

Evolução, Decadência e Requalificação do Centro Comercial e Financeiro da Cidade do Salvador -BA

Jacileda Santos¹

1. Fundação e Ocupação de Salvador

A Cidade do Salvador foi fundada em 1549 para ser uma cidade-fortaleza e sediar o centro de decisões do governo colonial português no Brasil. Com este objetivo, escolheu-se um sítio possuidor de vários atributos que interessavam aos colonizadores, como: as condições de segurança e as facilidades portuárias e de comunicação com a Metrópole; ou seja, um local que se mostrou, naturalmente, o mais apropriado para o tipo de assentamento urbano pretendido.

Seu núcleo inicial caracterizava uma “cidade de dois andares”, separados por uma escarpa de, aproximadamente, sessenta metros de altura. Estava localizado “no trecho compreendido entre a atual **Praça Castro Alves** e a **Misericórdia**, na parte alta, e sua correspondente projeção na praia, do ponto em que agora está a **Praça Cairu até a Preguiça**” (FERREIRA, 1998, p. 31).²

Na Cidade Alta ficava o centro administrativo, onde estavam a Câmara Municipal, o bispado, e uma primeira igreja, a de Nossa Senhora da Ajuda. Na estreita faixa de praia no sopé da escarpa que ia do que, hoje, é conhecido como Conceição da Praia até a altura da atual feira de São Joaquim, foram construídos o porto e seus armazéns – abrigados pela Baía de Todos os Santos onde se mantinham os navios protegidos das tempestades (MATTOSO, 1992).

Entre os séculos XVII e XIX, o Porto de Salvador não apenas era grande exportador de pau-brasil, açúcar, algodão e fumo como, também, era “[...] um empório para produtos manufaturados provenientes de Portugal e do Extremo Oriente e o maior mercado de escravos trazidos da África” (MATTOSO, 1992, p. 78), afirmando, assim, sua importância regional.

Em meados do século XIX houve um aumento da importância do porto de Salvador – que estava entre os principais da América portuguesa – no concernente à exportação da

¹Bacharel em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia; Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia; Analista de Planejamento e Desenvolvimento Urbano da Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente do Município do Salvador.

² Grifos do autor.

produção agrícola vinda do interior, devido à melhoria das condições de circulação de mercadorias, fosse por meio terrestre ou hidroviário. “Assim, a cidade acabou por concentrar os recursos financeiros, econômicos, sociais e políticos de toda a Província” (MATTOSO, 1992, p. 79).

Com o declínio da produção açucareira e um aumento no índice de concessão de cartas de alforria compradas, Salvador tornou-se pólo de atração de famílias dos ex-senhores de engenho e de antigos escravos, o que originou a instalação de pequenas indústrias, absorvendo parte daquela mão-de-obra livre ou liberta (NASCIMENTO, 1986).

A comunidade urbana de Salvador tornou-se centro de pequenos e médios negócios, onde se realizava comércio de todos os tipos, desde o limitado e modesto, até mesmo algumas grandes transações comerciais. Parte daí o fenômeno que se apresenta no quadro das profissionalizações, de que boa parte dos habitantes da Cidade, homens e mulheres, se intitulava de profissão “negócio” ou negociante. Ainda viviam de certa forma saudosista, sob a égide do capitalismo mercantilista, ensaiando os primeiros passos para ingressar passivamente na era do capitalismo industrial (NASCIMENTO, 1986, p. 193).

A Cidade Baixa, inicialmente com apenas uma rua estreita e sem alinhamento reto, onde estava alocado o centro dos negócios na cidade, era composta, até então, pelas freguesias da Nossa Senhora da Conceição da Praia – criada em 1623 pelo Bispo D. Marcos Teixeira –, e a do Santíssimo Sacramento do Pilar – desmembrada, em parte, da Conceição da Praia, criada em 1720 pelo Arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide (NASCIMENTO, 1986; PINHEIRO, 2002).

Nesta parte da cidade localizavam-se escritórios de importadores e exportadores, pequenas indústrias e agências marítimas, os prédios da Alfândega, do Celeiro Público, do Tribunal do Comércio, do Arsenal da Marinha e o da Bolsa de Mercadorias, a Fortaleza do Mar, além dos consulados e trapiches (MATTOSO, 1992; PINHEIRO, 2002; VASCONCELOS, 2002).

Era também nessa rua que ficavam os entrepostos e armazéns onde se guardavam os produtos destinados a exportação e os que chegavam de ultramar. Nela se concentrava ainda uma profusão de bazares, lojas e mercados em que se podia comprar toda sorte de mercadorias, legumes frescos e escravos (MATTOSO, 1992, p. 436).

A expansão da ocupação na Cidade Baixa foi possível devido aos diversos aterros sobre o mar ali realizados entre 1715 e 1777, em 1785, 1798 e 1822. As intervenções mais importantes na freguesia da Conceição da Praia começaram a ser executadas em fins do século XVIII em função da modernização do Porto (PINHEIRO, 2002; VASCONCELOS, 2002).

Em 1864 foi realizado o aterro da Praça Riachuelo; em 1867 o aterro para a construção da Rua das Princesas que era a continuação da Rua Nova do Comércio; em 1843 o aterro da Alfândega, onde foi construído, em 1861, o prédio da Alfândega, que em 1971, passou a abrigar o Mercado Modelo; em 1864 foi realizado o aterro da Praça Riachuelo; em 1867, o aterro para a construção da Rua das Princesas, atual Rua Portugal, que era a continuação da Rua Nova do Comércio, atual Conselheiro Dantas (VASCONCELOS, 2002).

O desenvolvimento da máquina a vapor, a preocupação com o embelezamento e higiene urbanos, bem como com zoneamentos e fluidez, no que tange à mobilidade, indicavam o primeiro momento de um processo de modernização da cidade. Procurava-se a regularização da

construção das casas e sua estabilidade, através de posturas estabelecidas por uma legislação concebida durante o governo do Conde dos Arcos (PEÑA, 1994).

As intervenções viárias foram, assim, de grande valia para atingir esses objetivos. Foram realizadas diversas obras de alargamento, retificação e pavimentação de ruas já existentes, além da abertura de novas, a exemplo da Rua da Vala (atualmente J. J. Seabra) e da Ladeira da Montanha (na década de 1870), pensada, principalmente, para possibilitar uma ligação entre a Rua dos Ourives e a Praça do Teatro, que pudesse ser facilmente vencida por veículos sobre rodas (PINHEIRO, 2002).

