



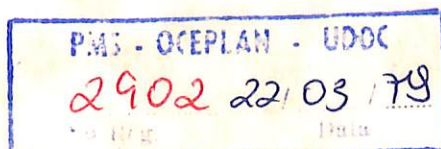
GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR

**1º SEMINÁRIO
SOBRE
O CENTRO
DA CIDADE
DO SALVADOR**



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR

**1º SEMINÁRIO
SOBRE
O CENTRO
DA CIDADE
DO SALVADOR**



Salvador – Bahia – 24 a 28 de janeiro de 1977

Seminário sobre o Centro da Cidade do Salva
dor, 1. Salvador, 1977.

Anais do 1º Seminário sobre o Centro da Ci
dade do Salvador; organizado pela Fundação
do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia,
Prefeitura Municipal do Salvador. OCEPLAN.
Salvador, 25 a 31 janeiro 1977. Salvador,
OCEPLAN, 1977.

1. Planejamento Urbano-Salvador. I. Título.
II. Fundação do Patrimônio Artístico e Cul
tural da Bahia; III. Salvador, Prefeitura
Municipal. OCEPLAN.

CDU 711.432(814.12)

Execução

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

Fundação do Patrimônio Artístico e Cultura da Bahia - FPACBA

PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR

Órgão Central de Planejamento - OCEPLAN

Consultoria Geral

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Centro de Estudos Interdisciplinares para o
Setor Público - ISP

Este trabalho foi realizado com a
colaboração da FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos e do -
DESENBANCO - Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia S/A.

S U M Á R I O

PROGRAMA DO SEMINÁRIO	7
LISTA DOS CONVIDADOS	11
 <u>ABERTURA</u>	
EXPOSIÇÃO DE ABERTURA	17
Governador Roberto Figueira Santos	
INTRODUÇÃO AO SEMINÁRIO	23
Sérgio Maurício Brito Gaudenzi	
PALESTRA SOBRE O CENTRO DE SALVADOR	27
Prefeito Jorge Hage Sobrinho	
 <u>ASPECTOS SÓCIO-CULTURAIS</u>	
Conferência:	
CIDADE E CULTURA - O CASO DE SALVADOR	41
Thales de Azevedo	
Painel:	
TESES DITAS DO CENTRO DA CIDADE DO SALVADOR	59
Romélio Aquino	
PLANEJAR O NÚCLEO HISTÓRICO	65
Maria de Azevedo Brandão	
 <u>ASPECTOS ECONÔMICOS</u>	
Conferência:	
O VALOR DA CIDADE	77
Ademar Sato	

Painel:

USO DO SOLO NA ZONA CENTRAL	85
Waldeck Vieira Ornellas	
COMÉRCIO E SERVIÇOS	99
Ronald Arantes Lobato	
ATIVIDADES INFORMAIS	121
Inaiá Carvalho	

ASPECTOS DE CIRCULAÇÃO URBANA

Introdução:

TRANSPORTES COLETIVOS	131
Erivaldo da Rocha Gadelha	

Conferência:

ASPECTOS DA CIRCULAÇÃO URBANA EM ZONAS CENTRAIS	137
Michael Morgridge	

Painel:

CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E VEÍCULOS NA ÁREA CENTRAL	145
José Antonio Gomes de Pinho	

ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS

Conferência:

ASPECTOS FÍSICOS DA ZONA CENTRAL	165
Antônio Heliodório Lima Sampaio	

Painel:

CIDADE ANTIGA E NOVAS EDIFICAÇÕES NA PAISAGEM URBANA ..	185
Mário Mendonça de Oliveira	

AS TRANSFORMAÇÕES FÍSICO-AMBIENTAIS DO CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR	191
Paulo Ormindo D. de Azevedo	

PROBLEMÁTICA E CRITÉRIOS PARA A DELIMITAÇÃO DAS ÁREAS DE PROTEÇÃO HISTÓRICA	199
Américo Simas Filho	

A N E X O :

PARECER DA COORDENAÇÃO	221
Carlos Campos	
Deloy H. Becker	

Este documento constitui subsi
dio para o Plano de Desenvolvii
mento Urbano de Salvador -
PLANDURB



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA
PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR
ÓRGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO

1º SEMINÁRIO SOBRE O CENTRO DA CIDADE DO SALVADOR

Salvador - Bahia - 24 a 28 de janeiro de 1977

OBJETIVOS

Os objetivos gerais deste Seminário se dirigem a duas óticas quanto à estruturação do espaço urbano: a primeira diz respeito àquela importância que o centro da cidade desempenha no conjunto das atividades urbanas, e a segunda diz respeito à sua "estrutura simbólica", cujo conteúdo extrapola os níveis econômicos e institucionais para assumir conotações e significados enquanto lugar receptor e emissor de valores sócio-culturais.

Os objetivos específicos por um lado se dirigem à necessidade crescente de nivelar o entendimento dos agentes que conformam, modelam e alteram a Zona Central - seja profunda ou superficialmente - de modo a definir o conteúdo e significado que devem assumir as intervenções no centro da cidade, por outro lado, se voltam à tentativa de balizar e construir posicionamentos válidos para alimentar o PLANDURB (Plano de Desenvolvimento Urbano), ora em elaboração.

Assim, cabe ao Seminário:

discutir, debater e construir bases para a ação, visto que o planejamento urbano carece não só do entendimento entre os vários agentes assim como do diálogo aberto e permanente sobre a problemática da cidade, notadamente quando os aspectos sócio-culturais e históricos se revelam como estruturais na caracterização do problema.

DIA 24.01.77 (segunda-feira)

- MANHÃ (p/público)
- 09:00 h: ABERTURA pelo Presidente da Mesa
Governador Roberto F. Santos
- 09:30 h: 1a. Conferência
" A PROBLEMÁTICA DA ZONA CENTRAL DE SALVADOR
Prefeito Jorge Hage Sobrinho
- 10:30 h: DEBATE
- LOCAL: Auditório da Biblioteca Central
- NOITE (p/participantes)
- 20:30 h: Painel
ASPECTOS SOCIAIS DA ZONA CENTRAL
1. "PROMOÇÃO E RECUPERAÇÃO SOCIAL DA POPULAÇÃO MARGINALIZADA"
Carlos Geraldo Espinheira - SEPLANTEC
 2. "A PRESERVAÇÃO DOS VALORES SÓCIO-CULTURAIS"
Maria de Azevedo Brandão - SETRABES
- COORDENADOR: Osmar Sepúlveda - CONDER
RELATOR: Jefferson Bacelar - F.P.A.C.Ba.
- 21:15 h: DISCUSSÃO DO PAINEL
- LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

DIA 25.01.77 (terça-feira)

- MANHÃ (p/participantes)
- 08:00 h: 2a. Conferência
"ASPECTOS SÓCIO-CULTURAIS DE ZONAS CENTRAIS"
Prof. Thales de Azevedo - UFBA.
- 08:45 h: DEBATE
- 09:15 h: Painel
ASPECTOS CULTURAIS DA ZONA CENTRAL
1. "ANIMAÇÃO URBANA E PONTOS DE ENCONTRO"
Romêlio Aquino - PREFEITURA
 2. "PROGRAMAS E PROJETOS DE ORDEM CULTURAL"
Fernando da Rocha Peres - IPHAN
 3. "PROGRAMAS E PROJETOS DE LAZER"
Rinaldo Rossi - PREFEITURA
- COORDENADOR: Calderon de la Vara - MUSEU DE ARTE SACRA
RELATOR: Carlos Campos - F.P.A.C.Ba.
- 10:30 h: DISCUSSÃO DO PAINEL
- LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1
- NOITE (p/público)
- 20:30 h: APRESENTAÇÃO DAS CONCLUSÕES DOS DOIS PRIMEIROS DIAS, E DEBATE
- PRES. MESA: Mário Mendonça de Oliveira-F.P.A.C.Ba.
RELADORES: Jefferson Bacelar-F.P.A.C.Ba. e
Carlos Campos - F.P.A.C.Ba.
- LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

DIA 26.01.77 (quarta-feira)

- MANHÃ (p/participantes)
- 08:00 h: 3a. Conferência
"ASPECTOS ECONÔMICOS DE ZONAS CENTRAIS"
Prof. Ademar Sato - UFBA.
- 08:45 h: DEBATE
- 09:15 h: Painel
ASPECTOS ECONÔMICOS NA ZONA CENTRAL
1. "USO DO SOLO"
Waldeck Ornellas - OCEPLAN
 2. "COMÉRCIO E SERVIÇOS"
Ronald Arantes Lobato - PLANAVE
 3. "ATIVIDADES INFORMAIS"
Profa. Inaiã de Carvalho-UFBA.
- COORDENADOR: Artur Sampaio - CLUBE DIRETORES LOJISTAS
RELATOR: Viderval de Oliveira Dias - F.P.A.C.Ba.
- 10:30 h: DISCUSSÃO DO PAINEL
- LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

DIA 27.01.77 (quinta-feira)**MANHÃ** (p/participantes)

08:00 h: 4a. Conferência
 "ASPECTOS DE CIRCULAÇÃO URBANA EM ZONAS CENTRAIS"
 Michael Morgridge - PLANAVE

08:45 h: DEBATE

09:15 h: PAINEL SOBRE ASPECTOS DE CIRCULAÇÃO URBANA

1. "CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E VEÍCULOS"
 José Antonio Gomes de Pinho --OCEPLAN

2. "TRANSPORTE COLETIVO"
 Erivelto Gadelha - CEIPOT

COORDENADOR: Walter Gordilho - CONDURB
 RELATOR: Paulo de Arruda Penteado - OCEPLAN

10:30 h: DISCUSSÃO DO PAINEL

LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

NOITE (p/público)

20:30 h: APRESENTAÇÃO DAS CONCLUSÕES DO 3º e 4º DIAS, E DEBATE

PRES. MESA: Sérgio Maurício B. Gaudenzi-OCEPLAN
 RELADORES: Paulo de Arruda Penteado-OCEPLAN e
 Viderval de Oliveira Dias-F.P.A.C.Ba.

LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

DIA 28.01.77 (sexta-feira)**MANHÃ** (p/participantes)

08:00 h: 5a. Conferência
 "ASPECTOS FÍSICOS DA ZONA CENTRAL"
 Arq. A. Heliodório L. Sampaio - OCEPLAN

08:45 h: DEBATE

09:15 h: Painel
 "ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS NA ZONA CENTRAL"
 1. "NOVAS EDIFICAÇÕES E IMAGEM DA CIDADE HISTÓRICA"
 Mário Mendonça de Oliveira - F.P.A.C.Ba.

2. "APLICAÇÃO DE MATERIAIS, CORES E TEXTURAS NOS
 EDIFÍCIOS E NO MOBILIÁRIO URBANO"
 Paulo Ormindo de Azevedo - UFBA.

3. "PROBLEMÁTICA E CRITÉRIOS PARA DELIMITAÇÃO DAS
 ÁREAS DE PROTEÇÃO HISTÓRICA"
 Américo Simas Filho - Cons. de Cultura

COORDENADOR: Edmilson C. Almeida - IAB
 RELATOR: Deloy H. Becker - OCEPLAN

10:30 h: DISCUSSÃO DO PAINEL

LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

NOITE (p/público)

08:30 h: APRESENTAÇÃO DAS CONCLUSÕES DO ÚLTIMO DIA, E DEBATE

PRES. MESA: Prefeito Jorge Hage Sobrinho
 RELATOR: Deloy H. Becker - OCEPLAN

ENCERRAMENTO

LOCAL: Biblioteca Central - sl. 1

LISTA DOS CONVIDADOS

- 1 - Associação Bahiana de Imprensa - ABI
- 2 - Associação Comercial da Bahia
- 3 - Associação dos Assistentes Sociais
- 4 - Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário - ADEMI
- 5 - Associação dos Sociólogos do Estado da Bahia - ASEB
- 6 - BAHIATURSA - Empresa Baiana de Turismo S/A
- 7 - Centro de Estudos de Arquitetura da Bahia - CEAB
(Faculdade de Arquitetura - UFBA)
- 8 - Centro de Recursos Humanos - CRH (UFBA)
- 9 - Clube de Engenharia da Bahia
- 10 - Comerciantes do Pelourinho
- 11 - Companhia de Desenvolvimento da RMS - CONDER
- 12 - Companhia Docas da Bahia
- 13 - Conselho de Cultura do Estado da Bahia
- 14 - Coordenação de Fomento ao Turismo - CFT (SIC)

12

- 15 - Departamento de Urbanismo, Edificações e Loteamentos
- DUEL (SUOP-PREFEITURA)
- 16 - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes -
GEIPOT
- 17 - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São
Paulo - EMPLASA
- 18 - Escritório Técnico de Planejamento - PLANAVE
- 19 - Fundação Cultural do Estado da Bahia
- 20 - Proprietários do Pelourinho
- 21 - Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB - Departa
mento da Bahia
- 22 - Instituto dos Economistas da Bahia - IEBA
- 23 - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacion
al - IPHAN
- 24 - Instituto Geográfico e Histórico da Bahia - IGHB
- 25 - Moradores do Pelourinho
- 26 - Programa de Desenvolvimento Social - PRODESO (Prefeit
ura)
- 27 - Proprietários de Imóveis do Pelourinho
- 28 - Secretaria de Administração e Serviços Públicos - SASP
(Prefeitura)

- 29 - Secretaria da Educação e Cultura (Prefeitura)
- 30 - Sociedade Amigos da Cidade do Salvador - SACS
- 31 - Universidade Federal da Bahia - UFBA
- 32 - Diógenes Rebouças - PROF
- 33 - Luiz Navarro de Brito - PROF
- 34 - Rômulo Barreto de Almeida - PROF
- 35 - Sérgio Hage Fialho - PRODESO

ABERTURA DO SEMINÁRIO

EXPOSIÇÃO DO GOVERNADOR DO ESTADO*

Professor Roberto Figueira Santos

"De algum tempo, vimos discutindo o melhor aproveitamento que deve ter a zona do Pelourinho, entendida no seu aspecto mais amplo, uma vez que, ao lado da importância fundamental de preservar o patrimônio imobiliário que ali se encontra, pelas suas características, históricas arquitetônicas, sociais, importa também oferecer oportunidade para o seu melhor uso por parte dos baianos e dos que vêm de fora para visitar a Bahia.

