**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**
**FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**CLEITON SENA DE JESUS**

# TRANSPORTE E USO DO SOLO: UMA NOTA SOBRE O PROCESSO HISTÓRICO RECENTE DO PLANEJAMENTO URBANO EM SALVADOR/BA

**SALVADOR**
**2011**

**CLEITON SENA DE JESUS**

# TRANSPORTE E USO DO SOLO: UMA NOTA SOBRE O PROCESSO HISTÓRICO RECENTE DO PLANEJAMENTO URBANO EM SALVADOR/BA

Versão definitiva da monografia apresentada no curso de graduação de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Me. Ihering Guedes Alcoforado de Carvalho.

**SALVADOR**
**2011**

**CLEITON SENA DE JESUS**

# TRANSPORTE E USO DO SOLO: UMA NOTA SOBRE O PROCESSO HISTÓRICO RECENTE DO PLANEJAMENTO URBANO EM SALVADOR/BA

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em 08 de julho de 2011.

**Banca Examinadora**

_____

**Prof. Me. Ihering Guedes Alcoforado de Carvalho**
Universidade Federal da Bahia - UFBA

_____

**Prof. Dr. Lívio Andrade Wanderley**
Universidade Federal da Bahia - UFBA

_____

**Prof. Me. Antônio Plínio Pires de Moura**
Universidade Federal da Bahia - UFBA

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus por ter me dado saúde para conseguir concluir essa etapa da minha vida. Agradeço a minha mãe, Tânia Sena de Jesus, que não mediu esforços para me apoiar e por sempre confiar em mim nos momentos mais difíceis da vida, à minha avó, Stelita Maria de Sena, que me transmitiu todos os valores que hoje carrego na minha formação como cidadão, é uma pena ela não estar viva nesse momento para presenciar a minha formatura. Agradeço também a todos os meus familiares que sempre me incentivaram e sempre me transmitiram confiança e carinho.

Agradeço a meu orientador e mestre Ihering Guedes Alcoforado pela orientação e pelas dicas nesses meses em que me dediquei a esse trabalho, agradeço também por sua disponibilidade, sempre solicito e disposto a ajudar. Deixo registrada minha admiração por seu trabalho. Agradeço também aos professores Plinio e Livio por fazerem parte de minha banca examinadora.

Agradeço por ter feito parte da turma 2006.1 e ter tido a oportunidade de conhecer e construir amizades com pessoas tão especiais como Rômulo Alessandro, amigo de muito antes de entrarmos na Universidade, Mauricio, Diego, Rodrigo, Cristiano, Rafael, André Freitas, André Viana, Flávio, Dudu, Jozi, Laíse, Magnum, a equipe dos cretinos, enfim a todos que de certa forma contribuíram para a minha formação. Agradeço também aos amigos queridos das turmas agregadas entre tantos outros. Agradeço a meus amigos por terem tido paciência comigo por conta da minha ausência nos últimos meses. Agradeço a todos os funcionários terceirizados da Faculdade de Ciências Econômicas por todos esses anos de compreensão e paciência comigo.

# RESUMO

O planejamento urbano de Salvador é o principal motivo para a crise da mobilidade urbana que a cidade se encontra. Neste trabalho é demonstrado como ao longo do tempo a cidade foi se organizando e quais os interesses que eram priorizados ao se realizar as grandes intervenções urbanas. O objetivo principal deste trabalho é fazer um levantamento histórico de como foi executado o planejamento de Salvador, para que se percebam os erros e assim os evite e com isso fornecer subsídios a formulações de politicas públicas mais democráticas onde a maioria da população seja beneficiada, principalmente quanto à mobilidade urbana. Este trabalho resgata resultados de um trabalho realizado há 30 anos, mostrando que os planejadores de outrora já se preocupavam com o crescimento da cidade, contudo tais soluções não foram implementadas em sua totalidade, o que foi feito foram ações pontuais em pontos específicos da cidade. É exposto também que atualmente os gestores públicos continuam a pensar a cidade atendendo a interesses do capital privado e deixando em segundo plano a grande massa da população e dessa forma repetem os erros do passado onde os planejadores têm sua preocupação maior na oferta de estrutura viária para os veículos automotores.



Palavras-chave: Planejamento urbano. Políticas. Mobilidade urbana. Congestionamentos.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES


| | | |
|---|---|---|
| Figura 01 - | Modelo Radial-Concêntrico | 18 |
| Figura 02 - | Croqui dos três estabelecimentos humanos de Le Corbusier | 22 |
| Figura 03 - | Sistema de transporte proposto para o ano 2000 | 29 |
| Figura 04 - | Desenvolvimento da estratégia estágio 1 | 30 |
| Figura 05 - | Desenvolvimento da estratégia estágio 2 | 31 |
| Figura 06 - | Desenvolvimento da estratégia estágio 3 | 32 |
| Figura 07 - | Estratégia consolidada estágio 4 | 33 |
| Figura 08 - | 1ª e 2ª Rotula do aeroporto | 41 |
| Figura 09 - | Ranking das cidades mais visitadas do Nordeste pelo turista internacional no Brasil | 42 |
| Figura 10 - | Sistema viário de 2 de Julho | 45 |

## SUMÁRIO


**1 INTRODUÇÃO** 8

**2 REFERENCIAL TEÓRICO: POLÍTICAS DE TRANSPORTE E USO DO SOLO** 11

2.1 ESTRANGULAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO E DO USO DO SOLO EM SALVADOR 12

2.2 INTERAÇÃO ENTRE AS POLÍTICAS DE TRANSPORTE E USO DO SOLO 13

**3 PLANEJAMENTO URBANO MODERNISTA: APLICAÇÃO EM SALVADOR (1943-1987)** 16

3.1 A GÊNESE DO PLANEJAMENTO URBANO EM SALVADOR 17

3.2 A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL DE ARATU 21

3.3 A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PETROQUIMICO DE CAMAÇARI 25

3.4 O ESTUDO SOBRE O USO DO SOLO E DE TRANSPORTES 26

3.5 O PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE SALVADOR 33

**4 ALINHAMENTO DAS POLITICAS DE TRANSPORTES E USO DO SOLO EM SALVADOR (PÓS 1988)** 38

4.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO: UMA NOVA FORMA DE PENSAR A CIDADE 39

**5 CONCLUSÕES** 48

**REFERÊNCIAS** 51

# 1 INTRODUÇÃO

A organização espacial das cidades está intimamente ligada ao bom ou mau funcionamento de todos os setores da economia. E, esta temática está cada vez mais na pauta de discussão dos legisladores das grandes e médias cidades brasileiras. Um planejamento urbano mal executado pode resultar em ineficiência econômica, uma vez que a cidade passará a exercer de forma ineficiente suas funções industriais, comerciais, sociais, serviços de toda espécie como religiosos, administrativos, militares, entre outros (SINGER, 1998). Em virtude disso, muitos urbanistas e economistas têm se preocupado em estudar as externalidades provocadas pela organização espacial das cidades. Esta temática é relevante no que tange o desenvolvimento coordenado das cidades e é extremamente atual, pois externalidades provocadas por problemas de densidade populacional (má distribuição do uso do solo) e trânsito, aumentam a cada dia principalmente em uma cidade como Salvador onde a política de transporte está sempre a reboque da política de uso do solo. Esta pesquisa se torna relevante na medida em que explicitará os problemas econômicos e sociais relacionados à expansão urbana de Salvador.

A cidade do Salvador teve sua organização espacial de forma autônoma até o final da primeira metade do século XX. Apenas em 1943 foi criado o primeiro Escritório do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador, era uma entidade privada que funcionava sob a coordenação de Mário Leal Ferreira. A partir de então se iniciou uma preocupação mais ordenada da organização interna da cidade, as décadas de 1950 e 1960 ficaram marcadas pelo inicio de um processo de segregação urbana, expansão horizontal e mudanças no sistema de transporte. Somente a partir década de 1970 ocorre um esforço na direção de um novo planejamento da cidade.

A forma como se organizou a cidade produz externalidades para a população com um todo. Segundo Pindyck e Rubinfeld (1994), externalidade é o fenômeno provocado pelo efeito das atividades de produção e consumo que não refletem diretamente no mercado. Nas cidades as externalidades mais sensíveis a toda a população são os congestionamentos e a mobilidade urbana, os congestionamentos são externalidades negativas com custos diretos na produção, gerando enormes perdas com a redução da produtividade em decorrência do tempo perdido no trânsito. A principal causa dos congestionamentos é a junção de um planejamento urbano não democrático, que, na sua execução, não leva em consideração os interesses da maioria e tem

como resultado uma cidade organizada de modo a piorar a qualidade de vida dos seus habitantes e o aumento irrestrito do uso do veiculo particular uma vez que as vias existentes já se encontram praticamente saturadas. A evolução da frota de veículos no Brasil entre 2001 e 2009 foi de mais de 24 milhões de veiculo automotores, esse aumento representa 76% da frota total de veículos. A frota de veículos automotores em Salvador saltou de 352.606 em 2001 para 568.606 em 2009, uma evolução de mais de 215 mil veículos, o que representa um aumento de 61% da frota total de veículos.

Ao longo do tempo Salvador sofreu inúmeras intervenções urbanas, grandes obras que sempre levaram em consideração o uso irrestrito do automóvel, contudo essa prática mostrou-se ineficaz para solucionar a mobilidade urbana. A cidade possui um limite físico e financeiro para que sejam implantados novos equipamentos urbanos, donde a partir dessa premissa surgiu na Europa o gerenciamento da mobilidade com o objetivo de mudar o comportamento das pessoas em relação à forma de deslocamento, através do incentivo ao uso de outros modos de transporte que não o automóvel particular. É uma técnica de planejamento que tem como alvo a demanda, diferente do modelo vigente que se baseia na ampliação da oferta viária.

Ao observar o espaço territorial urbano de Salvador percebe-se um grande descolamento entre a oferta de infraestrutura viária e sua respectiva demanda, resultando em múltiplos pontos de congestionamento na sua malha viária, o que torna imperativo a necessidade de aprofundar os estudos sobre o planejamento urbano em Salvador, tendo como eixo a produção do espaço urbano. A produção do espaço urbano não é uma função, apenas, do Estado, pois existem outros agentes produtores sociais de espaço urbano que exercem forte influência sobre os Governos.

No contexto de crescimento das cidades Fonseca (2010) afirma que a discussão teórica sobre o planejamento nos apresenta uma proposta de ação premeditada que tem, sobretudo, nos instrumentos urbanísticos de uso e ocupação do solo, um mecanismo de organização e controle do espaço urbano. Diante disso, este trabalho discute o processo histórico do planejamento urbano recente na Cidade do Salvador e possui como principal hipótese a construção de uma cidade que reflita os interesses da maioria como a melhor maneira de mitigar as externalidades resultantes desse processo.

O objetivo deste trabalho é mostrar como ao longo do tempo a organização interna da cidade sofreu interferência direta de agentes privados que não necessariamente representavam os interesses da maioria e como ao atender a esses interesses os governos construíram uma cidade a beira de uma crise de mobilidade. Para que tal objetivo seja alcançado, este trabalho busca discutir a aplicação dos planos urbanísticos mais importantes, tanto do ponto de vista prático quanto do ponto de vista ideológico, que contribuíram para a consolidação de uma Salvador caótica com relação a mobilidade urbana, uma vez que se tornou uma cidade que centraliza as principais atividades numa única região e que tem no seu DNA urbano o germe da priorização do transporte automotor individual em detrimento de um transporte público de massa de qualidade.

Com este propósito o trabalho consta desta introdução, três capítulos e uma conclusão. No capítulo seguinte busca-se apresentar de forma conceitual a interação das politicas de transporte e uso do solo, a partir da ótica do planejamento urbano, mostrando como são tomadas as decisões de alocações das mais diversas atividades e seus impactos na geração de viagens. No terceiro capítulo apresenta-se os principais planos estudos executados em Salvador no período compreendido entre o inicio da segunda metade do século XX até 1987, nesta seção é possível perceber que todos os projetos executados eram fundados na ótica da gestão de oferta de equipamentos públicos de modo que atendessem aos interesses da sociedade urbana industrial e são ressaltados alguns indícios de seus efeitos na estrutura do atual espaço urbano soteropolitano. Na quarta seção sistematiza-se as principais obras executadas, uma vez que nenhum grande plano foi elaborado nesse período, e como o conjunto dessas obras mostra um interesse em transformar a cidade num polo de visitação turística, a cidade passa a ser organizada sob o ponto de vista de um planejamento estratégico que teoricamente iria organizar a cidade de forma democrática com uma maior participação popular, esse conjunto de práticas recentes tinha como finalidade, também, o enfrentamento aos problemas de ineficiência do espaço urbano gerado pelos congestionamentos pela ótica da gestão da demanda. Por fim, nos comentários conclusivos propõe-se medidas políticas que deverão ser adotadas com o intuito de minimizar as externalidades negativas causada pelo uso excessivo dos veículos particulares.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO: POLITICAS DE TRANSPORTE E USO DO SOLO

A problemática da relação harmônica entre as politicas de transporte e uso do solo é uma das questões práticas mais complexas em que se deparam os gestores das cidades. Portanto, para que se compreenda a crise de mobilidade urbana que os cidadãos soteropolitanos sofrem atualmente se faz necessário um levantamento histórico das diversas relações entre o uso do solo e os sistemas de transportes. A área urbana de Salvador passou por constantes transformações, principalmente a partir da década de 1950, contudo, a gestão da ocupação do uso do uso e a instalação de equipamentos do sistema viário sempre estiveram subordinadas aos órgãos de planejamento e controle que por sua vez estão sujeitos a mudanças de comando a cada novo governo, governos que não raramente são marcados por corrupção com intuito de atender aos interesses de agentes privados. A soma desses fatores é responsável pela geração de custos irreversíveis de superadensamento, em algumas áreas da cidade, o que provoca uma sobrecarga na infraestrutura, além de contribuir fortemente para a saturação do sistema viário.

O motivo principal da crise de mobilidade urbana passa pela disfunção que representa o divórcio entre as politicas de uso do solo e transporte. Ainda que elas não estejam escritas ou explicitas elas acabam sendo a sucessão de ações e omissões que a máquina pública permite (SCARINGUELLA, 2001). O conjunto de politicas aprovadas em Salvador ao longo tempo sempre teve como opção fortalecer o transporte privado, e é ainda mais reforçada quando o governo aprova, de maneira concentrada, a construção de *Shoppings* e complexos habitacionais. Os *Shoppings Centers* estão fortemente articulados com a cultura do veículo individual, o que contribui ainda mais para o processo de centralidade, isso só acontece aqui porque não há articulação entre política de transporte e política de uso do solo. Não se pode aprovar nada sem a avaliação do impacto no complexo viário.

Uma premissa básica do planejamento dos transportes é a de que usos diferentes do solo geram padrões de viagens diferentes. Se as viagens urbanas se fazem por meio do sistema viário urbano, então este também deve ser vinculado ao tipo de ocupação que ele serve (CAMPOS; MELO, 2005). O modelo de planejamento urbano baseado na oferta de bens públicos por parte do Estado é aplicado em Salvador desde o primeiro plano elaborado por Mario Leal Ferreira. Neste capitulo serão expostos os impactos na configuração espacial da cidade resultantes da interação entre as politicas de transporte e uso do solo.

