 53.875/86, com terreno pertencente à PMS e, de lado esquerdo, com o antigo terreno de Leocádio Grilo Brito, alienado ao Estado em 1976. O terreno da Sra. Constança foi expropriado pelo Governo do Estado da Bahia por força de sentença prolatada em 01 de agosto de 1986 pelo pagamento da quantia de Cr\$ 42.009.120,00 (quarenta e dois milhões, nove mil e cento e vinte cruzeiros). (BAHIA, 1996, v.7, p. 51).

Na década de 1980, com o crescimento populacional no sentido do miolo, terrenos da PMS contíguos à Fazenda Corcunda de Yaiá foram ocupados originando a “invasão” Nova Sussuarana. A PMS terminou por oficializar esta ocupação criando na localidade um conjunto residencial com o mesmo nome. Sobre a ocupação da área do miolo na década citada pontua Gordilho (2008, p. 115):

Na década de 1980, a área do Miolo, que já começara a ser ocupada ao longo da BR-324, passa a constituir a principal área de expansão, principalmente em decorrência da implantação de inúmeros conjuntos habitacionais através da URBIS, viabilizados por financiamentos do BNH e pela abertura de algumas vias de penetração que ligam a Av. Paralela à BR-324.

Diante desse processo crescente de ocupação que já atingia a Fazenda Corcunda de Yaiá, o Governo Estadual se preocupou em expandir os limites de seu terreno até as ocupações irregulares existentes. Assim sendo, o atual terreno da Justiça Federal, por exemplo, segundo dados da SUCAB (BAHIA, 1996 v.7, 2ª parte, p. 14), ficou composto de duas glebas sendo uma remanescente do lote “Área federal” e outra remanescente da Fazenda Corcunda de Yaiá de modo a tornar confusa a regularização de sua área.

Consta ainda, segundo registro no 3º Ofício do Registro de Imóveis (1996, anexo V-51) as delimitações das 17 tarefas de terra da Fazenda Santa Maria. Confrontando estes dados com as plantas fornecidas pelo SUCAB (BAHIA, 1996, anexo V – 09, 12 e 13) verifica-se que não há coincidência entre os limites contidos nas plantas e nos documentos, já que os primeiros são muito maiores que as 17 tarefas referidas no segundo.

Percebe-se, pois que há um desencontro entre as informações que constam dos documentos oficiais e os levantamentos topográficos presentes nos pouquíssimos estudos sobre a área. Como não são encontrados documentos históricos oficiais que remontem a sucessão e os limites precisos das glebas, e até mesmo a comparação exata entre as plantas e os documentos não são compatíveis, torna-se inviável precisar a real situação das terras, especialmente as terras da área federal do CAB.

5.3 Futuras Instalações no CAB

Ainda hoje (2012), é possível perceber a existência de obras e a indicação da transferência de importantes órgãos para o CAB. Um deles é o Tribunal Regional de Trabalho localizado no bairro do Comércio e que passará a fazer parte do complexo do CAB, conforme imagens a seguir:

Figura 85 - Futuras instalações do TRT, 5ª Região, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Figura 86 - Futuras instalações do TRT, 5ª Região, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Outro importante órgão localizado atualmente na Piedade, centro antigo de Salvador e que será transferido para o CAB é a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) juntamente com a Escola Superior de Advocacia (ESAD), a Caixa de Assistência de Advogados da Bahia (CAAD) e o Instituto de Advogados da Bahia (IAB).

Figura 87 - Área de Futuras instalações da OAB, ESAD, CAAB e IAB, 2012.



Fonte: Michelle Marcelino

Tais transferências indicam que o Centro Administrativo, continua uma excelente alternativa de localização para os órgãos administrativos e judiciais, estaduais e federais, seja pelo benefício de estarem próximos entre si, seja pela localização viária que, apesar de já se apresentar com dificuldade de mobilidade frente ao volume de veículos e poucas rotas, é, ainda, importante dado à centralidade da área.

