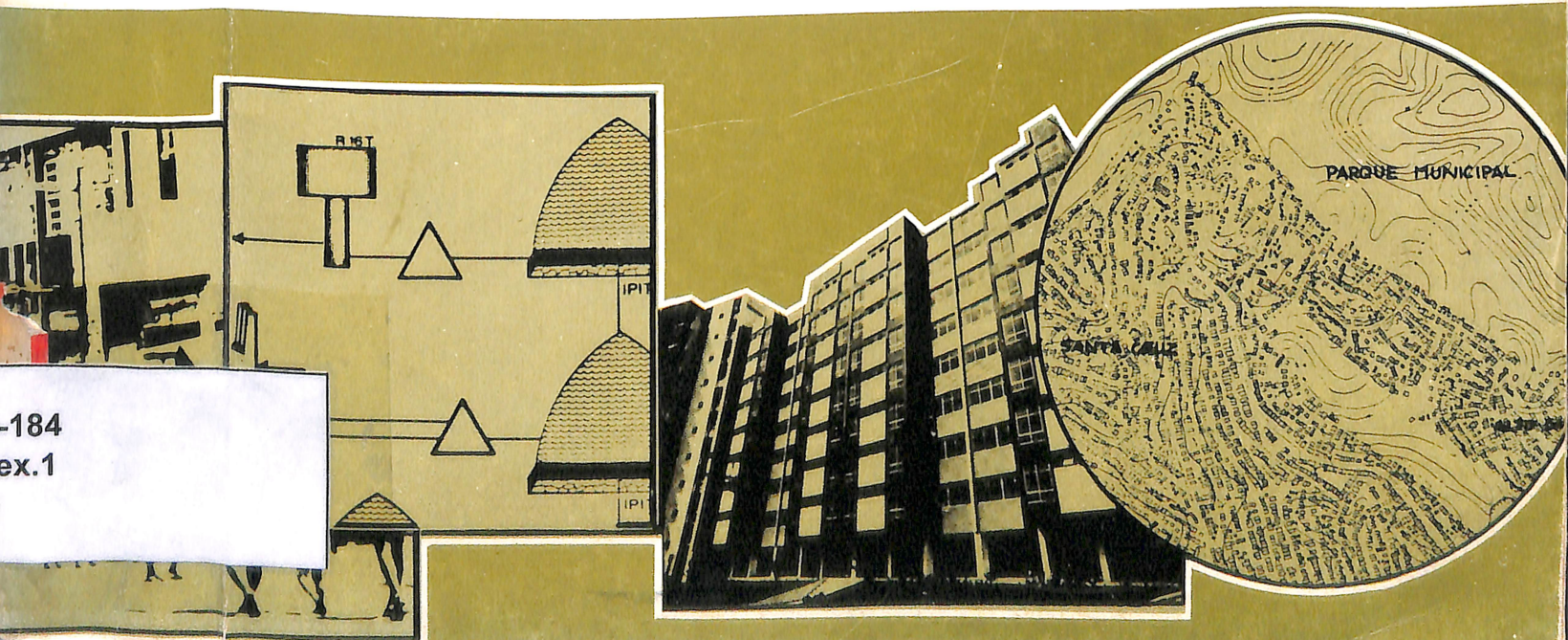


plandurb

MODELO FÍSICO TERRITORIAL

- 1) quadro geral de objetivos
- 2) metodologia



1977 Antônio Gomes de F. e. b. f.

MODELO FÍSICO TERRITORIAL

1) quadro geral de objetivos

2) metodologia

PLANDURB

QUADRO GERAL DE OBJETIVOS

PLANDURB

QUADRO GERAL DE OBJETIVOS

SUMÁRIO GERAL:

1. INTRODUÇÃO
2. A CATEGORIZAÇÃO DOS OBJETIVOS
 - 2.1 Face aos Objetivos Metropolitanos
 - 2.2 Face ao Modelo de Ocupação Físico-Territorial
3. SUMÁRIO DO QUADRO GERAL DE OBJETIVOS
4. DESCRIÇÃO DOS OBJETIVOS
 - A. Objetivos Gerais
 - B. Objetivos Específicos
5. QUADRO-RESUMO DOS OBJETIVOS CONSIDERADOS NA SELEÇÃO DE ALTERNATIVAS

PLANDURB

OBJETIVOS

1. INTRODUÇÃO

O quadro de objetivos a seguir, como uma das peças estratégicas no processo de planejamento urbano, pretende explicitar de forma mais sistemática aquele campo de situações idealizadas para o desenvolvimento da cidade.

A forma de agrupar os objetivos gerais a partir dos campos: econômico, social e cultural/ambiental, reflete uma postura de se tomar o campo físico-territorial como variável dependente dos valores e situações gerados a partir dos três campos acima, embora interagindo de um modo tal que acaba restringindo ou ampliando as possibilidades de respostas da estruturação do espaço às exigências dos mesmos.

Assim, os objetivos específicos acabam refletindo um campo de preocupações mais ao nível espacial intra-urbano em sua organização, dinamização e controle, agrupados em três áreas principais: quanto aos setores de intervenção, quanto à distribuição de atividades e população e, finalmente, quanto aos processos políticos e de participação comunitária.

A formulação e conteúdo dos objetivos revela uma preocupação em não idealizar situações que reflitam variáveis estruturais fora do campo de operações a ní

vel municipal, tais como: aumentar ou distribuir a renda da população, criar empregos suficientes ao nível de crescimento da PEA, ou reduzir fluxos migratórios para Salvador, dentre outros, inclusive por se tratarem de situações impossíveis de serem operacionalizadas no planejamento local e urbano.

Vale salientar que no quadro de objetivos construídos, existem aqueles mais permanentes que norteiam o planejamento de uma forma global e, portanto, não se referem a uma situação específica (p. ex.: como a de montar ou avaliar alternativas de estrutura urbana), assim como existem outros que incidem mais diretamente sobre a construção do Modelo de Ocupação Físico-Territorial, e tanto podem se reportar aos objetivos gerais como aos específicos. Assim, para a avaliação de alternativas, é feita uma triagem dos mesmos (*), de modo a possibilitar a especificação dos indicadores pelos quais serão avaliadas as alternativas frente aos objetivos.

O fato dos objetivos específicos variarem quanto ao nível de detalhamento é intencional, e decorre principalmente do estágio atual de conhecimento, consenso ou valoração que se possa ter dos vários aspectos componentes da realidade. Neste sentido alguns objetivos chegam ao plano de diretrizes, especificando em alguns casos até o meio pelo qual se alcançariam os mesmos. Tal estruturação, se por um lado trata de modo diferenciado cada objetivo no con-

(*) Vide quadro-resumo anexo.

junto geral, por outro lado induz a se adiantar "situações" que o planejamento requer para o desenvolvimento urbano, capaz de operacionalizar medidas derivadas diretamente do quadro geral de objetivos.

2. A CATEGORIZAÇÃO DOS OBJETIVOS

2.1 Face aos Objetivos Metropolitanos

Um fator de balizamento para a construção dos objetivos é a necessidade de compatibilizar as metas e objetivos de interesse da RMS (Região Metropolitana de Salvador) com os objetivos do nível local de planejamento expressos pelo PLANDURB, de um modo tal que possibilite uma posição integradora das visões micro e macro espaciais, através do devido ajuizamento crítico do que se entende por nível de interesse metropolitano ou local de intervenção, em que pese a dubiedade legal e institucional existente entre tais expressões no campo prático.

Cumprer ressaltar que o atual estágio embrionário do processo de planejamento metropolitano e municipal, não possui ainda um lastro histórico de experiências suficientemente maduro, capaz de precisar e sugerir integração maiores que aquelas mais restritas à compatibilização conceitual entre os objetivos e os níveis de intervenção, metropolitano e local.

Assim, a base para se buscar uma posição integradora, se fixa no "estudo de Uso do Solo e Transporte para

a RMS", que culminou com uma estratégia metropolitana para o ano 2000, cujos objetivos derivaram das seguintes "METAS" (*);

- META I - Produção: aumentar a produção per capita a uma taxa superior à média nacional.
- META II - Renda: melhorar o nível de renda da população através de uma melhor distribuição e do aumento da renda per capita, de modo que haja melhoria de condições para as faixas inferiores.
- META III - Emprego: promover oferta de emprego compatível com o tamanho e os níveis de qualificação da força de trabalho prevista.
- META IV - População: racionalizar o processo de ocupação e intensificação do uso da RMS, com atenção particular aos residentes de baixa renda.
- META V - Habitação, Infra-estrutura e Equipamentos: promover a melhoria do habitat enquanto habitação, infra-estrutura e equipamentos, em padrões compatíveis com os diferentes níveis sócio-econômicos, adequando a distribuição espacial da habitação com a alocação de infra-estrutura e equipamentos sociais.

(*) CONDER/GEIPOT/PLANAVE Estudo de Uso do Solo e Transportes. Anexo 5: Avaliação das Alternativas e Estratégia Recomendada. Salvador, 1976.

META VI - Transporte e localização: condicionar a distribuição dos usos do solo em associação com facilidades de transportes, a fim de minimizar os custos econômicos e sociais decorrentes do movimento necessário de bens e pessoas, e estimular o desenvolvimento rápido e ordenado da RMS.

META VII - Meio-ambiente: identificar, preservar e melhorar aqueles elementos e propriedades do meio-ambiente existente que contribuam para uma melhor qualidade de vida da RMS.

