

PRADO VALHADARES Arquitetos

FUNDAMENTAÇÕES PARA UMA POLÍTICA DE TRANSPORTE

DE MASSA NA CIDADE DO SALVADOR.

OCEPLAN

MAIO - JULHO - 1979



TRA-101

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
2892	01 / 11 / 94	
N.º Reg.	Data	

O objetivo desse ensaio é de estabelecer, através do estudo da estrutura urbana da Cidade do Salvador, suas funções e particularidades no processo de formação (Estrutura Social-Política-Econômica e Física), a compreensão dos fatores determinantes da realidade atual como suas tendências para fundamentar uma política de intervenção nos fluxos urbanos.

- CRITÉRIOS FUNDAMENTAIS PARA UMA POLÍTICA DE TRANSPORTE DE MASSA

Reconstruir a cidade, reintegrando-a na sua função primordial de ponto onde se concentram os destinos da civilização e onde esta triunfa do próprio tempo pelo agrupamento de várias camadas representativas de cada época, é a grande tarefa do nosso século.

O que nos domina ainda, é toda uma política do momento presente, de remendos frustados e de acomodações penosas. Persistir com esta política em termos de Transporte de Massa é inadmissível. Não é necessário evidenciar o benefício social de uma acertada política de transporte como também é notório o desserviço público de uma política incompleta ou deformada.

As premissas que fundamentariam uma política de transporte devem levar em conta basicamente o homem urbano em processo - tradição, - história, - cultura e qualidade própria definida - Atendendo às enormes e mutáveis necessidades deste homem, com todo o arsenal técnico disponível.

É, no entanto necessário ponderar para um aspecto, enfocado por Robert Lane, Timothy Powell e Paul Smith em "Planificação Analítica del Transporte", concluíram que a Planificação de Transporte não é uma ciência exata, devido à impossibilidade de estabelecer pressões matemáticas que correspondam a regras de relações sócio-culturais. Assim, ao lado de quantificações e demais análises estruturais ponderáveis, necessitam-se desenvolver os critérios fundamentais da Política de Transporte, a partir do estabelecimento de objetivos sócio-econômico-culturais das relações da cidade com seus habitantes.

O raciocínio unicamente científico é, portanto, insuficiente para ditar as adequações políticas. Requerendo obrigatoriamente e sendo procedida por um Ideário Filosófico.

Se por um lado, questões conjunturais abreviam a propriedade da implantação de Transporte de Massa, por outro, é dever da autoridade competente, ampliar seus benefícios sobre a cidade, gerações e conjunturas futuras. Estes planos de intenções, encontram argumentos capazes de orientar as decisões de analizadas de maneira sincera e desprovidas de preconceitos frente à realidade Urbana da Cidade do Salvador, suas causas e pendências.

A enorme defasagem entre infra-estrutura urbana existente e as necessárias, convivendo num arcabouço da cidade carente das mínimas condições, potencializam e exigem a deflagração de um processo renovador e estabilizador através de um conjunto de políticas, devendo ser o Transporte de Massa e suas incursões o elemento motriz.

Uma Política de Transporte de Massa só seria completa, portanto, se apoiada numa visão plena das transformações urbanas conseqüente e devidamente amparadas em legislações, medidas e ações que viessem a garantir o benefício social nas dimensões almejadas.

- REVISÃO HISTÓRICA DO PROCESSO DE RELACIONAMENTO ENTRE A CIDADE DO SALVADOR E SEUS HABITANTES

O processo de formação da Cidade do Salvador foi iniciado em Portugal, quando D. João III decide criar o Governo Geral, assegurando o domínio português às terras descobertas e estabelecendo novos baluartes do catolicismo fora da Europa o que significava em última instância fincar em terras nativas os seus próprios baluartes.

A determinação da criação de uma cidade fortificada, para sede do Governo,

trazia no seu bojo instruções bem explícitas quando a construção da cidade"..... e no sítio que vos melhor parecer ordenareis que se faça hua fortaleza de grandura e feição que a requerer o lugar em que a fizderdes, conformando vos com as traças e amostras que levais praticando com os oficiais que pera isso la mando....."

O mestre Luiz, que seria o nosso primeiro arquiteto-urbanista, trazia toda uma definição da estrutura urbana da cidade e uma idéia primeira de sua função como cidade-fortaleza. Um fator importante na concepção da formação da cidade é a correta visão do mestre Luiz da nossa Geo-Morfologia, estendendo o primeiro sítio urbano entre duas gargantas - As da Praça Castro Alves e Taboão - numa situação de absoluto domínio visual e bélico da Bahia de Todos os Santos.