5.4 O CAB e suas demais utilizações

A partir do final da década de 2000, mais precisamente a partir de 2009, Salvador entrou no circuito das corridas automobilísticas do Grande Prêmio *Stock Car*¹³. O CAB, com suas ruas horizontais e planejadas, tem sido o local de realização destas corridas cuja primeira edição ocorreu em 2009 e a edição mais recente aconteceu nos dias 03 e 04 de setembro de 2011.

Figura 88 - Imagem do CAB no GP Stock Car, 2011.



Fonte: stockcar.globo.com/index.php/ingressos-gp-bahia/

¹³ Categoria de automobilismo.

Tais eventos atraem grande número de pessoas que se interessam pelo esporte e aquecem, nesses períodos, setores como hotelaria e turismo de forma geral, conforme comenta o presidente do sindicato de Hotéis de Salvador:

A realização do 3º GP Bahia, nos dias 3 e 4 de setembro, deve movimentar toda a economia de Salvador. E a chegada de membros da organização, pilotos e equipes, além de fãs de todo o estado, devem aquecer também o setor hoteleiro. É o que prevê Silvio Pessoa, presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes e Bares de Salvador. (Stock, 2011)

Verifica-se com isto que o CAB, além de sua função primordial de centralização dos órgãos públicos e de seu objetivo inicial de servir como pólo de atração e vetor de crescimento da cidade naquela direção, revela-se, na atualidade, como palco para eventos esportivos de grande porte contribuindo com a economia e a dinâmica de Salvador.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da pesquisa ora realizada, Planejamento Urbano de Salvador: a Avenida Paralela e o CAB é possível tecer algumas considerações relevantes.

O trabalho teve como objetivo estudar o Centro Administrativo do estado da Bahia e a Avenida Paralela de modo a compreender em que medida estes elementos contribuíram para a atual conformação espacial da cidade. Nesta proposta, tomou-se como base o instrumento do planejamento urbano e, a partir deste referencial, foram feitas análises teóricas que partiram de escalas espaciais maiores remontando a evolução do planejamento no Brasil, e chegaram a escalas menores estudando mais especificamente o planejamento em Salvador.

No que tange à primeira, e se apoiando nos autores citados no corpo do trabalho, foi possível compreender que o governo brasileiro, não obstante suas visíveis ações em campos como de saneamento, transportes e habitação nas últimas décadas, não tem promovido ações significativas que possam ser incluídas como ações de planejamento urbano na medida em que as mesmas não se propõem à promoção de organização do espaço urbano.

Mais especificamente em relação ao planejamento do espaço urbano em Salvador, existiram momentos que foram fundamentais para as diretrizes da expansão urbana da cidade tais quais os da edição do EPUCS e do PLANDURB. Passados estes episódios, vivencia-se um período letárgico no planejamento em escalas amplas em Salvador.

A partir de 1943, com a instalação do EPUCS, foi desenhado um plano para construção de vias radiais pelos fundos dos vales dando origem às avenidas de vale, futuros vetores de expansão e densificação urbana de Salvador. Pela falta de recursos, intenção política ou de ambos, o plano só veio a ser executado no final da década de 1970, período em que se iniciou uma nova estrutura urbana na cidade.

Esta grande intervenção ampla e planejada resultou numa fácil e rápida circulação até então inédita na cidade. É certo que tal circulação privilegiou o uso da

automóvel do mesmo modo que é certo que a rede de avenidas ora construídas ampliou o espaço urbano, valorizou algumas localidades em detrimento de outras e promoveu a polinucleação da cidade pelo surgimento de novas centralidades comentadas no corpo do trabalho.

A Avenida Paralela, que nasceu no contexto das avenidas de vale, tornou-se, efetivamente, o maior eixo de expansão urbana de Salvador. Seguindo no vetor norte e na medida de sua crescente utilização, permitiu ampliação do tecido urbano, modificação de antigas rotas, maior integração entre o centro e locais de vazio urbano e tornou mais céleres mudanças num sistema viário que até o momento era pequeno e inexpressivo.