Admite-se que as três primeiras "METAS" são de interesse metropolitano, a nível regional (inclusive reportado à escala do Nordeste como um todo), cujas políticas capazes de operacionalizar os objetivos daí decorrentes, qual seja aqueles vinculados a aumentos da Produção, Renda (incluindo distribuição) e Emprego, não se fixam no escopo deste trabalho, porque de um lado se reportam a variáveis sócio-econômicas estruturais que escapam ao controle do "urbanístico" propriamente dito, e por outro lado decorrem das próprias condições nacionais em termos de política de investimentos, captação de recursos e possibilidades de desenvolvimento das macro-regiões do país.

Porém é fácil observar que as "METAS": IV (População), V (Habitação, Infra-estrutura e Equipamentos); VI (Transportes e Localização) e VII (Meio-ambiente), não só dizem respeito ao nível local, como são operacionalizadas, controladas e requeridas crescentemente ao nível dos ambientes urbanos em termos da região metropolitana.

Assim é que os objetivos do PLANDURB a seguir, reforçam aqueles objetivos metropolitanos decorrentes de tais "METAS", além de explicitar a nível local, as preocupações mais específicas de Salvador como capital do Estado, como polo nordestino de importância econômica, demográfica e cultural, com um papel relevante na rede urbana macro e micro-regional, sempre tendo como "expectativa" e "imagem-objetivo" seu fortalecimento crescente em importância na hierarquia das cidades-metrópoles do futuro quadro urbano nordestino, aliando ainda sua especificidade em termos de atração turística nacional e internacional.

Assim, a nível de Região Metropolitana (RMS), os objetivos refletem as preocupações centrais vinculadas à estratégia da CONDER (op. cit.), onde está prevista uma maior concentração de volume demográfico em Salvador e por decorrência de atividades e empregos em geral, conforme tabela abaixo com dados projetados para o ano 2000:

Local	Var.	P O P U L A Ç ã O		E M P R E G O	
		Nº	%	Nº	%
SALVADOR		3.090.780	82.64	1.045.791	80.06
DEMAIS MUNICÍPIOS		649.220	17.36	260.397	19.94
RMS		3.740.000	100.00	1.306.188	100.00

FONTE: CONDER/GEIPOT/PLANAVE, op. cit.

Isto posto, justifica-se a preocupação do PLANDURB, em níveis de maior detalhe, nos três campos, Econo -

mico, Social e Cultural, em face ao impacto que tal concentração fatalmente acarretará sobre a cidade, tanto na estruturação das atividades no espaço como na política de investimento em termos de prioridades e benefícios sociais resultantes.

2.2 Face ao Modelo de Ocupação Físico-Territorial

Os objetivos centrais do PLANDURB estão expressos na categoria "Gerais", embora os Específicos, por decor^rência, também reflitam exigências nascidas do conjun^to de preocupações do processo de planejar a cidade.

Assim, na medida que o produto terminal da primeira etapa do PLANDURB se constitui num Modelo de Ocupação Físico-Territorial, centrado mais especificamente nos padrões de estruturação do espaço urbano, fica claro a necessidade de distinguir que tipo de objetivos (Gerais ou Específicos) alimentarão mais diretamente esta fase de planejamento.

Nesse sentido, entende-se por objetivos que servirão de "inputs" ao Modelo, como aqueles que se reportam a duas categorias de preocupação:

1a. Categoria - objetivos voltados para otimizar as características do espaço físico em relação:

- a) às exigências funcionais das atividades sócio-econômicas existentes ou passíveis de existir no universo de trabalho;
- b) às necessidades de "condições-de-vida" para a po

pulação, dentro de quadro de referência dos padrões sócio-econômico e cultural, identificados e/ou propostos;

c) aos valores, significados e atributos, conferidos pela população em seu relacionamento com o meio-ambiente, de modo a fortalecer a imagem da cidade.

2a. Categoria - objetivos voltados para obter um melhor aproveitamento das estruturas materiais, tomadas como recursos (naturais ou culturais), e que constituem patrimônio social, de modo a:

a) obter o melhor aproveitamento dos investimentos realizados ou a realizar, nas melhores condições possíveis de operacionalidade;

b) dar às estruturas materiais o máximo de flexibilidade de forma que as transformações funcionais, ampliações e multiplicações se façam ao menor custo possível;

c) preservá-las de uma obsolescência material e funcional, que poderia decorrer das condições inadequadas de uso ou estruturação do espaço.

Por decorrência, tais objetivos refletem primordialmente estas preocupações com a qualidade do meio-ambiente e sua funcionalidade em termos de uso pelos habitantes, para só então, se preocupar com a eficiência econômica do espaço, pois acredita-se estar Salvador ainda numa condição ímpar dentro do quadro das metrópoles brasileiras a requerer soluções muito es-

cíficas, dado que a sua "força figurativa"extrapola os processos convencionais de planejar as cidades. Além do mais, em se tratando de uma cidade pobre onde cerca de 71,9% da população se inclui na faixa de renda familiar até 4,7 salários mínimos (Cr\$2.963,00 de 1976) e das perspectivas futuras não se configurarem como promissoras em termos de mudança radical do cenário sócio-econômico, acresce em responsabilidade para o Poder Público a efetivação planejada sobre o espaço, de modo a maximizar a utilização dos recursos em proveito das faixas de menor renda, como forma de minorar as disparidades sócio-econômicas entre os grupos sociais através de mecanismos indiretos de redistribuição da renda pública.

Tais mecanismos de refletiriam em melhor localização e/ou acessibilidade em relação aos lugares de trabalho, serviços e emprego, em melhor atendimento pelas infra-estruturas e equipamentos às populações de baixa renda, e até na preservação dos lugares atuais de ocupação favelada como forma de minorar as distorções mais estruturais do atual estágio de desenvolvimento nacional e regional. Assim, priorizar agora e no futuro o atendimento às populações de baixa renda, é uma necessidade gestada nos próprios indicadores de distribuição da renda e na forma inadequada como vem se estruturando o espaço: enrigecendo crescentemente possibilidades de acesso aos benefícios do desenvolvimento urbano às populações de menor renda.

3. Sumário do Quadro Geral de Objetivos

A. OBJETIVOS GERAIS

I. NO CAMPO ECONÔMICO

I.1 Atividades

- I.1.1 Indústria
- I.1.2 Comércio & Serviços
- I.1.3 Turismo
- I.1.4 Setor Imobiliário

I.2 Recursos Naturais não Renováveis

- I.2.1 Recursos Hídricos
- I.2.2 Vegetação
- I.2.3 Dunas e Praias

I.3 Recursos Energéticos

I.4 Setor Público

II. NO CAMPO SOCIAL

II.1 Emprego

II.2 Equipamentos Sociais

II.3 Infra-Estrutura

II.4 Assentamento Residencial

II.5 Processos Políticos e de Participação Comunitária

III. NO CAMPO CULTURAL

III.1 Acervo Histórico/Artístico/Cultural

III.2 Imagem e Desenho da Cidade

B. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

I. QUANTO AOS SETORES DE INTERVENÇÃO

I.1 Habitação

I.2 Transportes

I.3 Serviços Urbanos

I.3.1 Abastecimento Alimentar

I.3.2 Cemitérios

I.3.3 Iluminação Pública

I.4 Saneamento Básico

I.4.1 Drenagem

I.4.2 Abastecimento de Água

I.4.3 Esgotos

I.4.4 Lixo

I.5 Equipamentos Sociais

I.5.1 Educação

I.5.2 Saúde

I.5.3 Áreas Verdes, Espaços Abertos e
Recreação

I.5.4 Outros

II. QUANTO À DISTRIBUIÇÃO DE ATIVIDADES E POPULAÇÃO

II.1 Localização Industrial

II.2 Localização das Atividades Terciárias

II.3 Localização e Consolidação dos Equipamentos Turísticos

II.4 Expansão Urbana

III. QUANTO AOS PROCESSOS POLÍTICOS E DE PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

4. Descrição dos Objetivos

A. OBJETIVOS GERAIS

I. NO CAMPO ECONÔMICO

I.1 Atividades

I.1.1 Indústria.

I.1.1.1 Desenvolver o setor, favorecendo a implantação de novas indústrias, com ênfase nos gêneros mais absorvedores de mão-de-obra e complementares às indústrias do CIA/COPEC

I.1.1.2 Assegurar às indústrias existentes, condições de continuidade e expansão com a eliminação de incompatibilidade e conflitos porventura verificados com a estrutura urbana e o meio-ambiente

I.1.2 Comércio e Serviços

I.1.2.1 Criar condições para a continuidade e expansão das atividades do setor, propiciando a criação de economias externas e eliminando ou prevenindo a ocorrência de deseconomias de aglomeração

I.1.3 Turismo

I.1.3.1 Garantir a vitalidade e manutenção dos "fatos geradores" (elementos de atração) mais significativos para o desenvolvimento do setor turístico sócio/culturais, físicos, históricos, ambientais, etc.)