Dessa maneira começou a haver um processo de modernização e de construção idealizada da cidade, após 1850, levando, assim, à execução de intervenções nos serviços públicos, inclusive nos setores de transporte coletivo, iluminação a gás carbônico, calçamento e encanamento das ruas, e realização de um aterro da Ribeira das Naus até o Cais Novo (PEÑA, 1994).

Ao longo do século XIX, a cidade muda, adaptando-se aos novos padrões de vida que se vão impondo na urbe. A Sé perde um pouco seu caráter residencial, ao deixar espaço para a instalação de um comércio varejista, até então concentrado na Cidade Baixa. Sua desintegração social e material começa com a saída das famílias mais ricas em busca de um novo estilo de vida, e a ocupação dos espaços vazios por uma nova população, composta de migrantes da zona rural e ex-escravos (PINHEIRO, 2002, p. 193).

Havia uma preocupação especial com a modernização da Cidade Baixa, por ser este o primeiro ponto da cidade visto por quem chega por mar, e o seu centro comercial. Conforme Vasconcelos (2002), a atual Rua Miguel Calmon era o espaço mais valorizado da cidade pelos diversos agentes transformadores do espaço na época. Era onde se localizavam a Alfândega e diversos bancos de capital nacional e internacional. A função portuária de Salvador também era fator de suma importância na busca por intervenções de melhoria das suas instalações, ampliação e acessibilidade (PINHEIRO, 2002).

Com esse propósito foi implantada, em 1866, a primeira linha de bonde a tração animal da cidade, ligando Água de Meninos ao Bonfim, sendo estendida à Conceição da Praia em 1868. Como modos de ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, foram construídos, ainda, o Elevador Lacerda (1873) e os planos inclinados do Pilar (1874) e Gonçalves (1889), todos eletrificados, entre 1907 e 1910, (PINHEIRO, 2002; VASCONCELOS, 2002).

As intervenções executadas ao longo do século XIX, em Salvador, atenderam, basicamente, às pressões exercidas pelos moradores dos bairros nobres e dos empresários que investiam em novas tecnologias – principalmente no setor dos transportes. Os benefícios que, porventura, viessem a atingir às pessoas das classes de renda mais baixa, não eram objetivo, mas apenas consequência do processo.

2. Aceleração do Processo de Expansão Territorial

Foi no período entre 1912 e 1916 que o Governador José Joaquim Seabra promoveu a realização de uma reforma urbana em Salvador, nos mesmos moldes da reforma que foi realizada na cidade do Rio de Janeiro, então capital brasileira, pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos, durante o governo do Presidente Rodrigues Alves (PINHEIRO, 2002).

A área central da cidade mantinha suas funções, entretanto, verificava-se que a população ali residente estava cada vez mais pobre, pois os antigos moradores de alta renda

procuravam os novos bairros ricos, enquanto as casas da área central começavam a ser subdivididas e alugadas a diversas famílias (PINHEIRO, 2002).

O contínuo e desordenado crescimento de uma cidade que possuía uma estrutura colonial – no tocante à tipologia construtiva, aos serviços e infra-estrutura urbanos – trazia por consequência o incremento populacional e, ao mesmo tempo em que havia carência de habitações, havia, também, uma concentração de construções insalubres. Assim, os principais objetivos das intervenções realizadas eram reduzir as epidemias que assolavam a cidade na época, e aumentar a fluidez na circulação de pessoas e mercadorias, além do embelezamento de ruas e praças, atendendo às exigências estéticas que a “nova burguesia emergente” vinha preconizando naquele início de século (PINHEIRO, 2002).

A força de Salvador se mantém pela influência, na política nacional, dos senhores de engenho, chefes políticos regionais, que têm em Salvador sua sede residencial. Em princípios do século XX, a capital baiana perde o posto de segunda cidade para São Paulo, que vem desenvolvendo uma política industrial que atrai mão-de-obra em busca de emprego. Salvador também perde parte da população, que se dirige para o sul do Estado, onde o cacau começa a se destacar. Mesmo assim, o porto sustenta sua economia e seu posto de cidade capital, com um grande domínio sobre capitais sub-regionais e seu *hinterland*, que concentra funções e recursos, ficando cada vez mais forte com relação a outras capitais sub-regionais (PINHEIRO, 2002, p. 254-255).

Nesse contexto, o acesso à área portuária era elemento primordial para uma economia agro-exportadora. Tal importância levou à criação, em 1911, de uma proposta de remodelação da área, que foi declarada de utilidade pública, procurando-se, dessa forma, executar mais um aterro, alargar suas ruas e construir grandes prédios (VASCONCELOS, 2002). Foi também nesse clima de reforma que foram propostos uma avenida ligando a Conceição da Praia à Barra, uma outra ligando a área comercial da Cidade Baixa à península de Itapagipe, e o porto à Estação Ferroviária da Calçada (PINHEIRO, 2002).

Assim, a área do porto foi objeto de diversas intervenções, financiadas por capital internacional, a exemplo da realizada pela Companhia Cessionária de Docas da Bahia em 1908, com capital francês e inglês. Entre 1913 e 1923 foram executadas obras que lhes forneceram uma série de novos equipamentos visando sua modernização, como aumento do cais para atracar e para cabotagem, novos armazéns internos, externos e para infláveis, quebras-mar interno e externo, guindastes, linha de trem, pavimentação, iluminação, rede de esgoto, abastecimento de água, depósito de carvão, e outros (PINHEIRO, 2002).

As soluções encontradas para adaptar Salvador aos ditames da “modernidade” – principalmente a sua área portuária – demonstrava uma forte preocupação com sua relação comercial com o exterior, com sua importância como capital do Estado, e por ser considerada a mais importante cidade nordestina.

Segundo Vasconcelos (2002), em 1930 já haviam sido aterrados e urbanizados 80 ha da Baía de Todos os Santos, que foram alienadas por uma empresa imobiliária. Em 1942 o Comércio já apresentava uma área aterrada com mais de 200 metros de largura: nove dos dez armazéns do porto já haviam sido construídos, bem como as dez ruas transversais com nomes dos países que comercializavam com o porto de Salvador. Esta configuração permitia “[...] uma ampliação da oferta de terrenos, num padrão em quadricula, num dos trechos mais valorizados de Salvador, do ponto de vista comercial” (VASCONCELOS 2002, p. 289).