Se é verdade que é fundamental preservar esse patrimônio, sabemos que essa preservação tem fôlego curto, se simultaneamente não se procura dar ao que é preservado uma utilização condigna. E no caso, é particularmente voltado para uma animação turística, que deve estar este programa, sem prejuízo, é claro, dos que habitam permanentemente a região, porém que tem os seus programas atendidos, resolvidos, com uma permanência, com uma duração maior. O problema ao lado dos aspectos mais estritamente de preservação, inclui também outros como sejam os de iluminação, não somente de iluminação artística dos monumentos, mas a iluminação relacionada à própria segurança nas horas noturnas, como a limpeza pública com carinho especial, com cuidado em toda a parte, como a própria, e outras medidas de segurança, visando a eliminação de condições que facilitam a presença de malfeitores em número maior, como finalmente os aspectos de animação turística.

(*) Texto publicado no Diário Oficial do dia 26.01.77.

Mais recentemente, uma questão temporária circunstancial dificultou qualquer ação neste sentido, que foi a necessidade da modificação da rede elétrica de todo o bairro. Mas esta, mediante um esforço continuado e insistente deve estar de fato, próximo ao fim, particularmente depois do esforço redobrado que terá ocorrido ao longo do fim da semana passada. Acreditamos que a maior parte deste trabalho esteja pronto até o fim do mês, o que resta deve ser muito pouca coisa. Mas, um primeiro estudo feito por uma comissão para esse fim designado, e que foi de caráter preliminar, se revestia de uma série de considerações introdutórias, como era de esperar da própria natureza do trabalho, mas ainda sem alcançar o que é mais imediato do ponto de vista prático, uma vez que essas considerações que são aplicáveis a áreas como essa em qualquer parte do mundo devem ser apenas o ponto de partida para indicação de providências que ficam a cargo da Prefeitura, ou do Estado, através da Fundação do Patrimônio Histórico.

Estas cogitações de ordem mais doutrinárias são, é claro, indispensáveis, mas não incluem senão implicitamente estas providências de ordem prática que deveriam ser explicitáveis.

Estávamos com esse gênero de conversa com a comissão para esse fim designada, quando providências outras relativas a utilização do centro da cidade, muitas delas que já vinham sendo tomadas pela Prefeitura em função de diretrizes também de ordem doutrinária, se tornavam impositivas em virtude de determinações do Governo Federal. Isto apressou, acentuou, a urgência das medidas que por sua vez abrangem uma complexidade maior porque envolvem, por exemplo, os mecanismos de deslocamento de grande faixa da população da cidade vistos por uma área que ultrapassa de muito o Pelourinho e envolve também problema relativo ao comércio que já não é

um comércio sui generis como o do Pelourinho, mas é também uma boa parte do comércio de varejo, de toda a Cidade do Salvador.

A questão portanto, se revestiu de um aspecto novo, quando ultrapassou a zona estrita do Pelourinho. Com esse interesse que é em grande parte de ordem turística para abranger outras áreas do centro como problemas de transporte, de atividade comercial, de lazer que de muito ultrapassam aqueles que são muito peculiares a zona do Pelourinho. Por sua vez aí já os problemas de preservação não são tão imediatos porque o tipo de atividade indica um uso evidente no momento, se bem que esse problema de preservação deva preocupar a prazo médio e a prazo longo, sobretudo, quando o uso do centro da cidade tende a modificar-se por uma tendência que já vinha e que agora acentuada pelas medidas determinadas em virtude da crise do petróleo.

Esta ação preventiva dos problemas de manutenção dos edifícios de uma área que agora se estende muito além do Pelourinho, passam a ter uma importância muito grande e elas também diferem essencialmente do que se observa na região do Pelourinho. Serão, quando eu digo essencialmente, talvez tenha forçado demasiado o valor dessa expressão, porquanto também o Pelourinho deve ser objeto de cogitações dessa natureza de uma manutenção constante, continuada, do que ainda estava em condição de ocupação e do que foi preservado a menos tempo.

Tudo isto custa dinheiro, ninguém tem dúvida disto, eu estou lembrado de quando estive aqui a primeira missão da UNESCO que se ocupou do problema do Pelourinho em 1967 chefiada por um ilustre preservador francês, aquela altura a estimativa feita por aquela missão, do que seria necessário investir para a recuperação de todo o bairro do Pe

lourinho, atingia 15 milhões de dólares e hoje à quantia que se aproximaria de 200 milhões de cruzeiros novos. Isto ao lado de toda uma série de providências de ordem social, de base sociológica que também teriam que ser tomadas. Evidentemente que mesmo com um financiamento maciço, como naquela época em 1967, se cogitava de fazer e que teve depois as negociações interrompidas, mesmo com essa negociação maciça dificilmente poderia ser feito nas nossas condições em tempo curto, uma vez que isso envolveria entre outros aspectos, recursos humanos, disponíveis em especialização e em número maior de que dispomos. Eu cito esse número apenas para acentuar o vulto do trabalho que ali está sendo realizado, terá que ser realizado e que espero que ao fim de mais 10 anos seja realizado.

Quando o Pelourinho estiver com o que há de mais importante cumprido, existem já outras áreas de grande importância, as nossas encostas por exemplo, altamente carentes de um trabalho cuidadoso, aquela zona da ladeira da Montanha, ladeira da Conceição, que estão a reclamar a ausência que as limitações financeiras não de permitir um trabalho que permita um aproveitamento melhor de trechos que tem talvez a vista mais bela da cidade, é curioso que talvez no ponto mais bonito de Salvador; desde algumas décadas existe simplesmente um posto de gasolina, posto de gasolina da ladeira da Montanha, que foi um dos primeiros, senão o primeiro da cidade, mas que a medida que os baianos vão tomando consciência da beleza da sua cidade, acredito que venha a ser dali removido, não sem esforço, porque até o próprio posto se incorporou de tal forma ao panorama que poucas vezes os baianos se dão conta que aquilo é na verdade uma aberração.

De outra parte, além dos conjuntos arquitetônicos cuja preservação está merecendo atenção e custam caro, há também alguns edifícios que individualmente exigem aplica

ções que não são pequenas. Agora mesmo estamos num esforço redobrado, considerado obra prioritária a recuperação do Solar do Ferrão, entre outras razões, para esse esforço intenso lembramos aqui a do destino que teve o Paço do Saldanha, e se a mesma catástrofe ocorresse em relação ao Ferrão ainda menos justificável seria após a experiência por nós todos vivida e sofrida na condição de baianos diante do espetáculo triste que foi o incêndio do Paço do Saldanha.

Urge, pois, identificar os edifícios de maior dignidade, de maior importância arquitetônica e histórica, para sobre eles fazer incidir uma atenção toda especial, é claro, sem prejuízo de um trabalho que pode ser mais lento, pode ser considerado menos urgente, da preservação de um número maior de edifícios que não tenham toda esta importância.

Chegaremos lá, havemos também de atingir o melhoramento das fachadas pela importância do conjunto, mas, mais urgente ainda para evitar desastres como aqueles que já temos experiência, e com pressa preservar os edifícios que individualmente tenham uma categoria maior.

Estas considerações que aqui trago, representam apenas uma demonstração do grande, do imenso interesse que tem o Governo do Estado pelos trabalhos de preservação e de aproveitamento do centro da cidade, aos quais se acrescentam problemas mais novos que se dirigem igualmente a utilização do centro da cidade em forma mais ampla, porém também a preocupação com a manutenção e com a preservação a prazo médio e longo de uma outra extensa faixa da cidade para fora do Pelourinho e com as novas exigências decorrentes da crise do petróleo, podem ter o seu desgaste apressado o que procuraremos, a todo custo, evitar.

INTRODUÇÃO AO SEMINÁRIO

Engenheiro Sérgio Maurício Brito Gaudenzi

Diretor do OCEPLAN

Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, Professor Roberto Santos, Excelentíssimo Senhor Prefeito, Dr. Jorge Hage Sobrinho, demais membros da Mesa, senhores participantes deste Seminário.

S.Exa., o Senhor Governador do Estado, acaba de instalar o Seminário para Estudos sobre o Centro da Cidade de do Salvador.

O evento é da maior importância para a nossa Cidade, se considerarmos, sobretudo, que de há muito não temos em Salvador experiência similar no campo do planejamento urbano; de há muito, autoridades públicas, técnicos de governo, profissionais liberais e membros representativos da comunidade, quer através de instituições de profissionais, quer através de órgãos de classe ou patronais, não discutem os problemas de Salvador. É possível que essa experiência, da época do EPUCS, volte agora, com toda a força em Salvador, a partir deste Seminário. A importância do centro de uma cidade no seu desenvolvimento é fato que dispensa maiores comentários. No entanto, se considerarmos a Cidade do Salvador, se considerarmos a importância de que o velho e tradicional centro de Salvador sempre se revestiu, se considerarmos o seu verdadeiro papel de "core" da nossa Cidade, nós poderemos entender o significado do Seminário que hoje se instala. A Prefeitura do Salvador tem sobre os ombros a difícil tarefa de elaborar um plano de desenvolvimento para a nossa Cidade. Um plano de desenvolvimento capaz de orientar

os investimentos públicos e do setor privado na Cidade do Salvador, capaz de fomentar o seu desenvolvimento integrado e integral, sem descaracterizar aquela que provavelmente é a mais bela das nossas cidades.

É evidente que não poderia a Prefeitura do Salvador realizar uma tarefa de tal magnitude sozinha. Uma cidade é basicamente o esforço de todos os seus habitantes e, portanto, não se sente a Prefeitura do Salvador, não se sente o Governo do Estado da Bahia, com as condições para elaborar, única e exclusivamente através da visão dos seus técnicos, um projeto de tal magnitude.

A razão de ser desse Seminário é exatamente marcar o início dos trabalhos na área central da nossa Cidade, através de uma ampla discussão entre técnicos, entidades de classe e iniciativa privada, todos trabalhando juntos para a obtenção de soluções para Salvador. Aqueles que normalmente operam através de simples posicionamento, aqueles que têm a obrigação de intervir na área e aqueles que têm legítimos interesses dentro dessa área, estarão aqui reunidos pelo espaço de tempo de uma semana, discutindo ampla e abertamente as questões relativas ao nosso centro.

O nosso Seminário, evidentemente, não é um seminário de conclusões. Ele é muito mais um fórum de debates, onde poderemos recolher os subsídios mais valiosos para a elaboração de uma etapa muito especial do nosso Plano de Desenvolvimento Urbano: aquela que trata do "coração" da nossa metrópole. A importância, portanto, do evento é marcante para a Cidade do Salvador, não só por essa retomada de contato, não só por esse trabalho conjunto que iremos fazer, técnicos do Governo e representantes de entidades e da iniciativa privada em torno de soluções para a Cidade, como também

por demonstrar a importância vital que nós atribuímos a essa área. Nós temos a certeza, Senhor Governador, temos a certeza, Senhor Prefeito, que ao cabo dessa semana de discussões teremos subsídios valiosíssimos para a continuidade do nosso trabalho. Nós tiraremos desse Seminário contribuições que irão enriquecer, sobremaneira, o nosso Plano de Desenvolvimento Urbano. Por esse motivo é que o Governo do Estado, através da Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, e a Prefeitura da Cidade do Salvador, através do seu Órgão Central de Planejamento, tomaram a iniciativa de, conjuntamente, promover o evento. Nós acreditamos que na sessão final do Seminário teremos uma grande massa de sugestões a serem elaboradas e tratadas posteriormente e inclusive aprofundadas, quando for o caso, em seminários mais específicos; mas teremos sobretudo a certeza de que estaremos dando ao centro de Salvador o tratamento que ele merece; e mais, teremos a certeza que o nosso Plano de Desenvolvimento Urbano não será um mero exercício de técnicos; será basicamente um trabalho efetuado junto com a comunidade, um trabalho que traçará as diretrizes do crescimento da Cidade do Salvador, não como a diretriz única e exclusiva do Governo, mas sobretudo como uma diretriz de toda a comunidade.

PALESTRA SOBRE O CENTRO DE SALVADOR

Prefeito Jorge Hage Sobrinho

O Programa prevê que eu, na condição de Prefeito da Cidade, pronuncie uma conferência a respeito da problemática da área central. Não creio que vá pronunciar conferência aqui neste auditório.

Quero apenas tomar-lhes o tempo suficiente para dizer-lhes o que espera a Prefeitura deste Seminário. Como sente, quem governa a Cidade, o impacto dos problemas nos seus diversos aspectos, nessa área central. O que gostaria de ver discutido pelos técnicos, especialistas, representantes dos diferentes setores da comunidade, entidades diversas, durante o Seminário, o que imagino sejam as grandes linhas do debate que aqui se deverá travar. Já foi dito pelo Dr. Sérgio Gaudenzi que a Prefeitura entende não dever nem poder ela, sozinha, com sua equipe técnica, definir as diretrizes no Plano de Desenvolvimento Urbano, para o que seja o comportamento de todos os habitantes de Salvador, face ao seu centro. Eu diria mesmo, aprofundando mais a linha do seu pensamento, que entendo que todo plano deve ser, acima de tudo, um compromisso global de todas as pessoas em última análise, afetadas por ele; com maior razão, um plano urbano, com maior razão ainda um plano que se refere a um centro de uma cidade como Salvador. Deve, no meu entender, ser este um compromisso global, compromisso de comportamento, de observação de normas e de orientação quanto a ações e intervenções por parte de todos os setores cujas ações necessariamente interferem, de uma forma ou de outra, com o funcionamento, a preservação, o desenvolvimento, a renovação deste centro da Cidade. A Prefeitura já deu mostras, quando reformulou o seu Conselho de Desenvolvimento Urbano, o CONDURB, do seu in

teresse efetivo e prático em abrir-se, para dialogar com a comunidade a respeito do destino da Cidade. Tem dado mos tras no seu cotidiano, em outro extremo da escala física da Cidade, da escala social também, no seu contato diuturno com comunidades de bairros, com quem procuramos definir as dire trizes para o que sejam as intervenções do poder público nes as comunidades periféricas. Aqui, agora, certamente com um contexto mais definível, certamente com uma participação mui to mais densa de cérebros, nós nos reunimos para definir nes ta mesma linha de posicionamento, através da participação con junta, as diretrizes para a Zona Central. Quando reformulamos o Conselho de Desenvolvimento Urbano de Salvador o fize mos para que ele deixasse de ser uma mera reunião de chefes de repartições, uma mera reunião de secretários do Município, para o que não teria sentido constituir Conselho, porque o Prefeito pode reuni-los tantas vezes queira, para ouvir as suas opiniões. Modificado foi o CONDURB e nele hoje tem as sento mais de uma dezena de entidades, preferentemente não oficiais (as que são oficiais ali são a exceção: é o caso da Universidade, da CONDER e do IPHAN, salvo engano ou omis são de mais algum, todas as demais são entidades privadas) entidades não oficiais, hoje representando no órgão mais al to de apoio e consultoria do Prefeito, em matéria de desen volvimento urbano. Este Seminário portanto está situado ao longo dessa mesma linha de comportamento.

