

# O PLANEJADOR E O CENTRO ADMINISTRATIVO DA BAHIA

*Mário Kertész, Secretário do Planejamento, Ciência e Tecnologia*

A ação do planejador vê-se necessariamente limitada quando o processo de formação metropolitana atinge o marco do gigantismo, da macrocefalia urbana. Cabe-lhe menos, então, criar do que remediar os fatos consumados, que por vezes assumem a aparência de uma irreversibilidade insanável. Em alguns casos, pode ainda o planejamento prevenir, orientar e disciplinar; isto, se esta possibilidade for aproveitada no momento oportuno, contornando o agravamento excessivo dos problemas urbanos, que elimina para o planejador as opções existentes. Tal possibilidade de prevenir, orientar e disciplinar ainda ocorre na Região Metropolitana de Salvador.

A construção do Centro Administrativo da Bahia é uma solução peculiar, condizente com as características especiais do desenvolvimento urbano de Salvador. Surge o CAB como a fixação de um novo pólo urbano, que atrairá e centralizará os serviços de administração pública, levando-os para fora e para o norte da cidade antiga. Não necessariamente uma nova cidade, mas uma influência polarizadora, que orientará a expansão urbana em escala metropolitana, daí devendo resultar o zoneamento residencial, comercial e industrial e a preservação de extensas áreas verdes. Decorrência não menos importante deste novo pólo será, para o presente e para o futuro, a criação de condições para resguardar o valioso acervo histórico e artístico da Cidade do Salvador.

Entendeu o Governo que um grupo de fatores ditava ao Centro Administrativo da Bahia nível de primeira prioridade. Entre eles, o permanente agravamento dos problemas urbanos e, de forma muito particular, a expansão do Centro Industrial de Aratu e a implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, com a perspectiva de crescimento acentuado, no futuro imediato, da demanda de serviços. Razões essas que aconselhavam a execução das obras em curto prazo. Em meados de 1972 foram elas iniciadas e, já em fins de 1974, terá o Centro Administrativo totalmente concluída a sua primeira etapa, implicando num total previsto de inversões da ordem de 225 milhões de cruzeiros.

N. da R. — O presente trabalho do Sr. Mário Kertész, Secretário do Planejamento, Ciência e Tecnologia do Governo do Estado da Bahia, utilizou elementos de publicação anterior, datada de março do corrente ano e intitulada *Centro Administrativo da Bahia*, dando-lhes nova versão e atualizando-lhes os dados e informações.

## 1. SALVADOR E SUA EVOLUÇÃO COMO CIDADE

Ao empreender qualquer análise dos problemas específicos de Salvador, o estudioso é forçado a examinar, nas origens da antiga cidade, as causas iniciais de muito do que, em anos recentes, sofreu acentuado agravamento.

Fundada por Tomé de Souza, em 1549, por ordem do Rei de Portugal, Salvador deveria ser, ao mesmo tempo, a sede do Governo Geral da Colônia e a fortaleza central para a defesa do litoral e suas riquezas, especialmente o pau-brasil, objetos de freqüentes incursões de navios corsários. A Baía de Todos os Santos atendia plenamente a esses propósitos. Vasta, em medida capaz, segundo os cronistas da época, de abrigar todas as esquadras do mundo, ocupava posição estratégica, praticamente no meio do extenso litoral. Também razões de ordem militar determinaram a escolha do local onde se deveria construir esta cidade, que constituía, antes de tudo, uma fortaleza. O seu terreno era o planalto formado pelas cumeadas da Sé, Carmo, Paço e adjacências. Do lado do mar, a defesa natural eram as escarpas e, do lado da terra, os vales profundos ofereciam proteção contra os ataques indígenas.

Salvador manteve a posição de maior aglomeração urbana do País durante cerca de 300 anos, Capital da Colônia e do Vice-Reinado que foi, por mais de dois séculos e meio. Como exemplo da sua importância neste período, basta lembrar que em 1792 a sua população era de 120.000 habitantes. Mas a distorção original, de cidade construída em função de objetivos predominantemente militares iria acentuar-se com o correr dos tempos. A expansão urbana que adveio com o crescimento da população tomou o rumo das cristas dos morros e, nos vales abandonados, deixou grandes manchas inocupadas, decorrência, em parte, do relevo por demais acidentado do terreno e, em parte, de outras circunstâncias.

Ao romper o século XX, a população de Salvador atingia 206.000 almas, cifras relativas a 1900. Seguiram-se quatro decênios de relativa estagnação, rompida, afinal, em 1940, marco inicial de uma acelerada urbanização, durante a qual a cidade viu triplicar, em somente 30 anos, o seu contingente demográfico. Estabelecendo-se para a população recenseada em 1940 o índice de 100, o crescimento demográfico acusou os índices de 134,14 para 1950, 220,00 para 1960 e 346,55 para 1970. Pode o crescimento demográfico de Salvador, no período de 1872 a 1970, ser acompanhado pelo Quadro que se segue.