Em 1940, o núcleo urbano que formava a Cidade do Salvador possuía uma população de, aproximadamente, 290.000 habitantes, e abrangia 9,4 Km², o que corresponderia a 3,3% da Área Continental do Município (SALVADOR, 2002). Conforme Carvalho (1997), este período

configurou o ápice da crise econômica na Bahia, período em que redução das exportações de produtos primários trouxe o declínio das zonas agrícolas (CARVALHO, 1997).

Apesar de haver surgido novos loteamentos próximos ao núcleo existente, em fins da década de 1940, estes eram economicamente inacessíveis à grande parte da população – visto que o mercado de trabalho provindo do capital industrial era insuficiente para absorver o excedente de mão-de-obra, havendo um aumento no contingente do mercado informal – o que levou ao surgimento de uma crise habitacional que empurrou a população de menor renda para a periferia, e à densificação dos “bairros proletários”, geralmente, informais, localizados em áreas de “vales que medeiam os bairros de classe média e alta, ou em pontos mais afastados do centro” (BRANDÃO 1978, p. 161, apud. SALVADOR, 2002, p. 44), fazendo surgir, em 1947, a primeira invasão de terrenos na cidade chamada de Corta-Braço, no bairro do Pero Vaz, seguida dos Alagados e do Nordeste de Amaralina, além de outras que vinham configurar uma expansão na direção dos Subúrbios Ferroviários e do Miolo³.

A crise que se anunciava tinha como agravante a rigidez do sistema fundiário local, caracterizado pela concentração da propriedade da terra em poder de poucos, e pelo comprometimento com intuítos como a enfiteuse, herança da tradição jurídica portuguesa introduzida com a colonização, que torna perpétuos os direitos de posse sobre terrenos de propriedade do Município, limitando a ação do Poder Público na abertura de novas áreas para habitação popular (SALVADOR, 2002, p.44).

Conforme Vasconcelos (2002), entre as décadas de 1930 e 1950, elevado número de projetos de loteamentos foram registrados na Prefeitura Municipal de Salvador, sendo implantados, a partir de então, inclusive os populares e os clandestinos. O início da produção automobilística no Brasil, em 1956, e conseqüente aumento do uso de automóveis e ônibus em Salvador, também foi fator que favorecia uma ocupação mais efetiva em áreas mais distantes do centro de negócios da cidade.

Dessa forma, os distritos correspondentes ao Centro Tradicional que, até os anos 1960, eram voltados para o uso habitacional, transformaram-se em áreas especializadas no setor terciário – sendo que na Cidade Baixa concentrava-se o comércio atacadista e o centro financeiro, enquanto na Cidade Alta localizava-se o comércio varejista, a administração pública estadual e municipal, profissionais liberais e consultórios médicos – com a simultânea migração da população de renda mais alta para lugares providos de melhores condições de habitabilidade, a exemplo da Vitória, Graça e Barra (CARVALHO, 1997; SALVADOR, 2002).

O estado de degradação física e social envolvendo o casario centenário já era objeto de mobilização pelo menos desde a década de 1930, unindo preocupações higienistas e um incipiente “conservacionismo”, como comprovam os depoimentos da Semana de Urbanismo de 1935 e as primeiras iniciativas de tombamento pela União, a partir de 1938, de grande número de edificações civis, militares e religiosas localizadas no “Centro Histórico” de Salvador (SALVADOR, 2002, p. 46).

³ Região compreendida entre os vetores longitudinais de expansão da Cidade: a Rodovia BR-324 (antiga Estrada das Boiadas) e a Avenida Luiz Viana Filho (conhecida como Paralela).

A partir da década de 1950, o novo processo de industrialização na Bahia acarretou mudanças substanciais, no quadro sócio-econômico, fazendo surgir uma nova dinâmica que atingia, também, os outros setores da economia (CARVALHO, 1997). Assim:

Em um primeiro momento, na década de 50, implanta-se a Refinaria Landolfo Alves (RLAM), em Mataripe; a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF) no interior do Estado e a Rodovia BR 324, que liga o Estado ao Sudeste. Na década de 60, implanta-se o Centro Industrial de Aratu (CIA), marcando uma segunda fase do processo de transformação da estrutura econômica regional e estadual que por fim, se consolida, nos anos 70, com a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), criando-se, assim, as condições básicas que completam a integração da economia baiana aos movimentos de expansão em escala nacional. Esse processo tem seqüência ainda, no início dos anos 80, com a instalação e operação do Complexo Minero-Metalúrgico da Caraíba Metais (CARVALHO, 1997, p. 23-24).

Uma nova dinâmica social e econômica na América Latina entre 1960 e 1970 tem conseqüências nos âmbitos social e local, levando às transformações na configuração urbana de Salvador, que ocorreram, em geral, por meio de ações subsidiadas internacionalmente em função de políticas desenvolvimentistas de industrialização (OLIVEIRA, 2003).

A ampliação do modelo urbano-industrial, em substituição ao modelo agro-exportador, levou à constituição de novas configurações territoriais. Enquanto as taxas de crescimento populacional entre 1920 e 1940 eram de 0,1% ao ano, entre 1960 e 1970 elas superavam os 4%, o que causava desequilíbrios no ordenamento espacial, fenômeno que exerceu pressões sobre as administrações públicas para iniciativas de planejamento na cidade (SOUZA, 1990; OLIVEIRA, 2003).

Assim, fizeram-se necessárias diversas intervenções urbanísticas visando à expansão urbana em várias direções, criando novas áreas residenciais afastadas do núcleo inicial da cidade e, conseqüentemente, levando à intensificação do uso do automóvel e transportes coletivos (SALVADOR, 2002).

A construção das avenidas de fundo vale – proposta formulada pelo EPUCS – que, inicialmente, ligavam o Centro Tradicional e essas novas áreas residenciais da cidade, seriam os principais vetores para o transporte coletivo. Pretendia-se que o sistema viário articulasse cumeadas e vales – principais circuitos para transporte coletivo – privilegiando o tráfego rápido e, conformando, assim, uma base de circulação sobre a qual se deu toda a expansão e a reestruturação urbanística da cidade (SALVADOR, 1999). Houve, dessa forma, o redirecionamento do crescimento de Salvador e da circulação de mercadorias em direção ao vetor norte e ao miolo, que antes era voltado para a Baía de Todos os Santos e para o Recôncavo (OLIVEIRA, 2003).