O que representa a Zona Central de Salvador para a Prefeitura ou para o Prefeito? Lhes digo, sem medo de errar, que representa, talvez, a área da cidade mais sen sível — não sei se diria bem — a área da cidade mais problemática porque a periferia da nossa Cidade coloca pro blemas de outra dimensão e talvez, tentar ponderá-los, ten tar sopensá-los e compará-los não fizesse nenhum sentido. Nós entendemos as zonas da cidade em termos mais globais, em ter

mos das suas interferências, inter-relações e conseqüências com o funcionamento global desta cidade; a zona central, sem dúvida nenhuma, é a que apresenta um número maior de questões e de problemas. Poderíamos dizer, formulando uma outra imagem, que se é verdade que as cidades representam um ponto onde se materializa, onde se explicita, onde vêm à tona todos os problemas de um país, (é como eu entendo) e onde se refletem todas as distorções, disfunções e mazelas de toda uma problemática e de todo um desafio nacional, no centro da cidade, por sua vez, de alguma forma se refletem os problemas da cidade como um todo, inclusive os de sua periferia mais distante. O centro da cidade é também, como a cidade é para o País, a "vitrine" da própria cidade. Isto vale dizer que o centro da cidade refletirá, sempre, em maior ou menor grau, em maior ou menor medida, o que fizermos da cidade como um todo. Mas ele também tem o efeito indiscutivelmente reflexo de influir em todo o comportamento das demais zonas da cidade.

A Prefeitura de Salvador, na atual administração, tem caracterizado a sua ótica em relação ao centro, por algumas linhas principais. Talvez a mais conhecida delas, talvez a mais divulgada delas e a que tem mais atingido de forma indiscriminada todos os habitantes, sejam as políticas da Prefeitura quanto a descongestionamento deste centro, por um lado, mas também, ao mesmo tempo e sem contradizê-lo, a política de inversão da tendência de desconcentração acentuada ou precipitada da cidade em relação a áreas de expansão, com relação ao esvaziamento deste centro. Nós temos procurado desenvolver a política de equilíbrio, onde consigamos descongestionar o centro, principalmente no que se refere à participação, ao papel do veículo individual, o automóvel individual, mas não descongestioná-lo, digamos assim, de gente, das pessoas, o que equivale a dizer, não esvaziá-lo, não dinamizá-lo.

Procuremos olhar os exemplos das outras grandes cidades do Brasil e no mundo, e aí o que vemos? Vemos uma tendência à deterioração das zonas centrais, nas últimas décadas, com exemplos bastante caricaturados como São Paulo, Los Angeles e outros centros, e vemos também, agora, nesta década, a tendência inversa, de reativação, de animação, elevação do nível da qualidade desse centro de cidade, com toda a chamada política de humanização de cidades e de recuperação das zonas centrais. Nos parece, a nós da Prefeitura, que aqui em Salvador verificaram-se duas tendências equivocadas: uma, de fuga do centro da cidade, como disse eu, açodadamente, precipitadamente em busca de áreas de expansão, em busca de uma descentralização geográfica, espacial, desequilibrada, porque não acompanhada de medidas de equilibração e porque não discriminatória; tratava-se, me parece, simplesmente, de esvaziar o centro; a nossa posição é discriminatória; procuramos esvaziar o centro, no que respeita ao uso do veículo individual nele e no que respeita a certos tipos de atividades. Mas, muito longe de nós a idéia de deixar que ele se esvazie totalmente. Se todas as cidades do mundo têm sentido o erro em que caíram, ou iriam cair, esvaziando o seu centro pelo fenômeno talvez natural da substituição das atividades que nele se verificam por outras de padrão mais baixo, pela deterioração enfim desse centro, maior razão, maior responsabilidade ainda tem o governo de uma cidade como Salvador onde o centro da cidade além do papel que desempenha qualquer centro, aqui desempenha papéis multo maiores, muito mais relevantes, papéis adicionais mais relevantes ainda, de caráter cultural, de caráter patrimonial.

As medidas ligadas à tentativa de descongestionamento do centro quanto ao automóvel individual são, me parece, do pleno conhecimento de todo este auditório, do conhecimento, inclusive, geral da Cidade. A política de criação de áreas de estacionamento na periferia deste centro, fa

cilitação do transporte coletivo, oferta de transporte coletivo de alto padrão para os atuais usuários do automóvel, como a única forma de atraí-los, ou de catequizá-los para a política de não utilizarem o seu automóvel no centro, oferecendo portanto um transporte de igual ou maior padrão de conforto do que o automóvel individual; daí os nossos conhecidos Ônibus com requintes de ar condicionado, música ambiente, vidros fumê e cortinas, que foram objeto da crítica desavisada de estar a Prefeitura aplicando recursos em transporte para a elite, sem aplicar no transporte para a massa, que absolutamente não resiste à menor análise, uma vez que o que a Prefeitura busca com isto é retirar automóveis do centro, para ampliar o espaço para o transporte de massa convencional, que são os "coletivos" em geral. Além disso, as criações de faixas privativas para o coletivo, onde o objetivo maior é ver chegado o dia em que os Ônibus andem mais rápido que os carros e que o cidadão dentro do seu automóvel individual veja passar por ele rapidamente um Ônibus e fique com inveja de quem está no Ônibus. Chegaremos lá, sem dúvida. A política de aumento dos preços dos estacionamento no centro da Cidade, como mais uma forma de desestímulo ao uso do automóvel aí; a possível implantação de estacionamentos do tipo "zona azul", que é o estacionamento regulamentado nas vias públicas ao longo dos meios fios ou em alguns "bolsões" adequados para isso, a eliminação do estacionamento indiscriminado e mal colocado, do que temos exemplo fácil no Belvedere da Sé e na Praça Castro Alves, a implantação de pequenas intervenções, pequenas "cirurgias" no sistema viário da zona central, sempre com vistas a facilitar o fluxo e dando prioridade ao transporte coletivo sobre o individual. Agora, já mais recentemente, o lançamento de alguns projetos mais minuciosos, já resultantes dos estudos do PLANDURB, como é o caso do Terminal da Piedade, da grande Estação de Transbordo de Passageiros Urbanos; que a Prefeitura deverá construir, se para isso obtiver os recursos necessários junto à EBTU,

no Vale que fica entre a Piedade e os Barris, onde terão ponto terminal todas as linhas de ônibus que utilizam as avenidas de vale daquela região, sejam nos seus equipamentos de ônibus convencionais hoje, seja amanhã nos equipamentos que vierem a ser definidos por esse PLANDURB, que poderão vir a ser ônibus elétricos ou simplesmente ônibus maiores ou metros de superfície ou o que for, em qualquer hipótese fazendo do ponto terminal ali na Piedade e fazendo com que seus passageiros, mediante "ticket" integrado, passem a um ônibus convencional que será circular, que será o único tipo de ônibus a circular no centro, medida esta baseada em levantamentos que indicaram que 80% dos passageiros ficam até a Piedade, não vão até a Sé e 100% dos ônibus vão até a Sé, sendo absolutamente desnecessário, portanto, esse deslocamento. Também é bom lembrar que o terminal de transbordo da Piedade é um dos terminais que deverão surgir desse sistema, da mesma forma que o sistema de estacionamentos periféricos está em implantação gradual, e São Raimundo, Vale dos Barris e Fonte Nova são apenas os três primeiros; outros deverão vir, na área do Comércio, nas proximidades de Água de Meninos, por exemplo, onde talvez se situe um outro terminal de transbordo do transporte coletivo; enfim, há uma série de projetos, alguns em plena implantação, outros em fase de elaboração, outros ainda em fase de entrar em discussão, todos eles visando o objetivo comum de descongestionamento do centro no que se refere ao automóvel individual. Isso foi acompanhado de uma política de facilitação à circulação de pedestres no centro da Cidade. Partindo de um princípio, de uma constatação absolutamente óbvia, mas que parecia não estar presente nas diretrizes de governo até então assumidas aqui em Salvador, a constatação mais do que óbvia de que não poderemos, todos, circular no nosso centro em automóvel. Segundo, que um percentual muito pequeno da nossa população de Salvador tem efetivo acesso aos automóveis. Um dos levantamentos nos indicou que apenas 19% dos deslocamentos de Salvador se dão

em automóveis individuais, 46% se dão em ônibus e 31% se dão a pé, a pé da origem ao destino, residência ao trabalho, residência à escola, sem contar-se aí a circulação pura e simples a pé no centro, de quem a ele chegou em automóvel ou em ônibus. A própria estrutura de renda da nossa comunidade dirá, obviamente, que os percentuais de habitantes utilizando transporte coletivo ou caminhando a pé, sempre serão muito maiores nesta Cidade.

A crise de combustíveis veio como um capítulo novo, que eu vejo como um fecho final, como um coroamento final de sugestão de todas as medidas que a pura e simples racionalidade de funcionamento das cidades já estava a indicar. Eu tenho dito, inclusive, talvez numa forma não muito justa, para o sistema econômico nacional como um todo, mas apenas no que se refere aos grandes centros urbanos brasileiros, que a crise de combustível é uma benção dos céus; talvez seja a única esperança de salvação das nossas cidades. Digo isso, evidentemente, de uma forma impressionista ou expressionista, caricaturando as coisas, extremando-as, para fazer sentir a importância do fato. Realmente, não tenho dúvidas de que a rapidez da criação de uma consciência geral no País quanto a esses problemas, foi enormemente ajudada pela crise de combustíveis em todos os níveis, desde o nível do homem comum das ruas até os mais altos níveis de governo, que agora se encontram muito mais sensibilizados a facilitar e acelerar a liberação de recursos para o transporte coletivo, recursos para o transporte de massa e aceitação de medidas de restrição ao uso do carro individual, anteriormente extremamente difíceis e pelas quais nós, Prefeitura, pagávamos um preço bastante alto. Mas o centro de Salvador, tendo solucionados os seus problemas quanto à retirada do excesso dos automóveis individuais, quanto ao aumento do espaço para circulação a pé, invertida a tendência de se ir encurtando o passeio, derrubando fachadas para passar o automóvel, não se

sabe para onde, hoje a tendência é absolutamente inversa, preservação do que está construído e alargamento das calçadas para o pedestre, mas, resolvido que fosse tudo isso, haveria ainda inúmeros outros aspectos a considerar.

Que tipos de atividades devem ter lugar no centro? Já existem experiências de normatização definidas em algumas cidades brasileiras e nós precisamos também aqui defini-las. Devemos estimular o comércio? Que tipo de comércio deve ser estimulado no centro de Salvador? Devemos desestimular instituições bancárias e financeiras em alguns pontos desse centro, sem dúvida. Devemos chegar a proibir que se instalem bancos ou uma financeira, ou um outro tipo de serviço de escritório, em determinados pontos do centro da Cidade? Sem dúvida nenhuma, são atividades que, pela sua própria natureza, desanimam o centro da Cidade, pelo seu sistema de não funcionamento em determinadas horas da semana, da noite ou da tarde.

Devemos permitir o que, em termos do uso do solo? Em termos de edifícios pluridomiciliares, verticais? A Prefeitura recebe uma pressão de alguns setores, razoavelmente significativa, para permitir edifícios de uso misto no centro da cidade: comércio em baixo, residência em cima; isto é bom? Isto é mau? Há colocações feitas pela empresa privada, pela construção civil, pela indústria imobiliária que, mau grado, evidentemente, mantendo como seu objetivo principal o lucro legítimo, parecem, muitas vezes, perfeitamente racionais, perfeitamente bem postas e bem colocadas; é aqui também a oportunidade para se discutir isso. Nós gostaríamos de saber qual a sugestão da comunidade representada neste Seminário quanto a este tipo de uso do solo; que inconvenientes haveriam para a Cidade? Que vantagens teríamos para a Cidade?

Referi-me no início ao valor adicional que tem o nosso centro pelas suas características históricas, monumentais, patrimoniais e culturais. Não vamos discutir sobre o óbvio. Todos estamos de pleno acordo quanto a isso. Vamos encontrar formas de efetivamente preservarmos essas coisas. Não vamos imaginar que o governo, governo entendido como Prefeitura, Estado ou União, que o governo possa jamais, ainda que fôssemos um país rico, uma sociedade rica, adquirir para preservar, tudo o que merece ser preservado, numa cidade como Salvador pelo menos. Não vamos nunca chegar lá, não vamos ficar nos lamentando porque o Solar das Mangueiras vai virar um imenso "espigão". Não adianta nada. Não vamos ficar lamentando porque o Corredor da Vitória deixou de ser a série de belíssimas mansões e hoje é uma série de espigões de 28 andares. Não vamos ficar nos lamentando se nas zonas mais próximas do Pelourinho e da Sé começarem a haver construções como o Edifício Themis, nas suas proximidades. Nós não vamos poder jamais preservá-los pela aquisição, pela desapropriação. Algumas áreas da Cidade são declaradas não edificáveis pelo poder público. Isto também é um instrumento muito discutível de preservação e nós todos temos consciência da fragilidade jurídica de se declarar não edificável uma propriedade privada. O nosso direito positivo brasileiro, toda a nossa tradição de respeito à propriedade privada que vem da Constituição e do Código Civil, que estão um pouco distante do nosso controle como governo municipal, respaldam e asseguram, com dose suficientemente forte de defesa, o instituto da propriedade privada. Então, nós temos que encontrar formas novas. Nós temos que nos debruçar sobre caminhos novos, que não sejam as medidas econômicas a que me referi, financeiras, de simplesmente adquirir os imóveis da Cidade, sejam terrenos, sejam construções, que tenham valor. O instituto do tombamento, e aqui está o representante do IPHAN, também, obviamente, não resolve tudo. En

tão haveremos de encontrar formas por um caminho normativo, regulador, de se defender a Cidade. Mais recentemente, tem surgido idéias como o "solo criado", como o "solo artificial", ou como os "bônus de preservação"; são algumas coisas, à primeira vista, um tanto esdrúxulas, depois talvez, numa análise maior, se veja que em parte podem fazer sentido. Estimaria também a Prefeitura que isto fosse debatido aqui. Seria válido se adotássemos sistema pelo qual um proprietário de um imóvel, de um terreno, de uma casa de valor para preservação ou próxima a um monumento ou a um prédio que merecesse conservação, teria valor uma norma pela qual esse proprietário de um imóvel assim, ou vizinho de um assim, tivesse o seu direito de propriedade limitado no que se refere a seu direito de construção, de construir aí, o tipo de edifício que lhe aproovesse. Mas não em troca da pura e simples proibição, que é juridicamente frágil em certos casos, nem tão pouco em troca de uma indenização que é economicamente inviável para uma cidade que tem 60% de sua população vivendo em favelas (que é mais importante ainda, para mim, do que preservar monumentos) mas, como caminho normativo, ou instrumento jurídico que lhe permitisse construir em outro lugar em troca daquilo. A possibilidade do poder público oferecer em troca, em permuta, o direito de construir, que o cidadão perdeu, para não construir ao lado da Igreja de São Francisco; em troca disso o direito de construir em outro lugar. Seriam coisas desse tipo que poderiam mostrar o caminho, o horizonte de solução para as cidades, especialmente para as cidades que merecem preservação especial como é o caso de Salvador. Isto tem sido debatido em alguns centros, em alguns encontros e também é um aspecto que me parece, mereceria aqui neste Seminário especialíssima atenção. Em suma, estes são alguns dos pontos, algumas das linhas gerais, sobre as quais eu pessoalmente estimaria recebéssemos sugestões.