A via em si passou por diversas transformações e com ela igualmente o seu entorno. Confiantes no crescimento e desenvolvimento da região, importantes agentes se apropriaram progressivamente da vasta área verde contribuindo para a conformação espacial atual. Quanto mais a área da avenida se desenvolvia, maior era o interesse do setor imobiliário que, contava e conta ainda (e cada vez mais) com a parceria do Poder Público, seja produzindo infraestrutura para o local, seja produzindo regulamentação legal para sua ação.

Hoje (2012), e especialmente com a força detida pelo comentado setor imobiliário, a avenida, se encontra bastante valorizada em quase toda a sua extensão o que se percebe pela considerável instalação de empreendimentos de alto padrão no local.

Desta densificação urbana é visível uma desagradável e preocupante consequência que é o fato de que a Avenida Paralela já não suporta o fluxo de automóveis na maior parte do dia. Longos congestionamentos revelam falta de mobilidade como reflexo da rápida ocupação do entorno da avenida e de todo o vetor norte, o que tende a se agravar com a entrega do grandioso número de habitações que estão simultaneamente sendo construídas na área. A Avenida que outrora tinha somente a função de ligação revela, na atualidade, em face da instalação de equipamentos como *shoppings*, faculdades, hipermercados, empresas, lojas, somados ao grandioso número de edifícios residenciais já

ocupados e em fase de ocupação, que é uma região na qual milhares de pessoas se dirigem diariamente e permanecem durante boa parte do dia.

Desse modo, conclui-se pela urgente e indispensável necessidade de se planejar, viabilizar e efetivar a construção de vias alternativas e de transporte de massa. O planejamento realizado e posto em prática na década de 1970 cumpriu seu papel, durante os anos que se seguiram, mas necessita de uma renovação, ou seja, de uma continuação no ato de planejar de forma a atender as necessidades atuais e antecipar, minimamente, às necessidades futuras de modo a evitar o caos.

O Estado, agente produtor do espaço e, ao mesmo tempo, agente legitimado a compor normas de produção e uso deste espaço, também é amplamente responsável pela conformação atual da área. Exemplo disto foi a edição do Decreto nº. 22.590/71 que considerou de utilidade pública para fins de desapropriação extensa área contígua a Avenida Paralela, na época, ainda em construção. Esta foi a primeira medida tomada para a implantação do Centro Administrativo do Estado.

O CAB foi um importante aparato estatal criado numa perspectiva maior de abrangência nacional que intencionava a desconcentração industrial da região do centro-sul do país. Seguindo a concepção de Estado desenvolvimentista, primou-se por construir um centro administrativo que permitisse a reunião dos serviços da administração até então dispersos.

Aliando conveniência e oportunidade, o governo estadual, consciente de que o vetor norte era a área da cidade com maiores possibilidades de expansão, interviu de forma planejada na transferência dos serviços administrativos do centro tradicional para esta nova área, fora do perímetro urbano e contígua à Avenida Paralela induzindo, assim, uma expansão ordenada do tecido urbano.

Na medida em que paulatinamente descentralizou a cidade, a inauguração da Avenida Paralela e do CAB alterou o fluxo de pessoas, a dinâmica intraurbana da cidade e levou a uma progressiva degradação do centro antigo. Por outro lado reforçou o crescimento da Região metropolitana e ampliou a ligação da metrópole com as cidades que a compõem.

Com relação à situação fundiária das terras onde se situa o CAB, o exame das mesmas revelou carência de documentações oficiais suficientes para remontar a sucessão e os limites precisos das glebas. Até mesmo a comparação entre as plantas e os documentos existentes não são compatíveis, e isto, somado às poucas pesquisas sobre o lugar, leva a concluir pela imprecisão quanto a real situação das terras, especialmente as terras da área federal. Não obstante este fato, o centro administrativo continua sendo um lugar atrativo para órgãos estaduais e federais seja pelo benefício de estarem próximos entre si, seja pela localização viária que, apesar de já se apresentar com dificuldade de mobilidade frente ao volume de veículos e poucas rotas, é, ainda, importante dado à centralidade física da área.