Segundo Vasconcelos (2002), o Comércio e seu entorno também foram palco de diversas intervenções entre as décadas de 1950 e 1970. Em 1950 foi construído o edifício da Receita Federal, e, em 1959, o que foi ocupado pela Petrobrás. Em 1953 havia “vários lotes ainda não ocupados, como os dois quarteirões situados atrás do Armazém 1, assim como o do atual prédio do Banco do Brasil” (VASCONCELOS, 2002, p. 325).

No que tange as intervenções no setor de transportes, construiu-se, em 1967, a Avenida Oscar Pontes, ligando o Comércio à Calçada (paralela à Jiquitaia), e, em 1970, a Avenida Contorno. Foi inaugurado, também, o “sistema ferry-boat, ligando Salvador à ilha de Itaparica e ao sul do Brasil” (VASCONCELOS, 2002, p. 345). Apesar das melhorias dos acessos, a transferência dos órgãos estaduais para o Centro Administrativo da Bahia (CAB) trouxe um impacto negativo para a área (VASCONCELOS, 2002).

3. Ascensão de um Novo Centro em Salvador

Nos anos 1970 – década marcada por um acelerado crescimento dos centros urbanos brasileiros – Salvador e sua Região Metropolitana possuíam uma população que ultrapassava 1 milhão de habitantes, dos quais a migração era responsável por, aproximadamente, 70% do incremento. A ampliação da área urbana, mediante pressão da proliferação de grandes loteamentos que surgiram, levou à formação de um estoque de lotes ociosos na cidade, o que transformou os proprietários de terrenos e promotores imobiliários em importantes agentes desse período (CARVALHO, 1997; VASCONCELOS, 2002).

Outro segmento importante na Bahia, e que se consolidou neste período, foi o das grandes construtoras, algumas ampliam posteriormente suas atividades, passando a competir no nível internacional [...]. Seis empresas da construção civil foram fundadas nos anos 50, e mais seis nos anos 60, dentre as 27 empresas incluídas nas 200 maiores indústrias baianas (FIEB, 1993, apud VASCONCELOS, 2002, p. 315).⁴

Nesse período foram implantadas a Avenida Luiz Viana Filho (Paralela), bem como suas ligações com a Orla Atlântica, a duplicação da BR-324, e construído o Acesso Norte (entre 1971 e 1975), obras que configuraram marcos no cenário de expansão da malha urbana e, juntamente com a construção da Av. Antonio Carlos Magalhães e a duplicação da Av. Juracy Magalhães, foram intervenções definitivas para a consolidação de um novo “grande centro” no Município – o Camaragibe, popularmente conhecido como Iguatemi (SALVADOR, 1976; SALVADOR, 2002; VASCONCELOS, 2002).

Além da construção da nova Estação Rodoviária de Salvador em 1974 e do Shopping Iguatemi em 1975, foram inaugurados, também neste período: em 1972, o Parque de Exposições na Avenida Paralela; em 1973, o Detran; em 1975, Centro de Convenções e o Parque da Cidade (que configurava uma forma de segregação entre Itaigara e Nordeste de Amaralina); em 1980, o Shopping Itaigara e o Hipermercado do grupo Paes Mendonça; em 1981, o Centro Empresarial Iguatemi e o prédio da Odebrecht; além de muitos outros empreendimentos terciários na área (VASCONCELOS, 2002; OLIVEIRA, 2003).

A transferência, em 1979, da sede do Desenbanco (atualmente Desenhahia) – inicialmente implantada na Rua Carlos Gomes em 1974 – configurou “um dos primeiros deslocamentos das atividades financeiras para a área do Iguatemi” (VASCONCELOS, 2002, p. 369). Esta instituição atuou na elaboração do plano diretor e em obras de infra-estrutura do Centro Industrial de Aratu, além de atividades de infra-estrutura, transportes (a exemplo da rodovia CIA – Aeroporto), indústria e turismo em Salvador e sua Região Metropolitana⁵ no final dos anos 1960 e durante os anos 1970.

Segundo Oliveira (2003), neste período, diversos organismos nacionais e internacionais passaram a atuar incisivamente em ações responsáveis pelas transformações territoriais que se sucederam em Salvador. Eles visavam, basicamente, incentivar, viabilizar, coordenar, além de captar recursos para os processos de industrialização (como por exemplo: BNDES, SUDENE, CEF-PIS, BNH, CEPAL e OEA). Funcionaram, perfeitamente como instrumentos de expansão do capital industrial, apesar de, em alguns casos, não ter sido este o objetivo primordial para o

⁴ Grifos do autor.

⁵ Em 1973 o governo federal criou as oito Regiões Metropolitanas das principais capitais brasileiras, através da Lei Complementar nº14, mas a área metropolitana de Salvador já havia sido delimitada em 1970 pelo Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo – CONDER (OLIVEIRA, 2003).

qual foram criados, a exemplo da SUDENE, que deveria atuar no combate à seca, à concentração de terras e, pela descentralização econômica do Sudeste-Sul.

Foi, também, um período de multiplicação de grandes empreendimentos residenciais, autorizados por Termos de Acordo e Compromisso (TAC), a exemplo dos loteamentos Itaigara, Aquarius e do Caminho das Árvores, aprovados pela Prefeitura em 1973 e 1974, bem como do início da verticalização no bairro da Pituba. (SALVADOR, 2002; VASCONCELOS, 2002; OLIVEIRA, 2003).

O Projeto Pituba, financiado pelo Desenbanco e pelo FINEP, foi estabelecido pelo Programa de Ação Prioritária da Prefeitura Municipal (Propac) como de área de interesse prioritário do Município, sendo alvo de ações públicas que atendiam ao mercado formal de habitações, numa área com infra-estrutura urbana de alto padrão (água, esgoto, drenagem, iluminação e viária) e que, até então, era um “vazio urbano” – estrutura fundiária adequada ao alto padrão de renda (OLIVEIRA, 2003).

Essa nova centralidade – que foi capaz de dividir significativamente a polarização dos fluxos na cidade – e as áreas de seu entorno passaram por forte processo de adensamento a partir da década seguinte, atraindo empreendimentos diversos (CARVALHO, 1997; SALVADOR, 2002).

Vale ressaltar que o surgimento de novos núcleos residenciais entre 1940 e 1970 criou novos centros terciários, que também foram responsáveis por uma parcela do processo de descentralização da cidade, ocorrendo a consolidação de centralidades no Uruguai, São Caetano, Pernambués, Cajazeiras, Rio Vermelho e Pituba, que, eventualmente, podem atingir um alcance regional ou municipal, a depender do tipo de produto oferecido (SALVADOR, 1993; 2002). A aceleração do processo de ocupação em tais bairros se deu devido à:

[...] atração combinada da criação de emprego no Centro Administrativo de Salvador, do Portoseco Pirajá, do melhoramento do acesso ao centro de Salvador pela Avenida Paralela, além da crescente pressão por novos espaços para localização de população de baixa renda (SALVADOR, 1993, p. 9).

