

A CIDADE DO SALVADOR E SEUS PROBLEMAS

EVOLUÇÃO HISTÓRICA

A CIDADE DO SALVADOR E SEUS PROBLEMAS

EVOLUÇÃO HISTÓRICA

1a. ETAPA - 1549 - Fundação da Cidade até 1a. metade do século XIX

- MEIOS DE TRANSPORTE
USADOS NA ÉPOCA

CARRUAGENS
CADEIRA DE ARRUAR

- NÚCLEO URBANO INICIAL COM A OCUPAÇÃO
DA PRIMEIRA LINHA DE CUMEADAS E PARTE
DA CIDADE BAIXA .

2a. ETAPA - Primeira metade do século XIX até o ano de 1955

- MEIOS DE TRANSPORTE
USADOS

BONDE - TRAÇÃO ANI -
MAL
BONDE ELÉTRICO

- OCUPAÇÃO DE ÁREAS AO SUL-VITÓRIA, BARRA ,
RIO VERMELHO - E AO NORTE - ITAPAGIPE .

3a. ETAPA - Desde 1955 até os nossos dias

- MEIOS DE TRANSPORTE

ÔNIBUS
AUTOMÓVEL

- UTILIZAÇÃO DOS VALES PARA IMPLANTAÇÃO DO
SISTEMA VIÁRIO BÁSICO, CRESCIMENTO DA CIDADE
ATÉ OS LIMITES ATUAIS .

21,05.79

[illegible]

PMS/OCEPLAN/UD- 3.000/78

CTL-40

PMS CPM GERIN
BIBLIOTECA
1222 05/10/92
N.º Reg. Data

1a. E T A P A

A Cidade do Salvador, fundada em 1549 por Tomé de Souza, teve como fator primordial da escolha do Sítio, a Segurança.

A colina da Sé apresentava as condições necessárias à boa implantação da Cidade dentro dos requisitos exigidos. Tinha limites bem definidos: as portas de São Bento e do Carmo (atualmente, praça Castro Alves e largo do Pelourinho), o vale do Rio das Tripas (atual Baixa dos Sapateiros) e a escarpa, que dá para a Baía de Todos os Santos.

A abundância de água, o pôrto bem protegido, a situação estratégica em relação à Baía, foram fatores determinantes da escolha do Sítio.

A Cidade obedeceu a um Traçado geométrico, definido e suas primeiras edificações atenderam às suas funções primordiais: militar e administrativa. As quadras retangulares, as ruas estreitas calçadas com pedras irregulares atendiam à população da época cujos fidalgos e ricos usavam a cadeira de arruar e carruagens.

Os limites da Cidade permaneceram até o fim do século XVI. Durante o século XVII e até meados do século XVIII deu-se a ocupação da segunda linha de colinas (conhecida atualmente como: Palma, Santana, Poeira e Saúde) e também da parte baixa da Cidade onde se localizaram os trapiches e comerciantes que surgiram em razão do crescimento demográfico da Cidade e o estabelecimento de entreposto comercial. Desta época também data a formação da rua dos Marchantes e a atual Baixa dos Sapateiros.

Com a ocupação inicial das colinas, inclusive a da Sé, surgia a edificação das Igrejas e casarões, estes para abrigarem os ricos da época.

O tecido urbano primitivo que caracterizava a Cidade manteve-se inalterado durante este período, inclusive as novas vias de acesso às colinas continuaram o traçado geométrico do núcleo primitivo, resultando em íngremes ladeiras, ainda hoje encontradas, que terminavam, geralmente, nas Igrejas.

2a. E T A P A

Esta etapa caracteriza-se pelo aparecimento de novos meios de transportes.

Os bondes, com tração animal, apareceram nas estreitas ruas de Salvador como o primeiro transporte coletivo, permitindo, mais facilmente, a ocupação de novas áreas da Cidade.

A classe mais abastada procura os locais mais aprazíveis para a edificação dos casarões com amplos jardins, e assim foi sendo conquistada a Vitória, o Rio Vermelho, na Zona Sul e Itapagipe na Zona Norte.

A classe menos favorecida se fixa na Zona Norte, principalmente, próximo à entrada da Cidade, por via terrestre.

A partir de então as ruas se estabeleceram nas linhas de cumeadas deixando as encostas e os vales, geralmente insalubres, livres.

No início deste século o bonde com tração animal foi substituído pelo bonde elétrico. Em 1901 - tinha chegado a Salvador o primeiro automóvel. Estes novos meios de transporte vieram exigir um remanejamento do tecido urbano no Centro da Cidade adaptando as ruas estreitas, com calçamento de pedras irregulares ao novo meio de locomoção.