Não me referi até aqui, aos demais aspectos do Programa, aspectos sociais, das populações que vivem em áreas como o Pelourinho e todas as peculiaridades dessa problemática, que já foram suficientemente enfatizadas pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado nas suas palavras iniciais. Tratei de me referir às demais que, me parece, não constituíram a ênfase principal da colocação que S.Exa. fez. Mas esses, sem dúvida nenhuma, os que o Governador referiu, também estão nas mentes de todos nós e deverão ser, e pelo Programa já vejo que serão, amplamente discutidos na oportunidade de conferências de especialistas da mais alta qualificação, que aqui haverão de estar.

Eu preferia aqui, neste ponto, suspender a manifestação das minhas preocupações que em linhas gerais estão aí postas e ouvir dos senhores, durante 10 ou 15 minutos de debate, porque prefiro o diálogo ao monólogo, sistematicamente, ouvir dos senhores alguma reação, inicial que seja, às colocações que fiz, algum pedido de esclarecimento de alguma colocação que não tenha ficado clara, uma vez que eu não poderei, por razões óbvias, pelos meus afazeres, estar aqui durante toda a semana, participando de cada conferência, mas somente deverei voltar aqui ao final, na segunda-feira, quando será encerrado o Seminário.

Muito Obrigado.

ASPECTOS SÓCIO-CULTURAIS

- . Coordenador dos Trabalhos:

Professor Valentin Calderon de La Vara
Diretor do Museu de Arte Sacra da Bahia

- . Relator:

Arquiteto Viderval de Oliveira Dias
FPACBA

CIDADE E CULTURA - O CASO DE SALVADOR

Professor Thales de Azevedo

Os homens são seres sociais em vários sentidos, inclusive no de que necessitam reunir-se para se realizar e para sobreviver. Essa reunião com outros homens, além de uma exigência psicológica de integração com seus semelhantes, é um imperativo dos modos de subsistir: tanto para competir, disputando os recursos do meio e pleiteando poder,quanto para colher e distribuir os elementos materiais e simbólicos de que se serve: este segundo impulso se traduz em cooperação, mesmo que a cooperação e a entreaajuda sejam, por vezes, um meio para realizar objetivos competitivos como alcançar poder, prestígio, ascedência moral, economia, intelectual e religiosa. A escala em que se verificam as reuniões, os encontros, a organização e a dinâmica da competição e da colaboração apenas varia de umas populações para outras, como variam as configurações institucionais que servem de suporte a tais ações.

Vão, por isto, do pequeno grupo familiar, das reduzidas equipes artesanais, dos limitados bandos de trabalho, de recreação e de jogos, de ataque ou de defesa até às gigantescas organizações internacionais e multinacionais que existem no mundo hodierno e que nos vem, aliás, de muitos séculos de antigos e poderosos consórcios os que financiaram, desde o Século XVI, as descobertas e a exploração das novas terras na América.

Da mesma maneira, podem ser organizações efêmeras e constantemente em recriação e estruturação, de acordo com as circunstâncias, ou podem ser permanentes como os grupos de idade, os grupos religiosos, as linhagens de famílias

lia e de descendência, todas as organizações formais e estáveis, as facções políticas, as corporações religiosas das sociedades sedentárias. Tudo isso se pode tornar efetivo tanto em regimes de mobilidade especial e até de dispersão demográfica, como em concentrados com nítidos limites espaciais como são os conjuntos, de variados tamanhos, que conhecemos como "cidades", mesmo quando, do ponto de vista administrativo ou político, possam receber outros títulos formais ou informais, tais como vilas, aldeias, arraiais, burgos, "comércios", "bairros", "ruas" - e neste caso, tanto bairros urbanos como órgãos das cidades, quanto agregados funcionais mais dispersos porém não menos integrados e coesos, que se encontram nos campos. O estudo de bairros do último tipo, por exemplo, tem recebido uma atenção especial dos sociólogos paulistas, particularmente de Antonio Cândido, de Maria Isaura Queiroz, como dos autores de "estudos de comunidades" Emílio Willems, Donald Pierson, Oracy Nogueira, Charles Wagley e vários outros. Lynn Smith, por exemplo, muito cedo tentou caracterizar o que no Brasil se designa como "localidade", contrapondo esta, a conjuntos definidos administrativa e juridicamente como sedes de distritos, de comarcas, de municípios, de estados, seja pelo tamanho, seja pelas funções e pelo aparelhamento para atingir seus fins.

Nada do que estamos vendo é exclusivo das populações e das organizações "modernas" no sentido de recentes ou de não tradicionais, isto é, racionais e técnicas na aceção destes conceitos elaborados pelos cientistas sociais. Vamos encontrar seus análogos também nas populações tribais, nas hordas coletoras e caçadoras, nos grupos móveis de nômades, inclusive desse interessante exemplo dos ciganos que vivem nas franjas das cidades grandes e mesmo no interior das mesmas em constantes mudanças mas sob inevitável dependência da economia das sociedades sedentárias. Não poucos autores insistem em distinguir aquilo a que denominam de simples "a

glomerados", mesmo de muitos milhares de pessoas, das "cidades" propriamente ditas com seu aparato político-administrativo e seus instrumentos técnicos para a produção, a distribuição, o consumo e a assimilação dos insumos indispensáveis. Mas a verdade é que tais aglomerados funcionam e guardam, em consequência, um grau, muitas vezes acentuado, de unidade, de funcionalidade e de duração que desafia as teorias e as categorias estabelecidas pelos urbanistas e pelos cientistas sociais. Não quer isto dizer que devemos equiparar os dois tipos de núcleos de aglutinação humana. Longe disto. Queremos apenas sublinhar o fato de que são tipos de conjuntos demográficos que, de uma ou outra maneira, servem aos fins humanos. Basta atentar em que na África, na Ásia desde há muito se acham grandes concentrados do gênero a que se tem chamado de "aglomerados" em oposição à "cidades" enquanto estas se desenvolveram muito cedo no Oriente próximo e atingiram, há séculos, proporções realmente avantajadas. Toumbouctou, na África, com seus cem mil habitantes, foi um desses centros elementares porém integrados, que espantaram por seu tamanho e sua estabilidade os colonizadores europeus e Roma antiga chegou a ter um milhão de habitantes e uma organização extremamente complexa, administrativa, política, militar, religiosa, comercial, artística e, se assim podemos dizer, esportiva com seu circo de gladiadores e de jogos outros com capacidade para 250 mil pessoas, com sua rede de esgotos e seus aquedutos, seu forum, seu porto próximo.

Grandes também foram, na América, as cidades aztecas, incas, maias em tamanho, em população, em riqueza, em diferenciação de atividades e de organismos, políticos e administrativos, até em admiráveis adeantamentos técnicos como a sua arquitetura e recursos construtivos, a sua astronomia e matemática, seus serviços de comunicação e de transporte, de agressão e defesa militar, sua agricultura e a sua in

dústria, ainda que esta tivesse o que hoje, um tanto etnocentricamente, gostamos de considerar como tendo somente certo nível artesanal de produção individual e de escala reduzida.

Mesmo não nos aventurando a opinar ou sequer a comentar tantos problemas e questões que a hodierna sociologia e a mais recente antropologia das cidades têm desenvolvido e desdobrado e que se representam numa imensa e especializada bibliografia, permitimo-nos unicamente lembrar algo do que o estudo das cidades sugere aos cientistas sociais e que pode ajudar o urbanista, o arquiteto, o administrador a pensar sua tarefa. E é a isso que parece quizeram aludir os organizadores deste simpósio ao incluírem no mesmo um *item* relativo a aspectos culturais, que caberia, supostamente, ao antropólogo. O cultural aqui pode ser abordado em duas perspectivas: a de atividades artísticas, intelectuais, criativas e recreativas que atualmente se consideram genericamente culturais, e a de complexos de modos de vida, de conceitos e visões do mundo, de atitudes, crenças, valores e estruturas de relações e de tecnologias que asseguram aos habitantes de tais conjuntos a sobrevivência.

A primeira das abordagens poderá ser objeto, nesta sumária dissertação, de algumas notas, após a consideração, igualmente tentativa, dessa referente à cultura como sendo, na definição pioneira de Tylor "as artes da vida" ou segundo Herskovits, "a obra do homem" atuando sobre a natureza. O que, realmente, a antropologia e a sociologia das cidades nos ensinam de mais elementar e, nem por isto menos importante, é que a cidade é um fenômeno humano. Parecerá óbvio e acaciano fazer tal afirmativa, porém há de reconhecer-se - e para tanto não necessitamos recorrer às teorias do social - que a cidade é antes de tudo um lugar de existência, de realização, de encontro de homens, ainda quando esse encontro suponha e exija e produza um considerável e compli

cado aparato material, tecnológico e simbólico que se diria extra-humano no sentido de que é distinto do indivíduo e da personalidade do homem, mas realmente a cidade, de cuja aparência arquitetônica, de cujo traçado, de cujo aparato utilitário, falamos com admiração ou com humildade, conforme suas proporções, é antes do mais o lugar da habitação, da ação, do convívio dos homens. Enquanto é, em muitos sentidos, feita pelo homem, a cidade educa, forma o homem. Forja até uma personalidade urbana, uma caracteriologia urbana, um temperamento urbano, que se distingue e, quase sempre, se opõe valorativamente com a presunção de superiores aos seus análogos rurais. Não apenas o campo propriamente, porém a própria pequena cidade, o pequeno arraial, o pequeno "comércio" produzem em seus habitantes, sobretudo nos que aí nasceram e cresceram assimilando sua cultura, algo diverso dos traços peculiares de sentimento, de modéstia de reações psicológicas, de reserva e retraimento, de modos de conceituar o mundo e classificar as coisas em base sacral e mágica, que os cidadãos supõem não partilhar. Quer dizer que mesmo os núcleos que Gilberto Freyre propõe se denominem de urbanos, porque não são inteiramente cidadãos nem exclusivamente camponeses, também tendem a desenvolver em seus habitantes e naturais atitudes e sentimentos que os fazem sentir-se diferentes e de certa maneira superiores à gente do campo, da roça, das áreas rurais propriamente ditas. A contraposição de categorias como "gente de cidade" a "gente do campo" começa nesse nível de estruturação do convívio em grupos territorialmente definidos, a partir da suposição e, por certo, do fato de que, à medida que se ajunta num espaço determinado e fixo e aí vive e age permanentemente, o homem desenvolve estruturas de relações, sistema de estratificação e de classificação social, instrumentos de produção, aparelhos de poder, símbolos de autoridade, canais de orientação do ciclo biológico que lhe dão um poder, uma capacidade de controle sobre o ambiente e o

meio humano, mais fortes do que aqueles de que depende a vida rural. A capacidade também de integrar mudanças, de superar o tradicional e o passado, de romper com o estabelecido contribuem para acentuar aquele sentido de superioridade ou, pelo menos, de mais modernidade e atualidade da cidade sobre o campo. E isto se passa mesmo quando a vida no campo é tida como um valor, um ideal ético, um modelo de realização moral mais perfeita, como tem sucedido em vários momentos da humanidade e na visão das coisas de certos líderes políticos, filosóficos, religiosos, artísticos.

A Bahia felizmente não tem aquela presunção: um dos encantos que descobrem em nossa gente os que visitam a Bahia é que não temos o ar preocupado e sofrido, o gesto brusco, o passo apressado e desatento dos povos dominados pela filosofia do viver para trabalhar. E é essa alma que Roger Bastide uma vez nos exortou a não perdermos. Realmente, os que nos visitam acham-nos cordiais, sociáveis, atenciosos e cooperativos para com o estranho. Somos conhecidos pelo trato amável e descontraído ao mesmo tempo pela combinação - aparentemente contraditória - que nos atribui Gilberto Freyre, como um traço de maturidade, da seriedade com certa maneira amolecada de encarar a realidade mais decepcionante. Faz alguns meses, por ocasião do Encontro Nacional de Cultura nesta Capital, Pedro Calmon, Josué Montello e Afonso Arinos de Melo Franco repetiam essas observações, acrescentando o último seu enlevo pela multidão de pessoas que andam pelas ruas "sem fazer nada", simplesmente passeando, olhando a vida passar. Pois é o caso de nos guardar contra tudo o que há de mau moral e psicologicamente falando, no cosmopolitismo que nos traz o turismo e na industrialização que inevitavelmente nos tocará com sua obsessão pela ação, pelo ganho, pela competição individualista, tolhendo o gosto pela festa, pelo samba, pelo carnaval, pela compensação do sofrimento pela alegria espontânea e contagiante.

Certo é que viver na cidade - atraído pelas suas luzes, como na sátira de Chaplin, ou pela injunção das conjunturas que obrigam os tabaréus, os caboclos, os matutos, os roceiros e os fazendeiros, a procurarem abrigo e melhores condições de vida nos meios urbanos, constitui um motivo ou, quando menos, um pretexto para orgulho e jactância. Esse valor atribuído à participação nas comodidades, nas facilidades, nas vantagens, também na dureza e nas frustrações da cidade, sobretudo da cidade grande, é um ingrediente, uma espécie de cimento moral da vida urbana; a quebra ou a debilitação de tal valor é um dos efeitos do declínio das cidades ou, no mínimo, da desestruturação dos padrões convencionais dos núcleos urbanos e mais nitidamente dos centros das cidades.