## 2.1 ESTRANGULAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO E DO USO DO SOLO EM SALVADOR

Segundo Oliveira (2002) a partir da década de 1960 a cidade passou por várias transformações a fim de transferir o centro econômico para a região do Miolo da cidade. Foi intenso a quantidade de investimentos públicos e privados para que a região do Iguatemi se tornasse o novo centro da cidade, e isso é um dos principais motivos pelos quais existem tantos engarrafamentos na cidade, uma vez que apenas uma parte da cidade recebeu os maiores investimentos em infra-estrutura, e a medida que se amplia a oferta de infra-estrutura viária ocorre também um aumento dessa demanda até chegar um ponto que não é mais possível ampliar a oferta por questões físicas. Esses efeitos são sentidos no novo Centro da capital baiana, a região do Iguatemi.

Nesta região concentram-se muitos empregos, serviços e residências, esta concentração do mesmo modo que torna a vida dos moradores mais cômoda, também, a torna insuportável, pois todo o dia ao voltar para casa o residente perde algumas horas no engarrafamento. Segundo Vetter e Massena (1981) a concentração do poder aquisitivo exerce um forte impacto sobre as decisões do Estado, uma vez que a instalação de infraestrutura é frequentemente financiada através de tarifas pagas pelos usuários ou através de impostos cobrados nas áreas beneficiadas. Assim sendo, as áreas onde moram populações de maior poder aquisitivo normalmente se mostram mais viáveis em termos financeiros.

Ações do Estado em favor das áreas onde residem populações detentoras de maior rendimento na maioria das vezes estão embutidas nos modelos utilizados no planejamento urbano. O planejamento de transporte é normalmente feito com base em modelos que enfatizam muito mais a eficiência do que a equidade, já que visam a equilibrar a demanda efetiva para viagens com sua oferta, não levando em conta a distribuição interpessoal da acessibilidade verificada entre diferentes grupos de renda. Considerando-se que a geração de viagens é normalmente uma função da renda pessoal – haja vista o fato de famílias de maior renda fazerem mais viagens e utilizarem mais o carro particular - são as áreas de alta renda que mostram uma defasagem maior entra a geração de viagens e a capacidade da rede. Daí a justificativa dos maiores investimentos nessas áreas, que vêm, no entanto, reforçar as desigualdades de acesso (VETTER; MASSENA, 1981). Aliado a uma maior utilização do carro particular nessas áreas está o fato de que a utilização do sistema viário de uma área não é decorrência apenas das

atividades nela contidas, fato este que corrobora ainda mais a defasagem entre a geração de viagens e a capacidade da rede (PIETRANTONIO; STRAMBI; GUALDA, 1996). As viagens que ocorrem em determinadas regiões não são integralmente produzidas nestas regiões o que torna o problema ainda pior. A região do Iguatemi por possuir esta alta densidade populacional faz parte do roteiro de diversas linhas de ônibus de Salvador. Um dos principais motivos dos congestionamentos está na forma como a cidade do Salvador foi planejada, ou melhor, "não planejada" com os investimentos em infra-estrutura viária chegando sempre a reboque dos investimentos residenciais e comerciais.

Em entrevista ao jornal A Tarde do dia 28/05/2008 o professor doutor Juan Moreno Delgado, coordenador do curso de Urbanismo da Universidade do Estado da Bahia, disse que o planejamento urbano de Salvador está no sentido oposto do que é feito nas principais cidades do mundo, que são construídas de forma descentralizada, que são sustentáveis e têm uma relação harmônica com o ambiente. Salvador é uma cidade fortemente centralizada. Isto se pode perceber na região das avenidas Tancredo Neves e ACM, no Iguatemi, onde temos uma grande concentração de atividades urbanas, comércio, serviço e grandes empregadores, o que provoca um grande número de viagens de carro. A maior frequência de ônibus urbanos da cidade também está nesse eixo - são mais de 500 no sentido centro por hora, nos momentos de pico. Considerando o desdobramento espacial da demanda por transporte gerada pelos deslocamentos, uma nova atividade produz e/ou atrai simultaneamente diversas demandas de viagem (PIETRANTONIO; STRAMBI; GUALDA, 1996), e o que se observa é que as construções no Miolo da cidade não param, com a construção inclusive de um novo *Shopping Center* que por excelência é um pólo gerador de tráfego.

## 2.2 INTERAÇÃO ENTRE AS POLITICAS DE TRANSPORTE E USO DO SOLO

O mundo ideal dos urbanistas é um lugar onde se privilegia a utilização racional do espaço e por consequência a ocupação desse espaço só se daria por seres humanos, também, ideais. Essa premissa surgiu em 1933 a partir do...

> ...congresso internacional de arquitetura moderna, desse congresso surge uma proposta denominada Carta de Atenas, redação de profunda concepção humanista. Estabelece tal carta, entre outras proposições, a divisão da cidade em zonas: a de morar, trabalhar, lazer. Entre elas, e conectando-as, estaria o sistema de circulação urbana. Na teoria, a divisão do espaço com a respectiva interligação viária solucionaria, basicamente, as questões de organização do espaço urbano (MUKAI; DIAS; FEIBER, 2007, p. 04,05).

Segundo Colin (2004) o objeto de desejo do homem urbano era o de morar num canto da cidade, e de trabalhar no outro e a única forma de alcançar esse objetivo era a partir da concepção de uma cidade baseada na locomoção com o automóvel particular. Os urbanistas modernistas idealizam a cidade a partir do transporte motorizado, tal concepção obriga os residentes a percorrer maiores distâncias uma vez que a cidade é planejada para os automóveis e não para as pessoas. O planejamento urbano de Salvador possui essa característica, uma vez que o modernismo foi bastante influente na formação da maioria dos técnicos que elaboraram os estudos de ordenamento e uso do solo e percebe-se claramente o privilégio do automóvel em detrimento de outros modos de deslocamento.

A análise e a modelagem da interação entre uso do solo e transportes é o aspecto mais delicado da avaliação da integração entre as políticas de adensamento ou controle do uso do solo e a disponibilidade de capacidade na infra-estrutura e serviços de transportes (PIETRANTONIO;STRAMBI; GUALDA, 1996). Os gestores públicos buscam equacionar os problemas na organização espacial da cidade a partir da concepção de novas obras de infraestrutura, contudo em algumas regiões da cidade não há mais a possibilidade de se fazerem novas obras por não ter havido um planejamento para a utilização do espaço de forma correta.

Todo planejamento para o setor de transporte em uma cidade deveria ser feito de acordo a cada padrão de viagem gerado nas diferentes zonas da cidade uma vez que os diferentes tipos de ocupação do uso do solo geram finalidades diferentes para cada viagem a ser realizada. A acessibilidade dada pelo transporte é considerada como uma variável importante para diferentes tipos de uso do solo, pois é um fator essencial para localização de lojas de varejo, escritórios e residências. Locais com alta acessibilidade tendem a ter um desenvolvimento mais rápido que outras áreas. O valor da acessibilidade para as indústrias varia consideravelmente, dependendo, principalmente, do tipo de mercadoria produzida. De uma forma geral, melhoramentos ubíquos na acessibilidade provocam uma organização mais dispersa do uso do solo (CAMPOS; MELO, 2005).

O objetivo principal da maioria dos modelos de transporte e uso do solo é realizar algum tipo de previsão econômica ao decidir sobre a localização do setor de emprego de base. Contudo, eles são dependentes da confiabilidade das respectivas economias locais e do resto do mundo. Segundo Campos e Melo (2005) as formas dadas ao uso do solo seguem um padrão ao

impactarem o setor de transporte. A densidade residencial tem se mostrado um fator inversamente correlacionado com o comprimento das viagens. A centralização de empregos implica em maiores viagens enquanto que o comprimento das viagens é menor em áreas que apresentam uma razão balanceada entre residências e empregos. Isto só ocorrerá em uma cidade que teve o seu planejamento de forma multicentralizada, onde a população tem acessos aos mais diversos serviços em seu próprio bairro.

Os modelos de transporte e alocação do uso de solo não levam em consideração o transporte de mercadorias. Isso pode ser explicado pelo fato de que o transporte de passageiros em áreas urbanas tende a ser altamente regulamentados pelos órgãos governamentais (por exemplo, transporte público), enquanto o transporte de mercadorias é predominantemente controlado por entidades privadas. Paradoxalmente, enquanto as atividades relacionadas com mercadorias, tais como terminais e centros de distribuição tendem a ocupar uma grande quantidade de espaço, eles não geram uma grande quantidade de tráfego de passageiros.

Contudo a realidade soteropolitana não reflete o que foi projetado em alguns planos de desenvolvimento que previam a construção de centros e subcentros possibilitando um desenvolvimento descentralizado da cidade onde existiriam vários núcleos de emprego e serviços. Essa multicentralidade resultaria na diminuição dos tempos de viagens e das distancias destas viagens. Diante do que foi exposto será demonstrado na seção seguinte o processo de expansão da malha urbana de Salvador e como essa expansão contribuiu para a descentralização funcional de seu núcleo tradicional iniciada na década de 1960.

# 3 PLANEJAMENTO URBANO MODERNISTA: APLICAÇÃO EM SALVADOR (1943-1987)

As principais cidades brasileiras, inclusive Salvador, sofreu uma forte influência do urbanismo modernista. Segundo Palma (2008) "a importação de modelos formulados na Europa e nos Estados Unidos, principal aspecto recorrente das idéias e práticas urbanísticas presentes no Higienismo do início do século XX, era adotada pelos planejamentos de escala nacional da urbanização brasileira dos anos 70". Essa prática de planejamento urbano tem como principal fundamento a organização intra-espacial das cidades baseada na gestão de oferta. Ou seja, esse tipo de planejamento proporciona aos gestores públicos a construção de equipamentos urbanos sem necessariamente refletirem as necessidades da maioria da população.

> No Brasil as discussões teóricas que buscam formatar a influência que o Estado recebeu do movimento modernista – idealizador da Carta de Atenas – afirmam a adaptação das cidades brasileiras ao urbanismo moderno. O que deve ser evidenciado é que, apesar das contundentes influências das reformas urbanas européias, o espaço urbano brasileiro apresenta peculiaridades próprias do contexto histórico e econômico experimentado. Portanto, ao combinar uma urbanização intensa com padrões de desenvolvimento capitalista de países em que não se observa a mesma experiência, o resultado é de um agravamento do histórico quadro de exclusão social. O planejamento urbano de cidades como Florianópolis, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Salvador, é um exemplo dos pressupostos progressistas presentes no contexto brasileiro (FONSECA, 2010, p. 76).

A execução do planejamento urbano em Salvador no período compreendido entre 1964 (golpe militar) e 1987 (promulgação da nova Constituição Federal) obedece ao ideal modernista, pois nesse período é que são construídos na cidade os maiores equipamentos urbanos direcionados ao crescimento urbano industrial, seguindo a lógica nacional desenvolvimentista. E como Palma (2008) descreve bem "a constância do saber estrangeiro não se faz sem determinadas adaptações ao universo das questões e representações vigentes na esfera do pensamento social. É necessária uma adaptação dos conceitos importados para que estes sirvam às reais necessidades de cada país".

> Não somente porque o pós-64 tenha sido incisivamente responsável pela implantação de um determinado modelo de plano, vide atuação do Serviço Federal de Habitação, Arquitetura e Urbanismo – SERFHAU, criado em 1964, mas também pelo fato de que imprimiu ao processo de planejamento urbano a premissa de ser pensado e articulado numa escala nacional (OLIVEIRA, apud SOUZA, 2005, p. 4).

Segundo Souza (2005), "o período (1964/1987) teve a Escola de Chicago, a obra de Geddes, o urbanismo modernista difundido por Le Corbusier, o enfoque dos *systems plannings* (planejamento sistêmico), as obras de K. Lynch e C. Buchanan" como principais influentes

teóricos na composição e construção dos modelos de planejamento tradicional do espaço urbano/metropolitano de Salvador.

Até a década de 1970 as principais realizações urbanísticas realizadas em Salvador tinham sido planejadas, em 1943, pelo escritório de Mario Leal Ferreira EPUCS (Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador), que tinha como influência teórica além dos conceitos modernistas de Le Coboursier muito difundidos àquela época seu pensamento e prática sobre o urbano que basicamente eram centrados na idéia de um urbanismo científico e na visão de cidade como organismo vivo.

> A linha de estudo do EPUCS combina e adapta algumas influências inerentes à diferentes correntes teóricas difundidas nesse período: a ideologia funcionalista de Le Corbusier preconizando a reforma urbana de centros antigos e o zoneamento a partir de funções urbanas especificas; as concepções sobre a cidade oriundas da Escola de Chicago vide a valorização de áreas verdes no espaço intra-urbano contida na Cidade-Jardim de Howard e o esquema de círculos concêntricos e idéias sobre a expansão física das cidades preconizadas por Burgess cujo modelo radial concêntrico aplicado pelo plano foi o partido urbano adotado; e, sobretudo, aos estudos de Geddes, que a partir da perspectiva de estudos urbanos (surveys), nortearam a construção metodológica do trabalho do escritório (SOUZA, 2005).

Foi a partir do trabalho realizado pelo EPUCS que se possibilitou a construção das avenidas de vale (*parkways),* arborizadas, destinada ao tráfego mais intenso de veículos. "Estas avenidas viriam a ser as avenidas Centenário (1949), Castelo Branco (1967), Costa e Silva (1968), Vale do Bonocô (1970) e Garibaldi (1977) entre outras avenidas nestas inspiradas (VASCONCELOS Apud SOUZA 2005).

## 3.1 A GÊNESE DO PLANEJAMENTO URBANO EM SALVADOR

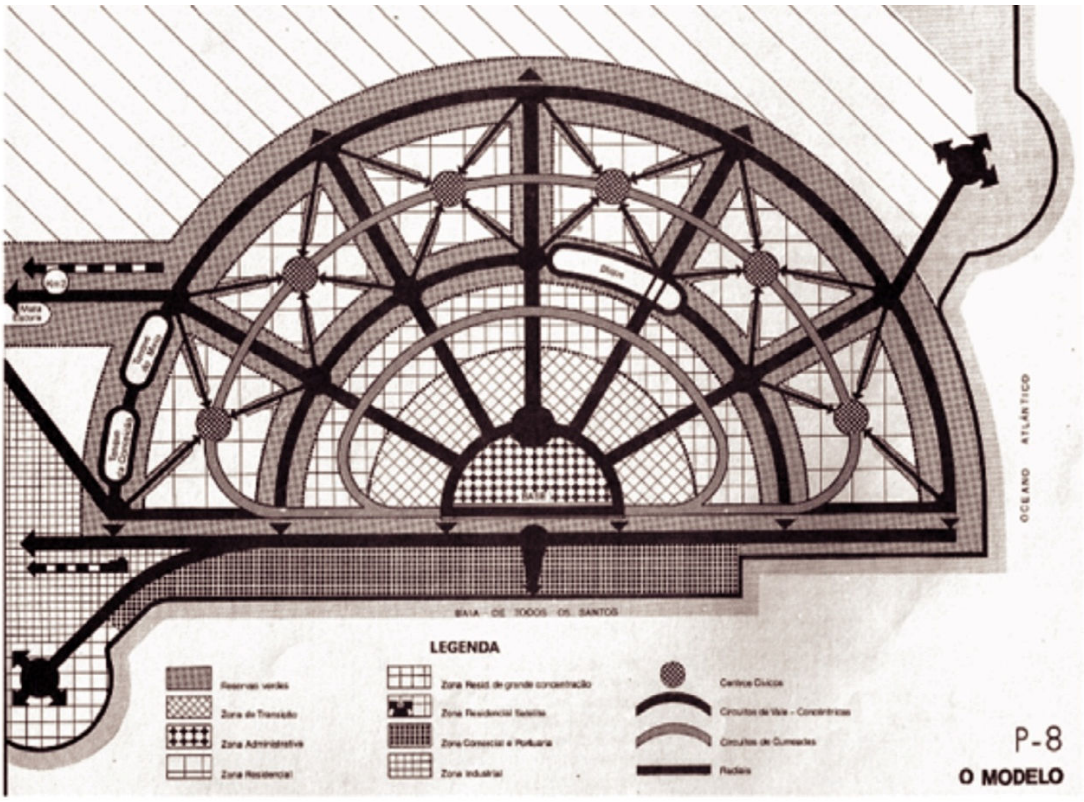
Foi a partir do surgimento do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), liderado por Mário Leal Ferreira que Salvador começa a experimentar o planejamento do espaço interno. O EPUCS era um escritório privado que ao ser montado por Mário Leal Ferreira, um grande estudioso de disciplinas ligadas à problemática do desenvolvimento urbano e com uma vasta experiência internacional nesta área, foi contratado pela Prefeitura Municipal de Salvador.