Este relacionamento permanente com o mar torna-se-ia a característica mais marcante da cidade, até hoje. A chegada à Cidade do Salvador pelo mar, difere radicalmente daquela que é feita por terra ou por avião. Há um registro diferente para cada um desses viajantes. O viajante marítimo usufrui o impacto de toda uma abertura de cenário, a visão de uma cidade em dois planos, o que não ocorre com aqueles que chegam pelas portas de três-aérea ou rodoviária.

A primeira população trazida por Tomé de Souza para a futura cidade, e as que viriam logo em seguida, os nomes que as constituíam, as funções que iriam exercer, representariam o embasamento da futura estrutura social-urbana, constituindo-se, uma completa organização judiciária, fazendária, administrativa, militar e eclesiástica. Sucedendo à chegada da frota do 1º Governador, mais duas armadas aportaram na Bahia, em 1550 e 1551, trazendo elementos que completariam a população inicial.

Apesar de algumas cicatrizes remanescentes da luta com novos colonizadores, a cidade-fortaleza atravessou o século XVI e iniciou o século XVII, assentando-se gradativamente e de maneira segura. A facilidade de acesso, de fluxo através da Bahia de Todos os Santos - numa conversa

com o mar, Tendo o Recôncavo como principal fornecedor de matéria prima, deu-se início nessa época de maneira sistemática e obedecendo as melhores técnicas conhecidas na época, ao processo agro-industrial da cana de açúcar.

Até o século XVIII a cidade cresceu de forma linear, alcançando progressivamente novas cumeadas. Inicialmente atingiu áreas do Campo Grande e Carmo, no roteiro de cidade fortificação, estendendo-se em etapa seguinte até a Barra e Liberdade. Note-se que ainda guardando as suas características de debruçar-se sobre o mar e de cidade de uma rua só, a Liberdade tornava-se a primeira ligação com o interior.

No meio do século XVIII a população urbana de Salvador era de 40.000 pessoas, e tinha evoluído em dobro de 30 em 50 anos. Entre o meio e o fim desse século ela não apresentava grande acréscimo em razão por um lado do deslocamento processado da população para o recôncavo, por outro, da descoberta do ouro nas Minas Gerais e incorporação do sertão com a criação do gado, multiplicando-se as fazendas para a sua criação, nas zonas semi-áridas do Estado da Bahia.

A exploração das minas da região sul do Brasil e a demarcação das fronteiras em obediência ao Tratado de Madrid, forçaram a mudança da capital para o Rio de Janeiro. Por determinação do Marquês de Pombal, ministro de D. José I a mesma foi efetivada em 1763. Isso, entretanto, não veio nem diminuir a taxa de crescimento de maneira significativa, nem sua importância sócio-cultural. A Bahia participava também do Ciclo de Ouro, com as descobertas de minas no seu sertão e além desse acréscimo migratório, começava a haver crescimento vegetativo que sustentava os índices.

Passando o Brasil a sede do império português e tendo Salvador de acomodar D. João VI, sua comitiva e inúmeros exilados portugueses, além do aumento de sua população, procedeu-se na cidade uma reforma urbana,

realizando o Conde dos Arcos, diversos melhoramentos. Em 1816 o Brasil é elevado à categoria de Reino e em 1821 eram eleitos bahianos como deputados nas Cortes de Lisboa, tendo alguns deles grande destaque.

Da vinda de D. João VI para o Brasil, atravessando a luta pela independência e todo o período de império, a Bahia marcava sua presença na vida política do país com inúmeros movimentos, ressurreições e insurreições.

Mesmo nos últimos anos do século XIX quando atravessou uma fase de grande dificuldade econômico-financeira, a Bahia continuava a liderar em termos políticos e culturais. "A própria atividade política e cultural que se desenvolveu na província da Bahia, propiciava um verdadeiro exemplo das idéias e das experiências que então procuravam os mais lúcidos e inteligentes brasileiros".

No século XIX, Salvador conservava sua posição de metrópole regional. Canal de escoamento de toda a produção agrícola do recôncavo - cana de açúcar, café, fumo e cacau - estava a Bahia na vanguarda quanto ao desenvolvimento ferroviário do Brasil. O seu quadro alargara-se registrando-se uma certa fluência de migrantes. O bairro da Vitória passara a abrigar a aristocracia rural, e a população de classe média e pobre fixara-se mais ao norte. Novas vias de comunicação foram instaladas, como também meios de transporte.