Considerando que esta pesquisa se propôs a resgatar os aspectos que envolvem a produção e o planejamento do espaço urbano em Salvador tendo como estudo de caso a Avenida Paralela e o CAB foi possível verificar que de fato a construção destes elementos deu novos rumos ao crescimento da cidade. A ação planejada do Estado em conjunto com a ação do setor imobiliário foram fundamentais para definir estas áreas como locais fortemente valorizados e vias de franca expansão urbana.

Passados pouco mais de quarenta anos percebe-se que o planejado não apenas aconteceu como suplantou as expectativas em conformidade com um espaço que produz e é reproduzido cotidianamente por diversos agentes. Fica o questionamento a respeito de quais novos rumos serão tomados a partir de agora e até que ponto estes rumos contemplarão políticas que contenham em seu bojo não apenas o interesse em atender ao capital, mas, sobretudo, de criar condições efetivamente dignas e que tragam melhorias de base para a cidade e seus membros.

7. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo Henrique de. A economia de Salvador e a formação de sua região metropolitana. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. Salvador: EDUFBA, 2008.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **Geografia de Salvador**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

BAHIA. Governador (1971-1975: Antônio Carlos Magalhães). **Relatório de governo 1971**. Salvador: EGBA, 1972. v. 1. il. Anexo: Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Bahia em 31 de março de 1972.

BAHIA. Governador (1971-1975: Antônio Carlos Magalhães). **Relatório de governo 1973**. Salvador: EGBA, 1974. il. Anexo: Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Bahia em 1º de março de 1974.

BAHIA. Governador (1975-1979: Roberto Figueira Santos). **Mensagem à Assembléia Legislativa - 1975**: relatório de governo. Salvador: BUREAU, 1976. 139 p. il.

BAHIA, Governo do Estado. **Projeto CAB**: relatório preliminar. Salvador: IURAM, 1978. 86 p.

BAHIA, Governo do Estado. **Estudos do CAB**: Salvador, SUCAB, 1996. V. 1.

BAHIA, Governo do Estado. **Estudos do CAB**: Situação Fundiária – plantas – 2ª parte, Anexo 1 - Salvador, SUCAB, 1996. V. 7.

BICALHO, Marcos Pimentel. O pesadelo da imobilidade urbana: até quando? **Vilas Magazine**. Lauro de Freitas: Editar, n. 163, p. 18, ago. 2012.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. As “Cidades” de Salvador. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. Salvador: EDUFBA, 2008.

GORDILHO-SOUZA, Ângela. **Limites do habitar**: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. 2ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano**. Curitiba: Ibpex, 2007.

HENRIQUE, Wendel. **O direito à natureza na cidade**. Salvador: EDUFBA, 2009.

HUPSEL FILHO, Valmar. Paralela sofrerá ainda mais com o trânsito. **A Tarde**, Salvador, 28 mar. 2010. Caderno 1, p. A5.

LORENZO, Manoel R. G. Salvador: uma cidade previsível. In: LUZ, Ana Maria de Carvalho (org.). **Quem faz Salvador**. Salvador: UFBA, 2002.

LUZ, Ana Maria de Carvalho (org.). **Quem faz Salvador**. Salvador: UFBA, 2002.

MORAES, Alexandre de (org.). **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Atlas, 2012.

PENTEADO FILHO, Paulo de Arruda. **Planejamento Urbano em Salvador**. **Veracidade**, v.1, n. 2, p.5-11, out/dez.1991.

PINHO, José Antônio Gomes de. Salvador na evolução do planejamento urbano. In: LUZ, Ana Maria de Carvalho (org.). **Quem faz Salvador**. Salvador: UFBA, 2002.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SCHEINOWITZ, A.S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998. 314 p.: il. – (Coleção Apoio, 24).