As principais influências dele eram os princípios modernistas de Le Corbusier, que possuía notório destaque à época, contudo ele não aplica apenas os conceitos modernistas, segundo as palavras de Souza (2005) "seu pensamento e prática sobre o urbano, basicamente, eram

centrados na idéia de um urbanismo cientifico e na visão de cidade como organismo vivo". Mário Leal Ferreira foi peça fundamental na elaboração do plano uma vez que era conhecedor dos grandes problemas sociais que a cidade enfrentava principalmente quanto...

> ... à localização e distribuição dos vários estratos de sua população *(zoning)*, os de saúde, economia, trabalho, habitação, alimentação, educação, interação social e bem-estar (*wellfare*). O EPUCS evidencia uma mistura e adaptações de idéias urbanísticas sintetizadas num modelo radial concêntrico (figura 01) favorecendo a circulação urbana e automotiva. Radiais ligando centro-bairro e concêntricas ligando bairro-bairro (PALMA, 2008, p. 79).

Figura 01 - Modelo Radial-Concêntrico




Fonte: Salvador. Prefeitura Municipal. (1976) Apud Palma (2008).

Por conta da situação geográfica o modelo radial concêntrico aplicado a Salvador seria simplificado na forma de semicírculo. Sob esta ótica, Salvador seria uma cidade de centro único, circundado por anéis semicirculares, concêntricos, onde se daria a circulação, acessada por avenidas radiais, nos interstícios dos quais se localizavam as diversas funções urbanas fazendo surgir zonas comerciais, industriais, residenciais e de lazer (CARVALHO; PONTES, 2001). Nesse sentido, pode se identificar as principais influências de Mário Leal Ferreira na elaboração do plano que Palma (2008) as descreve da seguinte maneira:

- Quanto à arborização percebe-se a influência da Cidade-Jardim (Howard) em vias bordeadas pelo verde-contínuo exemplificada pela implantação da Avenida Centenário. Outro exemplo foi a proposta para o loteamento Parque Cruz de Aguiar, localizado no bairro do Rio Vermelho.

- Quanto ao sistema de transporte, foi proposta uma base integrada dos meios de transportes (com semelhanças às formulações de Le Corbusier para centro de cidades) seria o ponto inicial para alavancar renovações urbanas no centro antigo de Salvador.

- O zoneamento evidencia a integração dos conceitos de Burgess (1970) apud Palma (2008), cujo estudo de expansão das cidades é visto como "processo". Burgess segue a linha de pensamento socioecológica da Escola de Chicago.

- A cidade entendida como um organismo em evolução nos remete a Geddes e sua visão evolucionista ao estudar a transformação das comunidades humanas (CHOAY, 1965 apud PALMA, 2008).

- Mais um conceito da Escola de Chicago é identificado nas propostas do EPUCS de Mário Leal: unidade de vizinhança. Segundo Park (1925) apud Palma (2008) a vizinhança na organização social e política da cidade é ela a menor unidade local. A vizinhança é uma unidade social que por sua clara definição de contornos, sua perfeição orgânica interna, suas reações imediatas, pode ser justamente considerada como funcionando à semelhança da mente social. No EPUCS esse conceito é adaptado e integrado à proposta do modelo "trevo de quatro folhas", onde os bairros compõem unidades desse trevo. O modelo trevo de quatro folhas, formado por um centro cívico aglutinador de bens e serviços, uma escola-parque nesse centro e escolas-classe localizadas nas folhas (incorporação dos ideais educacionais do prof. Anísio Teixeira).

Foi a partir da criação do EPUCS que Salvador iniciou sua fase de modernização da organização intra-espacial. Contudo com a morte de Mário Leal Ferreira em 1947, o plano teve que ser concluído pelo restante da equipe. O plano do EPUCS como afirma Villaça (1999) apud Palma (2008) nunca foi divulgado, debatido, operacionalizado, aprovado ou

rejeitado. O seu conhecimento tornou-se privilégio para poucos. Fato que endossa as críticas de Villaça:

> Evidentemente um plano de que só uns poucos privilegiados tomaram conhecimento ou não foi feito para ser levado a sério, não foi feito para ser executado, ou então sua divulgação seria inconveniente. De qualquer forma esse plano não foi assumido pelo Governo Municipal. (VILLAÇA, 1999, p. 210 apud PALMA, 2008, p. 81).

A vertente teórica subjacente a esse Plano, globalista, organicista e estática, atualmente superada, privilegiava a intervenção física na cidade como instrumento para deslanchar o processo de desenvolvimento, através de uma série de investimentos em equipamentos urbanos, a serem desenvolvidos pelo Estado – a nível municipal, no papel de comandante da organização territorial, através das quais se supunha seriam obtidas melhores qualificações dos citadinos, favorecendo gradativamente uma melhor distribuição de renda (CARVALHO; PONTES, 2001).

Segundo Palma (2008) o Urbanismo Moderno pós-EPUCS resume-se à implantação de avenidas de vale, pouco articulado à visão global da cidade. No âmbito do Governo Municipal, o único resultado concreto derivado da proposta do EPUCS resume-se, ao sistema viário, representado pela implantação de algumas Avenidas de Vale, e no setor de Parques e Jardins pode-se destacar apenas a implantação do Parque do Dique do Tororó. Contudo, é nesse período que ocorrem as maiores transformações no âmbito da iniciativa privada com o surgimento de incontáveis empreendimentos urbanos, que mesmo tendo sido analisados pela equipe técnica competente, não raro obtinham pareceres dados diretamente nos Gabinetes dos Prefeitos, que nessa época eram nomeados. É a rede turística hoteleira, atraída pelos incentivos fiscais da SUDENE/EMBRATUR, são os conjuntos habitacionais estimulados pelo Sistema Financeiro da Habitação (BNH), é a implantação de *Shoppings Centers* e Redes de Supermercados, é o parcelamento da terra e a implantação aleatória de loteamentos, trazendo também a expansão e consequente distribuição espacial das atividades comerciais e de serviços (CARVALHO; PONTES, 2001).

> A organização do espaço pela interveniência de diversos atores sociais, estimulados e às vezes subsidiados pelo Estado, começa a se transformar numa vertiginosa velocidade. Desestrutura-se o centro tradicional, tornando-se Salvador uma cidade descentralizada com inúmeros subcentros, alguns dos quais feneceram ao longo dos anos e outros que vieram a consolidar-se, como subcentros especializados (CARVALHO; PONTES, 2001, p. 228).

Com o direcionamento de vultosos investimentos públicos e privados, localizados no eixo Iguatemi/Itaigara/Pituba, inicia-se o processo de deslocamento do centro financeiro e

comercial de consumo individual de maior poder aquisitivo em direção ao centro geométrico do território, a partir desse novo direcionamento dos investimentos públicos e privados a urbanização passa a deslocar-se da Orla Atlântica e da Bahia de Todos os Santos em direção ao continente, Miolo, centro geométrico da cidade, que até então se encontrava desocupado.

## 3.2 A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL DE ARATU

No período da elaboração e implantação do Complexo Industrial de Aratu (CIA), década de 1960, o Brasil vivia um período desenvolvimentista intimamente ligada ao desenvolvimento da atividade industrial. Portanto, as cidades deveriam ser "preparadas" de tal maneira que a atividade industrial estivesse inserida, como elemento principal, no contexto do seu planejamento.

> Dentro de uma concepção desenvolvimentista-industrial para a Bahia moderna do pós-50, o plano do CIA contrapondo-se ao EPUCS, evidencia o Urbanismo modernista dos CIAM's (**Congrès Internationaux d'Architecture Moderne)**. As propostas do plano do CIA idealizam uma "cidade-industrial-linear", de crescimento ilimitado através de módulos, baseada no princípio funcionalista de Le Corbusier (FONSECA, 2008, p. 81).

Nesse período o planejamento das cidades era de controle federal, e normalmente as intervenções urbanísticas ocorriam à revelia do poder executivo municipal, uma vez que tais intervenções ocorriam obedecendo algo maior, o desenvolvimento nacional. Dessa forma, como sinaliza Carvalho e Pontes (2001), "o Governo Federal, atrelado a este sistema, passa a impor o planejamento às instâncias inferiores, em consonância com seu próprio Plano Decenal de Desenvolvimento (1967)". Para que tais ações fossem facilitadas o Governo Federal passa a escolher, mesmo que de forma indireta, os dirigentes do executivo dos Estados e Municípios que aos poucos iam minando a autonomia desses poderes.

Dentro desse contexto político, ditadura militar, em 1966, o Governo do Estado da Bahia lança o Plano do Centro Industrial de Aratu. Segundo Souza (2005) tal plano estava "inserido no contexto do planejamento regional instituído pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE ele visava atrair investimentos industriais para a Bahia estimulando o seu desenvolvimento".

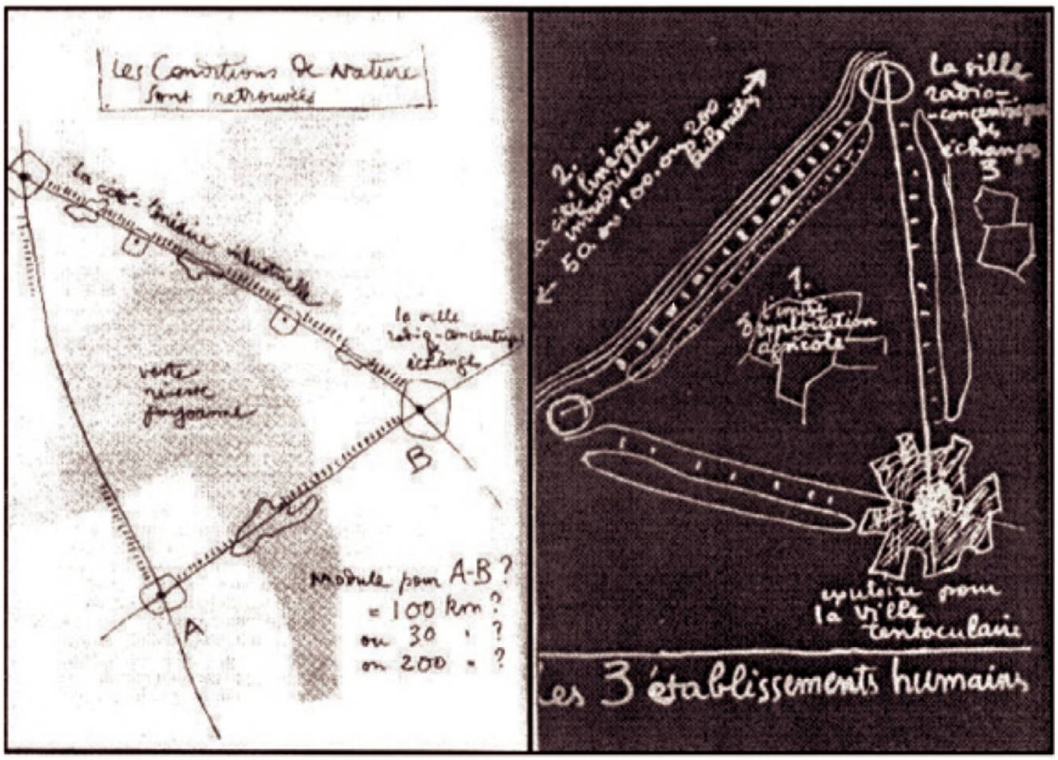
O plano do CIA deu inicio a um novo ciclo de desenvolvimento urbano, em Salvador, colocando um ponto final nos trabalhos desenvolvidos a partir da concepção do EPUCS, que

até essa época "possuía algumas poucas avenidas construídas, o Decreto-Lei nº 701/48 (zoneamento do solo) e o Código de Urbanismo" como produtos concretizados (SOUZA, 2005).

> É marcante a influência lecorbusiana nas propostas do plano do CIA. Além da Carta de Atenas, fica clara a contribuição da obra de Le Corbusier – os três estabelecimentos humanos – de 1945. Le Corbusier define assim os estabelecimentos humanos: unidade de exploração agrícola, centro industrial linear e o centro radioconcêntrico. Distribuídos numa escala territorial em forma de triângulos, cujos vértices eram as cidades radiais concêntricas, os lados eram o centro linear industrial e em seu interior concentravam-se as unidades de exploração agrícola (LE CORBUSIER, 1945 apud PALMA 2008, p. 81).

A corrente teórica urbanística a qual pertencia Le Corbusier era classificada como progressista cuja idéia chave é a idéia de modernidade (FONSECA, 2005). Essa escola do pensamento urbanístico tem como elemento central de sua teoria as estruturas técnicas e estéticas, para Le Corbusier o que deveria acontecer era uma ruptura com o passado, não levando em consideração os valores socioculturais e históricos das cidades, portanto tais concepções poderiam ser aplicadas a qualquer cidade independente da sua condição econômica, geográfica, social, politica e histórica.

Figura 02 - Croqui dos três estabelecimentos humanos de Le Corbusier




Fonte: Le Corbusier, 1945 apud Palma 2008.

A cidade moderna deve incorporar os métodos de estandartização e de mecanização da indústria. A sua organização deve dar-se a partir da classificação das funções urbanas,

multiplicação dos espaços verdes, criação de protótipos funcionais e racionalização do habitat coletivo (CHOAY, 1965, apud FONSECA 2008). Para Le Cobursier a cidade ideal deveria possuir sua configuração espacial geométrica, em forma de triângulo com longas retas como pode ser visto na figura 02.

Nesse período Salvador já demonstrava não possuir características que a qualificassem como uma cidade industrial, portanto foi decido que o Centro Industrial de Aratu deveria localizar-se nos municípios nos arredores da capital baiana. Segundo as palavras de Carvalho e Pontes (2001) "desta forma, foi decidido que a implantação industrial soteropolitana deveria ter um caráter metropolitano". Segundo Palma (2008) "o plano envolvia os municípios de Salvador, Simões Filho, Candeias, Lauro de Freitas, Camaçari, Dias D'Ávila, São Francisco do Conde e Itaparica, sem a participação dos prefeitos no planejamento regional, reflexo do período de ditadura militar".