Em 1855, Nazarê e Barbalho, Federação e Pedra da Marca são ligados por viadutos; em 1868 a cidade já possuía os primeiros transportes coletivos; em 1869 novas empresas de transporte são instaladas e em 1874, inaugura-se o elevador hidráulico. De 129.000 habitantes em 1872 atinge o início do século com uma população de 206.000 pessoas.

A partir de então, o crescimento populacional distanciava-se cada vez mais do processo de desenvolvimento da estrutura urbana da cidade, cujo

desempenho não atendia mais aos reclamos que a sua função exigia. Iniciou-se um processo caótico, difuso e desordenado.

Para entendermos todo o início deste processo de degradação, quer da cidade e dos seus edifícios como estrutura física, quer dos seus habitantes, que começam a ser atingidos na sua qualidade e dignidade de vida, precisaríamos situar as "intervensões" e "omissões" dos poderes políticos. Tarefa quase impossível, especialmente ao que se refere às omissões. Mensurar e avaliar as intervenções seria mais fácil, mais como registrar e comprovar omissões, apontando seus responsáveis? Quantos governantes nos vários períodos acompanharam as decisões tomadas em relação à cidade? Houve a preocupação da parte deles de equipá-la para enfrentar o seu crescimento a longo prazo? Tudo indica que não.

Vale ressaltar que, antes do exacerbamento demográfico, a cidade já estava equipada com sistemas mecânicos da mais alta tecnologia - os três ascensores que ligavam a Cidade Baixa à Cidade Alta. Definida como uma cidade de uma rua só, começava na Ladeira da Barra e seguia por Santo Antonio da Barra, Sete de Setembro, Chile, Pelourinho, subindo até o Carmo. Era uma cidade linear que marginava a baía e se integrava harmoniosamente com o cenário. Assim permaneceu, com pequenas modificações em cada meado do século, quase até o início do século XX. Daí em diante tiveram início algumas incursões que apesar de ir modificando a estrutura urbana da cidade, o faziam dentro do mesmo arcabouço.

O início da deterioração da cidade tem uma estreita correlação com a deterioração da própria economia bahiana. Abolição da Escravatura em 1888 e a não modernização da indústria açucareira que continuava a usar os mesmos processos tecnológicos da primeira época colonial; tornaram decadente uma economia que se apoiava no trabalho escravo.

A remodelação do Porto de Salvador, iniciada em 1913 só seria terminada 15 anos depois. Começam então a aparecer os primeiros grandes oligopólios, eliminando o pequeno comerciante, que tinha tido sua oportunidade na fase

febril da metrópole, quando recebiam a aragem do capital circulante. Estratos do fim do século, em que o coronelismo atuava nas zonas rurais, os grandes proprietários viriam a colaborar de maneira direta no estabelecimento de uma política de alta concentração de renda que alijava grande parte da população. Com a aceleração do processo migratório, surge em Salvador a prestação de serviço informal biscateiro, mascate e empregados e aderentes domésticos.

A chegada do automóvel em 1901, revolucionaria os meios de transporte e em 1914 instala-se o serviço de bonde elétrico. O bonde surgindo dentro de um quadro caótico, como elemento urbano de grande significação, merece uma maior análise pela sua correta concessão e uso.

Apoiava-se esse Transporte Urbano na estrutura linear da cidade, ramificando-se através de linhas radiais, todas elas voltadas de maneira radial e concentrica para o Centro Histórico da Cidade. Tomando o Centro da Cidade como ponto de comando, desenvolvia seu fluxo para os bairros, mas de maneira integrada e não autônoma. É importante perceber que implantou uma verdadeira revolução de interesses, como se a cidade de repente se voltasse para o seu interior, e que o processo de ocupação da península fosse dirigido no sentido Atlântico, para as nucleações atlânticas das antigas vilas dos pescadores: Rio Vermelho e Amaralina, o que permitia uma maior comunicação com Pituba e outras aglomerações de ilhas cujo sistema de pontes desenvolvido, apesar de não contar com um carregamento durante longo percurso, passaram a integrar a malha urbana com uma ocupação vertiginosa ao longo dessas vias.

Isso vem demonstrar que até 1940, ainda era possível implantar no arcabouço estrutural existente um processo tecnológico desse molde. Era possível um bonde pequeno entrar na Sê e de lá partir, sendo responsável por todo um fluxo de transporte.

Em termos sócio-culturais esse tipo de transporte dava uma amostragem bem significativa do relacionamento urbano existente. Com uma concepção bastante tropical sem jamais ter sido um transporte elitizante, permitia

integrar todas as camadas do meio social - os que vinham sentados, aqueles que ficavam na frente, os do estribo, dando vez até a o m a r g i n a l (os escondidos) que o "pungavam".