Quadro 1  
POPULAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR  
1872/1970

Anos	População	Taxa Geométrica de crescimento anual (%)
1872	129.109	—
1890	174.412	1,7
1900	205.813	1,7
1920	283.422	1,6
1940	290.443	0,1
1950	389.422	3,0
1960	630.878	4,9
1970	998.258*	4,7

FONTE: IBGE

(\* ) Excluído o distrito de Madre de Deus.

Ocorreram, paralelamente, o crescimento demográfico e a concentração urbana. Fruto do processo de acelerada urbanização é o fato de o município de Salvador não ter, virtualmente, população rural. Em 1970, o censo demográfico indicava para a população urbana 99,7% e para a rural apenas 0,3%. Da área total (342 km<sup>2</sup>) do município, apenas 30% estavam realmente ocupados, naquele ano, podendo classificar-se como área urbana. Os restantes 70% apresentavam-se como um vazio demográfico.

Com igual espontaneidade, aconteceu, no período, a redistribuição das funções urbanas no espaço físico da cidade. O aumento da população e o crescimento ponderável das atividades econômicas, tanto em Salvador como na sua área de direta polarização, motivaram uma elevação sensível na demanda de serviços, implicando na rápida expansão do setor terciário. Motivos óbvios determinaram que as atividades de serviços, desde os da administração pública, comerciais e financeiros, até os serviços pessoais, se concentrassem naquela parte da cidade melhor servida de infra-estrutura urbana, exatamente o núcleo antigo da cidade. À exceção dos conjuntos históricos ou monumentos isolados — aí incluído, por sua importância, o do Pelourinho — tombados pelo Patrimônio Nacional, nas demais áreas do núcleo central de Salvador, as velhas edificações vêm cedendo lugar aos modernos edifícios não-residenciais; e este fato ainda não cessou de acontecer. Ao mesmo tempo, transferiu-se a função residencial para bairros periféricos, cada vez mais distantes, como resultado da excessiva valorização imobiliária naquela área. Essa transferência não resultou em oferta de serviços, ainda incipiente nos bairros. O centro da cidade é para onde se desloca a população, a fim de satisfazer as mais diversas necessidades. É sobretudo expressiva a lição do Quadro 2, apresentado a seguir, indicando a distribuição da população de Salvador por subdistritos no período 1950/60/70. Nele se verifica que precisamente os subdistritos de São Pedro, Sé e Conceição da Praia, núcleo antigo da cidade, estagnaram o seu crescimento demográfico e viram reduzida a sua participação no total da população urbana.

**Quadro 2**  
**DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO DA CIDADE DO**  
**SALVADOR POR SUBDISTRITOS**

Cidade Distrito e Subdistrito	ANOS					
	1950		1960		1970	
	1950	%	1960	%	1970	
<b>SALVADOR</b>	<b>389.422</b>	<b>100,00</b>	<b>630.878</b>	<b>100,00</b>	<b>998.258</b>	<b>100,00</b>
S. Pedro	17.548	4,51	18.363	2,91	22.518	2,26
Conceição da Praia	2.258	0,58	2.785	0,44	2.303	0,23
Sé	8.865	2,28	8.522	1,35	5.891	0,59
Santana	15.875	4,08	17.390	2,76	18.228	1,83
Nazaré	13.110	3,37	14.513	2,30	15.478	1,55
Paço	7.103	1,82	7.611	1,21	5.839	0,58
Pilar	2.148	0,55	3.421	0,54	2.181	0,22
Mares	28.440	7,30	23.937	3,79	24.516	2,46
Penha	37.409	9,61	71.821	11,38	97.397	9,76
Santo Antônio	113.402	29,12	150.875	23,92	198.837	19,91
Brotas	53.912	13,84	78.562	12,45	115.643	11,58
Amaralina	—	—	20.080	3,18	75.751	7,59
Itapoã	4.807	1,23	10.061	1,59	22.355	2,24
S. Caetano	—	—	62.852	9,96	149.346	14,96
Pirajá	2.998	0,77	10.580	1,68	46.606	4,67
Plataforma	8.427	2,16	17.302	2,74	21.328	2,14
Periperi	7.937	2,04	10.949	1,59	25.557	2,56
Paripe	3.593	0,92	9.875	1,59	23.673	2,37
Maré	—	—	2.304	0,37	2.526	0,25

FONTE: IBGE

O fato de essa redistribuição espacial de funções urbanas ocorrer paralelamente ao crescimento populacional deu origem a problemas novos. Não há, nos bairros predominantemente residenciais, uma oferta satisfatória de serviços urbanos, tais como transportes, água, telefone, ruas pavimentadas, e mesmo iluminação pública. Já no antigo núcleo de Salvador, a disponibilidade desses serviços, de início fator de atração, mostra-se insuficiente para atender a uma demanda maior e concentrada, precisamente onde se localizam os elementos mais valiosos do acervo histórico e artístico de Salvador. Nessa ordem de coisas, o que se verifica é a submissão de um patrimônio cultural e artístico insubstituível a fatores altamente negativos, como o tráfego intenso e o alto índice de poluição sonora, todos eles contribuindo para dificultar a sua preservação.