O Centro de Salvador foi mudando progressivamente sua feição com o alargamento de algumas ruas e até a derrubada de quarteirões inteiros. O alargamento da rua da Misericórdia, da atual rua Chile, da Avenida Sete, na Cidade Alta e das ruas Portugal e Conselheiro Dantas, na Cidade Baixa, são as primeiras obras deste surto de progresso no princípio do Século. Em seguida temos a derrubada de quatro quarteirões e da Igreja da Sé para a criação de Terminal de bondes, o alargamento da ladeira da Praça e da rua Carlos Gomes.

O remanescente dos lotes, nestas obras do Centro, permitiram a construção de novos edifícios que abrigaram o comércio varejista, a instalação de escritórios, deixando a Cidade Baixa com o comércio atacadista, as agências bancárias e as firmas exportadoras.

Na Baixa dos Sapateiros, a retificação do seu traçado, obra também do início do século, definiu o caráter comercial desta via, que atendia basicamente à população pobre dos bairros da Zona Norte; esta rua era o eixo principal de acesso a estes bairros.

O Centro de Salvador tem conservado até hoje a mesma trama urbana resultante destas obras executadas a partir da segunda metade do século passado (XIX).

3a E T A P A

O fortalecimento do ainda incipiente processo de desenvolvimento industrial, a valorização nos mercados internacionais de nossos principais produtos agrícolas - o cacau e o fumo - formam novas conquistas no plano nacional.

No âmbito regional temos a criação da Petrobrás, em 1954, com o início da exploração dos campos petrolíferos do Recôncavo e a implantação da Refinaria de Mataripe. A criação pelo Estado da

Comissão de Planejamento Econômico - C P E - órgão destinado a estudar e promover o desenvolvimento estadual em 1955. A SUDE - NE, que se destina a programar e estimular o crescimento global da região Nordeste, onde a Bahia está incluída, criada em 1959.

Estes fatos são decisivos na criação de nova feição da economia regional e Salvador não deixou de sofrer estes reflexos, a incorporar estas mudanças, que por sua vez vieram alterar profundamente a sua estrutura urbana.

A implantação da indústria automobilística no Brasil, no final da década de 50 e seu aumento constante de produção vem criando progressivamente uma imagem caótica para Salvador.

Já em 1943, preocupado com os problemas urbanos, a Prefeitura Municipal contratou o planejamento da Cidade com o urbanista Mario Leal Ferreira, que constituiu e organizou o EPUCS - Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador - superintendendo a equipe encarregada dos trabalhos.

O EPUCS não chegou à conclusão formal, em documento específico, do seu trabalho de planejamento urbanístico da Cidade, mas deixou documentação gráfica e escrita da solução adequada à vários de seus problemas, especialmente os relativos ao Sistema Viário e da distribuição de água e esgotos, utilizando o modelado do solo na região, com sua providencial e abundante rede de vales interligados. Essas diretrizes do EPUCS indicaram a implantação nos vales - ainda livres e sem a interferência do homem das vias de tráfego primário, formando-se assim a malha viária principal, a partir da qual se desenvolveriam as demais. A solução preconizada até hoje aceita e sem contestação, serviu de base à implantação de nossas Avenidas de Vale, que permitem fácil ligação entre os bairros residenciais e o Centro Urbano. Mas, é no Centro da Cidade que o Sistema de vias existentes - ainda basicamente o mesmo de meados do século passado - não propicia boas condições de circulação e de articulação com as novas vias implantadas.

O Poder Público se vê, a cada dia, envolvido pelo grave problema de ter que criar novos e adaptar os antigos espaços urbanos para um número cada vez maior de veículos. As obras viárias necessárias ao bom funcionamento do sistema não podem, por razões de ordem técnica e econômicas, acompanhar o aumento crescente da produção automobilística.

O crescimento acentuado da população criou uma demanda de áreas para a habitação que resultou em um adensamento exagerado de determinadas Zonas. A especulação imobiliária criou anomalias de toda ordem na Cidade comprometendo o tecido urbano de tal forma que se torna difícil uma solução. Um exemplo é o antigo corredor da Vitória, que se transformou em curto tempo em grave problema viário. A transformação progressiva das poucas praças em locais de estacionamento fez desaparecer o pouco da área verde existente no Centro da Cidade. As construções contra indicadas de altos edifícios em locais já sobrecarregados, causam uma extraordinária concentração de pessoas e veículos, sem a necessária e indispensável previsão de estacionamento apropriado.

A NECESSIDADE DE UMA AÇÃO IMEDIATA

A hipertrofia de Salvador, do ano de 1945 até nossos dias, criou uma imagem de desorganização urbana cujos prejuízos são sentidos pela comunidade em todos os níveis.