A Região Metropolitana de Salvador passou a existir de forma legal a partir de oito de junho de 1973, através da Lei Complementar nº14, lei que instituiu as Regiões Metropolitanas. A Região Metropolitana de Salvador, à época era constituída dos municípios de: Salvador, Camaçari (que englobava a Estância Hidromineral de Dias D'Ávila), Candeias (que englobava a Refinaria Landulfo Alves e o Terminal Portuário de Madre de Deus), Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz.

Por possuir características regionais, o plano foi dividido em duas partes. A primeira parte estava intimamente ligada ao processo de organização da área industrial e a segunda parte estava intimamente ligada à organização das atividades de comércio, recreação, hospitalar e cultural. Segundo Sampaio (1999) apud Palma (2008) "o plano global se reparte em dois, um normativo, limitado ao setor industrial produtivo (o CIA), e outro complementar, indicativo, ineficaz". Segundo Palma (2008) "no desenho da forma urbana do plano do CIA comprovam-se as influências lecobursianas".

O modelo de planejamento proposto pelo plano do CIA se assemelha ao EPUCS já que ambos adotam o modelo radial concêntrico (figura 01), esse modelo se encontra presente tanto na corrente culturalista quanto na progressista. Durante o processo de implantação do Complexo Industrial o centro político-administrativo foi deslocado do centro antigo, que passaria a funcionar como polo de atração turística, para a região central da cidade, região do Cabula

possibilitando assim a articulação com as indústrias uma vez que Salvador funcionaria como "cabeça-do-sistema" tendo a sua área industrial localizada na Região Metropolitana, ou segundo as palavras de Souza (2005) "a formação de uma cidade-industrial-linear em torno da Baia de Todos os Santos – BTS tendo Salvador como 'cabeça do sistema' e 'cidades industriais satélites' situadas no seu entorno". Quanto à oferta do sistema viário é nítida a preferência pelo automóvel, portanto o proposto foi uma restruturação espacial intra-urbana a fim de que se adequasse a nova estrutura macroespacial proposta; e a região assim delineada deveria possuir uma interconexão física que contaria com os modais ferroviário, rodoviário, aeroviário e hidroviário (SOUZA, 2005). Portanto segundo Palma (2008) "o sistema viário estrategicamente em pontos altos das cumeadas e as vias terrestres nos vales, privilegiando o uso do automóvel articuladas às vias inter-regionais da cidade industrial linear".

Quanto ao sistema habitacional dos trabalhadores, o proposto foi a construção de conjuntos habitacionais reproduzidos em série e de baixo custo, localizados próximo as indústrias. Quanto ao zoneamento o plano obedecia...

> ... aos princípios clássicos funcionalistas da Carta de Atenas de Le Corbusier onde a supressão do traçado das cidades baseado em ruas e quadras, propondo a implantação do zoneamento seletivo, uma divisão de áreas segundo quatro funções (habitar, trabalhar, circular e recrear). Para Salvador foi destinada a função de lazer e turismo, consolidando o seu papel histórico do lugar da não atividade industrial (PALMA, 2008, p. 83).

A base econômica da região deixaria de ser predominante agroexportadora para tornar-se industrial moderna. O plano ainda propunha a construção de "fábricas-verdes", mais um ideal de Le Corbusier, que ficaria localizada em uma região com baixa densidade populacional próximo à região de Aratu.

Quase todas as propostas contidas no plano foram executadas, pelo menos no que diz respeito à infraestrutura industrial além da alteração da situação fundiária da cidade (Lei Municipal nº 2.181/68 ou Lei da Reforma Urbana); a implantação do sistema *ferry-boat* que veio a conectar as ilhas da Baía de Todos os Santos ao continente (1970); a construção do porto de Aratu (1971); a construção do Centro Administrativo da Bahia – CAB e abertura da Avenida Paralela (1972); a instalação da Central de Abastecimento Alimentar – CEASA; além da retificação e duplicação da BR-324 que liga a região ao interior do continente (GORDILHO-SOUZA, 2000; VASCONCELOS, 2002 apud SOUZA, 2005). Em 1972 foi aprovado um novo Código de Urbanismo que substituiu o já ultrapassado Código instituído pelos trabalhos do EPUCS.

Portanto, segundo Palma (2008) a área produtiva industrial foi infra-estruturada. Salvador, na década de 1960, experimenta um significativo processo de expansão horizontal na periferia e vertical nas áreas centrais, legitimado por uma legislação urbanística flexível, onde a configuração espacial passou de monocêntrica para policêntrica. O Urbanismo de caráter urbano-regional obedece aos princípios de Le Corbusier, numa vertente modernista fomentada por uma política desenvolvimentista-industrial, almejando um patamar de desenvolvimento capitalista na região.

## 3.3 A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PETROQUIMICO DE CAMAÇARI

Salvador manteve a linha de desenvolvimento industrial, e dentro dessa perspectiva foi elaborado para a Região Metropolitana de Salvador, mais precisamente em Camaçari, o Plano do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), nos anos de 1974 e 1975. Esse plano não propunha intervenções espaciais na Cidade do Salvador como o do CIA, contudo sua implantação teve reflexos diretos na ocupação e uso do solo na capital baiana, em outras palavras segundo Souza (2005) "o plano do COPEC não planejou o espaço intraurbano de Salvador como o do CIA havia planejado, mas repercutiu de forma ampla sobre ele visto seu impacto na estruturação de uma classe média, com maior poder aquisitivo, que foi responsável pelo *boom* imobiliário pelo qual a cidade passou".

A criação do COPEC estava inserida dentro da politica estratégica nacional de substituição de importações e produção de insumos intermediários e complementares à indústria instalada no centro-sul. Segundo Carvalho e Pontes (2001) "o grande investidor, isto é, quem garantia a maioria dos investimentos era o Estado Brasileiro – Governo Federal, centralizado e forte em decorrência do Modelo Econômico, que provocou um crescimento artificial do Produto Interno Bruto, em torno de 10% ao ano, conhecido como *'milagre brasileiro'*, através de seus agentes locais, muitas vezes em posições conflitantes".

Todo esse investimento trouxe externalidades negativas, principalmente para Salvador, quanto à ocupação do solo desordenada, desestruturando, portanto todos os investimentos concretizados tanto por parte do setor púbico quanto por parte do setor privado. "Em decorrência da rapidez dos fatos e a falta de infraestrutura habitacional nos municípios soteropolitanos, a maior concentração de populações atraídas por estes investimentos, na

maioria fora do município de Salvador, criou uma pressão cada vez maior sobre a Cidade de Salvador potencializando a tendência natural de urbanização centralizadora que já se observava há duas décadas, decorrente da migração campo – cidade" (CARVALHO; PONTES, 2001, p. 227). Nesse momento começa a ocorrer um efeito reverso do que foi planejado para a cidade, já que o objetivo era criação de vários centros o que possibilitaria um menor adensamento populacional em Salvador, mas o fato de apenas colocar a indústria sem o acompanhamento de toda infraestrutura necessária aos novos trabalhadores funcionou como um entrave ao proposto pelo plano do CIA.

Essa falta de estrutura habitacional, segundo Carvalho e Pontes (2001) provocou ocupações indevidas de terras públicas sobre os ambientes da natureza, no meio urbano. Encostas, áreas arborizadas, várzeas de rios e alagadiços, mangues e até praias, vão sofrendo ocupações por estratos populacionais de baixa renda que, muito embora não possam ser diretamente considerados culpados, pois representam os efeitos marginalizantes e perversos do modo de produção capitalista, não deixam de constituir uma significativa parcela da pressão habitacional, lesiva ao ambiente.

A implantação do COPEC potencializou a especulação imobiliária em áreas que passaram a ter um valor de mercado muito elevado após receber todos os investimentos do setor público. Essa classe, movida pela ganância, é responsável por alterar rios, lagoas entre outros recursos naturais. O setor público também tem a sua parcela de culpa, segundo Carvalho e Pontes (2001) com a instalação de vias de transporte, que vão ganhando os vales dos rios, as praias, fazendo cortes cada vez mais abruptos nas encostas.

De um modo geral a cidade tem a sua paisagem natural modificada, por empreendimentos turísticos, esportivos, restaurantes até mesmo barracas de praia, e transforma-se num arquétipo idealizado por esses agentes para que se transforme numa cidade para ser consumida pelo turista ou a nova classe média advinda dessas novas indústrias instaladas na Região Metropolitana de Salvador.

## 3.4 O ESTUDO SOBRE O USO DO SOLO E DE TRANSPORTES

O Estudo de Uso do Solo e de Transportes (EUST), que começou a ser elaborado em 1975 e terminou em 1979, apresentava uma proposta diferente dos anteriores uma vez que propunha

organizar, de maneira integrada, o espaço em Salvador e sua Região Metropolitana. Portanto, para realização de tal estudo levou-se em consideração não só as características físicas do espaço como também os fatores de caráter socioeconômico, uma vez que são esses fatores que explicam a dinâmica de crescimento de uma determinada região. Esse estudo foi chancelado pela Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (CONDER), e apresentava um modelo pensado, segundo Sampaio (1999) apud Souza (2005), pelo viés do planejamento urbano/metropolitano e não do viés do planejamento industrial moderno.

O EUST tinha como meta condicionar a distribuição do uso do solo em associação a facilidades de transportes, a fim de minimizar os custos econômicos e sociais decorrentes do movimento necessário de bens e pessoas, e estimular o desenvolvimento rápido e ordenado da RMS. Portanto, esse estudo tinha o intuito de fornecer ao poder público subsídio à formulação de uma política de longo prazo, indicando a melhor alternativa à estruturação interna da cidade do Salvador e sua Região Metropolitana. Nesse estudo Salvador foi idealizada de forma a ter vários centros e subcentros, ou seja, uma cidade multicentralizada.

Foram traçados alguns objetivos setoriais a fim de que se alcançasse tal meta, dentre eles, fornecer um sistema de transportes seguro, eficiente e integrado capaz de atender às diversas demandas de transportes para a distribuição escolhida do uso do solo, ao mínimo custo econômico e social; maximizar o uso das facilidades de transportes existentes, onde isso seja consistente com objetivos ambientais, e aliviar a pressão naquelas partes do sistema existente que estejam atualmente congestionadas; estimular, racionalizar e implementar os serviços de transporte coletivo, a fim de prover níveis de mobilidade pessoal mais uniformes, para todas as seções da comunidade e a preços acessíveis a estas; encorajar o uso daqueles modos de transporte que minimizem o uso de petróleo – na época em que esse estudo foi realizado uma das principais preocupações era com a pouca disponibilidade de petróleo -, onde isto seja consistente com a minimização dos custos totais de transportes; procurar uma distribuição equilibrada dos centros de emprego, serviços, cultura e recreação, em relação à distribuição da população, a fim de maximizar a acessibilidade pessoal de cada um desses; minimizar a acessibilidade aos usos que não devem ser estimulados na RMS; propor uma distribuição racional dos usos que evite convivências indesejáveis entre usos distintos ou conflitos entre usos semelhantes.

A alternativa ideal de planejamento urbano surgiu da compatibilização de quatro alternativas que por sua vez surgiram do cruzamento matricial de outras 22 alternativas, aproveitando sempre as que apresentavam os melhores resultados em relação ao desenvolvimento de Salvador e sua Região Metropolitana. A estratégia ideal de ação deveria combinar...

> ...expansão e adensamento de Salvador com forte contenção de desenvolvimento nos demais municípios da RMS, ressalvando o uso da contenção que, no caso, significa manter os níveis mínimos de expansão comprovadamente previsíveis; criação de um novo núcleo periférico na zona norte de Salvador, concomitante a uma expansão levemente acelerada da cidade principalmente principal e contenção de desenvolvimento nos demais núcleos; criação de um novo núcleo urbano em Lauro de Freitas, na área do projeto Caji, com contenção de desenvolvimento em todos os demais municípios; crescimento linear em áreas dentro do município de Salvador e ao longo de corredores de transportes, tendo como base a primeira seção do anel ferroviário originalmente proposto pela Secretaria dos Transportes, incluindo também o desenvolvimento em Lauro de Freitas e Simões Filho (CONDER, EUST, 1979).

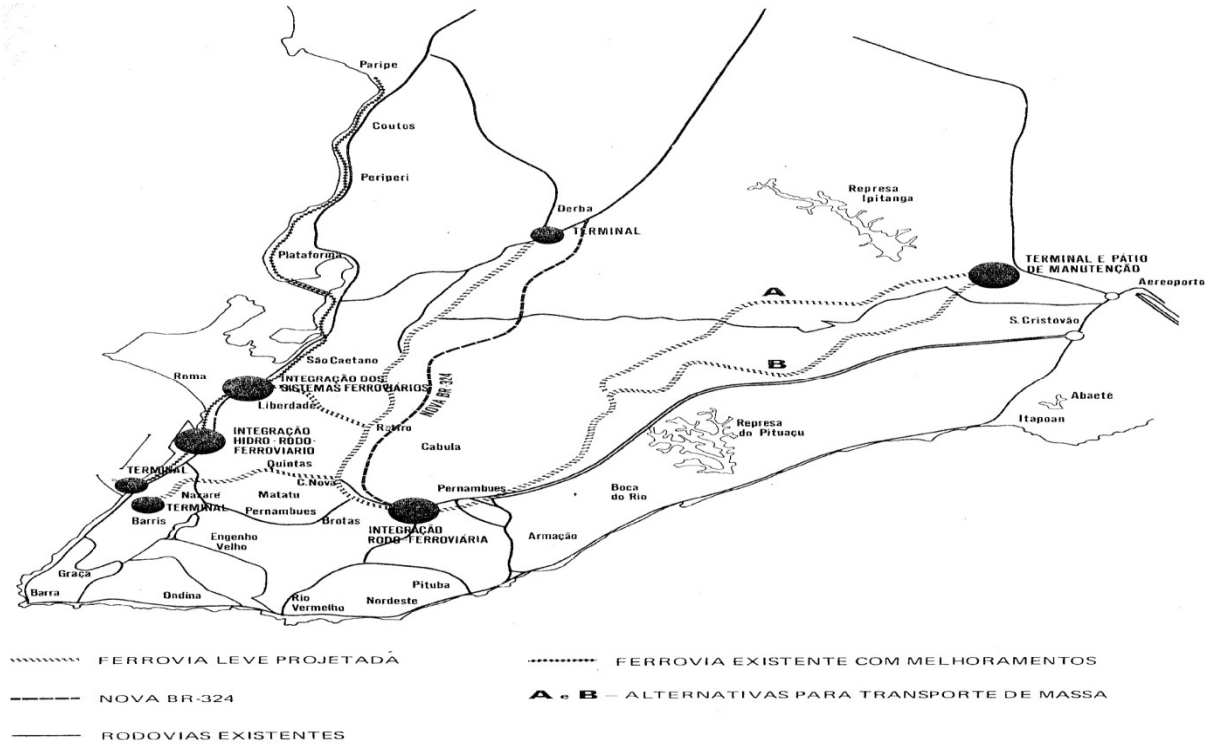
Essas foram às alternativas que apresentaram os melhores resultados em relação ao uso do solo e transportes e alocação populacional. E a partir da combinação dessas estratégias, extraindo o que cada uma apresenta de melhor surgiu a estratégia adotada pelos técnicos que elaboraram o EUST, qual seja:

- Concentração da maior parte do desenvolvimento previsto para a RMS até o ano 2000, dentro da área urbana atual de Salvador e na periferia próxima, além disto, estabelecimento de um grande novo núcleo urbano ao norte de Salvador e, também, aproveitamento ao máximo do grande potencial de desenvolvimento dos corredores de transporte, dentro do município de Salvador, como pode ser observado na figura 03.