## 2. PLANEJAMENTO URBANO DE SALVADOR

Pode-se considerar o EPUCS (Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador), criado em 1942, o ponto de partida no sentido de pensar, definir e planejar o funcionamento e o crescimento da Cidade do Salvador, de acordo com as modernas técnicas de urbanização. Contudo, o plano, que ao ser criado seguiu a orientação do Prof. Mário Leal Ferreira, só recentemente começou a entrar em execução, ao iniciar-se, em 1967, a construção das grandes avenidas de vales. Interligadas por túneis e viadutos, são ao mesmo tempo vias de

penetração que alargam as fronteiras urbanas, mediante a ocupação do vazio dos vales, e pistas viárias que permitem o transporte urbano pela periferia, conduzindo para fora do centro, congestionado em excesso.

A real eficácia do sistema de vales, comprovada pelos fatos, sofreu uma diminuição oriunda de concepções válidas para outra época, cujas condições sofreram, nos últimos anos, profundas modificações. Sem dúvida, as grandes avenidas vêm atendendo às funções previstas, na qualidade de vias de penetração para os vales desocupados e de pistas de circulação pela periferia. Consentiram no funcionamento da cidade sob um mínimo de ordenamento, indispensável à continuidade das atividades urbanas. Essencial tem-se revelado, sob esse ponto de vista, o papel que desempenham. Mas é virtualmente mínima a influência que tenham presentemente, ou venham a exercer no futuro, para a modificação de excessiva concentração de serviços no antigo núcleo urbano. Já se pode evidenciar, atualmente, o deslocamento rápido e fácil de um extremo da cidade até o outro, contornando o centro outrora obrigatório de "uma cidade de uma só rua", como a própria gente de Salvador a denominava. As avenidas, entretanto, estão longe de evitar que a população se veja obrigada a deslocar-se dos bairros periféricos para o centro, em fluxos de tráfego constantes e congestionados, em demanda de serviços essenciais, que ainda ali se aglomeram.

O sistema de avenidas surgiu como uma solução váida, mas limitada à estrutura da cidade antiga. Todos os dados, contudo, recomendam presentemente uma solução não apenas urbana, mas de envergadura metropolitana.

## 3. O PLANEJAMENTO METROPOLITANO EM SALVADOR

Não podem dissociar-se do planejamento em escala metropolitana a análise e a busca de soluções para os problemas urbanos de Salvador. Isto se tem evidenciado na realidade dos anos recentes. Afortunadamente, a Região Metropolitana de Salvador não apresenta, como se verifica em outras partes do País, aquela trama urbana agigantada que, extravazando os limites de um único município, reúne a vários numa só cidade. Mas isto não significa que se mostrem menos intensas, a ponto de merecerem menor atenção, as relações simples de causa e efeito entre Salvador e os centros urbanos e industriais das suas proximidades. Cumpre ter em mente, a propósito, o impacto resultante da instalação das unidades da Petrobrás, no Recôncavo baiano, na década de 1950/60, para a já precária infra-estrutura urbana de Salvador, que se viu sobrecarregada por uma crescente demanda de serviços diversos, habitações, transportes, comércio, recreação, assistência médico-hospitalar, educação, etc. É válido assinalar que, em sentido inverso, a proximidade de Salvador foi um dos fatores levados em conta para a localização do Centro Industrial de Aratu.

Sendo Salvador o principal centro urbano, político, administrativo e de serviços da Região Metropolitana, é indispensável dar o suporte necessário aos projetos de desenvolvimento industrial localizados em sua zona de influência. A maturação, que se verifica presentemente, dos projetos industriais de maior porte, em Aratu, e a implantação, já em curso, do Pólo Petroquímico de

Camaçari, advertem o planejador para a necessidade, mais que premente, de preparar a cidade, de modo que possa enfrentar o novo e mais forte crescimento da demanda que forçosamente virá.

Não obstante os projetos específicos preverem soluções diversificadas, tais como o atendimento através dos núcleos urbanos de Camaçari e Dias d'Ávila, não há dúvida que, em grande parte e durante muito tempo, Salvador é que irá atender às novas demandas.

Face à necessidade de garantir uma expansão urbana ordenada e disciplinada, corrigindo as distorções que já se manifestam e preparando a cidade para as novas exigências previsíveis a curto e médio prazos, a solução adotada foi fixar um novo pólo urbano fora do atual perímetro da cidade, com força de atração suficiente para provocar o deslocamento de parcela considerável das atividades atualmente concentradas no antigo núcleo de Salvador. Para levar a efeito esta solução, optou-se pela centralização e transferência dos serviços da administração pública para área estrategicamente definida.