A cidade começou a mudar a sua feição. As grandes empresas comerciais e bancos constroem edifícios na Cidade Baixa para instalar s e u s escritórios. Serviços Públicos, Hóteis e outras iniciativas do setor terciário, como Jornal e Lojas aparecem na Cidade Alta. Alargaram-se ruas, a um desenvolvimento intenso do comércio interior que se instala na Sete de Setembro (São Bento), Rua Chile, indo o comércio retalista mais pobre para a Baixa dos Sapateiros e Calçada, com ligação por ferrovia ao bairro de Itapagipe que em 1940 já contava com 44.000 habitantes.

A corrente migratória duplicou a população sem que o arcabouço estrutural urbano fosse alterado, salvo algumas demolições feitas de m a n e i r a aleatória, como resultado, de um lado, das omissões e, de outro, das inepcias públicas, agravadas pela carência de recursos.

Salvador chega aos idos de 1950 com uma população de 322.486, da qual apenas 47% constitui a população ativa. O espaço urbano de Salvador não está ocupado de maneira homogêna. Por um lado conserva-se a forma linear, primeira, de ocupação com uma massa considerável de construções bordeando a península do lado da baía; por outro, aparecem habitações margeando os antigos caminhos rurais de acesso à cidade. O surgimento de novas técnicas de construção e urbanismo, aplicada aos declives, passam a valorizá-los; a infra-estrutura viária implantada nos vales, valoriza os terrenos; toda a população marginal que anteriormente aí se instalara, começa a ser empurrada para a periferia.

Na Península de Itapagipe também se desenvolve o mesmo processo - a classe média expulsa a população mais pobre e aí se instala. Os alagados são povoados por habitações precárias, passando a ser considerado o m a i o r conglomerado de habitações sub-humanas do país.

Enquanto essa estrutura amplia-se, o arcabouço continuava praticamente o mesmo. Nos anos 40 houve uma tentativa de ordenação urbana, quando a Prefeitura Municipal contrata o Engenheiro Mário Leal em 1942, para elaborar um Plano cuja equipe é absorvida com a instituição do EPUCS. Mas impedimentos vários e a morte do Engenheiro Mário Leal em 1948, não permitem que o projeto seja concretizado, tendo sido suspenso os trabalhos. Em termos demográficos, na década de 1940/50, a população tinha um incremento na ordem de 34,0% superior ao registrado nos 40 anos anteriores. De 1950 em diante a evolução acelerou-se. Na década de 1950/60 passou de 389.422 para 630.878 (62,00%) de 1960 a 1970 tinha uma população de 1.007.200 habitantes. Entre 1940 a 1970 a evolução demográfica atingiu 246,78%.

A implantação da PETROBRÁS, com produção, refino e transporte; seguindo-se a criação do CIA e posteriormente do COPEC, iniciaram e ampliaram a Área Metropolitana. A PETROBRÁS na década de 50 tinha trazido novo alento econômico a Salvador, revitalizando-a, relembrando valores. Uma nova mentalidade desencadeou um novo processo de estruturação sócio-econômica e política em uma estrutura urbana que já se ressentia com um desenvolvimento caótico. Tornava-se, porém, difícil tomar as rédeas desse processo uma vez que a maré dos acontecimentos que se sucediam, não permitia um controle e clamava por disciplina e ordenação.

Com o período rodoviário, a cidade ganhara toda a versatilidade do transporte individual que permitia atender inúmeros objetivos de origem e destino. A insuficiência de tempo, de previsões, junto à industrialização e expansão do mercado sul do País, faz com que Salvador passe a adotar a política de abrir ruas. Governar passou a ser sinônimo de demolir, ampliar e criar vias de acesso. Mas a implantação de uma infra-estrutura urbana básica ficava relegada.

A superfície se aparelhava sobre e sob: o mesmo saneamento, o mesmo esgoto, o mesmo sistema de iluminação. Medidas saneadoras relativas a direito de propriedade, equipamentos sociais e de saúde, só passavam

a acontecer atreladas a medidas nacionais. Ressentia-se a cidade de uma ótica global, visão consistente, de olhar para a o futuro - de uma postura em relação ao todo, abrangentes aos aspectos setoriais. "E chegamos a perda da própria percepção do valor histórico e cultural da nossa cidade".

- CRITÉRIOS FUNDAMENTAIS

Os critérios fundamentais para uma política de Transportes de Massa, seriam, portanto, aqueles que reativassem o relacionamento digno da cidade com seus habitantes. Que recuperassem a percepção do valor histórico e cultural e que consolidassem através da sensível melhoria da qualidade de vida urbana "o orgulho pela sua cidade".