A partir de uma analise do volume de trafego previsto foi determinado que o sistema de ônibus existente poderia ser melhorado e racionalizado, com a introdução de uma série de faixas reservadas para ônibus em rotas prioritárias, as quais podem gerar bases para um futuro sistema de ônibus elétrico. Além do mais, justificou-se a introdução de um sistema de transporte de massa baseado em ferrovias, ao longo dos corredores de transporte. Quanto às características operacionais requeridas pelo sistema ferroviário, juntamente com as desfavoráveis condições físicas a serem enfrentadas, achou-se recomendável um sistema leve, do tipo pré-metrô. Considerou-se também que a maior prioridade poderia ser dada à construção de tal linha férrea entre a Barroquinha e a Rodoviária, servindo desde já ao centro existente e ao novo centro proposto na região do Iguatemi e, em adição, fazendo uma ligação eficiente entre o atual Centro e a Rodoviária. As mesmas funções poderiam ser executadas em

relação à ligação Cidade Baixa – Iguatemi integrando o sistema de ferrovia leve, a ferrovia existente e a linha proposta no anel ferroviário, pela Secretaria dos Transportes, até as imediações do Terminal da França.

Figura 03 - Sistema de transporte proposto para o ano 2000




Fonte: EUST

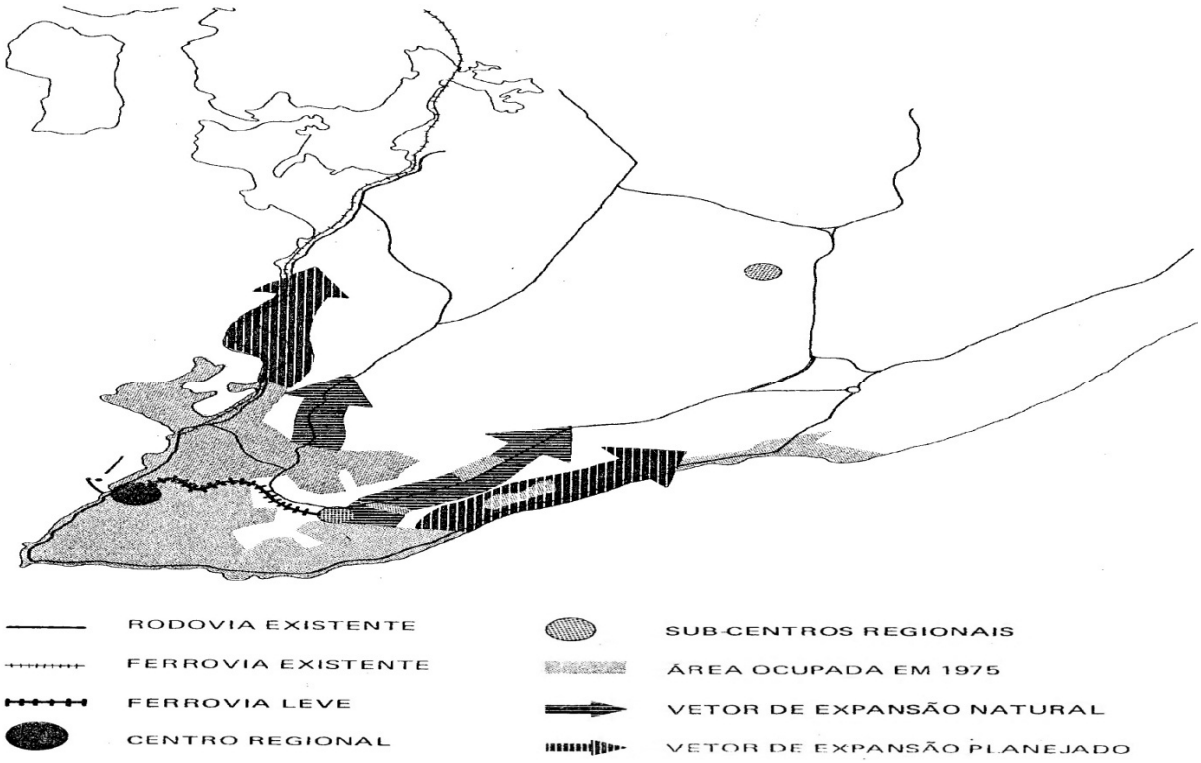
Quanto à oferta de equipamento viário o estudo propunha mudanças nos principais corredores rodoviários da cidade como a BR-324 e a Av. Paralela, onde a Av. Paralela exerceria um papel fundamental na ligação com o novo núcleo urbano localizado na Região Metropolitana. O estudo incluía também a modernização das linhas férreas existentes e o alongamento do terminal existente na Calçada até o Comércio. Essas linhas férreas já existentes se ligariam a novas linhas ferroviárias, através de uma rota que passasse pelo Largo do Tanque até a BR-324, além da construção de duas importantes conexões rodoviárias: a duplicação da BR-324 e da Av. Paralela.

Com relação ao desenvolvimento dos transportes essa alternativa possui um ótimo desempenho, pois a população seria alocada próximo aos corredores rodoviários. A previsão para o ano 2000 era uma integração entre o sistema rodoviário e ferroviário. Contudo, existia uma dúvida quanto à localização dos corredores rodoviários, podendo ser implantado na Av.

Paralela e BR-324, nesses corredores estariam interligados os modais rodoviários e ferroviários, com a implantação do veiculo leve sobre trilhos. Essa expansão do sistema de transportes proposto para Salvador e sua Região Metropolitana no ano 2000, deveria ser implantada de forma integrada em quatro diferentes estágios. Em linhas gerais os estágios de implantação foram definidos, no EUST, da seguinte forma:

Estágio 01: Corresponde à política mais imediata para alocação de novos assentamentos residenciais e para a criação de infraestrutura de transportes e de equipamentos comunitários, como resposta à atual conjuntura metropolitana.

Figura 04 - Desenvolvimento da estratégia estágio 1

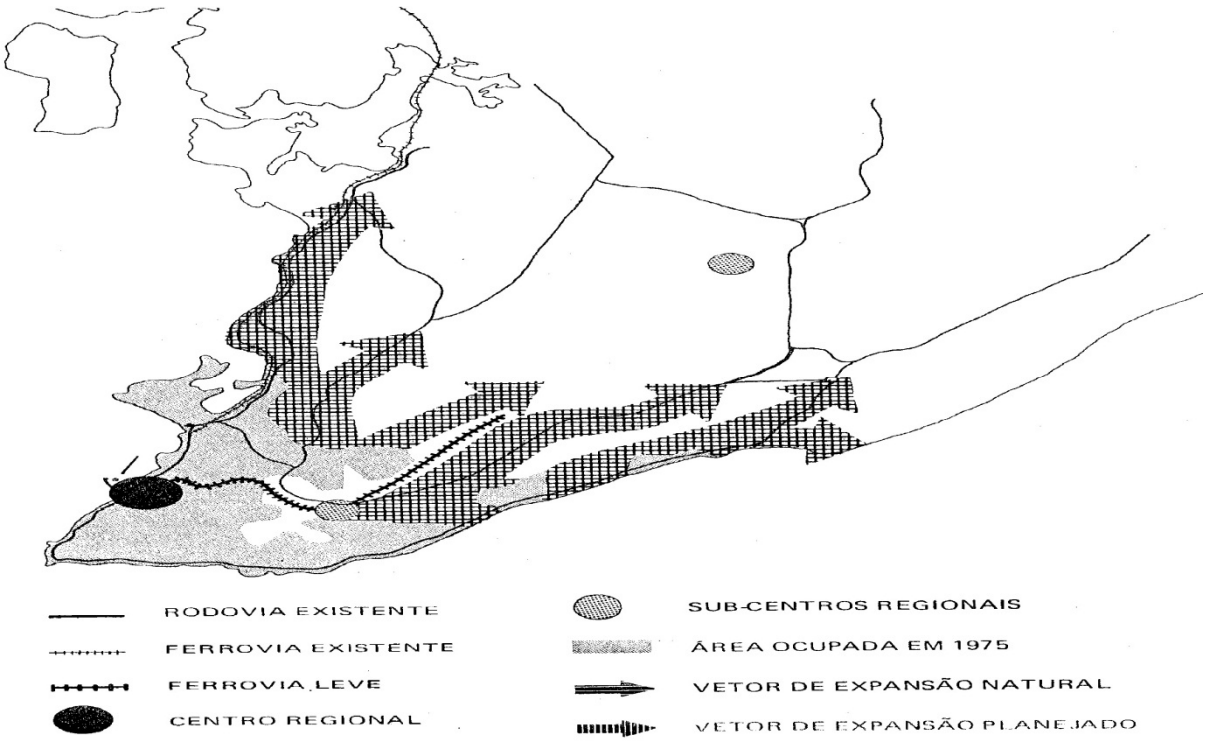



FONTE: EUST

Nesse estágio seria desenvolvida uma intervenção imediata, nos transportes coletivos (VLT), no trecho que liga a região da Barroquinha à nova Estação Rodoviária, consolidação do novo centro (região do Iguatemi) comercial, residencial e de serviços, alocamento de novos assentamentos residenciais ao longo da Avenida Paralela, lado esquerdo sentido Sul/Norte. Nessa fase seria desenvolvido o planejamento mais detalhado do novo núcleo urbano ao norte de Salvador, bem como de sua área de influência.

Estágio 02: Propõe o desenvolvimento e aprofundamento da política anterior, ainda otimizando a infraestrutura de transportes existentes.

Figura 05 - Desenvolvimento da estratégia estágio 2

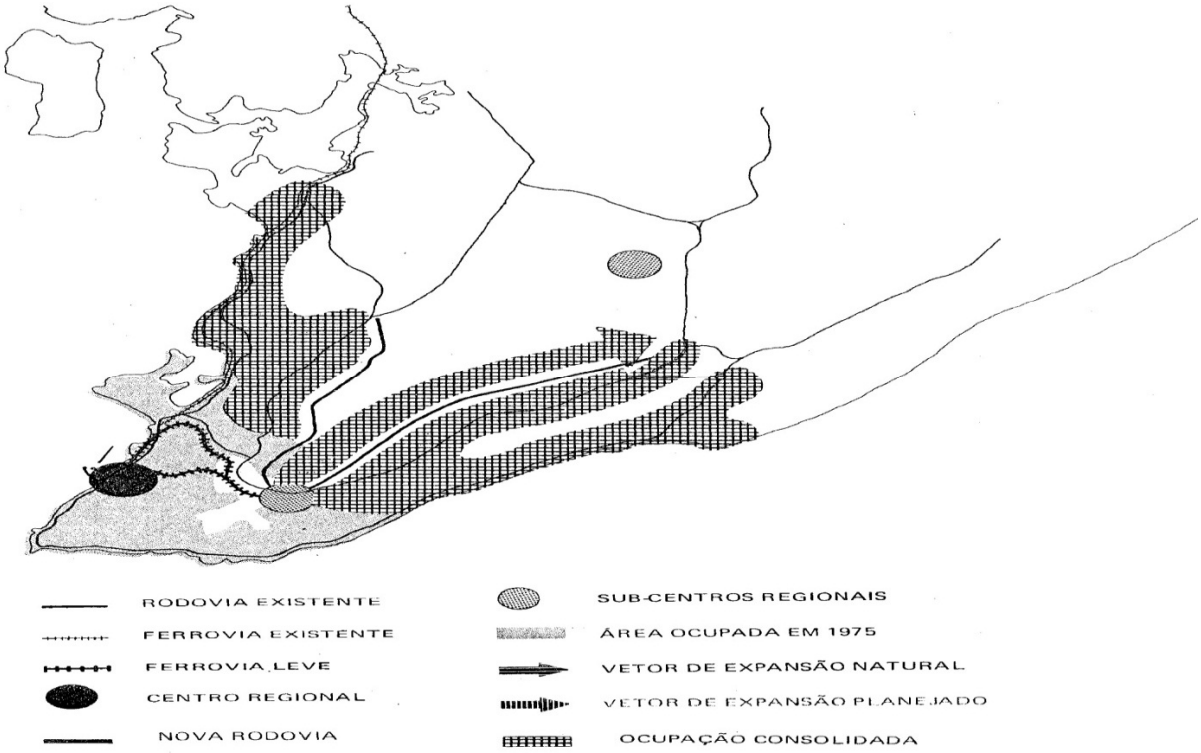



FONTE: EUST

Nesse estágio o vetor de ocupação ao longo da Avenida Paralela já deverá se estender até as imediações do novo núcleo urbano, e a partir desse momento o lado direito da Av. Paralela deveria ser ocupado, assim como as margens da BR-324, viabilizando a implantação do futuro sistema do corredor de transportes, à medida que o adensamento fosse expandindo seria instalado o modal leve sobre trilhos. Os vetores espontâneos, ao longo da orla da Baia de Todos os Santos deverão continuar o processo de expansão e adensamento, também nesses estágio poderá ser deflagrado o processo de implantação do novo núcleo urbano ao norte de Salvador.

Estágio 03: Deverá requerer o maior conjunto de obras realmente estruturais. Ocorrerá nesse estágio assentamentos residenciais ao longo da BR-324, que passará a ser utilizado apenas para o trafego urbano, e será construído paralelamente ao antigo trecho, ainda atual, um novo trecho rodoviário.