São várias as razões que justificam esta opção. O poder público tem competência para disciplinar e, caso necessário, interferir nas atividades privadas, mas só é plenamente soberano quanto aos seus próprios serviços. Sob outro ponto de vista, conquanto o regime seja de livre iniciativa, o Estado mantém e, em muitos casos, fortalece o seu papel de principal empresário, propulsor de empreendimentos numerosos e diversificados. No âmbito das atividades privadas, poucas, com efeito, não apresentam alguma relação, ainda que indireta, com o poder público. Deste modo, um pólo urbano constituído, em seu núcleo inicial e principal, pela administração pública, poderá exercer atração e influência na medida desejada pelo planejamento.

Paralelamente ao processo de urbanização, de industrialização, de desenvolvimento sócio-econômico, ampliaram-se as atividades administrativas do Governo do Estado. Novas Secretarias foram criadas, multiplicaram-se os órgãos a elas subordinados, com a exigência de maiores instalações físicas, impossível de ser atendida por estarem aquelas localizadas no núcleo urbano, já ocupado em excesso. Não sendo bastantes os imóveis antigos, do patrimônio estadual, funcionalmente inadequados, a administração pública dispersou-se ainda mais, em imóveis adquiridos ou alugados a terceiros, por sua vez inadequados e mal dimensionados, por não terem sido projetados e construídos para tal fim.

A área ocupada pelas Secretarias de Estado e órgãos a elas subordinados, até a sua instalação definitiva no Centro Administrativo, totaliza mais de 45.000 m<sup>2</sup>, em imóveis próprios ou alugados. A dispersão dos órgãos de uma mesma Secretaria em imóveis distantes entre si constitui fator de emperramento da máquina administrativa, também afetada pela insuficiência dos serviços urbanos que se manifesta em todo o núcleo principal da cidade. Para os servidores públicos, a exigência de transporte diário, difícil e demorado, das áreas residenciais periféricas para os locais de trabalho, o congestionamento de veículos e transeuntes, os ruídos agressivos, reduzem a eficiência no trabalho. Todos estes fatores negativos estarão eliminados com a transferência e centralização dos serviços administrativos.

#### 4. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

Equacionadas, previamente, as condições exigidas para localização do Centro Administrativo — área pouco habitada, situada fora do perímetro urbano e com facilidade de acessos —, optou-se pela imensa faixa (100.000.000 m<sup>2</sup>) de influência da Avenida Luiz Viana Filho. Esta avenida, chamada pelos baianos de Paralela por correr seu traçado, grosso modo, paralelo à linha do litoral atlântico, interliga-se com a trama viária da cidade através das avenidas de vales, seguindo em direção Norte até as proximidades do Aeroporto Dois de Julho.

Os estudos procedidos sobre as várias opções oferecidas pela faixa de influência da Avenida Luiz Viana Filho, indicaram, para implantação do Centro Administrativo da Bahia, uma área de 7.000.000 m<sup>2</sup>, situada em frente ao reservatório do Pituvaçu. Esta área é limitada, a Leste, pela faixa de domínio da Avenida Luiz Viana Filho, partindo do ponto de seu cruzamento com o rio Pituvaçu; a Norte e Oeste, partindo-se do cruzamento da Avenida com o Pituvaçu, subindo pelo curso do rio até a sua nascente, entre uma indústria ali existente e a estrada Sussuarana, e daí até a confluência das estradas de Mata Escura e Sussuarana; ao Sul, partindo-se do ponto de encontro das duas estradas, descendo pela da Mata Escura, até seu encontro com a estrada dos Barreiros, seguindo pela estrada de Beiru até o seu cruzamento com a Avenida Luiz Viana Filho, logo após a barragem do Cachoeirinho.

A área definida apresenta as seguintes vantagens, para implantação do Centro Administrativo:

- a sua configuração como uma unidade, em termos de topografia e vegetação
- a primeira relativamente acidentada, afastando o risco da monotonia paisagística, a segunda quase luxuriante —, definida por limites naturais ou historicamente formados;
- a sua extensão de 7.000.000 m<sup>2</sup>, permitindo abrigar as três áreas governamentais distintas (federal, estadual e municipal), oferecendo ao CAB condições de expansão futura quase ilimitada, além de possibilidades de desenvolvimento dos setores habitacional e comercial;
- a facilidade de acesso rápido a, praticamente, todos os setores da cidade, além de ligação direta com o Aeroporto e o Centro Industrial de Aratu;
- os baixos custos de desapropriação, por tratar-se de área quase desabitada e ainda não beneficiada com serviços de infra-estrutura, cuja implantação, entretanto, será facilitada, por ser atravessada por vários riachos e por uma linha de transmissão de energia elétrica;
- sua localização em frente ao futuro Parque Metropolitano do Pituvaçu, com o qual deverá integrar-se, futuramente, com ele formando um novo pólo de atração turístico-recreativa para a cidade;
- as condições geológicas favoráveis à edificação dos prédios, à implantação da infra-estrutura física de serviços e ao aproveitamento urbanístico do espaço.