Nestas áreas “as centralidades ocorrem muito mais em função do mercado consumidor, que dos custos locacionais”, conforme foi abordado no Capítulo 1. Sob a análise da teoria dos dois circuitos econômicos, é possível considerar que o fator determinante para a formação, consolidação e capacidade de atração das centralidades, seja em áreas centrais ou periféricas (no sentido social do termo), são as facilidades de acesso e circulação, e que seu alcance depende do grau de especialização dos produtos oferecidos (SANTOS; SERPA, 2000, p. 50). Contudo, nenhum deles atingiu o mesmo alcance que a centralidade do Iguatemi.

Para Vasconcelos (2002), a ascensão do transporte rodoviário, tanto o de carga quanto o de passageiros, foi um dos fatores determinantes para o declínio das atividades da área portuária, o que se deu devido a fatores como: a implantação da Ceasa no Km 5,5 da rodovia CIA-Aeroporto (BA 526) em 1973; a construção do porto de Aratu em Candeias; o Sudeste brasileiro tornando-se o centro importador mais importante. Além disso, antes da criação da ligação rodoviária da Bahia com o sul do país, a Rio-Bahia (BR-116), a quase totalidade dos produtos de consumo de Salvador entravam na cidade por via marítima e ferroviária (BORGES; LEMOS, 2002), o que lhe conferia uma maior dinâmica.

Associado a tais fatores, veio o declínio do comércio atacadista que ali se localizava como consequência da limitação espacial da área e das dificuldades de estacionamento, pois:

Com todas as atividades centralizadas no Centro Tradicional, ocorria uma polarização de demanda de viagem para essa região. As infra-estruturas de transportes (público e privado) não foram capazes de atender à demanda. Os prédios construídos na década de 40 e 50, quando não havia o domínio do automóvel, não oferecem estacionamentos e os congestionamentos eram constantes, resultando em dificuldade de acessibilidade, o que contribuiu para a entrada da área em colapso (NEIVA, 2003, p. 102).

O ganho de importância econômica dos municípios no entorno de Salvador também teve seu papel na ascensão de novas centralidades. As localidades do Litoral Norte, por exemplo – que no período colonial abrigaram um importante ponto de resistência à invasão Holandesa – durante muito tempo, tiveram uma economia de caráter introvertido, baseada na agropecuária voltada, principalmente, para a subsistência. Havia áreas canavieiras, que eram dependentes da evolução do ciclo açucareiro que entrou em crise no início do século XX. “O declínio da produção estava ligado à obsolescência das técnicas produtivas, à falta de mão-de-obra após a Abolição e às novas condições impostas pelo mercado mundial” (CAMAÇARI, 2001, p 17), e por isso havia também a dificuldade de desenvolvimento econômico local. Esse quadro só veio a se transformar significativamente, com a implantação dos complexos industriais em Camaçari e Aratu, marcando o “início das atividades modernas de alta densidade e rentabilidade de capital no Recôncavo baiano” (CAMAÇARI, 2001, p 18).

O mercado de trabalho da atual RMS também foi afetado, não tanto pela oferta de empregos diretos, mas sobretudo pelos empregos indiretos criados e pela elevação da renda de alguns estratos da população. Além disso, evoluía na direção de relações mais tipicamente capitalistas e formalizadas. O terciário ampliou-se e foram impulsionadas outras atividades produtivas como as indústrias de material de construção e a metal-mecânica, que apoiavam o processo (CAMAÇARI, 2001, p 18-19).

Nessa fase, Salvador passou a ter, também, a função de cidade-dormitório para a classe de trabalhadores daqueles complexos e passou a haver uma preocupação com a ampliação do oferecimento de serviços na cidade, principalmente os que são demandados à noite e nos fins de semana. Entretanto, não se formou, na Bahia:

[...] um setor industrial com movimento próprio, diversificado e integrado, capaz de acelerar a urbanização, alterar a distribuição do emprego em favor do setor secundário, elevar significativamente o nível da renda regional e redefinir o papel e os métodos de produção da agricultura regional (ALMEIDA, 2006, p. 40).

Além disso, a abertura da economia nacional a partir de 1990, que por um lado favoreceu a entrada de novas tecnologias produtivas e organizacionais, por outro, teve impactos negativos para a indústria brasileira, tanto em relação à balança comercial, quanto à competitividade interna dos produtos nacionais com os produtos importados, além de trazer prejuízos à indústria petroquímica baiana, implicando, também, no fechamento de várias empresas ligadas a ela (ALMEIDA, 2006).

A desaceleração da indústria nacional, que já vinha ocorrendo desde a década de 1980, também afetou significativamente a economia baiana, o que perdurou pela década que se seguiu, entrando pelo início do século XXI, quando Salvador, segundo a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) e a Pesquisa Mensal de Emprego (PME), realizadas pela SEI e pelo IBGE, era a metrópole recordista brasileira em taxa de desemprego (ALMEIDA, 2006).

Dessa forma, com o surgimento desses novos núcleos de comércio e serviços, dentro e fora do município, o Centro Tradicional da Cidade do Salvador, área que concentrava as funções portuária, administrativa, financeira e comercial (principalmente atacadista) e, até industrial (SANTOS, 1959), entrou em processo de esvaziamento de atividades e conseqüente desvalorização.

4. Uma Área em Processo de Requalificação após um Período de Degradação

Como já foi discutido anteriormente, podem ser apontadas como causas para a desaceleração do Comércio: o abandono dos poderes públicos em relação à infra-estrutura da área; o advento da centralidade do Iguatemi e do próprio *shopping* como imagem de modernidade que transformou o Comércio num “lugar superado”; a falta de estacionamentos; os altos impostos, principalmente o IPTU que, antes das mudanças no Código Tributário do Município, tornava muito dispendiosa a manutenção de um imóvel na área. Até fins da década de 1990, apenas a atividade bancária continuava apresentando grande concentração na área do Comércio, bem como a implantação de empreendimentos e atividades voltadas para o Turismo (VASCONCELOS, 2002).