Enquanto intenções, os critérios acima são claros, mas na sua praticidade demonstram certa inconsistência. Até que ponto uma Política de Transporte de Massa é capaz de atingir o ideário proposto, se não se constitui em sua validade principal aquela de não contrariar os valores consolidados a ser sensível às causas que geram distorções. Fundamentando-se em premissas corretas estar-se-ia mais próximo dos objetivos visados.

O que se deve considerar em relação a Salvador é uma estrutura urbana consolidada em quatro séculos de gradual ocupação onde manifestou-se uma defazagem no serviço público face ao crescimento da população, impondo-se uma correlação de benfeitorias atreladas à Política de Transporte. Por outro lado, existe uma estrutura em expansão com grandes vazios entre as zonas ocupadas. Estas partes, nitidamente diferenciadas requerem tratamentos distintos para o estabelecimento de uma correta Política de Transportes. A visão da Cidade do Salvador como uma unidade não passa de uma simplificação que conduz a resultados irreais.

O Sistema deve assegurar um custo operacional acessível, servindo diretamente aos bairros populares com um mínimo de modalidades

alimentação/transbordo. A sua implantação deverá ter um efeito multiplicador e não concentrador dos benefícios sociais do transporte de massa, perseguindo a consecução de uma maior economia para a população, a partir, por exemplo, da simples redução do tempo de viagem. Isto dar-se-á pela utilização das proximidades virtuais das distâncias da cidade consolidada, que são ampliadas, tanto em termos de percurso quanto ao de tempo, pelo atual sistema viário. Este sistema não permite, entretanto, opções de hierarquização ou privatização de uso, sem perdas irreparáveis dos seus valores urbanos e culturais.

A trajetória apropriada seria, portanto, aquela que promovesse com segurança e economia a melhor acomodação à realidade urbana. Utilizando os intermédios entre os altiplanos e vales de forma inédita e racional, verificando os espaços urbanos e reafirmando os valores consolidados de Salvador, uma cidade marcada por grandes mudanças na sua vida urbana, e seus fluxos - cidade linear x cidade dos estirões dos bondes x averidas dos valores - tendo ao lado da tradição cultural, uma enorme capacidade de incorporação de mudanças e novidades tecnológicas.

C O N C L U S ã O

Implica portanto a coerência da decisão política ao implantar um Sistema de Transporte de Massa, como solução de grande escala, que venha a devolver a cidade ao habitante, vencendo as defasagens infraestruturais.

É necessário tornar as ruas desta cidade seguras, confortáveis e, uma vez que não se pode mudar o arcabouço (Estrutura Física), sem perda do patrimônio e da memória urbana, torna-se preciso encontrar novos caminhos que resultem em espaços acessíveis, fluidos, de baixas fricções e restabelecendo a identificação do relacionamento entre espaço urbano e população.

A solução do problema do Transporte de Massa em Salvador implica necessariamente em se enfrentar a questão da correta articulação do centro com os bairros populosos, reduzindo o sistema de transporte

alimentador, ampliando a sua viabilidade e opções da população. Não se resolve o fluxo urbano ausentando-se dele evitando-se a área central na falsa argumentação do intocável enquanto a marginalização e segmentos urbanos se desenvolvem.

Dentre os caminhos que potencializam solução estão os "intermeios", na parte consolidada da estrutura urbana e os "amplos vales" na estrutura em expansão ou de ocupação rarefeita.

Optando-se pela implantação nas encostas, no "INTERMEIO" entre os vales e altiplanos, se poderá servir com conforto à demanda das duas ocupações conciliando-se ainda, pela utilização de vazios demográficos, economia e o mínimo de remoções da população. O Sistema de Transporte de Massa funcionaria alinhavando, em seu percurso, toda a cidade em suas diversas camadas sócio-econômicas, sendo ainda o eixo de ligação que se faz necessário entre a cidade histórica, tropical e a nova Salvador.

A consequência imediata da implantação deste Sistema de Transporte de Massa, seria o estabelecimento de uma ordem de fluxo urbano, que possibilitaria a utilização plena e desimpedida da estrutura existente, articulando-a aos novos meios em pontos estratégicos sem os atuais estrangulamentos de tráfego e trânsito.

Na concepção, um Sistema de Transporte de Massa implantado nas encostas ocorrem duas considerações de natureza estética. Por um lado, a visão de um sistema de transporte que acompanha os relevos e contornos da cidade, integrando-se e harmonizando-se com o seu aspecto físico. Por outro lado, a visão privilegiada e a compreensão global que este proporcionará ao usuário, desta cidade de belezas surpreendentes e jamais exhaustivamente descritas.