Na verdade, viver em cidade dá a impressão e, não raro, a oportunidade de relacionar-se mais proximamente com o poder, de participar das vantagens e privilégios apenas gozados por alguns porém contempladas com esperança ou com ressentimento pela maioria, e de se deixar envolver pela agitação, pelo ruído, pelo movimento - que são outros valores urbanos - por mais contraditórios possam parecer. Ainda quando esteja nas margens, na franja ou na escória da cidade, além da perpétua expectativa de mais segurança econômica, de acesso à educação e à recreação, de ascensão ao poder, o cidadão, particularmente o emigrado dos campos, que se deslumbra com o tamanho e o volume da cidade, adquire um senso de superioridade que faz apegar-se a esse ambiente até pelo menos que a desintegração do mesmo, por muito mecanismos econômicos, tecnológicos e morais, o leve a procurar de novo o silêncio, a privacidade, a independência individual, o sossego, o contato com a natureza nos subúrbios e no campo. O urbanista, em tais casos, prefere abandonar a sua vizinhança e identificação com os palácios, os templos, as fortalezas, os empórios, para buscar e recuperar, à maneira de

Virgílio, a desejada paz bucólica. O modo como essa tranquilidade se materializa é, aliás, muito distinto no morador permanente do campo e das pequenas aglomerações e nos ocupantes adventícios dos subúrbios e sítios, chácaras ou fazendolas em que se refugiam e descansam periodicamente sem romperem seus laços com a pesada maquinária urbana de que continuam dependendo para sua manutenção e para a expressão dos seus *estados* sociais.

É curioso notar que em geral se supõe que no campo e nos pequenos centros a vida é mais simples, menos complicada, menos envolvente. E que na cidade se sofrem muitas sujeições.

Não há dúvida. Na cidade somos mais livres em nossas opções, na escolha dos nossos parceiros, das nossas crenças, das nossas afiliações e partidos, a igrejas, a maneiras de organizar a vida afetiva, a grupos de recreação, mesmo a profissões e outras atividades. E podemos, com mais facilidade, dissociar nossas relações pessoais de nossos engajamentos profissionais e das nossas posições ideológicas: o advogado, o político, o administrador, o clérigo, podem competir e até agredir um ao outro enquanto cumprem suas funções e papéis sem que isso implique sempre em ruptura das relações ou ao menos dos contatos pessoais e até primários, faço-a-face, ao passo que a competição pelo poder, pelo ganho, pelo prestígio nos grupos reduzidos numericamente impele, quase inevitavelmente, a uma tal coalescência da pessoa com seus papéis que a competição obriga a uma oposição global do indivíduo no trato com os concorrentes. As inimizades que assim se adquirem são mais profundas, mais marcantes, mais definidas e duradouras do que, de ordinário, na cidade. Somente a cidade permite ao ser humano - diz Bernard Oudin - revelar-se a si mesmo diferente dos outros sem escandalisar e encontrar outros diferentes como ele. A pequena cidade

chega a se estruturar funcionalmente em bairros, em ruas, em lugares de encontro, em festas particulares e antagônicas de partidos, de religiões, de clans familiares, para não falar nas divisões e distinção por critérios de classe. Os últimos, todavia, podem não operar tão rigidamente: no regime rural patriarcal do Brasil antigo as classes se complementavam, assumindo as camadas proprietárias, junto com o prodomínio e o monopólio do poder, também certo grau de responsabilidade, certo dever de assistência a seus subordinados. Conquanto isso agisse como mecanismos que resultavam em manter a desigualdade e em abafar as reivindicações dos estratos subordinados, a verdade é que o efeito social consistia em certo grau de integração que o regime contratual dos meios urbanos e dos sistemas industriais não favorece, desde quando as relações deixam de ser pessoais e de dependência individual direta para serem categóricas, impessoais, distantes, profissionais e meramente econômicos.

E como conversa puxa conversa, esta também nos pode fazer tornar a um assunto que deveria ter sido tratado anteriormente. É a questão dos motivos para orgulho ou para ideologização de diferenças entre cidades. A Bahia, falamos de Salvador, ressentia-se há alguns decênios de ser desfavoravelmente comparada a Recife, a Belo Horizonte, para não falar em Rio e São Paulo, que se mostravam mais dinâmicas, mais ricas, mais modernas. Era sobretudo o número de seus habitantes, real ou aparentemente inferior aos daquelas cidades e menos crescente, o que dava aos baianos, aos soteropolitanos, um certo senso de modéstia. E como outro critério de avaliação de importância das cidades é a intensidade da atividade comercial e econômica em geral, a sofisticação da apresentação das mercadorias oferecidas ao consumo nas vitrines, nas prateleiras, a vitalidade dos segmentos urbanos realizada nos quarteirões, nos bairros, nos arrabaldes, a Bahia alegava sua superioridade ou lançava como desafio aos

parâmetros de grandeza das outras urbes, o fato de ter mais de um centro comercial: em vez de um único núcleo central de comércio, como supostamente se passava no Recife e naquelas outras cidades, gabava-se de ter não somente o Distrito da Sé e "o comércio", isto é, o núcleo de negócios e das grandes casas comerciais, de bancos, de escritórios da Cidade Baixa, com o ponto, os trapiches, o mercado principal mas simultaneamente a Baixa dos Sapateiros, a Calçada, o Forte de São Pedro e, mais perto dos nossos dias, São Pedro, a Estrada da Liberdade. Tudo isso, reunido e pesado, certamente penderia em favor da capital baiana, é o que pensávamos e nos consolava da suposta desdita de não sermos uma cidade bastante grande e, como tal, adiantada e respeitável, que pudesse repelir aquelas que, lá fora, nos lançavam à cara que a Bahia era boa terra mas era melhor "ela lá e eu aqui".

Criando-se e convivendo numa das capitais mais isoladas do país e mais estagnada até alguns 20 anos, desenvolveram os soteropolitanos certo sentimento de inferioridade e de provincianismo, ao lado da fama de retóricos e indolentes, que o surto de crescimento, de industrialização, de modernização e o contato intenso com o mundo, pelos meios de massa e pelo turismo, vêm mudando em certa vaidade, uma vaidade despertada pela consciência mais clara de suas possibilidades, da beleza de suas paisagens, da cordialidade de sua gente, do valor extraordinário de seu patrimônio arquitetônico, histórico e cultural.

Esse alegado nos traz à questão da delimitação ou da conceituação do "centro" da nossa Cidade. Não entraremos nessa dificultosa questão, convictos de que melhor o têm feito e continuarão a fazê-lo os geógrafos, os urbanistas, os economistas, os sociólogos, agora chamados mais uma vez, a reexaminarem sua definição. Efetivamente, foi o geógrafo Milton Santos o primeiro a aplicar a determinada parte

da nossa urbe esse conceito de "centro" coordenador e aglutinador de atividades, em uma monografia que é até hoje um clássico. A extensão dos limites dessa área do Campo Grande à Baixa dos Sapateiros, que aqui se toma como quadro de referência, retrata uma realidade recente, dos últimos decênios sem negar uma característica histórica desta Soterópolis: é que desde a sua fundação, a "cidade grande e forte" estabelecida por Tomé de Souza foi em alguma medida policêntrica: é que, além do seu núcleo murado inicial, imediatamente formou-se, até por decisão daquele governante, um segundo núcleo na marinha, na praia, que logo teve seu estaleiro e arsenal para reparo dos barcos locais e das naus do Reino, sua igreja, seus pequenos negócios para servir aos embarcações que começaram o tráfego com os contornos da grande baía, ou que vinham nas frotas transatlânticas e, sem demora, seu cordão de fortes para defesa contra os invasores, o que, tudo concorreu para seu fortalecimento econômico, seu povoamento extensivo, seu crescimento arquitetônico e sua relativa autonomia do centro governamental e religioso em que se construíram a Casa do Senado da Câmara, a Casa do Governador, a Sé Episcopal, os grandes conventos e outras igrejas, as residências dos funcionários trazidos de Portugal, a Casa de Fundição da Moeda, a do Ouvidor, a sua Misericórdia, os solares dos senhores de engenho, dos comerciantes, das autoridades. Já nos séculos seguintes, conservada pequenina e isolada mas viva e autônoma, embora juridicamente submissa à cidade oficial, a Vila e Povoação do Pereira - a urbe que competia com Goa e Luanda, formando o grande triângulo do comércio ultramarino de Portugal, de que nos fala, entre outros, Charles Boxer, multiplicava-se com a sua extensão ao Carmo e ao Desterro, num caso rompendo o muro e as Portas de Sta. Catarina, noutro caso ultrapassando a Vala que lhe ficava ao fundo. Mas é ainda com orgulho que José Antonio Caldas, na segunda metade do século XVIII, descreve o centro já extralimitado porém imponente, movimentado e opulento. O orgulho

por esse centro era justificado pela sua imponência arquitetônica, pelo conglomerado de órgãos e sedes de sua administração, por sua vista para o mar, sua ventilação e suas facilidades de obtenção de águas nas fontes que lhe ficavam à ilharga nas baixadas circunvizinhas, de verduras que se plantavam nas hortas a beira de seus brejos, de frutas que vinham das Quintas alongadas na direção da freguezia de São Pedro e da mercadoria grossa que as frotas conduziam da Metrópole, ajuntando-se à produção carregada do recôncavo e do litoral sul pelos saveiros. A propósito da impressão das cidades sobre os rurícolas e os indígenas, aqui mesmo na Bahia, na 2.^a metade do século XVIII o missionário capuchinho frei Martin de Nantes, para dar aos índios Carirí do nordeste a noção da grandeza de Deus, trazia seus catecúmenos a Salvador para que, contemplando sua imponência, fizessem idéia de algo magnífico que ultrapassava em proporções aquilo que viam nas suas tabas e nos aldeamentos. Na época, realmente, esta cidade já era impressionante mas tinha sobretudo um centro desenvolvido com seu paço municipal, a casa do governo, capitania e do país, suas igrejas, conventos, mansões, suas ruas frequentadíssimas, tudo a fazê-la merecedora da admiração não apenas dos índios porém dos europeus que a visitavam desde o século XVII ou XVIII. Naqueles tempos cobria já uma imensa extensão com sua Cidade Baixa e a Cidade Alta, com suas nove freguezias e bairros - a Sé com portentoso aparato arquitetônico, a Conceição da Praia, o Pilar, Santo Antonio Além do Carmo, a Rua do Passo, Sant'Ana, São Pedro Velho densamente povoado, Brotas, a Vitória, com seus arredores e o recôncavo pontilhados de paróquias e pequenos núcleos agrícolas e pesqueiros em Santo Amaro de Ipitanga, São Bartolomeu de Pirajá, São Miguel de Cotegipe, Nossa Senhora da Piedade de Matoim, Nossa Senhora da Encarnação de Passé, Vera Cruz de Itaparica, alguns dos quais eram também os lugares de administração pública, de reunião de senhores e escravos, de celebrações religiosas e festas dos engenhos, das

fazendas, das pequenas lavouras. A grande cidade, que bem se prestava a dar aos índios uma idéia das dimensões infinitas de Deus, era um agitado núcleo com quase 40 mil habitantes e cerca de 6.000 fogos entre 1718 e 1724 e já teria, com seu visível progresso, quase 9 mil fogos e mais de 53 mil habitantes em 1774 além de mais de cem mil almas de confissão no recôncavo.

A importância do centro criado por Tomé de Souza ainda é acentuada em começos do século passado, como evidencia a análise que o arquiteto Fernando Fonseca faz da distribuição das residências de famílias nobres, comerciantes fortes, de profissionais liberais, de altas patentes militares, de clérigos do Cabido, com base no *Almanack da Bahia para 1812*. Até pelo menos fins do século XIX, executados os ingleses e outros estrangeiros atraídos pela abertura dos portos, é mais ou menos por aí, que vivem as famílias mais influentes e de mais prestígio; aí desenrolam-se todas as atividades administrativas, políticas e religiosas da cidade que crescera e que até tendia a seu policentrismo. No seu Terreiro, nas suas Ruas Direitas do Colégio e do Palácio, nas suas imediações de seus edifícios públicos, à porta de suas repartições e de seus templos, em suas esquinas, formam-se e se reúnem as cliques de conversa que ainda hoje exercem seu papel lúdico, recreativo e também de controle social no comentários dos acontecimentos, no julgamento dos atos dos governantes, nas intrigas partidárias. Desses pontos se difundem as notícias, os boatos, os avisos de falecimentos e convites para enterros e missas de defunto, que complementam outros meios de comunicação tais como os manifestos políticos e sediciosos, como os de 1798, as gazetas inauguradas pela *Idade do Ouro*, a conversa de vizinhas através das varupemas que sombreiam as janelas, o encontro das famílias no Passeio Público, os cochichos de sacristia e dos parlatórios e adros dos conventos. Muito tempo durou tal centro como o local a

que era indispensável ir para saber das novidades, para ou vir os boatos, para informar-se das decisões das assembleias e dos governantes.

Todo esse quadro sofreu com o tempo as vicissi tudes que afetaram outras cidades no Brasil como noutras partes do mundo. A crise das grandes cidades e dos centros é algo do conhecimento geral. E é a partir das alterações experimentadas por esses núcleos iniciais de assentamento dos organismos oficiais de *stablishment* desde o Renascimento e as Descobertas que se tem procurado avaliar o grau de declínio ou de preservação das antigas cidades do Ocidente. Mesmo quando os centros tradicionais com suas Praças Maiores, suas Praças de Armas, suas Ruas Largas ou Direitas, seus becos e vielas, se desprestigiaram como áreas residenciais e até como polos de atividades econômicas, esses complexos ficaram até hoje como marcos de referência, como símbolos e como alvos do orgulho das grandes cidades: assim sucede com Londres, com Paris, com Roma, e no Brasil, com o Rio de Janeiro, apesar de certas destruições e desfigurações para a construção do metrô, como a derrubada do Palácio Monroe e outras.

Em Salvador, procura-se preservar e recuperar esse centro, mantendo o mesmo recriando a sua fisionomia antiga na obra admirável do Pelourinho e sua larga adjacência - apesar da ruptura do módulo de praça construído por Tomé de Souza, verificada paradoxalmente ao mesmo tempo que se restaurava a aparência arquitetônica da Casa da Câmara em determinado momento do passado, e novamente essa área é prestigiada aos olhos dos próprios soteropolitanos como evidência de um passado opulento e como atrativo e objeto de exploração econômica para a curiosidade dos visitantes e dos turistas.

O centro mais amplo, a respeito do qual estes debates se travam, conserva em larga medida o monopólio da criatividade que se verifica nas escolas, nos teatros, nas salas de concerto, nos palanques, nas academias, nos museus, nos cinemas, nas praças, nas livrarias e bibliotecas. Não se dirá que somente aí haja talentos, mas o centro das cidades - como as cidades em sentido genérico - os atrai, os revela a si mesmos e aos outros, os coloca em relação, os amadurece e projeta. E daí difunde-se, nem sempre com a equidade necessária sua produção. A extrema concentração dos espetáculos, dos concertos, das exposições, das conferências, das retretas, e de outras manifestações artísticas e intelectuais entre o Campo Grande e o Pelourinho, limita a difusão cultural e seus efeitos criativos a círculos reduzidos, a uma espécie de elite de grupos ou de residentes das áreas mais acessíveis a tais locais. Apenas as galerias de artes plásticas - na maioria de caráter comercial - se descentralizam acompanhando a expansão da Cidade para as áreas burguesas novas e para os polos do turismo. A não ser quanto às festas populares, que só vêm ao centro no Carnaval, no Dois de Julho e numa ou outra expressão religiosa, as periferias, os arrabaldes, os bairros antigos e os populares quase só são atingidos pela arte, pela cultura que se difundem através do rádio e da televisão.