I.1.4 Setor Imobiliário

I.1.4.1 Propiciar ao setor imobiliário, a partir das di-

retrizes do planejamento quanto à expansão urbana, condições de produção e negócios em níveis adequados com o crescimento urbano

I.2 Recursos Naturais não Renováveis

I.2.1 Recursos Hídricos

I.2.1.1 Garantir a qualidade e as condições de aproveitamento múltiplos dos recursos hídricos, com especial atenção àqueles vinculados ao abastecimento de água do Município e da Região

I.2.2 Vegetação

I.2.2.1 Garantir a manutenção dos resíduos ainda existentes da massa vegetal, derivada ou não da antiga floresta tropical atlântica, face aos processos de ocupação do solo

I.2.3 Dunas e Praias

I.2.3.1 Garantir a proteção das dunas e praias do Município contra os processos de urbanização incompatíveis com a manutenção da boa qualidade do meio ambiente

I.3 Recursos Energéticos

- I.3.1 Desenvolver o aproveitamento e diversificação de fontes de energia de baixo custo nas operações e atividades urbanas
- I.3.2 Minimizar o consumo de combustíveis derivados do petróleo

I.4 Setor Público

- I.4.1 Propiciar ao setor público a possibilidade de otimizar os recursos investidos e a investir em infra-estrutura e serviços urbanos
- I.4.2 Ampliar a disponibilidade dos recursos municipais para aplicação, mediante expansão e adequada utilização de seu patrimônio territorial, imobiliário (bens domaniais), e da tributação em geral
- I.4.3 Proporcionar a manutenção, em níveis adequado, das despesas de custeio, liberando, o mais possível, recursos para investimento

II. NO CAMPO SOCIAL

II.1 Emprego

- II.1.1 Incentivar a expansão das atividades urbanas geradoras de emprego, com ênfase nas que absorvam grandes contingentes de mão-de-obra

II.1.2 Garantir condições de exercício às atividades informais, assim como sua incorporação gradativa ao setor formal de emprego.

II.1.3 Estimular e favorecer a informação e o acesso à oferta e oportunidade de empregos, em especial à população de baixa renda

II.2 Equipamentos de Caráter Social

II.2.1 Ampliar a oferta de equipamentos de caráter social, buscando níveis compatíveis com a demanda e racionalidade nos vários subsistemas urbanos.

II.2.2 Garantir e facilitar o acesso e utilização pela população de baixa renda dos equipamentos de caráter social.

II.3 Infra-Estrutura

II.3.1 Ampliar a oferta da infra-estrutura, buscando níveis compatíveis com a demanda e estruturação integrada à estrutura urbana e compatível com o meio-ambiente

II.3.2 Garantir e facilitar o acesso da população de baixa renda aos sistemas de infra-estrutura

II.4 Assentamento Residencial

II.4.1 Assegurar à população de baixa renda localizações residenciais com acessibilidade

adequada aos locais de emprego, serviços e lazer

II.4.2 Consolidar e garantir a permanência dos aglomerados de população de baixa renda, e vitando processos de substituição de uso com expulsão dos moradores

II.4.3 Propiciar a elaboração e execução de programas habitacionais para a população de baixa renda, privilegiando o subsídio à aquisição de solo para habitação

II.5 Processo Político e de Participação Comunitária

II.5.1 Criar e fortalecer mecanismos de participação das várias camadas da população nas decisões fundamentais referentes ao desenvolvimento urbano

II.5.2 Institucionalizar o processo permanente de planejamento, assegurando sua continuidade e atualização ao longo do tempo

III. NO CAMPO CULTURAL

III.1 Acervo Histórico, Artístico e Cultural

III.1.1 Garantir a preservação, em condições adequadas, do acervo e manifestações culturais existentes, protegendo sua ambientação e vitalidade de uso

III.2 Imagem e Desenho da Cidade

III.2.1 Fortalecer a imagem da cidade, preservando a identidade dos lugares e elementos urbanos significativos para a população

III.2.2 Melhorar progressivamente o nível do desenho urbano aplicado à cidade, pela adequação da concepção e estruturação dos sistemas de infra-estrutura, instalações, serviços e composição do espaço, visando obter resultados ambientais integrados e unitários

B. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

I. QUANTO AOS SETORES DE INTERVENÇÃO

I.1 Habitação

I.1.1 Estabelecer tratamentos específicos para áreas de assentamento residencial de população de baixa renda, comportando programas de recuperação e melhoramento e impedindo a substituição de usos com expulsão daquela população

I.1.2 Viabilizar novos assentamentos residenciais destinados às populações de baixa renda em terras públicas municipais

I.1.3 Fomentar a ocupação prioritária

dos loteamentos com mais de 50% de infra-estrutura implantada, com ocupação escassa e já aprovados pela Municipalidade

- I.1.4 Maximizar o aproveitamento dos loteamentos clandestinos em processo de ocupação, promovendo sua regularização e ajuste possível às normas e restrições urbanísticas desde que sua localização seja compatível com a estrutura urbana proposta.

I.2 Transportes

- I.2.1 Propiciar um serviço de transportes de passageiros e de cargas em níveis adequados mediante sistemas:
- . seguros
 - . de baixo custo
 - . eficientes
 - . compatibilizado com a estrutura urbana proposta
- I.2.2 Assegurar a integração dos vários modos de transportes de passageiros entre si, e a nível dos escalões territoriais (nacional, estadual, regional e local), dos sistemas e instalações (rede viária, terminais, estações de transferência, garagens e áreas de estacionamento), das estruturas (vales, cumeadas, vertentes), e de operação

I.2.3 Maximizar a utilização dos sistemas de transportes coletivos de passageiros, aumentando sua participação no total dos deslocamentos diários, através de:

- . oferta compatível com as exigências da demanda nos aspectos de capacidade, de padrões de conforto e regularidade, tarifas correspondentes ao nível de renda local
- . melhoria da gerência operacional dos sistemas coletivos e das empresas participantes dos mesmos
- . outorga de prioridades de circulação e acessibilidade aos coletivos, mediante implantação de corredores, faixas exclusivas e estabelecimento de rotas servindo e interligando o centro, sub-centros, áreas de concentração industrial e grandes equipamentos

I.2.4 Maximizar o uso dos espaços canais existentes, reduzindo, o mais possível, os novos investimentos em vias e faixas de domínio

I.2.5 Condicionar as modificações nos traçados viários existentes e os

novos traçados à preservação das características do sítio (relevo, rede de drenagem), do patrimônio arquitetônico e urbanístico e das áreas de paisagem natural

- I.2.6 Expandir a aplicação e tornar permanentes e rotineiras as técnicas de engenharia de tráfego no controle da circulação, de forma a minimizar as pressões nas partes dos sistemas viários sujeitas a congestionamentos, concentração de poluição, ocorrência de acidentes e conflitos entre modos de transportes

I.3 Serviços Urbanos

I.3.1 Abastecimento alimentar

- I.3.1.1 Consolidar por via institucional, as localizações atualmente configuradas de mercados e feiras livres compatíveis com a estrutura urbana existente e proposta no planejamento
- I.3.1.2 Impor por via institucional, aos projetos de desenvolvimento urbano de grande porte a exigência de previsão e definição

locacional de áreas para instalação de mercados e feiras livres, podendo comportar usos diversificados

I.3.2 Cemitérios

I.3.2.1 Localizar novos cemitérios em dimensionamento correspondente às projeções demográficas e de mortalidade, e em localizações diversificadas correspondentes às linhas de expansão horizontal da área urbana

I.3.2.2 Implantar um crematório com as áreas e instalações anexas correspondentes

I.3.3 Iluminação Pública

I.3.3.1 Implantar gradativamente um sistema de iluminação de logradouros hierarquizados, em correspondência às funções das vias do sistema de circulação.

I.3.3.2 Implantar um sistema específico de iluminação de áreas de recreação e turísticas, comportando as características técnicas e de concepção adequada

para a não obstrução e preservação da paisagem daquelas áreas

1.4 Saneamento Básico

I.4.1 Drenagem

I.4.1.1 Elaborar e operar um Plano Diretor de Drenagem, abrangendo as áreas já desenvolvidas e as áreas de expansão urbana horizontal, e escalonado de acordo com as prioridades fixadas pelo planejamento

I.4.2 Abastecimento de Água

I.4.2.1 Detalhar o Plano de Abastecimento de Água existente, estabelecendo prioridades consentâneas com as diretrizes de crescimento e expansão fixadas pelo planejamento

I.4.2.2 Prevenir a ocorrência de superutilização das redes existentes, fixando limites superiores ao adensamento e outros processos característicos da urbanização

I.4.2.3 Direcionar a ocupação pri

oritária de áreas e estabelecer padrões mínimos dessa ocupação, de forma a maximizar o aproveitamento das redes instaladas e a instalar

- I.4.2.4 Melhorar o nível de atendimento na distribuição nas áreas com rede já instalada e ampliar o sistema nas áreas de desenvolvimento prioritário a induzir
- I.4.2.5 Reformular o sistema de fixação de valores e efetivação da cobrança das tarifas atualmente empregado, de forma a onerar mais acentuadamente os consumos supérfluos de grande porte e tornar comparativamente mais baratos os consumos correspondentes às "pequenas economias"
- I.4.2.6 Realizar os estudos necessários e implantar um sistema de abastecimento de água industrial, podendo comportar captações a nível de estabelecimento isolado ou grupo de estabelecimentos

I.4.3 Esgotos

I.4.3.1 Elaborar e operar um Plano Diretor de Esgotos Sanitários, abrangendo todas as fases desde a Coleta até o Tratamento e a Disposição Final dos efluentes, escalonado em suas prioridades, de acordo com as diretrizes de expansão e adensamento fixadas pelo planejamento

I.4.3.2 Estimular a ligação das "pequenas economias", e das residências da população de baixa renda, em particular, à rede de esgotos, mediante fixação de preços diferenciados de tarifas

I.4.4 Lixo

I.4.4.1 Elaborar e operar um Plano Diretor de Coleta, Remoção, Tratamento e/ou Disposição Final do lixo, de acordo com as diretrizes de expansão e adensamento fixadas pelo planejamento