O problema dos acessos merece um destaque especial, por sua evidente importância, já que todos os demais aspectos relacionados perderiam qualquer significação, caso o Centro se localizasse num ponto isolado. O eixo principal do sistema de acessos do Centro Administrativo é a Avenida Luiz Viana Filho, cuja segunda pista estará concluída em março de 1974. Através dela, o Centro liga-se com o sistema de avenidas de vales, que encurtaram surpreendentemente as distâncias entre as várias partes de Salvador. Em relação ao sistema viário urbano e aos acessos rodoviários, o CAB ocupa uma posição estratégica, formando, com o antigo núcleo urbano e o CIA, um triângulo irregular. Os principais acessos ao Centro Administrativo são os seguintes:

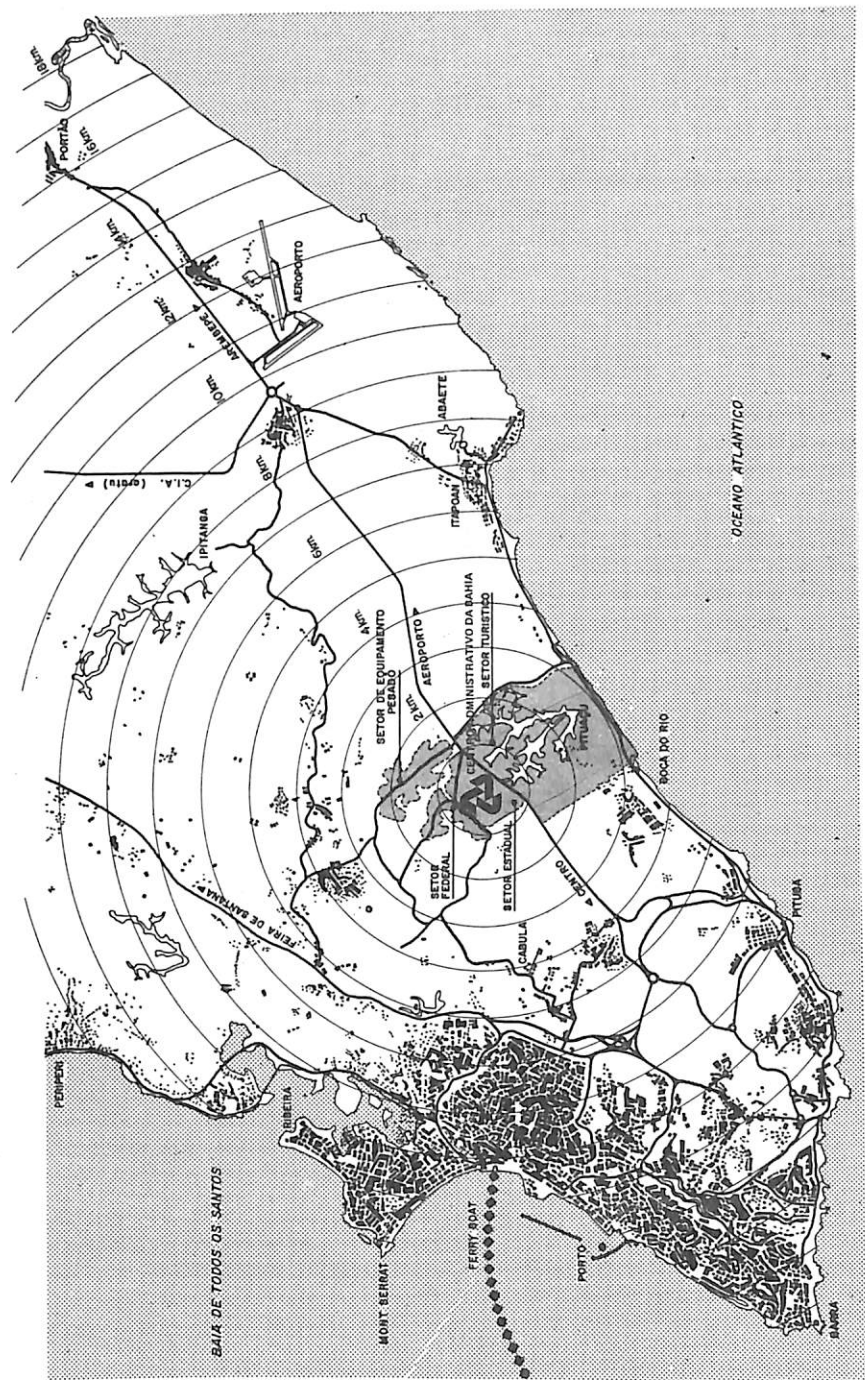
- do CAB até o antigo núcleo urbano, passando pelas Avenidas Luiz Viana Filho, Antônio Carlos Magalhães e Mário Leal Ferreira, a distância não é maior que 14 quilômetros, num percurso quase todo feito em pista livre que permite alta velocidade; em decorrência, para quem reside em qualquer dos bairros da cidade, o acesso ao Centro é mais fácil e mais rápido que para as atuais sedes dos serviços públicos, situadas no antigo núcleo urbano, de tráfego seriamente dificultado;
- do Centro para o Aeroporto Dois de Julho, a distância é de apenas 12 quilômetros, pela própria Avenida Luiz Viana Filho;
- para o Centro Industrial de Aratu, pela Avenida Luiz Viana Filho e a ligação CIA-Aeroporto, a distância se reduz a 26 quilômetros.