A dinâmica criada no centro Camaragibe (ou Iguatemi) aliada à falta de manutenção e ao abandono de muitas das edificações antigas do Centro Tradicional como um todo, e do Comércio, especificamente, deram à área uma imagem de decadência potencializada pelo discurso da necessidade de revitalização, ou seja, foi construído, desde fins da década de 1980, um consenso de crise, que é o primeiro passo adotado pelos gestores do planejamento estratégico de cidades. E, a partir de então, os agentes públicos, nas três instâncias de governo, e privados atuantes na área começaram a buscar alternativas a fim de reverter seu processo de degradação.

Dessa forma, dentro da perspectiva da requalificação, com a promoção da visibilidade da área e da atração de investidores, o Comércio vem sendo palco, nas últimas décadas, de diversas intervenções e eventos que apresentam impacto nacional e internacional, sendo elaborados, ainda, os seguintes planos programas e projetos com rebatimento no Comércio:

Programa de Revitalização (1977) – encomendado pela PMS (Prefeitura Municipal de Salvador), tinha por objetivo resgatar as áreas de lazer e promover os espaços de encontro para a população na cidade, tendo um enfoque específico para a área central, cujos pontos de encontro se dariam no entorno da Baía de Todos os Santos. Para o Comércio e seu entorno, especificamente, foram propostos: a implantação de calçadas, novo mobiliário urbano, melhoria da iluminação e qualificação paisagística; restaurantes, bares, galerias, museus, *ateliers*, etc., fortalecendo uma vocação já existente (SALVADOR, 1977). Entretanto, nenhuma das proposições chegou a ser implantada;

Projeto Comércio (1987) – elaborado devido a pressões dos empresários da área, objetivava definir diretrizes e propostas de intervenções voltadas para sua dinamização como centro financeiro bancário e comercial, mantendo-o na posição hierárquica de Centro da Cidade; a preservação do patrimônio histórico, cultural, arquitetônico e paisagístico; medidas que propiciassem a oferta de segurança e transporte, e que o articulasse com outras centralidades; além do incremento da atividade turística. Deste projeto, resultou o Decreto Municipal nº 8.025, de 24 de março de 1998, que dispunha sobre a criação do Projeto de Revitalização do Comércio de Salvador, a ser gerenciado pela então Secretaria Municipal de Planejamento, havendo a participação de um conselho consultivo, que seria constituído por

representantes dos empresários, dos três níveis de governo e de associações, que tivessem instalações localizadas ou vinculadas à área do Comércio (SALVADOR, 1995);

Programa de Revitalização do Centro Comercial e Financeiro da Cidade Baixa (1992) - proposta do Instituto Miguel Calmon (IMIC), em parceria com a Associação Comercial da Bahia (ACB), Corpo de Bombeiros, Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), Polícia Militar, que tinha por pressupostos a necessidade de ações e do comprometimento da iniciativa privada e instituições governamentais, que tivessem um alcance de médio e longo prazos. Foram estabelecidos contatos com instituições como a CONDER, SMTU, CPM, TELEBAHIA, COELBA, LIMPURB, SEBRAE, Polícias Civil e Militar, Corpo de Bombeiros, etc., de modo a garantir a efetividade e continuidade das ações implementadas na área. Contudo, como resultado do estudo, houve apenas uma pequena melhoria temporária nas condições de iluminação e limpeza públicas, sem maiores avanços em outros setores;

Programa de Valorização Comércio/Pilar (1994) - elaborado pelo Centro de Planejamento Municipal (CPM), definia diretrizes gerais e propostas para valorização do trecho Pilar-Taboão com potencialização do uso habitacional e vocação para comércio, serviços e turismo, com vistas à diversificação funcional, estimulando a introdução de novas funções, particularmente no terciário, e recuperação da função residencial (SALVADOR, 1994). Também tratou-se de um programa que não chegou a ser implementado.

Mesmo com tais propostas elaboradas para a área, apenas no final da década de 1990 o processo de requalificação do Comércio começou a ganhar fôlego. Intensificou-se o desenvolvimento de estudos que propõem a instalação de empreendimentos, desde os habitacionais (nesta e em outras áreas do Centro Histórico), aos voltados para o lazer e turismo, como a reurbanização de praças, restauração de monumentos com características significativas e a recuperação de espaços culturais, passando, ainda, por uma reorganização da circulação e do transporte.

Para tanto, já foram realizadas intervenções nas praças da Inglaterra e Marechal Deodoro da Fonseca; o Programa Bahia Azul, que objetiva implantar rede de esgotamento sanitário, antes inexistente; outras obras de drenagem e limpeza de canais e esgotos; operação tapa buracos e/ou renovação do calçamento das ruas; reurbanização da Avenida da França; foi reformado o Museu de Arte Moderna da Bahia (Solar do Unhão) e construída a Bahia Marina e, mais recentemente, o Elevador Lacerda, o Plano Inclinado do Pilar e o Forte São Marcelo pontos de grande atração turística da área.

Surgiram, também, projetos que visam à melhoria na circulação, a exemplo das propostas de ligação Água de Meninos - Dois Leões, e da construção da Via Porto pela Estrada da Rainha, para facilitar o transporte de cargas; o Projeto Via Náutica que objetiva o desenvolvimento do pólo náutico de Salvador; a modernização dos ascensores, além da recuperação do trem do subúrbio - um projeto dos governos da União, Estado e Município, com o apoio do Banco Mundial - e sua integração com um sistema de Veículos Leves sobre Trilho (BASTOS, 2003).

Com base em leis e decretos municipais, que dispõem sobre o Código Tributário e de Rendas do Município e legislação tributária complementar, as empresas localizadas no Comércio, ou que estão instalando-se na área, podem receber incentivos fiscais para: imóveis adquiridos à massa falida; imóveis financiados pelo Programa de Arrendamento Residencial ou outros semelhantes; empreendimentos hoteleiros, educacionais, ou voltados para atividades culturais; implantação de pólos de desenvolvimento financeiro; pólos de desenvolvimento de alta tecnologia; serviços de *call center* ou similar; micro e pequenas empresas de prestação de serviços; entre outras.

Instalaram-se, nesse ínterin, faculdades, o que vem atraindo uma série de serviços de apoio à atividade educacional, antes inexistente na área; foram implantados diversos órgãos da Prefeitura Municipal, e transferida a 16ª Companhia Independente da Polícia Militar, de modo a reforçar a segurança, questão apontada como um dos maiores problemas da área. A implantação de novos empreendimentos no Comércio já está sendo responsável pelo crescimento do fluxo diário de pessoas, que com a continuidade do processo seja capaz de recuperar sua dinâmica, não no mesmo nível de décadas atrás, mas revertendo o processo de esvaziamento.