I.4.4.2 Eliminar paulatinamente as áreas de lançamento de lixo atualmente existentes, substituindo-as por aterros sanitários localizados e operados adequadamente

I.5 Equipamentos Sociais

I.5.1 Educação

I.5.1.1 Definir e promover a implantação paulatinamente, na medida do aumento da rede, de um esquema de localização de estabelecimentos educacionais em seus diversos níveis, devidamente proporcionado à distribuição da população, de forma a minimizar os deslocamentos da clientela dos estabelecimentos e prevenir congestionamentos na rede viária

I.5.1.2 Ampliar a capacidade da rede e dos estabelecimentos, servindo à população de baixa renda, de forma a possibilitar a frequência de cursos e atividades por crianças em idade pré-escolar

I.5.1.3 Associar a implantação de estabelecimentos escolares à implantação de equipamentos de recreação e cultura, de modo a obter aglomerações adequadas para efeito de administração e diversificação de atividades

I.5.2 Saúde

I.5.2.1 Definir e promover a implantação, paulatinamente ao aumento da rede, de um esquema de localização de estabelecimentos de saúde de atendimento básico (postos), devidamente proporcionado à distribuição da população, de forma a minimizar deslocamentos da clientela em direção aos estabelecimentos e estimular o uso mais intenso, por parte desta, dos equipamentos

I.5.2.2 Definir por via institucional condições para localização dos estabelecimentos de saúde especializados e de atendimento geral, da rede pública e do setor privado, que possibilitem a compatibilidade das implantações com as vizinhanças e a distribuição adequada para efeito de aumento da acessibilidade da clientela

I.5.3 Áreas verdes, espaços abertos e recreação

I.5.3.1 Elaborar e operar um Pla

no Diretor de Áreas Verdes, Espaços Abertos e Recreação, que corresponda aos padrões de distribuição e estratificação da população, de acordo com as diretrizes de planejamento e que integre as massas vegetais e vazios aproveitáveis para tais finalidades, num esquema o quanto possível unitário e contínuo

- I.5.3.2 Complementar e consolidar a legislação existente de áreas verdes, com base nas diretrizes do Plano específico
- I.5.3.3 Integrar os esforços e participação da população na organização e manutenção das áreas verdes designadas no Plano específico, bem como na arborização dos logradouros
- I.5.3.4 Definir a implantar um sistema de suporte adequado para as áreas verdes, espaços abertos e áreas de recreação na forma de dispositivos administrativos de gerência e manutenção, base de produção

e renovação (viveiros),
capacitação e treinamen-
to específico de mão-de-
-obra para o setor

I.5.3.5 Desenvolver o aproveita-
mento múltiplo das insta-
lações de recreação dos
estabelecimentos escola-
res para o uso por dife-
rentes estratos e faixas
etárias da população

I.5.3.6 Garantir a acessibilida-
de entre as áreas de lo-
calização da população de
baixa renda e as instala-
ções desportivas e áreas
de praia por meio de ro-
tas e frequências adequa-
das de transporte coleti-
vo

I.5.3.7 Instituir bonificações pa-
ra os usos e empreendi-
mentos que propiciem a
manutenção de áreas arbo-
rizadas ou de valor eco-
lógico notável

I.5.4 Outros

I.5.4.1 Definir sistemas padroni-
zados regras de implanta-
ção de instalações de con-
forto (sanitários e áreas
de descanso) para uso da

população em regime de rotina e por ocasião de concentrações (festas de largo, etc...)

- I.5.4.2 Elaborar e implantar um esquema de informações para orientação da população fixa e flutuante quanto a logradouros, repartições, rotas e modos de transporte, grandes equipamentos, circunscrições, etc.. compreendendo postos fixos e volantes, folhetos e outros meios

II. QUANTO À DISTRIBUIÇÃO DE ATIVIDADES E POPULAÇÃO

II.1 Localização Industrial

- II.1.1 Estabelecer núcleos de concentração de atividade industrial que sejam:
- . devidamente hierarquizados de acordo com os níveis de emissão de puluentes permitidos em relação ao entorno
 - . atendidos por sistemas de transportes adequados de forma a propiciar facilidades para o acesso da mão-de-obra e movimentos de matérias primas e produtos finais
 - . localizados de modo a facilitar o atendimento por infra estruturas em rede existentes ou propostas e/ou extensões das mesmas

- II.1.2 Impedir a implantação, no Município, de novas indústrias cujos níveis de poluição sejam incompatíveis com a vida urbana, reforçando a política regional de concentração das mesmas no CIA e COPEC
- II.1.3 Promover a re-localização de atividades industriais incompatíveis com os bairros residenciais em que se situam, sempre que configurada a impossibilidade de controle da emissão de poluentes em níveis satisfatórios
- II.1.4 Propiciar uma oferta de áreas para as concentrações de atividades industriais de modo a evitar que seus limites de estoque utilizável fiquem próximos às necessidades da demanda, desestimulando "super-valori-zações" artificiais dos terrenos e imó-veis

II.2 Localização de Atividades Terciárias

- II.2.1 Orientar o processo de descentralização das atividades terciárias, indicando locais para concentrações hierarquizadas visando:
- criar escalas econômicas de aglomeração e facilidade de atendimento à população
 - explorar as potencialidades das tendências espontâneas existentes, sempre que sejam viáveis de atender ao desenvolvimento urbano
 - discriminar as atividades que poderão compor as várias categorias de concentra

ção, de modo a controlar o uso-do-solo e reorientar localizações terciárias in compatíveis com a estrutura urbana planejada

- . impedir a pulverização de atividades geradoras de tráfego e poluição nos bairros residenciais, promovendo sua localização em locais de uso compatível

II.2.2 Garantir o desenvolvimento do(s) Centro(s) e subcentros em condições satisfatórias de acessibilidade e vitalidade de uso

II.2.3 Propiciar uma oferta de áreas para as concentrações terciárias, de modo a evitar zonas mono-funcionais e cujos limites de estoque utilizável fiquem próximo às necesidades de demanda, desestimulando "supervalorizações" artificiais dos terrenos e imóveis

II.3 Localização e Consolidação dos Equipamentos Turísticos

II.3.1 Promover a concentração de equipamentos de apoio às atividades turísticas de modo a minimizar custos de operação e criar escalas adequadas para os serviços urbanos

II.3.2 Definir localizações para os equipamentos turísticos em condições favoráveis de acessibilidade aos pontos notáveis de interesse turístico

II.3.3 Promover um sistema de informações turísticas de modo a:

- . divulgar sistematicamente o calendário de eventos e as localidades de interesse à visitaçãõ e uso
- . orientar os usuários na leitura do espaço urbano com uma comunicação visual adequada
- . facilitar ao visitante acesso às informações detalhadas quanto às condições de hospedagem, alimentação e transportes

II.4 Expansão Urbana

- II.4.1 Privilegiar a população de baixa renda nos vetores de assentamento e distribuição espacial das residencias, de modo a facilitar:
- . acesso aos locais de emprego, serviços e lazer
 - . o atendimento por infra-estruturas em rede
 - . o atendimento por equipamentos de caráter social
 - . o atendimento pelo sistema de transportes coletivos
- II.4.2 Restringir no processo de expansão horizontal da cidade a proliferação desordenada de loteamentos, de modo a evitar sua participação na geração de "vazios"
- II.4.3 Disciplinar o processo de expansão vertical da cidade, de modo a adequá-la à estrutura física e infra-estruturas existentes ou previstas, assim como aos atributos do sítio do Município.

- II.4.4 Fortalecer uma política racional de utilização das terras públicas municipais conforme sua situação legal e distribuição espacial
- II.4.5 Definir uma política de recuperação das terras públicas nas áreas de expansão, de modo a viabilizar os programas e projetos de interesse social e de acordo com a estrutura urbana recomendada
- II.4.6 Direcionar a expansão urbana de acordo com as características geomorfológicas do sítio, de forma a reduzir os custos de urbanização e fortalecer a proteção ecológica no Município.

III. QUANTO AOS PROCESSOS POLÍTICOS E DE PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

- III.1 Fortalecer a participação e integração do CONDURB no processo de planejamento, como órgão consultor e de avaliação na institucionalização das diretrizes do PLANDURB
- III.2 Institucionalizar procedimentos de cooperação entre o OCEPLAN e os órgãos de classe, visando ampliar as oportunidades de troca prévia de informações no encaminhamento de soluções técnicas para os problemas de interesse comunitário
- III.3 Desenvolver um sistema de divulgação e informação das tarefas de planejamento, visando nivelar o entendimento

dimento dos órgãos que atuam na administração municipal, e daqueles de outros níveis com interesse comuns, quanto às diretrizes políticas, programas e projetos prioritários, de forma a reduzir gradativamente o distanciamento de óticas existente entre os mesmos.