Além disso, com a Avenida Luiz Viana Filho correndo paralela à Otávio Mangabeira, os acessos à orla marítima são numerosos. Em futuro próximo, com a construção das vias de penetração previstas por seu Plano Diretor, o Centro ganhará, também, acesso direto à Avenida Suburbana, que corta toda a faixa de subúrbios ferroviários de Salvador, do lado interno da Baía de Todos os Santos. Assinale-se, finalmente, que, no planejamento do Sistema Metropolitano de Transportes, o problema dos acessos ao Centro Administrativo está sendo devidamente considerado.

## 5. O PLANEJAMENTO FÍSICO DO CENTRO ADMINISTRATIVO

O Centro Administrativo terá quatro grandes áreas. Quanto a seu uso, três estão especificamente reservadas às administrações estadual, federal e municipal, constituindo a última a chamada área de animação.

Quanto ao planejamento físico, o Centro será formado por dois grandes anéis viários que se integrarão num sistema único. No primeiro, mais próximo à Avenida Luiz Viana Filho, serão instaladas as sedes das Secretarias do Planejamento, Ciência e Tecnologia, do Saneamento e Recursos Hídricos, das Minas e Energia e dos Transportes e Comunicações, assim como os escritórios do Centro e a área destinada aos órgãos da administração municipal. No segundo anel viário estarão as sedes das Secretarias da Fazenda, da Saúde, do Trabalho e Bem-Estar Social, da Justiça, da Segurança Pública, da Agricultura, da Indústria e Comércio e da Educação e Cultura; também as sedes do Departamento de Administração Geral, do Instituto de Assistência e



Previdência do Servidor do Estado da Bahia e os edifícios-sedes do Executivo Estadual, da Assembléia Legislativa e do Tribunal de Justiça. Neste anel inclui-se também a área dos órgãos federais. Na sua periferia está o quartel-sede do V Batalhão de Representação e Segurança, da Polícia Militar. Finalmente, na área de animação serão construídos restaurantes, lanchonetes, lojas, supermercados, bares, farmácias, agências bancárias e outros estabelecimentos.

Está prevista a construção de duas vias de penetração, ligando as avenidas Otávio Mangabeira e Suburbana, tangenciando o Centro e correndo em sentido paralelo, importantes para o escoamento do tráfego. A circulação de veículos dentro do CAB far-se-á em ruas abertas a meia encosta, fazendo-se a movimentação de pedestres entre as quadras pelas cumeadas. Sistema de rótulas e viaduto evitará qualquer cruzamento no tráfego de veículos, cuja circulação será totalmente separada da de pedestres.

Para aproveitar a topografia e a paisagem natural e preservar ao máximo as áreas verdes, os prédios das Secretarias estão sendo construídos nos platôs existentes, elevações naturais do terreno, com vista panorâmica para o oceano, de um lado, ou para o reservatório do Pituacu, do outro. Cada Secretaria terá seu prédio principal, centro de comando para os edifícios onde se instalarão os órgãos a ela subordinados ou vinculados, localizados ao redor. O partido arquitetônico adotado foi, assim, o modular. Todos os prédios terão suas estruturas em concreto aparente. Como elemento especial de decoração, os prédios centrais de cada Secretaria ganharão obras de artistas plásticos baianos, selecionados entre os mais conhecidos, no País e internacionalmente.

## 6. INFRA-ESTRUTURA DE SERVIÇOS

Partiu das diretrizes indicadas pelo planejamento físico a elaboração dos projetos finais de engenharia, específicos para cada setor da infra-estrutura física dos serviços. Também tiveram papel determinante o levantamento objetivo da demanda, tanto imediata como previsível para período não inferior a 20 anos, e criteriosos estudos sobre as características específicas do CAB.

As indicações básicas formuladas pelo planejamento físico sobre o sistema viário, foi preciso acrescentar estudos detalhados sobre a circulação interna de veículos, considerando os volumes previsíveis de tráfego, máximos e mínimos, seus respectivos horários, os pontos críticos em termos de localização e horários a exigirem medidas especiais para afastar a possibilidade de congestionamentos, mesmo que de menor monta, soluções para os cruzamentos, etc. Estudou-se, ainda, o problema da integração e, ao mesmo tempo, da total diferenciação, inclusive física, entre a circulação de veículos e de pedestres, para os últimos reservando-se as passagens pelas cumeadas dos platôs, ladeadas por vegetação e intercaladas por praças arborizadas. Através de um estudo específico, buscou-se elaborar um sistema de transporte interno, objetivando, notadamente, desestimular a utilização de carros particulares dentro da área do Centro. Dentre as várias alternativas focalizadas, incluiu-se o estudo de viabilidade da criação de linhas circulares internas de micro-ônibus, tornando desnecessário fazer-se, em veículos particulares, o deslocamento de



## 7. FUNÇÕES DO CAB

A centralização física dos serviços administrativos do Estado e a fixação de um novo pólo urbano para a Cidade do Salvador são as duas funções básicas às quais o projeto do Centro Administrativo da Bahia pretende atender.