O crescimento da Cidade em direção à orla marítima e a implementação do Centro Industrial de Aratu, motivou o Poder Público na decisão de mudar o Centro Administrativo para um local onde ficasse equidistante dos três polos de atividade: A Cidade propriamente, sua zona de expansão e o C I A.

A descoberta das potencialidades do turismo como fator de progresso econômico para a região motivou também outra decisão importante para a Cidade: a recuperação da Zona do Pelourinho, um dos maiores acervos brasileiros de arquitetura.

Estas duas decisões vão influir, a curto e médio prazo, na vida do Centro de Salvador como parte integrante do organismo maior que é a Cidade. Necessário se fez uma tomada de posição, uma atitude, que visa um revigoramento de suas funções buscando adaptá-lo a uma nova realidade.

As duas alternativas que se apresentaram foram: a primeira, de adaptação do tecido urbano às novas necessidades, um remanejamento em suas quadras e vias que levado às últimas consequências, viria ser mais drástico que aquele havido no princípio do século. Os aspectos negativos que tal decisão traz são evidentes e vamos enumerar apenas os mais contundentes:

- 1) Custo elevadíssimo das obras, considerando a grande cirurgia urbana necessária e o alto valor da terra;
- 2) Tempo razoavelmente longo de execução, face a urgência que novas soluções devam ser adotadas;
- 3) Descaracterização da fisionomia urbana e isto implica na destruição de um quadro arquitetônico, que, ao lado da Zona histórica já tombada, deve ser preservado como marco de outras épocas;
- 4) A criação do novo Centro Administrativo em área de expansão da Cidade, com grandes investimentos em serviços e infra-estrutura, não faria rentável outros grandes investimentos na Zona Central da Cidade;
- 5) O grande transtorno que estas obras fatalmente trariam prejudicando a vida normal da Cidade durante um tempo considerável.

A segunda alternativa nos pareceu mais viável, além de responder às negativas encontradas anteriormente. Seria, basicamente, a volta do Centro Urbano às suas características originais, para as quais foi dimensionado. Ficaria o Centro preservado do tráfego pesado de veículos, tanto particulares quanto coletivos, destinando-o ao uso quase que exclusivo dos pedestres.

A proposta apresentada cria um anel perimetral que limita e disciplina o tráfego dos veículos que se destinam ao Centro. Ao longo deste anel serão criadas uma série de áreas para estacionamento de veículos particulares e também, ligados ou próximos a estas áreas, uma série de terminais de transportes coletivos. Ligando esta série de áreas e terminais aos pontos principais de interesse do Centro existirá uma linha circular de transporte coletivo.

O Centro, tanto na parte comercial quanto na parte histórica, ficará preservado do tráfego pesado que hoje congestionava e dificultava o seu funcionamento. O pedestre reconquistando as vias, em largas calçadas, e o verde voltando à paisagem da área central, certamente, levará a uma revalorização da "função comércio", necessária agora em virtude do esvaziamento causado pela mudança do Centro Administrativo. A parte histórica, limitada pela Praça Municipal até a Zona de Santo Antônio poderá ser destinada à função cultural retomando assim o Centro uma de suas funções mais antigas. A restauração do Conjunto do Pelourinho e de alguns monumentos isolados preservará a área histórica de seus méritos arquitetônicos e urbanísticos, importantes, tanto do ponto de vista sócio-cultural quanto do interesse puramente turístico.

Os terminais de transportes coletivos estarão ligados a Centros Comerciais, sendo que o maior e mais importante estará situado ao longo da ladeira da Praça e rua 28 de Setembro. Será o divisor entre o Centro Histórico e o Centro Comercial, funcionando com magazines, lojas, bancos, escritórios, dinamizando toda uma extensa área sob sua influência, concentrando e disciplinando o crescimento do comércio que atualmente tende ao desenvolvimento linear ao longo de nossas tradicionais avenidas.

As Avenidas de Vale já implantadas, além das outras projetadas, continuarão a desempenhar os papéis de principais linhas de tráfego, sendo que, no presente o transporte coletivo utilizado é o ônibus mas em futuro próximo estas mesmas linhas de penetração poderão servir como base para transporte de massa (metrô, monotrilho, etc.).

A respeito do monotrilho por exemplo, já estive em Salvador uma missão japonesa tratando com o Governo e nossos técnicos a viabilidade de sua implantação tendo inclusive estudado, para efeito de avaliação e custo uma linha piloto. Esta missão, composta de técnicos do melhor gabarito retornará a Salvador para continuação de seu trabalho já em termos mais objetivos.