III.4 Institucionalizar a compartimentação do território urbano em sub-unidades espaciais, conforme seus a tributos e especificidades de modo a:

- . criar escritórios locais para fins de micro-planejamento e atendimento direto às localidades, rompendo o distanciamento entre o processo de planejamento e a população em suas necessidades e anseios mais imediatos, contribuindo no processo de conhecimento da realidade urbana, através da sistematização e documentação das informações locais
- . criar um arquivo centralizado de documentos referentes à realidade urbana do Município de Salvador que, de modo sistemático, permita manter em constante avaliação o processo de planejamento
- . racionalizar o processo de implantação do planejamento sistemático através do controle do uso do solo, acompanhamento de políticas, programas e elaboração de projetos, nas várias partes da Cidade e Município
- . facilitar uma avaliação sistemática, a nível micro-espacial das repercussões do planejamento, quanto à alocação dos recursos (contabilidade urbana especializada), e desempenho dos serviços urbanos em geral sobre a vida urbana
- . fortalecer a participação de instituições comunitárias representativas e atuantes no processo de tomada de decisão, descentralizando as pressões diretas nos órgãos centrais da administração

III.5 Desenvolver publicações ao nível de um fácil entendimento pela população em geral e estudantil em particular, de modo a integrá-las e responsabilizá-las crescentemente com os problemas do Município e as soluções adotadas.

5. QUADRO/RESUMO

OBJETIVOS CONSIDERADOS NA SELEÇÃO DE ALTERNATIVAS

SITUAÇÕES DE SIGNIFICÂNCIA EM RELAÇÃO À SELEÇÃO DE AL- TERNATIVAS	OBJETIVOS	
	GERAIS	ESPECÍFICOS
I. NÃO-SIGNIFICATIVOS (PRE- SENTES EM QUALQUER DAS ALTERNATIVAS CONSIDERA- DAS)	I. 1.1.1	I. 1.1
	I. 1.3.1	I. 1.4
	I. 2	I. 2.1
	II. 2.2	I. 2.3
	II. 4.2	I. 4.2.1
	III. 1.1	I. 4.3.1
	III. 2.1	I. 4.4.1
		I. 5.3.1
		II. 1.2
		II. 2.1
		II. 3.1
		II. 3.2
		II. 4.2
		II. 4.3
	III. 4.	
II. SIGNIFICATIVOS (ALCAN- CE SENSÍVEL A DIFEREN- TES ALTERNATIVAS)	I. 1.4.1	I. 1.2
	I. 3.2	I. 1.3
	I. 4.1	I. 2.2
	II. 3.2	I. 2.4
	II. 4.1	I. 2.5
	II. 4.3	I. 4.2.2
		I. 4.2.3
		I. 5.3.6
		II. 1.1
		II. 2.2
		II. 4.1
	II. 4.4	
	II. 4.6	

PLANDURB
MODELO FÍSICO-TERRITORIAL:
METODOLOGIA

PLANDURB

MFT: METODOLOGIA

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO
2. O PRODUTO: "MODELO FÍSICO-TERRITORIAL"
 - 2.1 Caracterização Geral
 - 2.2 Escopo de Apresentação do Produto
3. METODOLOGIA GERAL
 - 3.1 Enfoque de Abordagem
 - 3.2 Fases do Trabalho

1. INTRODUÇÃO

O presente texto busca explicitar o caminho metodológico seguido na construção do Modelo Físico Territorial para Salvador - 1990.

É oportuno revelar que a metodologia em questão partiu de um posicionamento bastante aberto, resultando de estudos preliminares e exploratórios que se modificaram a medida que o trabalho evoluía. Em outras palavras, não se possuía a priori - e vê-se nisto uma virtude - uma metodologia rigidamente definida, admitindo a filosofia de trabalho que a metodologia fosse sendo elaborada em função da investigação do objeto, absorvendo a produção de conhecimento gerado ao longo do trabalho.

Assim, possuía-se um roteiro metodológico inicial, criado para nortear tarefas básicas, preliminares e incontestes, que foi sofrendo contribuições externas e internas geradas ao longo da prática, acabando por resultar nesta metodologia.

Teve-se sempre presente que o importante é atingir produtos satisfatórios e não operar metodologias perfeitas (se é que existem), tendo em vista o amplo questionamento por que passa o planejamento como técnica de intervenção no urbano, ainda mais em países não desenvolvidos que não possuem metodologias próprias de planejamento.

Vale a pena repetir:

"Não há resposta para o que se quer fazer até que se confesse o que se quer fazer acontecer" (M.L.V.P.)

2. O PRODUTO: "MODELO FÍSICO-TERRITORIAL"

2.1 Caracterização Geral

A denominação Modelo Físico-Territorial expressa duas intenções bem definidas do PLANDURB:

- 1a. que o produto ao se constituir num "Modelo" referenda uma situação a perseguir, não sendo a realidade tal qual ela se apresenta hoje, nem tampouco é uma realidade futura meramente extrapolada do existente. O Modelo é, assim, algo a ser atingido, a exemplo de uma meta ou situação idealizada, pressupondo a necessidade de mudanças no quadro empírico existente, investigado pelo PLANDURB e outras fontes. O Modelo poderia ser então sintetizado como a forma pela qual se representa uma realidade a alcançar, se expressando por textos, mapas e leis;

- 2a. permitirá o Modelo Físico Territorial, definir normas legais de ocupação do espaço através do estabelecimento dos parâmetros urbanísticos das diversas atividades urbanas, bem como gerar políticas, pro-ramas e projetos para a administração pública, dentro de uma visão globalizante e integrada, balizando as definições de prioridades dos investimentos públicos por sobre a estrutura físico-territorial urbana. Assim, com base nas distribuições de população e atividade econômica pelo espaço urbano, torna-se possível visualizar com antecipação as necessidades futuras de transporte, infra-estrutura em rede (água, esgoto, energia elétrica) e equipamentos pontuais (saúde, educação, abastecimento),

2. O PRODUTO: "MODELO FÍSICO-TERRITORIAL"

2.1 Caracterização Geral

A denominação Modelo Físico-Territorial expressa duas intenções bem definidas do PLANDURB:

- 1a. que o produto ao se constituir num "Modelo" referenda uma situação a perseguir, não sendo a realidade tal qual ela se apresenta hoje, nem tampouco é uma realidade futura meramente extrapolada do existente. O Modelo é, assim, algo a ser atingido, a exemplo de uma meta ou situação idealizada, pressupondo a necessidade de mudanças no quadro empírico existente, investigado pelo PLANDURB e outras fontes. O Modelo poderia ser então sintetizado como a forma pela qual se representa uma realidade a alcançar, se expressando por textos, mapas e leis;

- 2a. permitirá o Modelo Físico Territorial, definir normas legais de ocupação do espaço através do estabelecimento dos parâmetros urbanísticos das diversas atividades urbanas, bem como gerar políticas, pro-ramas e projetos para a administração pública, dentro de uma visão globalizante e integrada, balizando as definições de prioridades dos investimentos públicos por sobre a estrutura físico-territorial urbana. Assim, com base nas distribuições de população e atividade econômica pelo espaço urbano, torna-se possível visualizar com antecipação as necessidades futuras de transporte, infra-estrutura em rede (água, esgoto, energia elétrica) e equipamentos pontuais (saúde, educação, abastecimento),

seguinte definições:

- Localização das atividades urbanas em zonas:
 - . habitação
 - . comércio e serviços
 - . indústria
 - . equipamentos sociais
 - . equipamentos institucionais
 - . recreação e lazer
 - . especiais

- Padrões de ocupação e intensidade de uso por zonas expressa através de:
 - . padrões de ocupação habitacional: vertical e horizontal
 - . densidades: habitacionais e de emprego

- Delimitação das Áreas de Proteção Ambiental, Paisagística e Ecológica:
 - . Áreas de Proteção Rigorosa (APR)
 - . Áreas de Proteção Imediata à APR (API)
 - . Áreas de Proteção Sócio-Ecológica (APS)
 - . Áreas Verdes
 - . Áreas Especiais

- Delimitação das Áreas Urbanizadas de Expansão Urbana:
 - na parte continental
 - . Área urbanizada (ocupada)
 - . Área de expansão urbana

Na parte local

• Área urbanizada (ocupada)

• Área de expansão urbana ou rural

b) Quanto à Circulação e Transportes

- Definição e hierarquização do sistema viário básico (vias especiais, artérias e coletoras)
- Definição dos corredores básicos de transporte de massa
- Localização dos grandes terminais de passageiros

3. METODOLOGIA GERAL :

3.1 Enfoque de Abordagem

Caberia antes de detalhar o enfoque de abordagem, uma breve consideração ao processo urbano brasileiro e as metodologias disponíveis para operacionalizar a construção de modelos de estrutura urbana. Neste sentido, entende-se que o atual momento brasileiro possui como característica básica um alto grau de indeterminação sobre o melhor caminho a ser perseguido pelas cidades quanto à estruturação das redes urbanas regionais em geral, e pelas regiões metropolitanas em especial, caso em que se insere Salvador.

A par disto, em termos locais não existem definições precisas para o planejamento das cidades, ainda mais tendo presente que determinadas variáveis estruturais que conformam o atual quadro urbano brasileiro, como as fortes pressões decorrentes do processo migratório, de sigualdades na distribuição de renda, a estrutura fundiária urba, reservam às cidades reduzida possibilida

de de controle de sua problemática. Acresça-se a isto o crescente empobrecimento relativo das Prefeituras, que reforça a necessidade das cidades melhor definirem suas minguadas possibilidades de investimento.

Neste quadro de referência cabe, portanto, à Prefeitura ter, no mínimo, um modelo de estrutura urbana para o crescimento da cidade, ou seja, um modelo a ser seguido pelos agentes formadores do espaço urbano, possibilitando uma melhor política para os investimentos públicos e privados, objetivando não só uma maior rentabilidade econômica no investimento feito, mas perseguido também maiores benefícios sociais para a população em geral.