Muitas destas intervenções já vinham sendo executadas, todavia, a implantação do “Escritório de Revitalização do Comércio”, em 03 de novembro de 2003, vinculado à Secretaria Municipal dos Transportes e Infra-Estrutura Urbana – SETIN, criaria um centro de referência para a atração de mais investimentos e negócios para a área (ESCRITÓRIO, 2003).

Além disso, em 2003, o Governo Federal criou o “Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais”, que consiste numa parceria entre os ministérios do Turismo, da Cultura, do Planejamento, dos Transportes e está sob a coordenação do Ministério das Cidades, com financiamento da Caixa Econômica Federal, sempre em parcerias com os governos municipais e estaduais. O programa pretende trabalhar as áreas centrais como um “território urbano” e não como um espaço isolado, admitindo que tais áreas são comuns a todos os moradores de uma cidade (BRASIL, 2005).

Foram, então, incorporados à Proposta de Revitalização do Comércio, os programas federais voltados para o tema desde 2000, que passaram ser agregados pelos novos projetos elaborados para a área do Comércio para o processo de requalificação:

Projeto Via Náutica (2000) – trata-se de uma iniciativa da PMS, com apoio do Governo do Estado, que visa propiciar um roteiro turístico regular, pela Baía de Todos os Santos, tendo em vista o crescimento do turismo náutico nos últimos anos em todo o mundo, e o potencial local para esta atividade. No Comércio, estarão localizadas quatro das oito estações previstas para esta primeira etapa. A idéia do projeto é que, a cada estação, seja possível ao usuário desembarcar e visitar os pontos turísticos, monumentos de valor histórico ou realizar atividades de lazer em seu entorno.

Projeto de Requalificação Urbana do Pilar (2003) – constitui um projeto que vem sendo desenvolvido no âmbito da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, em convênio com a CONDER e CEF, com a participação do Ministério das Cidades, com o objetivo de elaborar os projetos de intervenção para a área do Pilar. Entre as propostas estão a adaptação de imóveis em ruínas ou em avançado grau de deterioração aos usos residencial, comercial, institucional, educacional e de hospedagem (AZEVEDO, 2006).

Plano Urbanístico do Comércio (2005 – versão preliminar) – elaborado pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), o Plano Urbanístico do Comércio teve seus estudos iniciados em 2001 e objetiva definir estratégias de intervenção para a área do Comércio, consistindo numa forma de sistematização do conjunto de ações desenvolvidas pela PMS e de seus parceiros públicos e privados. Suas propostas estabelecem um conjunto de ações que pretende criar um ambiente favorável às atividades existentes, estimulando sua diversificação, a potencialização de vocações e a inversão das taxas negativas de crescimento (SALVADOR, 2005).

MasterPlan (2006 – em andamento) – projeto encomendado pelo Escritório de Revitalização do Comércio, com o objetivo de catalisar novos investimentos da iniciativa privada. A partir das diretrizes definidas, se definirão: as ações dos poderes públicos de incentivos e regulamentação, bem como as ações diretas de investimentos e desapropriações; os convênios com outras esferas de governo; as parcerias público-privado; e as fontes de recursos e financiamentos. É bastante ressaltada a importância do “plano de revitalização” apresentar

propostas e diretrizes que especifiquem claramente objetivos, responsabilidades, prazos e fontes de recursos, de modo a possibilitar o surgimento de interessados e sua efetiva implementação (ESCRITÓRIO, 2006).

5. Considerações Finais

Mesmo o Centro Tradicional tendo deixado de localizar a maior concentração de comércio varejista do município, observa-se que a área ainda é predominantemente voltada para o setor terciário, apresentando uma grande diversidade nas modalidades de atividades que ali se localizam. Seu público alvo está entre as classes de rendas baixa e média, que demandam por bancos e outros serviços financeiros, de saúde, de advocacia e jurídicos, indústrias gráficas, confecções, atividades ligadas ao porto, além de bares, cafés, lanchonetes e restaurantes que são utilizados tanto pelos trabalhadores da região quanto pelos turistas (VASCONCELOS, 2002; AGUIAR, 2003).

As propostas e ações implementadas na área do Comércio, nos últimos anos, plantaram o marco inicial de um processo de requalificação que ainda não tem uma estrutura consolidada que, entretanto, já tem alterado o perfil dos empreendimentos que chegam à área. Atualmente, tais empreendimentos são dos ramos institucional, comércio de alimentos e outros de apoio às faculdades e ao turismo, e que anteriormente era marcado por casas de material esportivo, papelarias e lojas de confecção.

Por outro lado, os espaços e eventos culturais da área – que consistem num dos principais fatores que levam ao êxito das intervenções, como ocorre em outras cidades fora da Bahia e do Brasil – até o momento, são pouco volumosos e têm uma baixa frequência de utilização, em comparação com outras cidades, mesmo considerando a área central como um todo – Cidades Alta e Baixa.

Considerando, também, que entre as propostas para a efetivação da requalificação da área do Comércio está a recuperação de parte dos imóveis degradados para a implantação de empreendimentos habitacionais, é preciso ter em foco a capacidade da infra-estrutura local e a oferta de serviços de suporte a este uso. O uso habitacional e os equipamentos educacionais, principalmente as escolas de terceiro grau, por exemplo, pressupõem a implantação de uma série de serviços ainda inexistentes na área.

O que pode ser observado para o Comércio é que há um *mix* de atividades que associadas têm condições de alavancar a redinamização da área (pelo menos o seu início) e atrair novos empreendimentos que permitam a continuidade do processo. Mas, observa-se também, que isso ocorre de um modo muito lento e com resultados pouco significativos, a não ser no que tange o surgimento de um fluxo de pessoas à noite na área e à recuperação de valores do imobiliários. O que indica que o caminho escolhido pode trazer as melhorias esperadas, mas que sua gestão pode estar sendo guiada para atender os interesses do capital, pura e simplesmente, sem compromisso com os objetivos sociais que são divulgados como premissas básicas de processos de requalificação em todo o mundo.

Quando se pensa em requalificar o primeiro centro comercial e financeiro da Cidade do Salvador, deve-se procurar alternativas para não torná-lo um lugar de segregação dos grupos que não podem pagar pelo prazer de consumir um Comércio “revitalizado”? Talvez, a análise preliminar das muitas propostas formuladas, apresentada neste artigo, ainda não permita dar uma resposta conclusiva a estas dúvidas. Entretanto, é certo, que faz-se necessário a definição precisa de qual cenário se pretende alcançar para o Comércio, sem perder de vista, ainda, que o

processo de requalificação da área não deve estar dissociado do restante da cidade para ser minimamente eficiente.