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. **Estudos sobre globalização, território e Bahia**. 2ed. Salvador: UFBA/Mestrado em Geografia/Departamento de Geografia, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador: Transformações e Permanências (1549-1999)**. Ilhéus: Editus, 2002.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. São Paulo e Salvador: duas metrópoles brasileiras na longa duração (1549/ 1554/ 2004). In: OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; CARLOS, Ana Fani Alessandri. (orgs.). **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo, Studio Nobel, 1998.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba, SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

VILAS MAGAZINE, Governo lança edital prevendo metrô até o Km 3,5 da Estrada do Côco. Lauro de Freitas: Editar, n. 162, p.12, jul. 2012.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. Salvador, 2008.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. Considerações ao planejamento urbano moderno de Salvador. In: LUZ, Ana Maria de Carvalho (org.). **Quem faz Salvador**. Salvador: UFBA, 2002.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora / PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e Centralidade: uma questão recente. In: OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; CARLOS, Ana Fani Alessandri. (orgs.). **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

CEO Salvador Shopping. Disponível em: <http://www.cyrela.com.br/ba/imovel/comercial/salvador/integrado-ao-salvador-shopping/escritorio/ceo-salvador-shopping> Acesso em 05 ago. 2011.

DÉCIMO, Tiago. **Plano Diretor de Salvador é sancionado e causa polêmica**. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,plano-diretor-de-salvador-e-sancionado-e-causa-polemica,127861,0.htm> Acesso em: 18 mai. 2012.

Edital do metrô de Salvador e Lauro de Freitas passa por mais uma audiência. Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/noticia.chave3.htm> Acesso em 20 ago. 2012.

HAUENSCHILD, Carl Von. **Salvador do ponto de vista de planejamento urbano**. Disponível em: <http://redeproufessionaissolidarios.objectis.net/salvador/texas/salvador-do-ponto-de-vista-de-planejamento-urbano> Acesso em: 15 mai. 2012.

JOÃO Henrique sanciona Louos com itens denunciados pelo MP-BA. Disponível em: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2012/01/joao-henrique-sanciona-louos-com-itens-alvos-de-denuncias-do-mp.html> Acesso em: 18 mai. 2012.

MOREIRA, Helion França. **O Plano Diretor e as funções sociais da cidade**. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: http://www.cprm.gov.br/publique/media/plano_diretor_helion.pdf Acesso em: 15 mai. 2012.

MINISTÉRIO Público da Bahia solicita inconstitucionalidade da Louos. Disponível em: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2012/05/ministerio-publico-da-bahia-solicita-inconstitucionalidade-da-louos.html> Acesso em 18 mai. 2012.

NOSSA História. Disponível em: <http://www.iguatemisalvador.com.br/sobre/nossa-historia/> Acesso em: 01 ago. 2011.

OBRAS do metrô de Salvador. Disponível em: <http://www.creaba.org.br/Pagina/209/Globo--Obras-do-metro-de-Salvador--Abril-2011.aspx> Acesso em: 18 mai. 2012.

O complexo. Disponível <http://www.odontomedicoitaigara.med.br/?p=oshopping.php> Acesso em: 01 ago. 2011.

O empreendimento. Disponível em: http://www.salvadortradedcenter.com.br/prg_tor_emp.cfm Acesso em: 05 ago. 2011.

Resolução nº 34 de 1º de julho de 2005. DOU de 14/07/2005, Seção 1, pág. 89. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PrevencaoMediacaoConflitos/Legislacao_Resolucao_N_34.pdf Acesso em: 18 mai. 2012.

ROCHA, Luana e HUPSEL Filho, Valmer. **Prefeito sanciona Louos e outras leis antes de viajar**. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/politica/noticia.jsf?id=5799713&t=Prefeito+sanciona+Louos+e+outras+leis+antes+de+viajar> Acesso em: 18 mai. 2012.

Salvador Prime. <http://www.salvadorprime.com.br/> Acesso em 15 jul. 2012.

Salvador Shopping Business. Disponível em: <http://www.cyrela.com.br/ba/imovel/comercial/salvador/integrado-ao-salvador-shopping/escritorio/salvador-shopping-business> Acesso em 05 ago. 2011.

Salvador Shopping investe R\$ 150 milhões e ganha 201 novas lojas. Disponível em:

<http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/economia/noticia/2009/09/08/salvador-shopping-investe-r-150-milhoes-e-ganha-201-novas-lojas-198970.php>

Acesso em: 05 ago. 2011.

STOCK Car em Salvador / GP 2011. Disponível em:

<http://www.stockcaremsalvador.com.br/> Acesso em 12 de outubro de 2011.