Para atingir o produto - o Modelo Físico-Territorial - é oportuno observar que as metodologias que utilizam técnicas mais aprofundadas para montagem de alternativas de estrutura urbana, em sua maioria são decorrentes de teorizações feitas em países desenvolvidos e requerem proporcionalmente ao seu grau de sofisticação, equipes, equipamentos e informações nem sempre à mão dos órgãos de planejamento no Brasil, o que leva a deduzir com facilidade a inconveniência de, entre nós, se optar por metodologias altamente complexas e refinadas. Esta inconveniência resulta ainda de dois fatores importantes: o primeiro, diz respeito a um pressuposto que norteou o trabalho do PLANDURB de que o planejamento de-e ser o mais internalizado possível à máquina administrativa a que se destina, devendo, para tanto, a metodologia se ajustar às suas qualificações; o segundo, é concernente à impossibilidade da atual administração delongar por muito tempo uma definição para a estrutura urbana de Salvador, sob pena de verminada as intenções e tentativas de planejar a cidade,

pelo conjunto de pressões das iniciativas privadas e até públicas, que se tornam constantes e crescentes à medida que o tempo avança.

Desta forma, o fator tempo é o responsável direto pelo que poderíamos chamar Custo-Operunidade, que a sociedade urbana de Salvador terá de arcar no caso de, ainda na presente administração, não se viabilizar um modelo de estrutura urbana para Salvador, cuja idealização carece de proposições sistematizadas desde que se extinguiu o EPUCS, cujas recomendações se tornaram desatualizadas em função do tempo decorrido e das mudanças consideráveis que a cidade vem sofrendo nos últimos anos.

Sendo o planejamento um processo contínuo de tomada de decisões racionalizadas, o custo social de interrupção desse processo não só já é alto para a coletividade urbana, como cresce em importância nos setores diretamente mais afetados pela falta de definição para o uso do solo urbano, ora por atrasar respostas nem sempre fáceis de dar pela Prefeitura aos investidores particulares, ora por colocar em confronto ideologias contraditórias entre os próprios órgãos da administração urbana em geral.

Do exposto, cabe, portanto, reafirmar a contradição existente entre um certo grau de indeterminação entre as políticas que a nível regional estruturam o espaço geo-econômico e sua rede urbana e a necessidade premente de as Prefeituras disporem de definições mais claras e objetivas sobre a estrutura urbana de suas cidades.

Em presença dos elementos expostos, o PLANDURB assume

a postura de um enfoque oposto ao que a maioria dos metodólogos em planejamento urbano sugerem ou recomendam na medida em que toma a estrutura urbana como um objeto passível de Projeto, tal como afirma Shlagger: "Neste enfoque, o plano é uma síntese consciente da estrutura urbana para satisfazer as necessidades humanas, ... assim o projeto e não a explicação ou predição, se converte no problema principal que se tem que solucionar" (*).

Logo, tomar partido na projeção de uma estrutura urbana é uma opção muito mais ideológica sobre o que se pretende em relação ao futuro da cidade, que uma simulação do futuro mais provável de acontecer, mesmo que para tanto se percorra o mesmo caminho desta última opção, testando alternativas de solução, porém, amarradas a objetivos bem definidos e previamente elaborados.

Desta forma, o patamar metodológico em que se debate o planejamento urbano de Salvador é menos de definir "bons modelos preditivos" quanto a evolução do espaço, e muito mais investigar a forma de criar um Projeto de Estrutura Urbana e transformá-lo em realidade. Por outro lado, a "organização ótima" do espaço, se é que existe, poderá aguardar momentos outros na realidade futura do planejamento da cidade, em que as pressões de tempo, disponibilidade de recursos financeiros e humanos, e avanço do conhecimento técnico conformem um quadro menos estrangulador do processo político de tomadas de decisão.

(*) Schlager, K., 1975, p. 34

Ao se assumir uma proposta envolvendo um Projeto para a Estrutura Urbana, não se pretende com isto abandonar um caráter mais científico nas etapas de realização do trabalho (investigação e análise da realidade e proposição), já que o Projeto deriva da construção de alternativas de solução para a organização do espaço urbano. A montagem de alternativas no curso da geração da proposta, revela a preocupação de abandonar o conceito clássico do urbanismo tradicional, em conceber o espaço urbano como uma variável independente de variáveis de amplitude maior, como as de caráter econômico e social, e isolada no processo de planejar a cidade.

Conclue-se, assim, por um enfoque do tipo Projeto, onde o que se persegue é uma definição clara para a estrutura urbana de Salvador, a ser tentada e aprofundada na prática, sendo passível de reajustes futuros que só o confronto com a realidade possibilita.

A definição para a estrutura urbana recebe uma contribuição significativa ao se considerar o conjunto de elementos de caráter consensual, que se refere a aspectos críticos da estrutura urbana das cidades brasileiras, ou de Salvador em particular, que merecem tratamentos que já devem ser assumidos ideologicamente, de modo a se evitar a dispersão de idéias ou soluções sobrejamente ineficazes como a prática tem demonstrado. Esses aspectos admitem soluções, que, de tão repetidas e evidentes nos meios técnicos, já podem ser entendidas como "consensuais" e devem estar contempladas em todas as alternativas.

Os elementos de caráter consensual identificados, são:
1º decidir por um modelo com predominância e en-

fase no transporte coletivo, considerada como uma variável fundamental na estruturação do espaço;

- 2º proteger o patrimônio ambiental da cidade em suas características de paisagem construída (valor histórico-cultural) e paisagem natural de valor ecológico incontestes (orla, dunas, represas) e voltados para o lazer;
- 3º proteger os recursos naturais estratégicos para a vida urbana como os mananciais hídricos e a Baía de Todos os Santos, respeitando sua capacidade de depuração de efluentes sanitários, evitando, assim, o comprometimento de maiores custos de urbanização;
- 4º direcionar a expansão urbana, de modo a maximizar a ocupação dos vazios existentes assim como evitar a geração de novos vazios comprometedores de custos mais elevados de urbanização;
- 5º proteger as atuais áreas de ocupação pela população de baixa renda, de modo a evitar processos de substituição das habitações existentes, por padrões só acessíveis a classes de renda mais alta.

Isto posto, cumpre assinalar que, mantidas a nível nacional determinadas condições estruturais como: distribuição da renda, especulação imobiliária, direito de propriedade da terra, estrutura de emprego, resta, de fato, ao planejador urbano, uma pequena margem de solução dos problemas da população de baixa renda - a maioria da população urbana - entre as quais está a localização espacial, desfavorável.

Apesar da recorrência a algumas propostas, teóricas e práticas, atualmente tidas como inovadoras - lotes urbanizados, políticas de preenchimento de vazios - recaí-se sempre no alcance limitado de tais medidas, frente à magnitude do problema. Todas essas observações reforçam a opção pelo Enfoque Projeto que, tendo presente a reduzida margem de manobra do planejamento urbano, tem por objetivo a definição de "um modelo de estrutura urbana a perseguir", o que é feito com o auxílio desses elementos de caráter consensual.

3.2 - Fases do Trabalho

1a. FASE - ELABORAÇÃO DE ALTERNATIVAS DE ESTRUTURA URBANA

A construção do Projeto de Estrutura Urbana, conforme colocado anteriormente, é feita a partir da montagem de alternativas de estrutura urbana. O primeiro passo para obtenção das alternativas se dá através da criação de Alternativas Conceituais, que são formas de organização do espaço urbano assentadas em conceitos teóricos de estrutura urbana, tais como: crescimento concentrado, crescimento em corredores, crescimento poli-nucleado, etc. Assim é que uma hipótese pode considerar como elemento catalisador da proposta os grandes espaços - canais abertos nas áreas de expansão, outra pode induzir o crescimento baseado numa política de preencher intensivamente vazios urbanos, outra em criar vetores transversais de crescimento nas áreas de expansão.

Das várias possibilidades teóricas de organização do espaço urbano de Salvador, são contempladas unicamente as que o conhecimento da realidade indica como possíveis, descartando-se aquelas que não se adaptam às

características locais. Esta posição já reflete um avanço metodológico no momento em que se abandona hipôteses que sõ existem a nível teórico.

Criadas as alternativas conceituais, o próximo passo é transformá-las em modelos de estrutura urbana, isto é, passar do nível conceitual para o nível concreto. Isto é feito, em linhas gerais, através da distribuição das variáveis básicas: população, renda e emprego projetados para o ano horizonte do trabalho - 1990. Esta distribuição é orientada pelo que se convencionou chamar de Elementos Estruturais da realidade local, que são elementos de grande peso na estruturação do espaço urbano de Salvador. Esses elementos participam de forma direta ou indireta na distribuição das variáveis básicas e, portanto, condicionam a obtenção do produto.

A consideração dos Elementos Estruturais - colocados especificamente ao final deste item - permite uma redução na abertura do leque de possibilidades de estruturação do espaço urbano, evitando a construção de possibilidades totalmente afastadas das características estruturais da realidade em planejamento. Os Elementos Estruturais contribuem, portanto, de maneira acentuada para a concretização do Enfoque Projeto.

Do conjunto de Elementos Estruturais se extrai um Quadro de Restrições referente ao espaço físico - variável de suma importância no trabalho de montagem de alternativas de estrutura urbana e que apresenta peculiaridades desejáveis de preservar.