As novas contingências e restrições trazem agora desafios peculiares a esse centro, obrigando os que o estudam e planejam, a interrogar a realidade para descobri-la e para escogitarem como tratá-la. Ao movimento que até há dias, bem podemos dizê-lo, em tudo concorria para descentralizar e dispersar a cidade no Brasil e deslocava as populações mais abonadas para distantes bairros de recreio, de isolamento, de lazer, de contato com a natureza, de fuga da poluição, opõem-se agora brusca e violentamente às dificulda

des de locomoção e de transporte com a chamada racionalização de consumo desse combustível, sem que, paralela e oportunamente, se hajam encontrado soluções para o deslocamento rápido, cômodo, acessível em custo, dos que trabalham, dos que estudam, dos que operam os serviços, dos que fazem arte. O destino parece ser a revalorização do centro, uma revalorização no sentido econômico e usuário e uma revalorização conseqüente do ponto de vista simbólico: é possível que novamente o centro das cidades assuma o seu antigo prestígio e passe a ser cobiçado como um sinal de *status*, de bom gosto, de progresso. Também é urgente atentar para o risco de se descaracterizar e destruir esse centro com espigões, com edificios-garagens, com hotéis de estilos e volumes discordantes do precioso conjunto. Dar-se-ão as mãos os administradores e planejadores do Município e os zelosos guardiães do nosso excepcional patrimônio, para evitar esses males.

Até agora uma das dificuldades com que lutavam as cidades brasileiras era a de controlar a decadência dos seus centros: o desafio atual consiste em descobrir como tornar atrativo o centro ao mesmo tempo descongestionado do tráfego e ao menos suportável para o morador que nele vive e que se escolha para ocupá-lo e que aí possa alcançar as satisfações da existência. Nunca será demais pedir atenção para os direitos da população pobre e remediada que se fixou em suas velhas ruas, em seus casarões desvalorizados, em seus sobrados e que terão mais dificuldades em custear a locomoção para os locais de trabalho nesse miolo da Cidade em que a maioria da população tem seus empregos e suas atividades. Não é preciso apenas remanejar o "centro", é bom lembrar, supondo-se que este seja único e deva continuar nessa função, mas os polos que se destacaram dali e que carecem de ser estimulados, melhorados e completados para que aliviem a pressão sobre o núcleo tradicional e se contemplem suas poo

pulações com os serviços educacionais e culturais e com a qualidade de vida de que gozam outros. Esse será um zoneamento complementar daquele que se propôs na Carta de Atenas, com a criação de áreas polivalentes e heterogêneas de habitações e serviços, não de indústrias, que possam ser viáveis e permitam a omnívota vitalidade da cultura nos subúrbios, nos arrabaldes, nos bairros e nos quarteirões, cultura como "artes da vida" e como "vida das artes".

TESES DITAS DO CENTRO DA CIDADE DO SALVADOR
(A Propósito de "Animação Urbana e Pontos de Encontro")

Professor Romêlio Aquino - UFBA

Para os companheiros de
ex-sábados num ponto qualquer
do "Brasil" (bar da Praça da
Sé)

I

Centro urbano, sabe-se, é antes *função* que *geografismo* - o que não exclui a ambivalência. Essa, a coincidência de *atividades* e *lugar* centrais, é postulada na idéia (implícita na direção do Seminário) de "centro histórico" da Cidade do Salvador. Histórico, em dupla dimensão: para além da gênese do espaço, é do tempo da História que se trata. Daí uma primeira aproximação. Se, como acordam teóricos do urbano, o *monumento* é intrínseco à simbólica dos centros, a *irreversível monumentalidade do centro soteropolitano* induz à *perduração dessa centralidade*.

II

A tese I só o é criticamente. A começar da ideologia que subjaz ao Seminário - valores sócio-culturais são "preservados" (Painel programado), antes mesmo que sejam *conhecidos* (Conferência posterior); não há tematização das centralidades alternativas (já existentes), nem é posto

em questão o (atual) caráter *primário* do "centro histórico" de Salvador.

III

Subordinação inercial da *função* a *forma*, certo "preservacionismo" extrapolador da preservação-memória/conhecimento/laboração do que a história decanta e sedimenta, insinua um segundo grau de extrapolação: do conteúdo para o continente - *agora, é a acrítica preservação do centro en quanto tal.*

IV

Assinale-se em todo caso a demarcação do *objeto*, para a exata consciência do compromisso a assumir: uma coisa é prevenir ou remediar a deterioração de área dada - ainda que central; outra, é legitimar (ou reverter) uma *centralidade primária*, estruturadora do modelo de expansão da Cidade.

V

Ainda uma ruptura entre *forma* e *função* permeia a noção em debate de *animação urbana*. O sentido há de ser aí o etimológico. "Animado" se diz do que possui vida, alma (anima). "Desanimado", obviamente, do que não o possui - nunca o teve ou o perdeu. Esse último é o caso do "fenômeno urbano": análises demonstram o crescente declínio da substância anímica das cidades grandes - a desapareição do que se chamaria de "alma (anima) urbana". É também consabido que tal declínio se deve a *disfuncionalidade* que respeita

a cada função da cidade e, sobretudo, às funções como um todo. (De momento, mais que toda disfunção simbólica ou cultural, ameaça desanimar o centro soteropolitano a caótica desconcentração, descentralização do terciário). Reciprocamente, a retomada daquela *animação* é tarefa solidária das diversas funções.

VI

Por que pois remeter à esfera da *cultura* uma "responsabilidade especializada" pela *animação da Cidade*? A resposta é uma só: *o que então se manipula é uma concepção equívoca de cultura*. Cultura como *forma* contraposta a *função*; como *produto*, não como *processo*. Numa palavra: em jogo está o *evento*, nunca a *estrutura* cultural. Arranja-se mercado à cultura-mercadoria dos planos consumistas de "ação cultural". Mais uma vez é descartada a grave questão da *produção da cultura* - a *verdadeira questão cultural*. A questão do centro - ou a questão central.

VII

Faz falta uma explicitação das relações centro/periferia, fundamental à compreensão do *centro-para-quem* e, em consequência, do *centro-para-que* a definir-se.

VIII

Centro-fim é desmetáfora de cartão postal. *Centro-meio* é a *animação* que resulta da fruição permanente das funções desse espaço pelas população da cidade. Sem discriminações centrais, periféricos, turista. São os *locais*,

não obstante, impedem uma absurda "animação sazonal". Eis a população a privilegiar-se.

IX

A mencionada subordinação da *função* à *forma*, gera a sensibilidade nostálgica que opõe irreconciliavelmente *turismo* a *cultura*. Como se não existissem Oropa, França e Espanha.

X

O *consumismo* é homogeneizador de desempenhos sócio-culturais. O *comércio* favorece a "democratização" do centro. Há muito já se sobe a Ladeira da Praça, da Baixa dos Sapateiros para a Rua Chile.

XI

A centrífuga fixidez dos equipamentos culturais do poder público, opõe-se a centralidade itinerante das festas da Cidade. (No meio, seguramente, está a virtude). Para além de ambas, porém, *juventude* e *bairro* aspiram à condição de *sujeito* e *lugar* da *produção da cultura*. O centro cultural - o centro inteiro, é preciso alternar, referir, descentrar. Ser fiel às origens lusitanas (preservar?): mais que (sobre) viver, nav'gar.

XII

Pontos-de-encontro não existem. Melhor: têm a existência matemática de lugares no espaço de uma possível sociabilidade recriada.

XIII

Função do efeito-combustíveis, à siseudez dos já significativos "deslocamentos a pé casa-trabalho, etc". tende a se sobrepor uma curtidora "paleta"-lazer pela Cidade. Aos organizadores das ruas do centro à escala desse flãneur/"paleteiro": Dickens, Stevenson, Poe, Baudelaire e a Paris de Baudelaire, Jorge Amado e a Salvador de Jorge Amado, entre outros, tem muito o que dizer. Escutem-nos.

XIV

E ingênuo competir com sol-e-mar. Há toda uma *noturnidade* a se explorar.

XV

"É preciso jogar a escada fora, depois que se aprendeu a subir por ela" (Wittgensteins). Do Baudelaire poeta e *flâneur* aos teóricos da sociologia urbana, a *imprevisibilidade* é essencial ao centro urbano - simulacro de organização coletiva desse espaço.

Centro, coração da cidade, há de ter suas razões que a Razão desconheça.

PLANEJAR O NÚCLEO HISTÓRICO

Professora Maria de Azevedo Brandão - UFBA

Um seminário como este parece ter por finalidade explicitar e tentar desenvolver as bases de legitimação de uma política de controle do uso do solo e das instalações do centro urbano de Salvador.

No caso particular deste painel, os organizadores propõem que seja elaborado um dos critérios de definição dessa política: a natureza das funções sócio-culturais do centro.

Historicamente, as funções e a estrutura dos centros das cidades mudam, como mudaram o papel e a forma do centro de Salvador, da colônia ao presente, com o movimento da própria cidade de centro de defesa e administração da exação colonial, ao de controle político e ideológico e de distribuição e produção de bens e serviços.

Como em qualquer sistema vivo a função de uma parte da cidade é não só historicamente específica em relação ao todo, quanto estruturalmente específica em relação às outras partes.

Além disso, as alterações de funções da cidade frente à sua região de dominância, por sua vez refletem alterações do modo como a economia regional tem participado na divisão do trabalho dentro e fora do país.

Assim, sem ir muito longe, as décadas de 20/30 encerram para Salvador uma etapa crítica de redefinição das funções do centro da cidade. É que nesse tempo, mu

PLANEJAR O NÚCLEO HISTÓRICO

Professora Maria de Azevedo Brandão - UFBA

Um seminário como este parece ter por finalidade explicitar e tentar desenvolver as bases de legitimação de uma política de controle do uso do solo e das instalações do centro urbano de Salvador.

No caso particular deste painel, os organizadores propõem que seja elaborado um dos critérios de definição dessa política: a natureza das funções sócio-culturais do centro.

Historicamente, as funções e a estrutura dos centros das cidades mudam, como mudaram o papel e a forma do centro de Salvador, da colônia ao presente, com o movimento da própria cidade de centro de defesa e administração da exação colonial, ao de controle político e ideológico e de distribuição e produção de bens e serviços.

Como em qualquer sistema vivo a função de uma parte da cidade é não só historicamente específica em relação ao todo, quanto estruturalmente específica em relação às outras partes.

Além disso, as alterações de funções da cidade frente à sua região de dominância, por sua vez refletem alterações do modo como a economia regional tem participado na divisão do trabalho dentro e fora do país.

Assim, sem ir muito longe, as décadas de 20/30 encerram para Salvador uma etapa crítica de redefinição das funções do centro da cidade. É que nesse tempo, mui

to mais que o traçado físico da cidade que então começava a se alterar, definia-se a nova forma de articulação da economia regional aos centros econômicos hegemônicos fora da região de influência da cidade.

A uma articulação inter-regional mais complexa e a uma estrutura econômico-social interna mais diferenciada correspondeu um desenvolvimento dos mecanismos de controle da produção e de poder de estado, que por sua vez passaram a expandir e alimentar novas camadas sociais.

São essas funções e esses grupos que os edifícios alojarão, enquanto no espaço físico do centro circulam os homens, os bens e os símbolos que movimentam e são movimentados na produção das condições da vida e no enfrentamento recíproco dos interesses que competem pela riqueza e pelo poder.

Esse primeiro instante do processo de redefinição recente das funções da cidade tocou diretamente o centro urbano, levando à sucessão de atividades residenciais por comerciais, o que provocou um movimento centrífugo de população para suas adjacências e dessas para os vazios próximos ao centro, sobretudo os vales.

Surge um interesse particular pelo urbano. Publica-se primeira fotografia aérea do centro; discute-se a elaboração de um plano urbanístico; criam-se no centro novos prédios para abrigar as expandidas ou novas atividades do aparelho governamental.

Enquanto a periferia urbana em si crescia sem grandes saltos, por efeito de uma adição lenta de novos moradores de baixa renda, era, pois, a redefinição do uso do espaço e das instalações do centro que retransmitia para toda

a cidade os efeitos das transformações econômico-sociais internas à região de influência desta e específicas de seu papel de centro de articulação inter-regional. Estas transformações viriam encontrar-se mais tarde com os interesses supra-regionais que determinam hoje a nova fase de evolução econômica do Recôncavo.

Nesse momento, padrão que definia predominantemente ainda o uso do solo urbano era o seu valor de uso, o que dava ao centro o caráter de um bem público, em espaço coletivo, ainda que nele fossem privados as casas de morar e de negócio.

Mas, já pelos fins da década de 30, em contraste com os velhos bairros, melhor equipados e melhor servidos por atividades de apoio à população, novas áreas residenciais de nível médio começavam a crescer rapidamente, geralmente carentes de infra-estrutura e de serviços, enquanto o centro, que progressivamente envolvia os velhos bairros adjacentes, retinha o monopólio desses equipamentos e serviços.

Pelos anos de 40/50 o centro de Salvador tornou-se extremamente denso de comércio e outros serviços, enquanto passou a lançar cada vez mais longe uma população sem água, esgoto, escola, assistência médica, comunicação.

Como sede exclusiva das atividades de controle econômico-administrativo e dos serviços de apoio à população de renda mais alta, esse centro avarento de equipamentos e serviços tornou-se, juntamente com os velhos bairros adjacentes, uma cidade dentro da Cidade, uma grande superquadra, residência de comerciantes, banqueiros, proprietários, altos funcionários, doutores, e de infinidade de auxiliares destes-burocratas-civis, eclesiásticos e militares - e da

multidão de artesões e oficiais de construção e reparos, hor
taleiros, "ganhadores" - carregadores e serventes - e em
pregados domésticos.

Não é surpresa que tenham sido esses anos de intensa produção erudita, de salões de arte, de historiografia monumental, de geneologias intermináveis, de produção he
ráldica, desfiles cívicos, comemorações, "vultos" sobre-hu-
manos erguidos durante o ciclo de comemorações do 4º centenário
(1949).