Referências

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. O Projeto de Requalificação Urbana do Pilar. Seminário de Habitação e Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais. Anais eletrônicos... Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Brasil-IAB/RJ, 3 a 7 de julho de 2006. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br//index.php?option=content&task=view&id=1347&Itemid=0>> Acesso em: 10 set. 2006.

BASTOS, Lidia Rocha Aguiar. **Revitalização do bairro do Comércio**: estratégias alternativas para Salvador. Salvador, Dissertação (Mestrado). Universidade Salvador. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano. Salvador, 2003.

BORGES, Jafé; LEMOS, Gláucia. **Comércio baiano**: depoimentos para sua história. Salvador: Associação Comercial da Bahia, 2002.

CARVALHO, Ilce Maria Marques de. **A centralidade em Salvador**: parâmetros para um debate. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Salvador, 1997.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano**. Entre o discurso e a prática. São Paulo: Unesp, 2005.

ESCRITÓRIO de Revitalização do Comércio. **Programa de revitalização**: termo de referência. Salvador, 2006. (documento fotocopiado fornecido no Escritório de Revitalização do Comércio).

FERREIRA, Mário Leal. **Evolução física de Salvador – 1549 a 1800**. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura. Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia. Fundação Gregório de Mattos. Salvador: Pallotti, 1998.

MAGNAVITA, Pasqualino Romano. **Quando a história vira espetáculo**: palco móvel do Pelô. In: GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.). *Pelo Pelô: história, cultura e cidade*. Salvador: EDUFBA/Faculdade de Arquitetura/ Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1995. MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. *Bahia, século XIX – uma província no império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador**. Aspectos sociais e urbanos do século XIX. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Salvador, 1986.

OLIVEIRA, Francisco de. **O elo perdido** – classe e identidade de classe. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

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. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2003.

PEÑA, Jorge Villota. **A imagem ambiental urbana do comércio no século XIX**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Salvador, 1994.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002.

RUY, Afonso. História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador. 2 ed. Salvador: Câmara Municipal da Salvador, 1996.

SALVADOR. EPUCS – uma experiência de planejamento urbano. PLANDURB: Série Estudos Informativos nº 1. Órgão Central de Planejamento. Prefeitura Municipal do Salvador, 1976.

SALVADOR. **Lei n. 3377 de 23 de julho de 1984**. Salvador: PMS/ SEPLAM/ DCOS, 1988. p. 17-28. (Consolidação das leis de ordenamento do solo leis e decretos complementares).

SALVADOR. **Lei n. 6064 de 27 de dezembro de 2001**. Salvador: Secretaria Municipal da Fazenda. Prefeitura Municipal do Salvador, 2001.

SALVADOR. **Uso e ocupação do solo em Salvador**. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. Coordenadoria Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Prefeitura Municipal do Salvador, 2002.

SALVADOR. **Lei n. 6586 de 03 de agosto de 2004**. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. Prefeitura Municipal do Salvador, 2004. CD-ROM.

SALVADOR. **Plano Urbanístico do Comércio**. Fundação Mário Leal Ferreira. Gerência de Projetos Urbanísticos. Prefeitura Municipal do Salvador, 2005. (versão preliminar sujeita a alterações e complementações).

SANTOS, Janio Laurentino; SERPA, Angelo. A produção espacial do comércio e dos serviços nas periferias urbanas: um estudo de caso em Salvador. **GEOUSP**: Revista da Pós-Graduação em Geografia. São Paulo, n. 8, p 45-65, 2000.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador**. Estudo de geografia urbana. Salvador: Livraria Progresso, 1959.

SOUZA, Angela Maria Gordilho. **Invasões e intervenções públicas**. Uma política de atribuição espacial, 1946 – 1989. Dissertação de Mestrado. INPUR. Rio de Janeiro, 1990.

TORRES, Carlos. **Bahia – cidade feitiço**. 2. ed. Imprensa Oficial da Bahia. Salvador, 1961.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador**: transformações e permanências (1549 – 1999). Ilhéus: Editus, 2002.

Resumo

A Cidade do Salvador foi fundada em 1549 para ser uma cidade-fortaleza e sediar o centro de decisões do governo colonial português. Para isso, foi escolhido um sítio possuidor de vários atributos que interessavam aos colonizadores como as condições de segurança e as facilidades portuárias e de comunicação com a Metrópole. Seu núcleo inicial caracterizava um modelo de ocupação que os portugueses utilizaram, também, em Porto e Lisboa, e seu porto, onde, ao longo dos anos, consolidou-se o centro comercial e financeiro da cidade, chegou a ser considerado um dos principais de toda a América portuguesa. Com a aceleração no processo de expansão urbana de Salvador, a partir da década de 1960, a área onde, até então, eram desenvolvidas atividades portuárias e administrativo-financeiras, perdeu parte de suas funções para outras áreas da cidade. Com o propósito de recuperar a dinâmica perdida, o poder público e a iniciativa privada deram início a um processo que objetiva sua requalificação. Pretende-se aqui, analisar, dentro do contexto histórico da cidade, esta evolução física e funcional, sua degradação e as razões que levaram ao início deste processo de requalificação.

Palavras-chave: Áreas centrais; Evolução do espaço; Planejamento; Requalificação urbana.

Abstract

The City of Salvador was established in 1549 to be a fort city and to serve as the center of decisions for the Portuguese colonial government. For this, a site was chosen that could provide various attributes that interested the colonizers, including the security of the port and ease of communication with the metropolis. Its initial nucleus characterized an occupation model that the Portuguese had used, also in Porto and Lisbon, and its port, where for many years. It was consolidated as the commercial and financial center of the city, and was considered to be one of the principal centers for all of Portuguese America. With the acceleration of the process of urban expansion in Salvador after the decade of the 1960's, the area where, until then was developed the center for port and financial activities lost part of its functions to other areas of the city. With the intention of recuperating this lost dynamic, the public powers and private enterprise began a process with the objective of redeveloping the area. We intend to analyze, inside the historical context of the city, this physical and functional evolution, its degradation and the reasons that led to the beginning of this process of requalification.

Words key: Areas central offices; Evolution of space; Planning; Urban requalification.