Figura 06 - Desenvolvimento da estratégia estágio 3



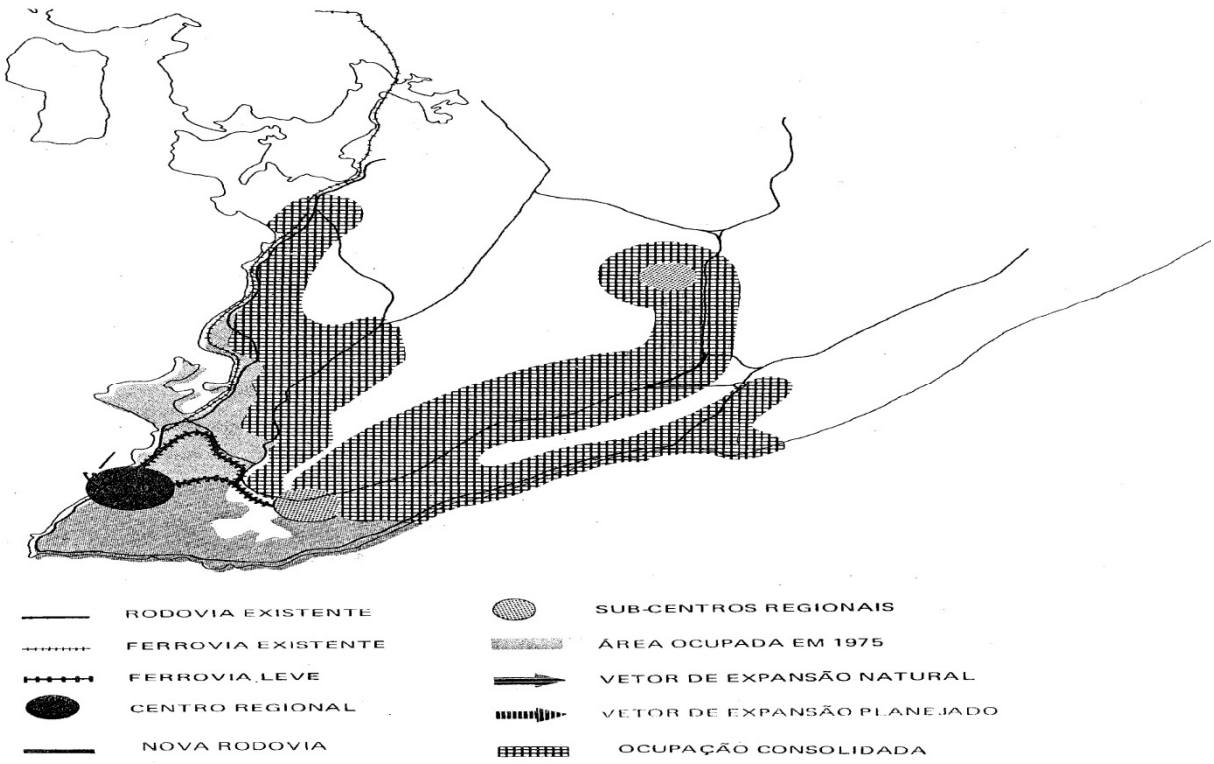

FONTE: EUST

Nesse estágio deverão estar se consolidando a ocupação e o adensamento das áreas ao longo da Avenida Paralela e da BR-324, o novo núcleo urbano ao norte de Salvador já deverá estar bastante desenvolvido e nesse momento será implantado um ramal ferroviário leve no trecho Av. França/Calçada/Estação Rodoviária, sendo também implantado o ultimo trecho do ramal ferroviário ao longo da Av. Paralela, objetivando assim a ligação final entre a Região do Iguatemi e o novo núcleo urbano, ao norte. O trecho da BR-324 ao longo do qual foram desenvolvidos os novos assentamentos residenciais deverá, neste estágio, ser utilizado apenas para o trafego urbano, devendo ser implantado, para trafego de carga e/ou longa distancia, um novo trecho rodoviário, com o traçado aproximadamente paralelo ao antigo e um afastamento médio de 1,5 km deste.

Estágio 04: Se constituirá, ao final, no modelo de desenvolvimento consolidado, terá como grande obra estrutural a implantação no leito da antiga BR-324, ainda atual, um ultimo ramal ferroviário leve, que dará unidade ao sistema de transporte de massa. Nesse estágio as ocupações e os adensamentos, tanto para os vetores de ocupação orientada quanto para os vetores espontâneos, se apresentam consolidados, o novo núcleo urbano ao norte de Salvador se encontra definitivamente implantado. A grande obra estrutural desse estágio é a

implantação no leito da antiga BR-324, de um ultimo ramal ferroviário leve, que dará unidade ao sistema de transporte de massa, como um todo, para o horizonte de projeto adotado.

Figura 07 - Estratégia consolidada estágio 4




FONTE: EUST

Este estudo não foi posto em prática, contudo percebe-se que muita coisa executada na Cidade do Salvador foi retirada dele. Portanto mais uma vez a cidade experimenta um planejamento fragmentado obedecendo a interesses de uma minoria. Este estudo levou em consideração a nova estruturação urbana de Salvador e entorno, determinada pelo desenvolvimento industrial, traçando as diretrizes macroespaciais (ROCHA, 2001 apud SOUZA 2005) que abarcam a problemática envolvendo transportes coletivos, circulação e estabelecimento de sub-centros para a consolidação da recém-criada Região Metropolitana de Salvador – RMS.

## 3.5 O PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE SALVADOR

O Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PLANDURB), elaborado entre 1975 e 1978, foi o último e o que mais deu resultados desse processo de planejamento urbano de Salvador, contemporâneo ao EUST, contudo a sua elaboração ficou a cargo do Órgão Central

de Planejamento (OCEPLAN) da Prefeitura de Salvador, enquanto o EUST foi elaborado pelo governo estadual. A OCEPLAN foi um órgão criado pela Prefeitura de Salvador na década de 1970 para substituir o EPUCS.

O PLANDURB, não mais adotava o pensamento modernista de Le Corbusier, contudo não é possível ficar alheio a todas as mudanças provocadas na organização espacial de Salvador que tiveram como principal influência os ideais lecorbusianos, como constata SOUZA (2005). É durante a execução do PLANDURB que se consolidam as zonas industriais existentes na BR-324. Ao PLANDURB coube a função de planejar a organização do novo espaço urbano de Salvador, que já contava em 1975 com mais de um milhão e meio de habitantes, bastante diferente daquele planejado pelo EPUCS (TEIXEIRA, 1998 apud SOUZA, 2005).

> Para tanto, adotou o modelo de planejamento urbano em voga nos anos de 1970 que era baseada no enfoque sistêmico, ou *systems plannings* – vide o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI de São Paulo em 1971; o Plano Urbanístico Básico – PUB do Rio de Janeiro em 1977; e a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Local Integrado – PDLI's do SERFHAU (SOUZA, 2005, p. 6).

Embora tenha mudado a escola de pensamento que influenciou a elaboração do novo planejamento urbano da cidade, ainda assim, a cidade continuava a ser planejada para o automóvel, sempre baseado na oferta de equipamento viário. As cidades brasileiras se baseiam, principalmente, na oferta de espaço e não no gerenciamento da demanda, gerando custos sociais, econômicos e ambientais que hoje são inadmissíveis, como: grandes distâncias a serem vencidas pela infraestrutura básica viária e tempos de viagem elevados, sistemas de transporte restritos e aumento da poluição entre outros (CAMPOS; MELO, 2005).

O PLANDURB utilizou, em grande medida, as concepções de cidade contidas nas obras de Kevin Lynch – discurso da percepção da imagem da cidade (as vias, os limites, os bairros, os nós e os pontos marcantes) pelos seus habitantes e da construção de uma identidade urbana em acordo com a imagem captada – e de Colin Buchanan - estudos sobre os problemas de circulação, corredores urbanos para tráfego de veículos e zonas protegidas ou de meio ambiente (VASCONCELOS, 1999 apud SOUZA, 2005).

Um dos pontos mais importante discutidos nesse plano é a questão do transporte de massa como fator estruturante da organização espacial da cidade. Segundo Souza (2005) "não por acaso ocorre a transfiguração do modelo radial-concêntrico num sistema viário em grelha pelo qual as vias estruturantes (trecho urbano da BR-324, Av. Paralela e Av. Octávio Mangabeira)

que conectam o espaço intra-urbano às saídas da cidade devem ser cortadas por vias transversais". O transporte de massa obteve tamanha importância por conta do prefeito da época, mentor do plano, que tinha como direcionamento das suas ações políticas a incessante busca pelo equilíbrio do espaço social urbano. Segundo Carvalho e Pontes (2001) "para o prefeito, se 77% da população se deslocava em transporte coletivo, a ênfase de investimentos em circulação deveria ser em transporte coletivo. Desta forma, revisando o pressuposto do Plano do EPUCS, que privilegiava a circulação de veículos individuais". Descarta o enfoque anacrônico físico-urbanístico do Plano anterior e os frequentes equívocos na interpretação do que venha a ser a política de *'humanização'* da cidade.

Os recursos necessários para a execução do plano foram oriundos do Governo Federal, a partir de linhas de financiamento colocadas a disposição no II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) e recomendados pelo Conselho Nacional de Politica Urbana, os recursos eram liberados com maior facilidade para os planos que fossem consoantes aos interesses do Governo Federal.

No período em que começou a ser elaborado o PLANDURB, o conceito de planejamento contido no EPUCS já estava superado, já era sabido que não era possível "criar" uma cidade de uma só vez, então na concepção do PLANDURB adotou-se o conceito de planejamento em etapas, ou seja, o planejamento passou a ser encarado como um processo dinâmico de organização espacial, que mudaria de acordo as respostas encontradas após a conclusão de cada etapa do processo, e não mais se utilizava aquela forma estanque adotada outrora. "O PLANDURB não pode ser simplesmente definido como um plano estruturalista, por entender a cidade como um SISTEMA e ter como finalidade perspícua a proposição de um MODELO de crescimento e expansão urbana (uso do solo, sistema de circulação e transportes, legislação básica)" (CARVALHO; PONTES, 2001, p. 231).

Os técnicos responsáveis pela elaboração do plano, acreditavam que para o planejamento alcançar respostas eficazes e capazes de solucionar os problemas da população era necessário que ele fosse sendo posto em prática de forma paulatina e com correções e aproximações sucessivas, a fim de que se aproximasse o máximo das reais necessidades da população. O planejamento deveria ser contínuo no tempo, localizável no espaço, adaptável as mudanças e congruente com os objetivos prefixados. Para que tal proposta realmente acontecesse era necessária a criação de mecanismo permanente de realimentação das informações, o que feito

sempre com muita defasagem no tempo e no espaço. Essa concepção de planejamento dinâmico deu origem a um quadro geral de objetivos, composto por especialistas das mais diversas áreas, com destaque para o campo econômico, social e cultural. O PLANDURB, não se diferenciava dos outros planos, pois, também tinha como mola propulsora a oferta de equipamentos urbanos.

> De acordo com o estágio de conhecimento e a mais moderna tecnologia quantitativa conhecida pelos seus idealizadores, foi adotado o modelo gravitacional desenvolvido por Lowry (1960), como base teórica-metodológica para a construção do Modelo Físico Territorial, que veio a tornar-se o ponto focal do PLANDURB (CARVALHO; PONTES, 2001, p. 231).

Após diversos estudos definiu-se que o Modelo Físico Territorial deveria proporcionar a uma estrutura urbana para 1990, no tocante ao uso do solo, um crescimento condensado, ou seja, as ocupações deveriam ser compactas a fim de maximizar a utilização da infra-estrutura, no que diz respeito ao transporte de massa foi proposto que a melhor forma seria o crescimento em corredores, no tocante a expansão da cidade foi proposto um crescimento em vetores transversais aos vetores dominantes com objetivos de ocupar mais as áreas entre a BR-324 e a Avenida Paralela – Miolo. "Outros produtos também foram decorrentes do PLANDURB, destacando-se Programas e Projetos Específicos, deslanchados pelos Governos da época, em curto prazo, de uma forma incremental" (CARVALHO; PONTES, 2001).

As variáveis centrais utilizadas para definir a estruturação do espaço foram a distribuição por faixa de renda da população e distribuição de emprego por tipo. Os parâmetros de estrutura espacial criados para compor as alternativas foram: Vetores de expansão, Nucleação de atividades e Padrões de ocupação.

> Tais padrões fornecem insumos para o dimensionamento da infra-estrutura, dos equipamentos sociais, serviços e demais comodidades. Procurou-se ainda de forma integrada com o uso do solo pretendido, explicitar as bases em que deveria acontecer a circulação atendendo às relações macro-essenciais entre a cidade e a região, articulando o espaço em termos de fluxos do tipo moradia-emprego, moradia-serviços, moradia-lazer e vice-versa (CARVALHO; PONTES, 2001).

Quanto à circulação, foi retirado o transporte individual do centro da cidade e criados os estacionamentos periféricos. Com relação ao uso do solo compõem o legado deste planejamento: a criação de Zonas Homogêneas da Pituba (1976) e do Nordeste de Amaralina (1978) para ser tratado em microescala, o que posteriormente seria praticado em todo o território municipal; o Plano Piloto para Intervenção no Centro de Salvador ou Zona Central (1978); a concepção dos Parques Metropolitanos – Abaeté, Pituaçu e São Bartolomeu; e a

criação do Parque da Orla (1978). Além disso, tornou possível a institucionalização das Regiões Administrativas – RA's (1987) e o amplo zoneamento elaborado pela Lei de Ordenamento, Uso e Ocupação do Solo instituída em 1984 (SOUZA, 2005).

Contudo o PLANDURB efetivamente não se tornou um processo contínuo abrangente, aberto, adaptável, como proposto, mas o Modelo Físico Territorial, transmudado posteriormente em lei, tem sido ao longo dos anos, uma imagem virtual, elemento balizador das práticas dos técnicos municipais, para os quais o Plano tem um 'quê' de sagrado, embora tenha sido sequencialmente vilipendiado, pela própria administração municipal e pelos atores sociais, colocando-se de um lado as diversas frações do capital ligadas à terra urbana e do outro os excluídos do capitalismo (CARVALHO; PONTES, 2001).

# 4 ALINHAMENTO DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTES E USO DO SOLO EM SALVADOR (PÓS 1988)

Em 1988 o Brasil passa a contar com uma nova Constituição que refletia com mais precisão o período de renascimento democrático que o país vivia à época. Essa Constituição era inovadora, pois, entre outros elementos, foi a primeira a inserir no seu texto um capítulo que trata exclusivamente da política urbana expressos nos artigos 182 e 183. Outro ponto inovador foi o reconhecimento do Município como ente federativo, a partir de então a esfera municipal passou a ter autonomia e atribuições inéditas até então. O artigo 182, da Constituição Federal de 1988, define que "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". E paragrafo primeiro do artigo 182, define o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, para cidades com população superior a 20 mil habitantes.

Com a promulgação da Carta Constitucional de 1988, os Municípios passaram a ter a autonomia sobre o processo de planejamento urbano, não cabiam mais com a volta da democracia atitudes arbitrárias do Governo Federal sem a participação do Governo Municipal. Foi atribuído aos municípios o papel de gestores de sua própria politica de desenvolvimento urbano e ficou definido como instrumento básico para sua execução o Plano Diretor, dentre outros dispositivos. Outro fator que contribuiu para mudar a forma de gerir as politicas públicas direcionada aos modelos de planejamento urbano foi a grande mudança no cenário econômico nacional com a abertura comercial, a partir de 1991 com a vigência do Plano Collor. É a partir desse momento que a maioria dos modelos, inclusive os adotados para Salvador, começam a intervir na dimensão econômica da cidade ou região, ou seja, a estruturação espacial da cidade ou região seria resultante da definição de atividades e negócios urbanos/regionais.

Diante das mudanças tanto no cenário econômico quanto no cenário político institucional os gestores públicos deixam de dar ênfase ao planejamento urbano físico-territorial tradicional, nas suas mais variadas vertentes, das cidades e então passam a dar ênfase ao planejamento urbano baseado no Planejamento Estratégico como a melhor alternativa para tratar as cidades no âmbito da crescente globalização no inicio dos anos 1990 (SOUZA, 2005). Segundo

Villaça (1995) “o modelo modernista de Plano Diretor está falido”. Essa afirmação exige que todas as concepções de planejamento urbano adotadas atualmente no Brasil sejam revistas para que possam incorporar problemas reais da maioria da população que sempre foi posta à margem do desenvolvimento das cidades.

## 4.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO: UMA NOVA FORMA DE PENSAR A CIDADE

O conceito de planejamento estratégico foi importado das empresas e adaptado para lidar com as complexidades existentes na organização das cidades, e consiste em que as cidades deveriam priorizar a organização espacial de modo que evidenciasse, ainda mais, a sua vocação econômica natural. Em Salvador, cidade com vocação turística, as ações governamentais, durante a década de 1990, foram focadas com o intuito de especializar a cidade para o turismo. Se no período anterior a 1988 o setor econômico que funcionou como balizador do processo da organização citadina foi o setor industrial, no período pós 1988 essa variável foi substituída pelo setor de serviços, especificamente os serviços voltados ao turismo, pois Salvador possui vantagens competitivas nesse setor.