O dimensionamento das edificações de cada Secretaria obedeceu a levantamentos quantitativos das áreas atualmente ocupadas pelos vários órgãos governamentais para, a partir daí, estabelecerem-se as necessidades do espaço físico que permitirão condições de funcionamento.

Considere-se que a simples mudança das condições ambientais de trabalho, para instalações funcionalmente adequadas, localizadas em área de fácil acesso e não atingida pela poluição, aliviando as pressões físicas e psicológicas causadas pela intensidade do cotidiano na cidade congestionada, contribuirá para uma imediata e decisiva elevação da produtividade dos serviços públicos. Além disso, a concentração e proximidade física dará condições de funcionamento mais eficiente a diversos sistemas da administração estadual, tais como:

- o sistema de Planejamento, Programação e Orçamento, que, encabeçado pela Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia, embora já tendo alcançado um funcionamento satisfatório, precisa ser aperfeiçoado, principalmente em termos de integração;
- o sistema de Administração Geral, no qual as vantagens serão consideráveis, com a centralização efetiva da Administração de Material — e subsequente centralização das compras e da administração patrimonial — e dos Serviços Auxiliares;
- o sistema da Procuradoria Geral do Estado, que, por sua hierarquização profunda, deve ser o de funcionamento mais integrado, na administração pública estadual.

A concentração e proximidade física propiciará uma redução nas inversões com veículos e nas despesas com sua manutenção; simplificará, facilitará e tornará menos custosos os serviços de mensageiros e de comunicações telefônicas. Em termos funcionais, enfocados globalmente, motivará as seguintes vantagens:

- maior entrosamento entre os diversos órgãos;
- maior facilidade para a implantação de normas e rotinas para racionalização dos métodos de trabalho;
- simplificação e sistematização do fluxo de documentos;
- centralização de serviços essenciais, tais como a conservação de bens móveis e imóveis e a manutenção de equipamentos e instalações;
- possibilidade de se instituir um eficiente sistema de controle de materiais;
- solução para o problema de distribuição de espaço (escassez ou excesso) entre os diversos órgãos.



É evidente que a simples transferência dos órgãos administrativos para instalações físicas mais apropriadas deve ser complementada por um esforço visando a modernização e racionalização do serviço. Tratando-se de uma experiência pioneira, caberá ao planejamento um papel muito importante, em caráter permanente, através da análise do trabalho realizado, da valorização dos aspectos positivos, mas pela mesma forma identificando os possíveis desacertos, buscando soluções funcionais mais consentâneas com a nova realidade física, longe portanto de esperar que as vantagens oferecidas pelo Centro se manifestem de modo espontâneo e, conseqüentemente, mais demorado.

Já representará contribuição importante, para minorar as pressões que se manifestam no antigo núcleo urbano, a imediata transferência, para o Centro, dos serviços públicos estaduais, assim como de determinados órgãos federais e, no futuro, também da administração municipal. Serão muitos milhares de servidores públicos bem como todos aqueles que têm negócios a tratar com a administração pública, que não precisarão mais deslocar-se para o atual núcleo principal de Salvador, aliviando o tráfego de veículos, o problema de estacionamento, a demanda de serviços. Mas este, decerto, é apenas o primeiro passo. O que se pretende e se espera é que a força de atração do CAB provoque a transferência de um volume crescente de atividades privadas, atualmente concentradas, para a área de influência direta do Centro como para toda a faixa de influência da Avenida Luiz Viana Filho. A esta altura, quando o projeto do Centro apenas começa a produzir os primeiros resultados concretos, já se conhecem, embora ainda como exemplos isolados, projetos de diversas empresas de estabelecerem na área suas sedes, bem como vários empreendimentos voltados para a construção de comunidades residenciais.

Não é possível aferir de antemão, em prazos, profundidade e extensão, os efeitos que a implantação do Centro acarretará sobre o núcleo principal da cidade. Certo é, contudo, que tais efeitos surgirão, incumbindo à autoridade, ao planejador, manter-se atento a eles, acompanhar seu desenvolvimento, dando-lhes orientação e disciplina. O projeto do Centro não se esgota em si mesmo. Concluída a construção das últimas dezoito unidades previstas, feita a transferência do Governo, com toda a sua máquina administrativa, começará para o planejador nova etapa de atuação.