É quando se instala o Escritório do Plano Urbanístico da Cidade (EPUCS, 1943) e se constitui a primeira universidade (1946) da região (federal) pela agregação de antigas escolas isoladas.

A concepção iluminista da Universidade refle
te o que o trabalho do EPUCS desenha: é a reconstrução e a projeção eruditas da imagem dessa cidade pré-industrial, já em processo de redefinição para um estágio mais avançado de diferenciação interna regional e de articulação supra-regional.

O centro-espetáculo duraria porém muito pouco. A densidade de atividades e recursos do centro passaria rapidamente a conferir a cada centímetro de solo um valor ex
plosivo.

Inserida no circuito dos mecanismos de concentração da riqueza e do poder e de incentivo ao consumo, a ci
dade passou a ser uma usina de valor, uma indústria de uma nova mercadoria: um lugar ao sol.

Favorecida pelo crescimento demográfico e pela expansão das necessidades de alojamento de novas ativida

des de alojamento de novas atividades econômicas e administrativas e pelo desenvolvimento da tecnologia de transporte, a especulação do solo levou inevitavelmente à produção de mais e mais áreas comerciáveis e à multiplicação de pisos. Surgem pequenos prédios de apartamentos e despontam os primeiros "arranha-céus".

Para onde se estendesse a precária e rígida infraestrutura urbana, a competição pelos espaços melhor situados passou a elevar em proporção geométrica o valor do solo.

Assim - não desconhecendo as condições estruturais e conjunturais paralelas - o valor de mercado do solo urbanizado ou potencialmente beneficiável e, sobretudo, o valor do chão do centro urbano, passa a dominar todo o uso do solo.

Como mercadoria, o centro entra em leilão. A produção artificial de valor leva a uma progressiva disjunção entre valor de uso e valor de troca. O bom terreno é menos o mais próprio para o uso que receberá, quanto o mais preenche de possibilidades de valorização.

Mais adiante, para o conjunto da cidade e da própria região metropolitana, as décadas de 60/70 representam a conversão de todo o espaço urbano em uma espécie particular de ambiente por onde a acumulação se aproveita de dois mecanismos solidários.

O primeiro deles é a transferência dos benefícios de investimentos públicos e melhoramentos urbanos de origem social para agentes privados, o que se dá na produção de solo comerciável por meio da valorização de áreas beneficiadas. O segundo é a acumulação de tipo clássico, que se dá na produção empresarial do alojamento.

Como lugar de viver, o centro se esvazia. De dia torna-se um local de trânsito, uma estação - de passageiros e mercadorias - e um local de prestação de serviços pessoais, comércio de papêis e serviços administrativos alojados cada vez mais congestionadamente.

Mas com o adensamento do trânsito e da ocupação do solo, a própria presença de grande parte desses serviços que por um tempo ainda permaneceram e cresceram no centro, tornou-se inviável. Como antes acontecera, as parcelas de renda mais altas da população que foram desalojadas do seu interior, o centro passou nos últimos anos a também lançar para fora de si parte dos serviços que abrigava.

À noite, esvaziado de funções vitais, retém apenas uma população presa pela dependência ao trabalho que realiza ou pela incapacidade de acesso a outros locais de morada, amontoada em velhos prédios densamente ocupados, ou vagante, "na rua", entre lugares de dormir.

Urbano na essência, o capitalismo não mais precisa dos centros das cidades. Precisou sim e fortaleceu-os na medida em que neles se refinaram os mecanismos de divisão do trabalho e de centralização do poder. Mas no que tais processos avançaram na direção da mercantilização geral dos bens e do trabalho, na burocratização da vida política, e no desenvolvimento dos sistemas de comunicação, o centro das cidades, como antigos locais de trocas de bens e serviços, como centros de decisão política e de produção intelectual, perderam o seu sentido.

A que funções poderá servir o centro agora? E que possibilidades tem o poder governamental, em particular o governo local, de determinar tais funções?

Que poder de fato terão essas autoridades para conformar a evolução do centro de Salvador, frente à limitação de expressão política dos diferentes setores e camadas sociais, de modo que o jogo efetivo de interesses referentes à Cidade, como ambiente e equipamento de uso coletivo, restringe-se a parcelas minoritárias da população e a uma rede de agentes freqüentemente articulados a nível supra-regional.

Paradoxalmente, este seminário pretende esclarecer e definir uma política de controle público do uso do espaço e das instalações do centro de Salvador ao tempo em que a própria Cidade se insere num processo de progressiva dependência em relação a centros de decisão fora do controle dos que dela dependem mais vitalmente e dela tem o poder formal da ação governamental.

Ainda mesmo sem alterar a estrutura de distribuição da propriedade fundiária, seria possível pensar em dissociar posse e uso do solo, como, por exemplo, na antiga tradição até bem pouco viva das velhas cidades brasileiras. Contudo, qual a viabilidade de medidas nesta linha?

Enquanto isso, descobrir boas funções para o centro, funções que ajudem a preservar o cenário antigo de funções passadas requer que se assumam a natureza das leis que regem o uso do solo urbano, independente da vontade declarada dos governantes.

Tornando-se um gigantesco mecanismo de concentração da riqueza e do poder, a Cidade, e hoje toda a Região Metropolitana, virou uma espécie de usina difusa de produção de duas mercadorias de primeira necessidade - chão e teto - e de uma moeda universal, o papel imobiliário.

De quem será a usina? Certamente não se trata de uma empresa ou mesmo de um complexo de empresas. Uma infinidade de agentes detêm parcelas variáveis de poder sobre a operação e os produtos do trabalho da Cidade.

E, apesar de toda a insolvência financeira das administrações locais, é forçoso reconhecer que parte das operações da usina estão sob controle público, pelo menos formal. Mas certamente, também, não as operações mais lucrativas ou cruciais.

Na realidade, o controle e o usufruto dos resultados da indústria urbana estão nas mãos de quem detem o poder sobre os mecanismos de alocação de recursos públicos e de acesso ao capital que aciona a indústria imobiliária - uma indústria, como a do automóvel, de remédios ou de cosméticos, tão ávida por atender às necessidades materiais e psicológicas do seus consumidores quanto em produzi-las para atender às próprias necessidades de retorno e remuneração de capital. Quando não se pode vender carros, vende-se casas e, se o mercado se encher de televisores a cores, será sempre possível vender materiais de construção e lotes urbanizados para chácaras de recreio.

O centro, dado o valor de mercadoria do solo e dos pisos criados, só poderá abrigar, portanto, funções com uso intensivo do solo. Mas a questão é saber quais, sem a implicação do congestionamento, da mutilação do acervo arquitetônico e da artificialidade:

Em primeiro lugar, além da solução clássica do desafogo do trânsito não-local, a seleção entre as funções viáveis terá que levar em conta critérios que eliminem as alternativas de atividades com grande fixação e trânsito de volumes.

Por outro lado, para não afastar o povo da cidade do centro, será necessário eliminar alternativas dependentes do comércio de serviços para turistas, da residência e da prestação de serviços pessoais para camadas de alta renda.

A linha de serviços de hotelaria e de uso domiciliar de alto nível, além da mutilação dos imóveis devido à sua necessária orientação para o consumo, transforma o centro num cenário de opereta, que Salvador já começa a conhecer.

Ao contrário, portanto, da projeção fantasiosa de atividades de reanimação, o controle governamental da evolução do centro deverá levar em conta critérios que nele determinem a alocação de atividades que para usar dois termos exóticos se poderiam chamar de solo-intensivas e massa-extensiva, acionadas pelo trabalho de população local e dirigida a clientelas populares.

Seriam assim atividades inseridas, ainda que não diretamente, a nível alto no circuito da produção e do controle do sistema, mas com alta dependência do uso de símbolos. Apenas para citar, como exemplos, esses critérios de verão reservar para o centro a parte "soft" da pesquisa e do ensino superior, e os serviços de referência a produção de informação.

Se esta proposta parece à primeira vista numa rendição à ordem da acumulação e do poder, basta supor por um momento o resultado da continuação da mistura de "boas intenções" e interesses econômicos. Evidentemente, não é mais pelo centro que se mudará as cidades. E se se trata de salvar o cenário, a tarefa imediata é, portanto, a de feri-lo ao mínimo.

ASPECTOS ECONÔMICOS

- Coordenador dos Trabalhos:

Professor Romélio Aquino - UFBA

- Relator:

Jefferson Bacelar - FPACBA

ASPECTOS ECONÔMICOS DO CENTRO DA CIDADE -
O VALOR DA CIDADE

Professor Ademar K. Sato - UFBA

A Cidade

A cidade não pode ser definida através de uma abordagem eminentemente estática e referindo-se apenas aos seus aspectos físico-territoriais. Ela é, antes de tudo, o sítio da aglomeração humana, é onde as pessoas se encontram. A dicotomia entre cidade e campo pode ser notada nas diferenças de densidade populacional. Esse processo de concentração demográfica que caracteriza a formação e o desenvolvimento da cidade ocorre "pari-passu" com a centralização do poder político. É na cidade que se localiza o centro decisório, onde se monta todo o aparato burocrático-administrativo.

Sem embargo, nenhuma cidade sobrevive sem vida econômica. Aí se concentra e se centraliza a maioria das atividades de produção, circulação e consumo de bens. Ainda que a produção se localize na zona rural, é basicamente comercializada na cidade, e uma grande parte dos bens de consumo só pode ser adquirida na cidade.

Desta forma, podemos dizer que a cidade concentra e centraliza funções de natureza sócio-cultural, política e econômica.

Não obstante, a cidade é também o palco onde se encontra a contradição "riqueza-miséria". De um lado, justamente em razão da concentração e centralização de funções - fenômeno condicionante das chamadas economias externas e de escala, que aumentam a rentabilidade dos negócios - ocorre a acumulação de riqueza. Por outro lado, esse mesmo processo provoca a acumulação da miséria na cidade.

Como Ocorre Essa Contradição?

A Contradição

Em primeiro lugar, com a acumulação da riqueza na cidade, aumenta o diferencial de padrões de vida entre o campo e a cidade. O padrão de vida da população urbana não pode ser medido apenas pelo nível salarial remunerativo. Os serviços que a cidade oferece - educação, saúde, recreação e lazer - exercem uma forte atração sobre os interioranos. Isso, e basicamente a expectativa de emprego e a escassez de oportunidades de trabalho na zona rural estimulam um intenso êxodo rural.

O paradoxal é que quanto melhor se equipa a cidade, aumenta o diferencial de padrões de vida a favor da cidade, impulsionando ainda mais o êxodo rural, que é o componente principal do fenômeno da explosão urbana nos países subdesenvolvidos. Por mais dinâmica que seja a economia urbana e por mais eficiente que seja o poder público, o ritmo do aumento da oferta de empregos e de serviços de infraestrutura básica nunca poderá acompanhar o crescimento desse contingente populacional inserido exogenamente. Assim se acumula a miséria na cidade.

Em segundo lugar, a cidade, que se constitui no palco do processo de concentração e centralização de funções, acompanha a evolução da economia regional e nacional, implicando na mutação das funções predominantemente exercidas. Num determinado período histórico, a função político-administrativa era a mais importante; num outro período é a função portuária-comercial ou bancária-financeira, no outro, a industrial, e assim por diante. Não obstante, a predominância de uma determinada função, a depender do momento his

tórico, não significa que as demais funções fiquem extintas. A cidade continua incorporando todas as funções.

O que se deve chamar a atenção é que a configuração físico-territorial da cidade é, de certa forma, moldada para que a sua função primordial seja melhor exercida. Com a mutação da ponderação das funções da cidade, acompanhando a evolução regional e nacional, pode ocorrer um conflito de configurações físico-territoriais, conturbando a performance de toda a cidade. Uma cidade que funciona mal atende mal, e aí está um foco gerador da miséria.

Finalmente, o próprio processo de concentração-centralização tem seu limite. Já dissemos que as funções são concentradas e centralizadas na cidade tendo em vista a criação de economias externas e de escala que aumentam a rentabilidade dos negócios. No entanto, na medida que a concentração-centralização se efetiva sobre um espaço delimitado, ocorre a reversão das economias, isto é, deseconomias externas e de escala.

A poluição atmosférica e sonora, o congestionamento do tráfego, o esgotamento da capacidade de atendimento da infraestrutura básica, o aumento exorbitante do preço dos terrenos e de aluguéis de imóveis passam a descompensar os virtuais ganhos dos negócios.

A reação natural contra esse fenômeno é o movimento centrífugo: abandona-se as zonas saturadas da cidade em busca de novas áreas, e na ausência de uma orientação dirigida caracteriza-se a dispersão caótica, apenas manipulada pelas regras do mercado imobiliário. As zonas antigas se degeneram e novas zonas acusam a deficiência de serviços

infraestruturais. A cidade se fragmenta, alojando nas suas dobras a miséria.

E o Centro, qual é a sua Importância?

O Centro

O centro da cidade é o núcleo do processo de concentração-centralização de funções que acumula a contradição "riqueza-miséria". É no centro que se aglutina a população sem emprego fixo que vive de prestação informal de serviços; é onde é visível a coexistência, muitas vezes compartimentada e irracional de diversas funções: residencial, de escritórios, de lazer e cultura, comercial e balneário, de serviços públicos e até de fábricas; é no centro que se nota de maneira aguda a saturação e a degeneração: congestionamento, poluição, infraestrutura deficiente.

O que Fazer Frente a essa Problemática?

A Valorização da Cidade

A postura básica para planejar o crescimento da cidade ou para propor medidas concretas retificadoras deve ser sempre no sentido de elevar o valor global da cidade de tal modo a oferecer melhores condições de vida a todos os seus moradores. Em outras palavras, na medida que a cidade presta melhores serviços a todos os seus moradores e não a al

guns, ela se valoriza, fazendo ressurgir as chamadas economias externas e de escala. Em suma, deve-se evitar formulações de natureza físico-territorial ou jurídico-administrativa que simplesmente, buscam racionalizar o próprio processo de concentração-centralização. Não adianta tornar eficiente esse processo quando é ele mesmo o grande fator causante da maioria dos problemas da cidade.

A adoção da postura básica referida implica na distinção entre os conceitos de "valor" e de "preço". O preço é o que a gente vê afixado nas etiquetas dos artigos expostos nas vitrines, que é anunciado nos jornais, rádio e televisão, é o dinheiro que a gente paga quando compra e recebe quando vende. O valor não é visível nem tangível como o preço. No entanto através de expedientes sofisticados como o "shadow-price" ou métodos de "cost-benefits" que buscam substituir o cálculo da rentabilidade privada, o valor tende a se estabelecer como o conceito angular do processo de planejamento.

Como se diferencia o conceito de "valor" do de "preço", para que possamos adotá-lo no processo de planejamento urbano?