Foi lançado pelo Governo Federal no inicio dos anos 1990 o PRODETUR, Programa de Desenvolvimento do Turismo, com a intenção de promover o desenvolvimento e financiar os investimentos em infraestrutura nas regiões que apresentem potencial para tal atividade. A partir do planejamento das áreas turísticas prioritárias são propostas intervenções públicas a serem implantadas de forma que o turismo venha a constituir uma verdadeira alternativa econômica geradora de emprego e renda principalmente para a população local. Segundo informações contidas no site do Ministério do Turismo o PRODETUR Nacional tem o objetivo de fortalecer a Política Nacional de Turismo e consolidar a gestão turística de modo democrático e sustentável, alinhando os investimentos regionais, estaduais e municipais a um modelo de desenvolvimento turístico nacional, buscando, com isso, a geração de emprego e renda, em especial para a população local. A partir de estudos encomendados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, chegou-se a conclusão que a melhor atividade a ser desenvolvida para a Região Nordeste era o turismo, pelo fato da Região Nordeste apresentar recursos cênicos e culturais significativos, além de mão-de-obra em abundância e com custos relativamente baixos. Em 1994 o BNDES lança o Programa Nordeste Competitivo, PNC, que contou com o apoio do Banco de Desenvolvimento Interamericano, BID. Após negociações envolvendo a extinta SUDENE, o Banco do Nordeste

(BNB), o BID, o então Ministério dos Esportes e Turismo e os Estados do Nordeste, foi criado o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, PRODETUR/NE, cuja primeira fase foi iniciada ainda em 1994.

O PRODETUR/NE é um programa de crédito para o setor público (Estados e Municípios) que foi concebido tanto para criar condições favoráveis à expansão e melhoria da qualidade da atividade turística na Região Nordeste, quanto para melhorar a qualidade de vida das populações residentes nas áreas beneficiadas, sua atuação ocorre por meio do financiamento de obras de infraestrutura (saneamento, transportes, urbanização e outros), projetos de proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações de estados e municípios. O PRODETUR/NE é financiado com recursos do BID e tem o Banco do Nordeste como Órgão Executor.

Com recursos provenientes do PRODETUR/NE foram executadas importantes obras no centro histórico de Salvador, mais especificamente a revitalização e recuperação da Praça da Sé e o Quarteirão Cultural no Pelourinho e a Igreja do Bonfim; reforma/implantação de espaços culturais, de praças e de parque; obras de reurbanização de áreas degradadas, valorização de espaços histórico-turísticos e a inauguração de obras e monumentos de natureza eminentemente estética.

A Bahia foi o estado que mais absorveu recursos do PRODETUR/NE, dos investimentos realizados em aeroportos, respondendo por 47%. Tais recursos foram utilizados na ampliação do Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, aeroporto com o maior movimento de passageiros da Região Nordeste. Em 1999, já na primeira etapa, foi inaugurado o sistema viário de acesso à primeira rótula do Aeroporto, com 4,5 quilômetros e dividido em três faixas, desafogando o acesso ao terminal de passageiros, a Estrada do Coco, Linha Verde e adjacências.

O novo sistema viário da nova primeira rótula do aeroporto (figura 08), possui um viaduto duplo, ligando a Avenida Dorival Caymmi ao bairro de São Cristóvão, e implantando duas vias expressas, que possibilitam o desvio do tráfego do bairro de São Cristóvão, entre a Avenida Paralela, a localidade de Praias do Flamengo e a entrada principal do Aeroporto. Além de solucionar os atuais problemas do fluxo de tráfego entre os municípios de Salvador,

Lauro de Freitas e arredores, a intervenção viária incluiu ainda a implantação de um acesso exclusivo à nova Área Industrial do Aeroporto.

O Projeto do novo Sistema Viário, também se compromete com implementações futuras, onde a área central das principais vias projetadas, já está reservada para a passagem do Sistema de Transporte de Massa de Salvador. Além das intervenções no sistema viário foram feitos também paisagismo e infra-estrutura, como pavimentação, implantação do sistema de drenagem, iluminação, paisagismo das bordas e taludes laterais das novas vias. Através do Programa VIVER MELHOR do Governo do Estado, as ocupações clandestinas localizadas na proximidade da região foram beneficiadas com abastecimento de água, novos sistemas de drenagem, esgotamento, iluminação e infra-estrutura completa transformando-as em um bairro totalmente urbanizado.

Figura 08 - 1ª e 2ª Rotula do aeroporto

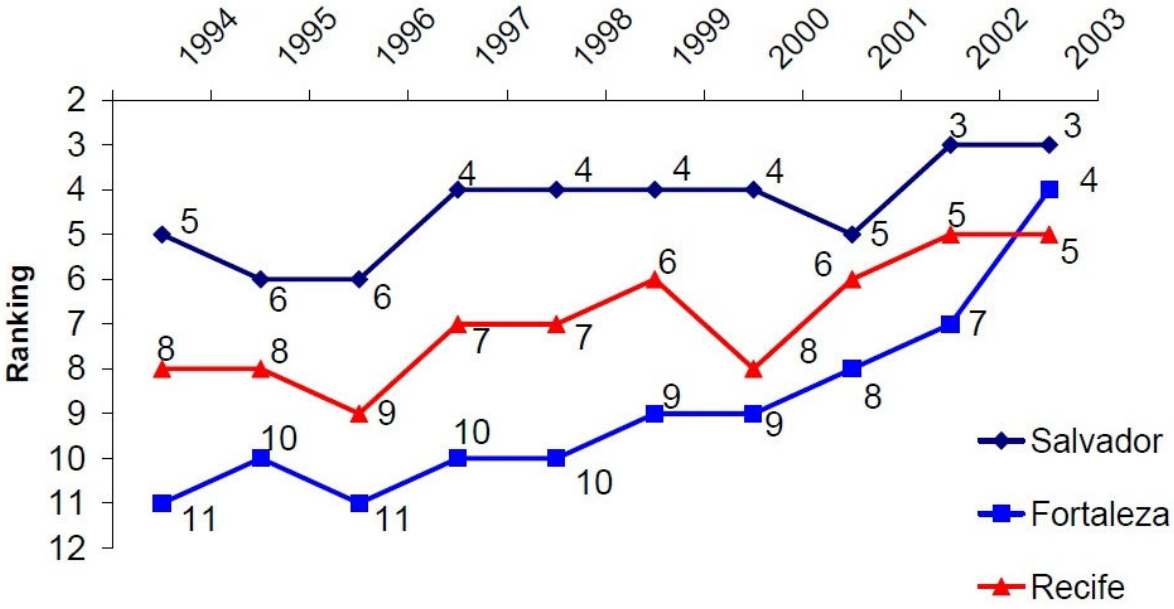
FONTE: Google – Dados Cartográficos 2011.

No lançamento do PRODETUR/NE ficou definido que a elaboração de estudos e projetos ficaria como contrapartida local dos Estados, contudo, a partir de 1997, devido às dificuldades dos Estados para apresentação de projetos nos moldes do Programa, foi liberado uma linha de crédito para financiamento de projetos e Salvador recebeu recursos para elaboração do projeto de recuperação e revitalização dos Fortes.

Esses esforços deram resultados, pois Salvador passou a fazer parte dos principais destinos turísticos nacionais e internacionais, como é demonstrado no ranking das cidades mais visitadas do Nordeste pelo turista internacional no Brasil desde 1994, no inicio da implantação do programa, até 2003. Esta nova dinâmica econômica foi responsável para que se pensasse a cidade a partir de um enfoque de múltiplas centralidades, tanto no espaço intra-urbano quanto nos municípios da sua região metropolitana.

No gráfico abaixo fica claro que Salvador já era o principal destino do Nordeste, mesmo antes da implantação do programa, resultado de politicas anteriores, contudo em relação aos demais destinos turísticos nacionais, Salvador ocupava a 5º posição e quase dez anos após a realização de alguns projetos saltava para o terceiro destino mais visitado dentre as cidades brasileiras mais visitadas pelo turista internacional.

Figura 09 – Ranking das cidades mais visitadas do Nordeste pelo turista internacional no Brasil




FONTE: EMBRATUR (2005) Apud PRODETUR/NE

Salvador, na década de 1990 foi alvo de inúmeras políticas públicas que atendiam aos interesses do capital do setor terciário no intuito de transformar Salvador em um dos principais centros de cultura, lazer e turismo do país. Com o passar do tempo os investimentos começam a se voltar para a Região Metropolitana de Salvador e para alguns destinos além da sua Região Metropolitana.

> Os espetáculos se espalham por toda região metropolitana e passam a ter localizações excêntricas, o turismo, que havia se concentrado, no início da década,

> no Centro Histórico, começa a se deslocar para *resorts* afastados da cidade em mais de 60 km. Atualmente, eventos esportivos com dimensões nacional e internacional, a exemplo do torneio de tênis Brasil Open, são realizados nesses espaços. Outras formas de polinucleação podem ser observadas em outras atividades econômicas dos vários municípios da região, a exemplo de Camaçari que, depois da implantação do pólo petroquímico, reafirma a sua centralidade industrial, principalmente, depois da instalação da montadora de veículos da Ford. O município de Lauro de Freitas e toda orla marítima de Camaçari passam a abrigar boa parte da classe média alta da cidade. Muitas instituições de ensino superior se instalam no município de Lauro de Freitas, além de muitos outros segmentos vinculados ao setor terciário. Feira de Santana também se integra, definitivamente, a uma lógica regional através de muitos segmentos da economia, e as taxas de crescimento populacional do entorno de Salvador passam a ser muito maiores do que os dados do crescimento populacional da própria cidade (DIAS, 2005, p. 9).

Foram realizadas algumas importantes intervenções no sistema viário, a fim de reduzir as externalidades negativas advindas da concentração das atividades no novo centro financeiro, comercial e administrativo da cidade, a região do Iguatemi, contudo vale ressaltar que todas as intervenções sempre levaram em consideração apenas a ampliação da oferta de equipamentos públicos a fim de mitigar os efeitos advindos do aumento do fluxo de veículos na cidade. Na segunda metade da década de 1990 foi construída uma importante Avenida que com 4,5 km de extensão, vai unir pontos fundamentais do tráfego de Salvador, como o Largo do Retiro, a BR-324 e a Avenida Paralela, sem necessidade de que os carros passem por uma rótula de tráfego sempre muito conturbada chamada Rótula do Abacaxi, nem diante do Shopping Center Iguatemi, pontos de constantes engarrafamentos (FERNANDES, 2004).

A partir da construção dessa Avenida foi estabelecida uma rota direta ligando o litoral da Baía de Todos os Santos e o litoral Atlântico, os grandes e movimentados corredores metropolitanos da BR-324 e da Avenida Paralela. Também dá novas condições de acessibilidade ao Cabula e a Pernambués, além de ordenar e estruturar o crescimento urbano da área do Miolo da cidade. A implantação da referida avenida está trazendo transformações, não somente no lugar, mas também em toda a lógica da circulação da cidade de Salvador (FERNANDES, 2004).

Em Fevereiro de 2008, foi sancionado pelo atual Prefeito João Henrique o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, PDDU. A cerimonia de votação desse plano, na Câmara Municipal, ocorreu de forma rápida e pouco debatida com a sociedade civil, no período compreendido entre o Natal e o Ano Novo de 2007. Ao que parece emendas foram votadas sem que se tivesse acesso ao seu conteúdo. O PDDU aprovado em 2008 surgiu a partir da revisão do também contestado PDDU aprovado em 2004, ainda sob a gestão do então Prefeito

Antônio Imbassahy. O que se propunha com essa revisão era justamente uma reavaliação da participação popular, contudo o que se viu aprovado foi um plano marcado pelo apoio unilateral do empresariado da promoção imobiliária, da construção civil e do turismo. Segundo Villaça (1993) o grande problema do Plano Diretor é claramente uma questão politica. Está claro que são as forças reacionárias que se apegam à concepção modernista de Plano Diretor e que, utilizando-se de uma fachada tecnocrática e pseudo cientifica, querem impedir as conquistas populares no âmbito do urbano.

Além da falta de participação popular no debate das diretrizes da politica urbana, na definição dos instrumentos para ordenamento territorial, alguns desses instrumentos não ficaram muito claros, tanto para a população quanto para a comunidade cientifica quais as consequências que trariam à cidade após serem postos em prática, são eles Outorga Onerosa do Direito de Construir e a Transferência do Direito de Construir, TRANSCON. Segundo o artigo 255 do PDDU 2008a Outorga Onerosa do Direito de Construir é o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal, mediante pagamento de contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, poderá autorizar a utilização de potencial adicional construtivo superior ao resultante da aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico, CAB, até o limite correspondente à aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Máximo, CAM, estabelecido pelo Plano Diretor para a zona em que se localize o imóvel. No Artigo 259 do PDDU 2008 consta a definição da Transferência do Direito de Construir, TRANSCON, que é o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal poderá permitir ao proprietário de imóvel urbano, privado ou público, exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública o direito de construir, previsto neste Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente. O grande problema é a forma como esses instrumentos serão utilizados pela especulação imobiliária, e se serão respeitados os impactos de vizinhança, ambientais, no sistema viário. Todos esses instrumentos vieram acompanhados do aumento do gabarito de alguns pontos da cidade, o que provocará uma verticalização da orla marítima de Salvador, além de uma descaracterização da cidade que é dividida em cidade alta e cidade baixa.

Em 15 de dezembro de 2008, foi inaugurado o Sistema Viário Dois de Julho, localizado na segunda rótula do aeroporto, considerada a obra de infraestrutura mais importante da primeira década do século XXI. Essa obra modernizou e deu celeridade no tráfego de um ponto critico de acesso ao litoral norte, e saída do aeroporto em direção ao centro da cidade. Foram construídos quatro viadutos, sendo dois viadutos ligando Salvador (Av. Paralela) ao

município de Lauro de Freitas, nos dois sentidos, outro viaduto ligando o bairro de São Cristóvão à rodovia BA-026 (CIA-Aeroporto), e um quarto viaduto interligando Lauro de Freitas a São Cristóvão. O sistema viário também é composto por alças e retornos que permitem as conexões entre os diversos eixos e uma pista exclusiva saindo do final da Avenida Paralela diretamente para a área do aeroporto.

Esse projeto era previsto desde a última reforma do aeroporto, quando foi modernizada a primeira rótula do aeroporto, e foi cedido pela Prefeitura de Salvador para que o Governo Estadual junto com o Governo Federal executasse a obra. Essa obra fez parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e pelo acordo firmado entre as esferas estadual e federal R$ 27 milhões foram arcados pelo governo federal enquanto que R$ 6 milhões foram arcados pelo governo estadual.

Figura 10 - Sistema viário de 2 de Julho

FONTE: http://www.seinfra.ba.gov.br/2dejulho/2dejulho.html

Essa intervenção urbana prometia por fim aos longos congestionamentos que ocorriam na região. Num primeiro momento a obra obteve resultados significativos, contudo atualmente já se percebe a volta dos congestionamentos em alguns horários, por conta da inauguração de um grande Shopping Center (polo gerador de trafego) ao lado do sistema viário. Como

sempre a iniciativa privada se apropriando das externalidades produzidas por intervenções públicas no espaço urbano.