O novo Código de Urbanismo e Obras, recentemente aprovado vem disciplinar o uso da terra estabelecendo normas para

construções, assegurando condições adequadas de habitação e circulação, preservando monumentos e sítios notáveis pelos seus aspectos históricos culturais e paisagísticos.

Tendo em vista estes fatores e considerando o controle e a expansão da Cidade do Salvador, o racional aproveitamento de suas áreas, a racionalização dos serviços de transportes urbano e suburbano, visando facilitar, em condições de segurança rapidez e economia a circulação de pessoas e veículos, o sistema viário da Cidade do Salvador ficou assim definido:

I - Sistema Viário da Cidade Baixa.

II - Sistema Viário da Cidade Alta

III - Sistema Viário da Zona Suburbana.

Dos três sistemas, já foram implantados as vias básicas na Zona Suburbana e na Cidade Alta estando a implantação do sistema Vale dos Barris em fase de desenvolvimento para execução. Esta obra, das mais importantes, dependerá de vultosos recursos financeiros pela sua proximidade com a área central da Cidade, bastante valorizada, resultando em inúmeras desapropriações e obras d'artes tornando o empreendimento bem acima dos recursos disponíveis para a sua execução a curto prazo.

O sistema viário da Cidade Baixa, tão importante quanto o sistema da Cidade Alta e particularmente com o Vale dos Barris, desempenhará função importante na articulação da Zona comercial e portuária com os bairros residenciais da Cidade Baixa (Itapagipe, Bonfim, Monte Serrat, Roma) possibilitando também melhor e mais disciplinado acesso a toda Zona Suburbana, Centro Industrial de Aratu, Sistema Ferry-Boat, terminal Ferroviário, Rodovia BR-324 (Rio-Bahia), a sede da Companhia Petróleo Brasileiro (PETROBRÁS) e futura estação rodoviária.

Atualmente a articulação dos pontos acima referidos se processa por uma única via em dois sentidos de tráfego com largura de 14,00 metros no trecho compreendido entre o prédio da Petrobras e o Colégio de Orfãos São Joaquim, monumento histórico e tombado pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional.

No citado trecho se processa atualmente um grande conflito de veículos gerando sérios problemas viários com prejuízos para as atividades que ali se desenvolvem.

Básicamente este sistema prevê uma nova Avenida com 48,00 metros de largura, em duas pistas, paralela a atual Avenida Frederico Pontes, articulando todas as Avenidas do Centro Comercial da Cidade Baixa e Zona Portuária ou sejam Avenidas da França, Avenida Estados Unidos, Ruas Miguel Calmon e Conselheiro Dantas, ao conjunto de vias existentes na zona comercial da Calçada como sejam: Barão de Cotegipe, Fernandes da Cunha, Fernandes Vieira e Cons. Zacarias, além das articulações com os pontos já referidos e sistema viário da Cidade Alta através o Túnel Américo Simas, bem assim com a rodovia BR-324 pelo Viaduto projetado que

ligará o trecho portuário ao Vale do Queimado, de acordo com o
que se observa nas plantas anexas.

No momento, para uma melhor disciplinaçãõ viária no Centro, a Administração do Prefeito Clérison Andrade pretende implantar a Avenida Vale dos Barris, plano elaborado pela equipe do Órgão Central de Planejamento, procedendo, simultaneamente, a execução da articulação da Avenida Garibaldi com a Avenida Vale do Canela, criando-se assim mais uma opção além da Avenida Vale de Nazaré - túnel Américo Simas, entre a zona comercial e os bairros do Rio Vermelho, Amaralina, Pituba, etc., já que, através da citada Avenida Garibaldi se alcança, por Vale, outra importante via - a Avenida Vale do Bonocô, desviando daí para a BR-324.

Com estes planos, principalmente o sistema do Vale dos Barris, composto de dois anéis, teremos possibilidade, a curto prazo da construção dos terminais periféricos e áreas para estaçõamentos, próximos ao centro, criando assim, maior facilidade de locomoção, tanto para pedestres como para veículos, sendo que, a Avenida Vale dos Barris propiciará rápido escoamento do centro em todos os sentidos pelo fato de estar este sistema, interligado às atuais estruturas primárias de tráfego implantadas nos Vales, o mesmo se processando inversamente, ou seja - a penetração, com certa autonomia ao centro atual e bairros periféricos.

Estas obras que a atual Administração Municipal pretende dar início logo no primeiro trimestre do próximo ano, ao lado de outras importantes medidas de caráter disciplinar e administrativo, virão de modo definitivo, resolver o problema viário no atual centro urbano, possibilitando assim melhor e mais rápido escoamento do tráfego, melhorando de modo considerável a circulação de pessoas e veículos.