As alternativas de estrutura urbana utilizam como campo de insumo três blocos de informações:

- os Estudos que compõem o elenco de investigações do PLANDURB
- o Estudo de Uso do Solo e Transporte para a RMS, realizado pela CONDER com consultoria da PLANAVE & COLIN BUCHANAN
- os grandes Projetos de outros níveis de governo que atuam sobre a estrutura urbana de Salvador

Abandona-se, aqui, o conceito clássico de um diagnóstico exaustivo da realidade, à moda dos "planos compreensivos" (comprehensive plans), optando por um enfoque de síntese a partir dos vários estudos sobre a realidade, utilizando apenas os elementos requeridos pela metodologia específica de construção de alternativas de estrutura urbana.

Parte-se do pressuposto de que "a quantidade de informações não estrutura conceitos" mas sim o arranjo inteligente de elementos necessários e suficientes para a obtenção do produto em questão. Esses elementos formam um conjunto de dados capaz de retratar sinteticamente um quadro de referência globalizador da estrutura urbana de Salvador, sem a preocupação acadêmica de dicotomizar o Diagnóstico do Prognóstico, por setores, mas sim capaz de estruturar, neste primeiro momento, uma síntese do referente empírico existente, de forma ampla e coesa, que permita operacionalizar as alternativas conceituais (*). Vale ressaltar que os diag

(*) Tradicionalmente, no Brasil, os planos são divididos em fases de Diagnóstico, Prognóstico e Proposições, e, geralmente, nas duas primeiras fases se dicotomizam em setores estanques, tais como: físico, social, econômico e institucional, viciando a análise a se distanciar do corpo das Proposições, na medida em que não se compõe as partes numa ótica integradora para responder aos elementos estruturais que configuram o Produto, mas sim em torno dos objetivos específicos de cada campo disciplinar (economia, sociologia, arquitetura, geografia, etc.)

nósticos mais detalhados sobre cada setor, estão contidos nos Estudos do PLANDURB, em forma de publicações específicas, não cabendo aqui (no Modelo) repetir todo o campo aprofundado de investigação realizada.

Esses elementos são os insumos que transformam as alternativas conceituais em modelos de estrutura urbana, isto é, através da interação entre esses elementos, as alternativas conceituais ganham corpo concreto.

Os insumos requeridos pela metodologia específica de construção das alternativas de estrutura urbana estão colocados no fluxograma em anexo.

Deverão estar contemplados os seguintes aspectos nas Alternativas, ou seja, estas devem conter os seguintes aspectos considerados suficientes para sua representação:

- a) vetores de expansão: que indicam as linhas de expansão ou crescimento da cidade. Os vetores são definidos a partir das linhas básicas de transporte, existentes ou propostas
- b) nucleação das atividades econômicas: que indica as principais concentrações de emprego dos setores industrial (Áreas Industriais) e terciário, notadamente, as atividades de Comércio e Serviços (Centros e Sub-Centros)
- c) padrões de ocupação residencial: que são diretamente associados com densidades e níveis de renda, indicando a distribuição quantitativa e qualitativa da população pelo espaço urbano.

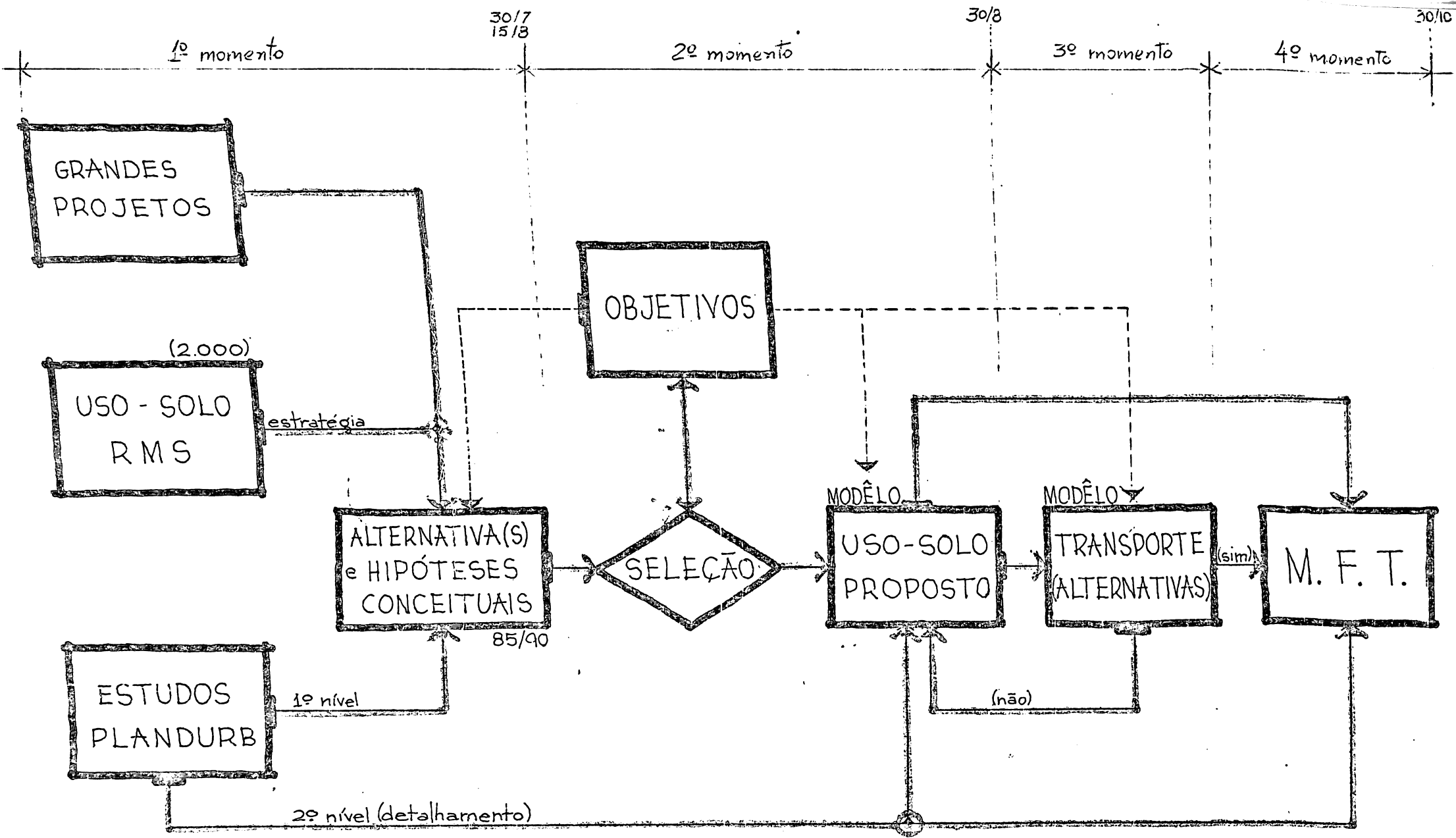


DIAGRAMA I

Cabe ainda colocar que as alternativas de estrutura urbana construídas abrangem apenas os aspectos referentes ao uso do solo, ou seja, resulta como produto desta fase modelos de uso do solo para Salvador-1990. A variável transporte é considerada posteriormente, na 3a. fase, integrando-se ao uso do solo, resultando então a estrutura urbana proposta.

ANEXO: Quadro de Elementos Estruturais

2a. FASE: AVALIAÇÃO/SELEÇÃO DE ALTERNATIVAS

Construídas as alternativas de estrutura urbana, ou melhor, os modelos de uso do solo, o próximo passo consiste em submetê-las a um processo de avaliação, objetivando com isto a identificação dos aspectos mais favoráveis participantes em cada uma. É oportuno reforçar a colocação de que não se pretende com a avaliação encontrar a "melhor" alternativa, posição que reflete a tentativa de acomodar a cidade e seu desenvolvimento em modelos teóricos de organização do espaço urbano, ou seja, uma posição bastante fechada.

Assim, ao se eleger os melhores aspectos de cada alternativa, está se criando um modelo de desenvolvimento espacial para Salvador até o ano horizonte de 1990, mais próximo da realidade, embora gestado a partir destes. Cabe lembrar que os aspectos recolhidos em cada alternativa devem estar compatibilizados, formando um conjunto teoricamente consistente, sob pena, caso não seja seguida esta orientação, da proposta de estrutura urbana conter partes conflitantes entre si, comprometendo, portanto, o resultado encontrado.

O corpo básico do processo de avaliação é o Quadro de Objetivos, que reflete o posicionamento do PLANDURB no tocante ao entendimento da cidade - seus problemas e potencialidades - e a capacidade do planejamento frente a realidade identificada - atual e emergente. Como o Quadro de Objetivos não consegue expressar todos os aspectos participantes na compreensão do objeto de estudo, ficou clara a necessidade de expandir a avaliação, passando a considerar outros elementos, de caráter estritamente qualitativo como o Quadro de Vantagens e Desvantagens que contém as variáveis que expressam o espaço urbano, ainda acrescidas da Viabilidade Político-Institucional das Alternativas.

Este último elemento de avaliação permite a análise da forma como se processa a integração das alternativas com os grandes Projetos Habitacionais de outros níveis de governo, com o Mercado Imobiliário e, particular e principalmente, com a Estratégia da RMS para o ano 2000. Esta última possibilita articular a proposta de nível metropolitano com o nível local, bem como o longo prazo (2000) com o médio prazo (1990 - ano horizonte do PLANDURB).

3a. FASE: APLICAÇÃO DO TESTE DE TRANSPORTE

O produto resultante da avaliação é uma proposta de estrutura urbana para Salvador - 1990, contemplando apenas os aspectos de uso do solo, ou seja, obtém-se um modelo de uso do solo. Cabe, nesta fase, submeter este modelo de uso do solo a um teste de transporte, que atende a consecução de dois objetivos. Em primeiro lugar, encontrar para o modelo de uso do solo definido, as respostas em termos de transporte: novo sistema vi

ário, identificação de linhas de transporte de massa, etc. Em segundo lugar, tendo presente a integração estreita entre uso do solo e transportes na formação da estrutura urbana, aproveita as indicações de transporte para avaliar, modificando ou não - o uso do solo.