Outra grande intervenção urbana que está sendo realizada em Salvador é a Via Expressa, mais uma tentativa de resolver a mobilidade em uma região extremamente critica com a criação de uma via exclusiva e expressa de carga, geração de um novo acesso a Salvador (BR-324/Águas de Meninos) e solucionar conflitos de tráfego no trecho da Rótula do Abacaxi. A Via Expressa ligará a BR-324 ao Porto de Salvador com 4,3 mil metros, passando por Água de Meninos, Ladeira do Canto da Cruz, Estrada da Rainha, Largo dos Dois Leões, Avenida Heitor Dias, Rótula do Abacaxi, até chegar à Ladeira do Cabula, alcançando a BR-324. No percurso, haverá três túneis, quatro passarelas, 14 elevados (4,1 mil metros), uma ciclovia, 35,5 mil metros de passeio e 23,2 mil metros de pista de rolamento com 10 faixas de trânsito (quatro para veículos de carga). A obra faz parte do PAC ficando o Estado responsável por uma contrapartida mínima do valor total da obra. Contudo "coincidentemente" está sendo instalado um novo bairro nessa região, o Horto Bela Vista, um bairro iniciado do zero que contará com mais de 15 torres residenciais e quatro comerciais além de um Shopping Center, centro de convenções, escola e hotel. O empreendimento contará com dois viadutos que ligam o empreendimento a outras vias, como as avenidas Bonocô e ACM que não foram preparadas para absorver esse novo volume de trafego de veículos o que impactará negativamente no já deteriorado sistema viário da região.

Atualmente, Salvador está prestes a passar por profundas transformações na sua organização, estão sendo decididos os projetos que serão implementados para melhorar a mobilidade urbana por conta de um grande evento esportivo que ocorrerá no Brasil em 2014 e terá em Salvador uma de suas sedes. Embora os projetos executados levem em consideração a urgência da Copa do Mundo de futebol em 2014, há que se pensar também que todos os equipamentos instalados permanecerão para além do evento e que, portanto para a execução dos projetos é importante levar em consideração a variável funcionalidade para a população da Cidade do Salvador.

Foi lançado no inicio de 2010, pelo governo do Estado e pela Prefeitura, o programa Salvador Capital Mundial. Foram apresentados 20 projetos que preveem grandes intervenções urbanísticas para o desenvolvimento sustentável da cidade em sintonia com os mais modernos estudos sobre a urbanização e sustentabilidade de grandes cidades do mundo. O projeto foi

criado por alguns dos mais conceituados arquitetos e urbanistas do Brasil e prevê soluções para o transporte, para o trânsito e para o crescimento da cidade. Serão abertas novas vias de tráfego, implantados sistemas modernos de transporte, revitalização da orla, da cidade baixa, novos equipamentos de cultura, de lazer, de esporte, requalificação e ampliação da estrutura turística. Tudo isso visando melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes.

Os projetos voltados para a mobilidade urbana serão compostos pela Rede Integrada de Transporte (RIT) e pelo Programa de Obras Viárias (Provia), que prevê a ampliação da Avenida Paralela e a construção de duas novas vias, a Avenida Atlântica e a Linha Viva. A escolha do novo modal de transporte a ser utilizada em Salvador está em debate, pois membros da comunidade cientifica defendem a implantação do Veiculo Leve Sobre Trilhos (VLT), modal que possui um custo de implantação mais elevado, contudo terá seus custos reduzidos no longo prazo, além de ser ambientalmente mais viável que o RIT. Uma política de transporte ideal deve obedecer alguns critérios como aponta Peter Ludwig Alouche especialista em transporte público "O importante em uma cidade já degradada, como os grandes centros, é fazer uma renovação urbana. Não adianta colocar ônibus onde você terá que usar metrô. E não adianta colocar metrô onde você terá que pôr ônibus. Cada qual no seu lugar adequado".

No dia 21 de junho de 2011 foi divulgado numa coletiva para a imprensa, na Secretaria Estadual do Planejamento, o sistema de transporte público metropolitano entre os municípios de Lauro de Freitas e Salvador. O sistema de transportes será misto, formado por um corredor central estruturante de veículos sobre trilhos, passando pela Avenida Paralela até a Rótula do Abacaxi (Acesso Norte), e ônibus, modelo convencional ou *Bus Rapid Transit* (BRT), nas vias alimentadoras, como as avenidas Dorival Caymmi, Orlando Gomes e Pinto de Aguiar. Para a escolha do modal, foi avaliada a consistência de viabilidade técnica, ambiental e financeira. Segundo o secretário do Planejamento, Zézeu Ribeiro, o modal vai se interligar a linha 01 do metrô de Salvador, ainda em construção, a partir de um corredor estruturante, com 22 quilômetros. Para isso, a linha 01 do metrô deverá ser complementada até Pirajá, ampliando sua extensão de seis para 13 quilômetros. "No total, a capital contará com 35 quilômetros de transporte sobre trilho, dando mais dinamismo ao tráfego", complementou. O projeto está orçado em cerca de R$ 3 bilhões e deverá contar com investimentos de R$ 570,3 milhões, já disponíveis pelo Ministério das Cidades através do PAC Copa, e mais R$ 2,4 bilhões, do PAC da Mobilidade Urbana.

## 5 CONCLUSÕES

A análise do processo histórico do planejamento urbano de Salvador demonstrou claramente que a organização espacial sempre esteve a serviço do capital privado. Num primeiro momento o capital industrial influenciou as tomadas de decisões da forma como a cidade se organizaria e, portanto tentou-se dividir a cidade em zonas especificas para a realização de cada atividade em separado, e essas zonas estariam ligadas por longas avenidas que só poderiam ser vencidas com a utilização do veiculo particular. Num segundo momento o capital do entretenimento teve forte influência sobre a alocação dos gastos em equipamentos urbanos.

A mobilidade urbana de Salvador está próxima de uma crise e muito desse problema deriva da forma como a cidade foi sendo "montada". A importação de modelos de planejamento sem que houvesse uma adequação as reais necessidades aliado ao fato de que o modelo modernista nunca foi implantado em sua totalidade contribuíram em grande parte para a atual situação em que se encontra a capital baiana, uma vez que todas as grandes Avenidas instaladas datam daquele período em que Salvador caminhava para entrar na modernidade. Outro fator muito importante é o aumento da frota de veículos de maneira assustadora sem o devido acompanhamento da oferta de vias. O referencial teórico permitiu conhecer os diferentes impactos causados no sistema viário a partir dos diversos tipos de uso do solo e também os impactos causados com a ocupação de áreas que já possuem um sistema viário bem estabelecido. Ficou evidente que áreas onde a população possui uma renda mais elevada são áreas que apresentam maior déficit entre a demanda por viagens e a oferta e são também as áreas que mais recebem investimentos do setor público que num primeiro momento ameniza a carência, mas após algum tempo os investimentos provocam um aumento da demanda o que provoca um aumento significativo dos congestionamentos nessas regiões.

No período pós 1988 não houve a implantação de nenhum plano urbanístico, contudo o conjunto de obras executadas mostraria que Salvador passaria a utilizar o turismo, vantagem comparativa em relação a muitas cidades, como norteador das grandes intervenções urbanas. Contudo o grande problema é que mais uma vez todas as intervenções na cidade são feitas baseadas na ótica da oferta. Um exemplo de que apenas o aumento da oferta não funciona foi a implantação da Avenida Luís Eduardo Magalhães ligando a BR-324 a Avenida Paralela sem a necessidade de o motorista passar na região do Iguatemi, hoje essa mesma Avenida que num

primeiro momento melhorou a fluidez do transito, é apenas mais uma via que fica congestionada porque quando os carros chegam a Av. Paralela a encontram congestionada, ou seja não se cria vias alternativas e sim algumas vias coletoras que em algum momento jogará todos os carros na via principal que já se encontra saturada. Para minimizar o sofrimento da população que necessita urgentemente de melhorias quanto à mobilidade as autoridades públicas devem adotar medidas que mesclem a ampliação das vias com o incentivo a outras formas de locomoção, essa medida se faz necessário uma vez que existe um limite para oferta de equipamentos viários. É necessário que seja implantado um transporte público de massa de qualidade e que agrida o mínimo possível o meio ambiente, além da instalação de ciclovias em vários pontos da cidade.

Atualmente estão sendo muito debatidos alguns projetos que prometem resolver a caos da mobilidade urbana em Salvador, por conta de um grande acontecimento esportivo que será realizado em Salvador em 2014, a Copa do Mundo. Portanto, esse é um momento crucial para a cidade, pois novamente ela passará por grandes transformações na sua organização que impactará a vida da população pelos próximos 30 anos, pelo menos, e o que se percebe é que os administradores públicos estão prestes a cometer os mesmos equívocos do passado, pois todas as soluções apresentadas indicam que continuaram a adotar a escola do "hardware urbano" em vez de utilizarem a chamada escola do "software urbano" como é feito nos países desenvolvidos. Os problemas de Salvador não requerem apenas soluções tecnológicas, requerem trabalho do espaço urbano, existem viagens urbanas de uma hora, uma hora e vinte minutos, uma cidade planejada minimiza o tempo perdido.

Para que de fato Salvador tenha melhorias quanto à mobilidade é necessário que os governos instalem equipamentos que promovam o transporte coletivo de massa e de alta capacidade, como metrô, corredores exclusivos de ônibus, trens urbanos, e não apenas um modal como se apenas esse modal fosse solucionar os problemas, é necessário instalar de forma articulada todos os modais possíveis, ainda mais por se tratar de uma cidade com relevo tão peculiar, portanto há que se pensar em soluções peculiares, específicas para a cidade e não importar um modelo. Contudo, não é isso o que se percebe com as atuais propostas que ainda valorizam as grandes obras que promovem meios de transporte de baixa capacidade, que consomem muito espaço para transportar uma pessoa por vez. Os danos provocados pela saturação de carros são percebidos em três aspectos: maior perda de tempo, maior gasto de energia - e com isso, poluição -, e desperdício no uso do espaço.

Ficou claro que todas as tentativas de organização da cidade, por parte das autoridades politicas, sempre teve como principal fundamento a oferta de bens públicos o que se mostrou ineficiente uma vez que essas obras são as principais responsáveis pelo aumento da demanda por bens públicos se tornando um círculo vicioso. Portanto, as novas tentativas de organizar a cidade, por parte autoridades públicas, deverão necessariamente ter como principal fundamento o gerenciamento da demanda por infra-estrutura viária, ou seja, os governos devem encontrar maneiras de reduzir a quantidade de veículos particulares nas vias. As intervenções urbanas deverão levar em consideração o individuo e não o veiculo.

# REFERÊNCIAS


ALOUCHE, Peter Ludwig. Os desafios da mobilidade metropolitana**:** alternativas. In: CONFERÊNCIA METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE, 2. Belo Horizonte, 2009.

BAHIA. **Maquete do Sistema Viário de 2 de Julho**. Disponível em: <http://www.seinfra.ba.gov.br/2dejulho/2dejulho.html>. Acesso em: 1 jun. 2011.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 28 mai. 2011.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouveia; MELO, Bruna Pinheiro. Estratégias integradas de transporte e uso do solo visando a redução de viagens por automóvel. CONGRESSO DE TRANSPORTES E TRÂNSITO, 15, **Anais...** 2005.

CARVALHO, Maria Lúcia Araújo Mendes de; PONTES, Beatriz Maria Soares. **Os Esforços de Planejamento da Área Soteropolitana e o Espaço do Verde.** Rio Claro: Programa de Pós-Graduação em Geografia UNESP/Associação de Geografia Teorética AGETEO, 2001.

COLIN, Silvio. **Pós-modernismo:** repensando a arquitetura. Rio de Janeiro: Uapê, 2004.

CONDER. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Metropolitana de Salvador. **Estudo de uso do solo e transportes para a Região Metropolitana de Salvador.** Salvador, 1979, 5v. ip.

DIAS, Clímaco. **Salvador e as novas questões metropolitanas.** Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/eventos/serie/sal/desenvolvimento_urbano.pdf>. Acesso em 25 mai. 2011.

FERNANDES, R. B. Processos recentes de urbanização / segregação em salvador: O miolo, região popular e estratégica da cidade. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales,** Universidad de Barcelona, 2004.

FONSECA, Luciana Silva. **Planejamento Urbano:** Análise da Configuração do Espaço da Cidade De Montes Claros – MG. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social UNIMONTES, 2010.

FROTA de veículos cresce até 240% em oito anos nas maiores cidades do país. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1352939-9658,00-FROTA+DE+VEICULOS+CRESCE+ATE+EM+OITO+ANOS+NAS+MAIORES+CIDADES+DO+PAIS.html>. Acesso em: 11 jun. 2011.

MAGALHÃES, Vania Cristina Sousa. **Normatização de trabalhos acadêmicos nas faculdades de ciências econômicas e de ciências contábeis da UFBA.** 3º edição. Salvador, 2011.

MUKAI, Hitomi; DIAS, Solange Irene Smolarek; FEIBER, Fúlvio Natércio F. Logística urbana: a proposta brasileira**.** In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12, **Anais...** Belém: ANPUR, 2007.

OLIVEIRA, Margarete Rodrigues Neves. **A área do Iguatemi:** O novo centro econômico da cidade do Salvador uma análise da produção espacial de novas centralidades. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Geociências da UFBA, 2002.

PALMA, Joelma Araújo Silva da. Idealizações Modernas na Cidade de Salvador: 1935-1960. C**adernos PPG-AU/FAUFBA**, Salvador, v. 7, n.1, 2008.

PIETRANTONIO, Hugo; STRAMBI, Orlando; GUALDA, Nicolau D. F. Integração entre as políticas de uso do solo e de transportes: Dificuldades e Necessidades. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, **Anais...** Brasília, 1996.

PINDYCK, Robert S.; RUBINFELD, Daniel L. **Microeconomia.** 2º ed. Makron Books: São Paulo, 1994.

PRODETUR. Programa de Apoio ao Desenvolvimento Regional do Turismo. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/programas_acoes/regionalizacao_turismo/prodetur.html> Acesso em: 31 mai. 2011.

PRODETUR/NE. **Relatório Final do Programa de desenvolvimento do turismo no nordeste** – primeira fase. Disponível em: <http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum_9_pcr_i.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2011.

PROJETO de mobilidade de Salvador será um misto de trilhos e ônibus. Disponível em: <http://economiabaiana.com.br/2011/06/21/projeto-de-mobilidade-de-salvador-sera-um-misto-de-trilhos-e-onibus/>. Acesso em: 09 jul. 2011.

SALVADOR. PDDU Lei Nº 7400/2008. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. Salvador, 2008

SALVADOR está na contramão da história. **A Tarde Online.** Salvador, 28/05/2008. Disponível em: <http://www.atarde.com.br/cidades/noticia.jsf?id=891483>. Acesso em: 8 jul. 2010.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo Perspectivas Online,** São Paulo, v.15, n.1, 2001.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização.** São Paulo: Contexto, 1998.

SOUZA, Fábio Antônio Moura Costa de. Planejamento Urbano e Desenvolvimento Territorial: O Caso de Salvador, 1943-2002. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA, ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO LOCAL, 4. **Anais...** Salvador: UNEB/UCSal/IPPUR, 2005.

VETTER, D.; MASSENA, R.. Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura? Uma teoria de causação circular. In: Machado da Silva, L.A. **Solo urbano**: tópicos sobre o uso da terra. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VILLAÇA, Flávio. **Plano Diretor:** Modernismo x Pós-Modernismo? Disponível em: http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/pdli993.pdf Acesso em: 1 jun. 2011.