Na fase atual, porque bem definidos os seus objetivos, relacionados com realizações materiais, execução de obras, foi possível estabelecer diretrizes, metas concretas e prazos rígidos. Bem diversa, contudo, terá que ser a visão do planejador em relação às etapas que virão posteriormente, quanto ao ritmo de consolidação e expansão do próprio Centro bem como em relação às formas que tomará a influência por ele exercida sobre o processo de urbanização. Inexistindo experiência anterior que autorize fazer-se quaisquer previsões, o planejamento deverá atuar de forma essencialmente dinâmica, acompanhando as tendências manifestadas pelo processo real, impulsionando-as ou refreando-as conforme as circunstâncias e o momento, interferindo para disciplinar e ordenar, na medida do necessário e do possível.

Evidencia-se desde já, contudo, e tendo em mira o futuro, a exigência de, dentro de um perímetro de influência direta do Centro, definir-se o controle de uso do solo, mediante a discriminação de áreas residenciais, de comércio, a indicação das densidades de ocupação, das áreas verdes a serem preservadas, ou mesmo criadas, dos centros de serviços e comunitários, das faixas de recreação. É imperativo, igualmente, planejar e providenciar, a partir de agora, quanto à disciplina do tráfego, cujos fluxos já mostram uma crescente intensidade. O Código de Obras e Urbanismo específico para o Centro Administrativo e sua área de influência, atualmente em estudo, é uma primeira resposta às exigências previsíveis que futuramente se manifestarão.

## 8. SITUAÇÃO DO PROJETO

O Decreto Estadual nº 22.486, de 29 de julho de 1951, foi o ponto de partida da estrutura jurídica para a institucionalização do Centro Administrativo da Bahia. Coordena o projeto o Secretário do Planejamento, Ciência e Tecnologia, com o auxílio de um Secretário Executivo e dos coordenadores de Engenharia, Arquitetura, Administração e Fiscalização. A equipe de técnicos locais vem contando com a valiosa assessoria do urbanista Lúcio Costa e do paisagista Burle Marx.

Para a execução do projeto, consideraram-se prioritários, em 1973, as edificações e o sistema viário interno. Em 1974, o esforço maior dirigiu-se para a implantação da infra-estrutura física do Centro, particularmente quanto à construção das obras de maior porte, inclusive o viaduto externo, além da conclusão dos prédios previstos.

Subordina-se à decisão do Governo do Estado a transferência dos diversos órgãos da administração pública para o âmbito do CAB. A política adotada a esse respeito é a de mudança imediata, logo que concluída a edificação dos referidos prédios. Por outro lado, a transferência de órgãos municipais ou da administração federal depende de sua própria iniciativa, escapando ao alcance decisório do Governo do Estado. Entretanto, as manifestações que já surgiram nesse sentido abrem uma perspectiva bastante favorável. Até o momento, já se decidiram por sua localização, na área federal, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a SUDENE, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e o INPS. Vários outros órgãos federais encaminharam consultas a respeito.

A Prefeitura Municipal do Salvador tem, como já se disse no início deste trabalho, área reservada no CAB para instalação dos seus órgãos administrativos.

Considerando o vulto dos encargos financeiros representados pela execução do projeto, na sua fase atual, inclusive exigindo mobilização de recursos de outras fontes, preferiu o planejamento deixar para etapa posterior a construção das sedes e a conseqüente transferência, para o Centro Administrativo, dos órgãos da administração municipal do Salvador.

Atualmente, já funcionam no Centro Administrativo da Bahia as Secretarias do Planejamento, Ciência e Tecnologia, Transportes e Comunicações, esta incluindo também o prédio do Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia — DERBA, Minas e Energia, Indústria e Comércio, Saneamento e Recursos Hídricos, Fazenda, as sedes da Assembléia Legislativa, do V Batalhão da Polícia Militar, da Central Telefônica, da Superintendência do Centro Administrativo, sendo que, até o término do corrente ano, será inaugurada a sede da Companhia de Processamento de Dados do Estado da Bahia — PRODEB.

Começa-se a constatar, finalmente, antes mesmo da completa implantação do Centro Administrativo da Bahia, que os objetivos programados estão sendo plenamente atingidos, permitindo, com a preservação da Cidade, que Salvador se mantenha como base de sustentação para o desenvolvimento industrial da Bahia.

## THE PLANNER AND THE ADMINISTRATIVE CENTER OF BAHIA

This documentary essay aimed at the general public and specialists in urban development as well, describes the ACB and discusses the policies leading to its establishment.

## L'ORGANISATEUR ET LE CENTRE ADMINISTRATIF DE BAHIA

L'étude ainsi intitulée a été écrite par M. Mário Kertész, le Secrétaire d'Organisation, de Science et Technologie du Gouvernement de Bahia. C'est une description très riche du Centre Administratif et du point de vue des phases déjà surmontées et des buts qui ont orientés le plan et la philosophie qui le caractérise.

Ce travail a la valeur d'un document, car son auteur est bien attaché à l'organisation et à la réalisation du CAB, sans doute l'un des programmes de plus grande ampleur du Pays, dans la catégorie de l'organisation métropolitaine. En l'écrivant, il a voulu offrir à tous les lecteurs, mais surtout aux intéressés dans le sujet, une vision objective et sans intention de faire la publicité de l'idée et de l'implantation du CAB.