A posição ideal seria aplicar o teste de transporte em cada uma das alternativas criadas, ou seja, em cada uso do solo. A justificativa para não seguir esta posição reside na limitada disponibilidade de recursos financeiros aliada ao reduzido tempo para elaboração do trabalho.

Cabe observar que a adoção da postura simplificada, de apenas aplicar o teste de transporte no modelo de uso do solo escolhido, não implica em sacrifício da qualidade do produto, devido aos seguintes motivos: em primeiro lugar, as alternativas, desde quando desenvolvidas a nível conceitual, já continham aspectos de transporte, em alguns casos responsáveis pela sua própria concepção (alternativa Corredores Longitudinais e Vetores Transversais). Nestes casos, a manipulação da variável transporte é básica para a elaboração dos modelos de uso do solo. Isto implica em visualizar, por antecipação, com elevado grau de certeza, o comportamento do transporte, já que ele resulta de um posicionamento declaradamente intencional, de acordo com o Enfoque Projeto assumido. Em segundo lugar, o Quadro de Objetivos - elemento de peso no processo de avaliação - contém objetivos referentes a transportes, o que implica no modelo de uso do solo escolhido a considerar previamente algumas definições de transporte.

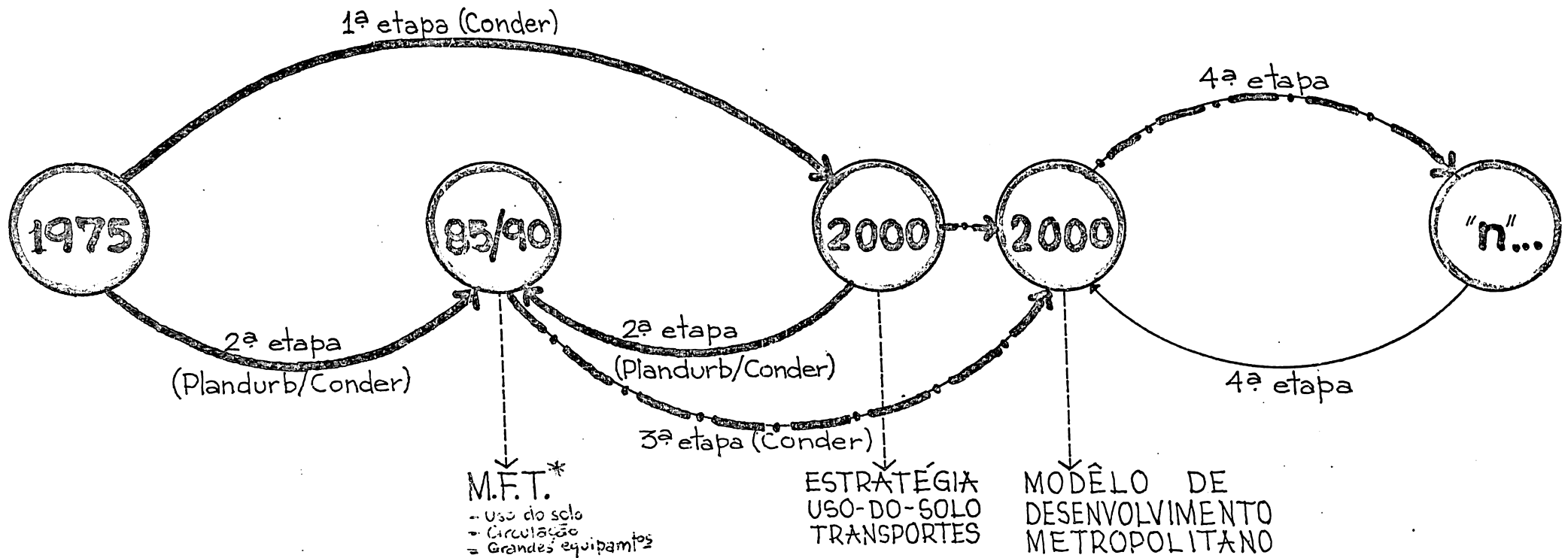
O teste de transporte é feito através de um modelo gra

vitacional que utiliza dois campos de insumos: o modelo de uso do solo escolhido e os dados de transportes constantes no Estudo de Uso do Solo e Transportes para a RMS para 2000.

4a. FASE: CONSOLIDAÇÃO DO PRODUTO

As necessárias correções no uso do solo, determinadas pelo transporte, e a análise das possíveis repercussões no transporte causados pelo uso do solo modificados, fazem parte do trabalho de consolidação do Produto.

Como o modelo de uso do solo encontra-se definido em suas linhas gerais, é necessário, agora, proceder a um detalhamento da proposta que servirá de subsídio à legislação e à definição de políticas de planejamento.



* "Modelo Físico Territorial" para Salvador (PLANDURB)

DIAGRAMA II

ANEXO

Quadro de Elementos Estruturais

Conquanto não se possa, a partir de um Planejamento Urbano, de caráter local, manipular as variáveis macro-estruturais da realidade sócio-econômica nacional que determinam o contexto da realidade urbana, é possível, contudo, se identificar ao nível macro-espacial, alguns elementos estruturais para o Quadro de Referência.

A identificação de tais elementos refere-se principalmente àqueles indicadores que possuem grande peso na estruturação do espaço urbano de Salvador, de forma direta ou indireta. Tais indicadores dizem respeito às restrições e potencialidades de modo a limitar ou se tirar partido em termos de deflagar hipóteses de solução.

É evidente que na identificação desses elementos estruturais está presente (mesmo implicitamente) todo um quadro de valores que leva a equipe a considerar este e não aquele elemento como estrutural.

Os elementos aqui tidos como estruturais se definem a partir de três variáveis básicas que são: População, Atividade e Espaço.

População

- A maioria da população é de baixa renda
- Não se prevêem alterações substanciais na estrutura de distribuição da renda, no horizonte da proposta
- A maioria da população vive em tipologias habitacionais de qualidade inferior (padrão construtivo ruim, deficiência de infraestrutura em rede, falta de equipamentos sociais)
- A maioria da população depende de transportes coletivos ou circula a pé, e já identifica-se às grandes concentrações ao norte como capazes de viabilizar soluções de massa
- A maioria da população não possui canais de comunicação com o processo de tomada de decisão em termos de planejamento, administração e controle sobre as coisas da cidade.

Atividades

. Secundário

- As atividades industriais básicas regionais se localizam no CIA e COPEC
- As atividades industriais no território urbano se assentam em várias nucleações, sendo a mais problemática a de Itapagipe, pelo grau de poluição que provoca na área
- A forma de distribuição espacial preferencial no município, tem sido a atomizada ao longo de vias

. Terciário

- As atividades terciárias acontecem de forma espontânea no território (não planejada), criando problemas de várias ordens, principalmente circulação e acessibilidade, pela indefinição de critérios quanto ao tipo de atividade (comparação ou conveniência) e sua localização
- A tendência de descentralização de alguns serviços é recente e configura um quadro novo na realidade local
- As atividades vinculadas ao Turismo vêm crescendo em importância e tendem a se localizar no bordo da cidade, com maior intensidade na orla oceânica
- A mudança de uso habitacional para comércio e serviços se dá muito mais pela taxa de licença de funcionamento e serviços, que pelos alvarás de licença de novas edificações
- A forma de distribuição espacial preferencial é a longitudinal ao longo das vias (exceção do Centro Tradicional que é compacto)

Espaço

- O Sítio Urbano é peculiar e pitoresco: relevo, vegetação, praias, dunas, espelhos d'água, baía
- A conformação do relêvo tem condicionado, historicamente, o processo de ocupação
- As vias estruturais a nível regional (hidro-rodoferroviárias) condicionaram as tendências de assentamento
- É significativo o patrimônio histórico, paisagístico e ambiental de porte

- As áreas de evidente vocação para o lazer e o turismo ficam no bordo da cidade
- A verticalização em alguns casos afeta áreas significativas quanto ao patrimônio ambiental (paisagem natural ou construída)
- A atomização em núcleos de ocupação horizontal periféricos, provocando vazios através da especulação do solo, agrava os custos de urbanização (equipamentos e serviços)
- As vias de vale diferem bastante da trama de cumeadas e baixadas, em termos de capacidade e intensidade de uso pelos vários modos de transportes
- O Centro Principal expande-se sobre os bairros residenciais que lhe são periféricos, sem nenhuma avaliação das consequências em termos de:
 - escala do mesmo
 - transportes e acessibilidade (estacionamento)
 - patrimônio histórico e ambiental
 - expulsão das habitações e o esvaziamento de população em dias e horas específicos
 - poluição ambiental
- As áreas de baixa renda em boas localizações sofrem pressões da especulação imobiliária, em termos de substituição tipológica das habitações por outras de padrões só acessíveis às rendas mais altas
- Existe um número significativo de loteamentos aprovados (ou clandestinos), em sua maioria ainda não ocupados
- Existe uma significativa quantidade de terras públicas ou com vinculação legal à Prefeitura (foras e rendeiras)
- Existe um potencial de áreas verdes e espaços abertos (alguns já institucionalizados) não integralmente aproveitado em termos de recreação e lazer.