A Distinção Conceitual "Valor X Preço"

Em primeiro lugar, *valor é um conceito acumulado*, ao passo que *preço é um conceito presente*. O planejador deve preocupar-se em acumular o valor da cidade ao contrário do mercado imobiliário cuja performance é em função do preço. Está muito bem que a iniciativa privada promova

zonas novas: é uma forma de *adicionar valor* à cidade. Mas cabe ao poder público - e ao planejador que o assessoria - impedir que a dispersão urbana seja caótica, e mais do que isso, evitar que a promoção de novas áreas seja a custa da degeneração de áreas antigas, como o centro da cidade.

Nada adianta valorizar certas áreas e deixar desvalorizar outras: aí o que se está permitindo é simplesmente *especulação em torno do preço* dos terrenos, com benefícios para alguns poucos, sem que a *cidade como um todo aumente o seu valor*.

Em segundo lugar, *valor é um conceito social* e o *preço é conceito particular individualizado*. Racionando em termos de valor, a cidade não pertence a cada um de nós, individualmente, mas pertence a todos nós, socialmente. Quando uma empresa particular pretende derrubar um casarão seiscentista, ela está interessada no preço do terreno, no preço dos apartamentos terminados. Ela não está pensando na perda que acomete a coletividade, já que o valor da cidade era composto também por aquele casarão.

É verdade que não se pode impedir que a cidade se remodele, "vis-a-vis" das novas funções que ela vai adquirindo. Alguns prédios devem ser conservados, tombados como patrimônio histórico, mas outros serão inevitavelmente removidos. Quando essa remoção dá lugar à instalação de equipamentos de uso comunitário como avenidas, alamedas, passeios, parques, áreas verdes, bibliotecas, escolas, museus, etc., muito bem: *o valor antigo é substituído por valor novo acrescido*. Mas quando no lugar do casarão se erige um espigão, aproveitando-se do "ponto" para vender mais caro os apartamentos ou os escritórios, a construtora e/ou incorporadora está se apossando das chamadas *economias externas que é um dos componentes do valor da cidade*. Essas

economias externas não foram criadas por ela, construtora e/ou incorporadora, e sim por toda coletividade, e então, *nada mais justo que a empresa particular se responsabilize em restituí-las à cidade.* Essa restituição pode ser sob a forma de impostos diferenciados, cabendo ao poder público o uso social desses recursos, ou a própria empresa assumindo a construção de equipamentos comunitários no próprio edifício, ou os seus arredores ou em qualquer outro local da cidade.

Finalmente, deve-se destacar que o *valor é um conceito que decorre do consenso* ao passo que o *preço é uma imposição das regras do mercado.* O valor é muito difícil de ser determinado, pela sua invisibilidade e intangibilidade. Teoricamente o preço é decorrência do mercado, mas, para que o mecanismo de mercado funcione bem, é preciso que os agentes que nele atuem - isto é, os da oferta e da procura - tenham a mesma força. Sabemos muito bem que há um desequilíbrio marcante: os agentes da oferta têm muito mais força e o *preço dificilmente é decorrência do livre jogo do mercado, mas sim imposto como preço administrado.*

Por outro lado, o valor não pode ser simplesmente calculado na ponta do lápis, dentro dos gabinetes de planejamento. Como vimos, ele é um conceito social e acumulado historicamente e, assim sendo, deve refletir não só os desejos da nossa geração, mas também incorporar os padrões herdados das gerações passadas e englobar os anseios das gerações futuras. A determinação do valor é uma tarefa difícilíssima que o planejador não pode arcar sozinho: *ele só terá segurança na medida em que se sente encarnando as motivações sociais o que só é possível chamando a população a participar mais extensiva, mais regular e mais responsabilmente no processo de planejamento.*

USO DO SOLO NA ZONA CENTRAL

Bacharel Waldeck Vieira Ornelas - OCEPLAN

Considerações Preliminares

O centro das cidades, no âmbito dos estudos técnicos, é geralmente tratado como centro comercial e de negócios, centro comercial principal, distrito central de negócios, ou simplesmente CBD, mantidas as iniciais em inglês desta última denominação.

A definição genérica adotada para esta área particular das cidades a identifica como "área comercial específica, com localização central ou altamente acessível, que representa a maior concentração isolada da atividade comercial"(1). Na mesma definição outras características indicadas são as de tratar-se de área frequentemente coincidente com a porção histórica da cidade, ou parte dela, e onde usualmente tem-se a maior valorização imobiliária.

Assim, quando se fala de centro de cidade não se está falando, necessariamente, do seu centro geográfico, nem do seu centro histórico, embora possa haver identidade entre estes diversos centros. Está-se tratando sim, e fundamentalmente, do seu centro funcional, do seu centro de atividades comerciais.

Do ponto de vista do uso do solo pode-se, portanto, por um lado, enfatizar as funções urbanas desempenha

(1) Instituto Panamericano de Geografia e História (Comissão de Geografia) - Vocabulário de Geografia Urbana, edição preliminar, Rio de Janeiro, 1971.

das pela zona central e, por outro, tratar da intensidade de uso - do padrão de ocupação, vale dizer - aí existen te, predominante ou característico, o que é um outro aspec to relevante.

Considerando, inicialmente, o primeiro aspec to citado, e desenvolvendo, de forma sumária, cada um dos termos essenciais da definição utilizada, assinale-se que, por área comercial se entende aqui, basicamente, aquela em que o comércio varejista é a atividade predominante⁽²⁾.

Quanto à localização, coincidirá com a área central certamente, ao longo de toda a história da cidade, salvo se esta for premiada no processo de urbanização, para crescer além de um patamar tal que fatores de natureza eco nômica, representados por diminuição da acessibilidade, sa turação da área disponível, excessivo valor do solo, etc., recomendem ou induzam seu deslocamento.

Tal mudança, que pode se dar de forma planeja da ou espontânea, pode também, por exemplo, ser eventualmente precipitada por dificuldades físicas do sítio, fazendo com que deseconomias se manifestem mesmo sem que a cidade haja crescido de forma significativa.

Estamos nos referindo à coincidência entre o centro comercial e o centro histórico, uma vez que o centro geográfico estará se deslocando à medida em que a cidade se expande fisicamente.

A acessibilidade, por sua vez, é um requisito essencial, seja pela necessidade de os consumidores terem acesso aos estabelecimentos comerciais, seja pelos fluxos

(2) Ibid.

que entre estes se estabelecem e que precisam ser atendidos com eficiência, em condições normais. Estes fluxos físicos que se completam com os de natureza financeira, constituem o fenômeno da circulação econômica, e têm por isto fundamental importância.

O fato de que a zona central se constitua na maior concentração isolada de atividades comerciais - geralmente considerado o número e a diversificação dos estabelecimentos aí existentes - apresenta repercussões diretas e imediatas sobre a estrutura urbana, na medida em que é também o ponto focal das viagens dos habitantes da cidade e de sua região de influência; configura o núcleo mais importante do assentamento urbano; exerce papel dinâmico e ativo no crescimento da cidade; desempenha função relevante na vida da comunidade.

O alto valor do solo aparece aí como uma decorrência lógica e natural do fato de, ante a predominância do uso comercial, o valor de troca do imóvel ser incomensuravelmente mais importante que o valor de uso, o que encontra guarida no próprio ordenamento jurídico do País. Assim, a simples regulamentação de uso, alocando a uma determinada área função comercial, já se manifesta como fator de variação do preço dos terrenos para além daquela quantia derivada do custo resultante de sua urbanização mais a remuneração do capital.

Quanto ao segundo aspecto - a intensidade de uso - há de considerar-se, para além dos critérios estritamente urbanísticos, aqueles mais propriamente econômicos, que não apenas estão relacionados com a grande valorização que os terrenos da zona central apresentam em relação aos terrenos das demais partes da cidade, mas também a orientação, implícita na lei de zoneamento e ocupação, de concen

trar ou desconcentrar, fomentar ou conter, atrair ou afugentar a instalação de novos estabelecimentos.

Mais do que a formà urbana, mais do que o desenho resultante, do ponto de vista estritamente econômico, importa o conteúdo e os efeitos das normas reguladoras.

Anotações sobre o Caso em Estudo

Em Salvador, decididamente o centro não garda fidelidade a esta definição.

Já o professor Milton Santos, na sua tese de doutoramento, identificou nada menos que cinco funções no centro desta cidade, a saber, *a portuária, a administrativa, a comercial, a bancária e a industrial e artesanal.*

A estas agrega-se a função residencial, referenciada como remanescente nos cortiços em que se transformaram as antigas residências ricas.

Observa ele que "assim como a história econômica regional favoreceu Salvador com este acúmulo de funções, a história urbana conduziu à concentração de quase todas estas funções nos distritos centrais"⁽³⁾.

O universo desse estudo, a propósito, foram os subdistritos da Sé, do Passo - na Cidade Alta - e da

(3) Santos, MILTON - O Centro da Cidade do Salvador. Livraria Progresso Editora. Salvador, 1959, pág. 68.

Conceição da Praia e Pilar - na Cidade Baixa. Esta foi, portanto, a delimitação adotada.

Do ponto de vista institucional, regulamentar, o EPUCS propôs, em 1948, o estabelecimento de um setor central "que compreende em seu âmbito a colina histórica da Sé, destina-se a conter, como Centro Cívico e Administrativo da Cidade, as sedes dos altos Poderes do Estado, do Governo Municipal, dos principais órgãos dos Serviços Públicos, das associações civis ou religiosas de interesse geral e das instituições culturais - Museus, Bibliotecas, Arquivos, Imprensa -, a Estação Central de Tráfego da rede urbana de ferro-carril e ônibus e, dentro dos limites que serão estabelecidos no planejamento local, os escritórios de profissões liberais e os estabelecimentos de alto padrão, do comércio retalhista, de prestação de serviços e das indústrias de hospedagem, recreação, conforto e moda"⁽⁴⁾.

Este era o elenco de atividades previsto para o setor central - aqui identificado com a zona histórica - o qual se completaria com o estabelecimento de um setor portuário e comercial e dois setores de transição.

Ainda é o modelo do EPUCS que vigora hoje, depois de várias desfigurações e, evidentemente, desatualizado.

Assim, o atual Código de Urbanismo estabelece que "o setor central (SC) abrange a colina histórica da Sé, as sedes dos Governos Estadual e Municipal, os princi

(4) EPUCS, mensagem e ante-projeto de decreto-lei, datado de 09 de março de 1948, art. 2º.

país órgãos de Serviços Públicos, e destina-se às atividades comerciais de alto padrão, estabelecimentos bancários, escritórios de profissões liberais, museus, hospedagens, recreações e moda"⁽⁵⁾.

A este se agregam, atualmente, um setor portuário, dois setores comerciais - um na Cidade Alta e outro na Cidade Baixa - e três setores de transição - São Pedro, Sete Portas e Roma.

Note-se como, sob o aspecto funcional, a zona central tem, mesmo desde o EPUCS, uma amplitude física bem maior do que aquela do centro histórico, chegando mesmo a interligar-se, num todo contínuo, com um dos subcentros mais antigos - o da Calçada.

Implícito nesta observação está o fato de que o centro de Salvador não faz distinção entre os dois andares da Cidade - uma notificação que pode parecer óbvia, mas que ainda se faz necessária. Mesmo porque, o centro das cidades não é o mesmo para todas as pessoas, que se interessam aí por pontos específicos, dando-lhe uma configuração que pode eventualmente parecer dispersiva, mas que no conjunto forma uma unidade polarizante da estrutura urbana.

Isto para não falarmos dos cidadãos cujo espaço sócio-cultural não ultrapassa os limites de uma parte qualquer da periferia, para quem o centro, evidentemente, está fora do centro de que estamos aqui tratando.

De todo modo, pela sua localização, temos um "centro excêntrico", como o chamou Milton Santos⁽⁶⁾.

(5) SALVADOR. Leis, Decretos, etc. - Lei nº 2.403 de 23.08.72, art. 10.

(6) Santos, Milton - opus cit., pág. 117.

Por outro lado, sob as vistas complacentes, e até mesmo com a cumplicidade de uma sistemática omissão municipal que remonta à época do enfraquecimento do efeito-EPUCS, as múltiplas funções desempenhadas pelo centro de Salvador têm sido objeto de manipulações extremamente bruscas, por parte dos diversos agentes que intervêm na construção e operação da cidade, sem que se tenha uma noção, às vezes sequer vaga, das implicações contidas em cada uma das ações por eles deflagradas.

Sem preocupação cronológica ou ordem de importância, anotemos algumas das transformações por que tem passado estas funções:

Função Administrativa - Apesar de constantemente assinalada como uma função específica do centro, a implantação do Centro Administrativo da Bahia, às margens da Avenida Paralela, começou a retirar daí os órgãos do Governo Estadual e, neste sentido, é uma tendência irreversível, em que pese estarem ainda na cidade uma boa parte das Secretarias e o Gabinete do Governador.

O Forum Ruy Barbosa, por sua vez, teve ampliação das suas instalações mediante a construção de um anexo, o que deverá retardar por algum tempo a transferência do Tribunal de Justiça.

Recentemente foram anunciados os primeiros projetos para instalação no CAB de órgãos federais, e há previsão de área para a administração municipal⁽⁷⁾.

(7) KERTÉSZ, Mário - Centro Administrativo da Bahia, Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia, 2.^a Edição.

Função Portuária - Em que pese a construção do Porto de Aratu, o reconhecimento da precariedade dos acessos viários (rodoviário, ferroviário, etc.) a insuficiência das áreas de apoio na retaguarda e a capacidade ociosa existente ainda a médio prazo, o Plano Diretor do Porto de Salvador contempla sua ampliação física, sobre o mar, sem considerar convenientemente suas implicações urbanas⁽⁸⁾.

Função Turística - A área tombada do Pelourinho e outros imóveis específicos (Convento do Carmo, por exemplo), tiveram sua recuperação executada, porém com mudança de uso e das condições sócio-ecológicas anteriormente existentes, seguramente em razão da viabilidade econômico-financeira do empreendimento, mas sem consideração do impacto sócio-cultural decorrente.

Função Comercial - A indefinição de novas áreas para o estabelecimento de atividades terciárias, alida do à não especificação dos tipos de uso terciário de interesse local que devesse existir nos bairros, deixou que as atividades de comércio e serviço se disseminassem, aleatória e anarquicamente por toda a área urbana, num movimento centrífugo que pode ter suas raízes tanto na caótica condição de tráfego da zona central como na industrialização dependente que ocorre a nível metropolitano, ou em ambas estas causas.

Cabe referenciar aqui o uso do espaço público comum pela figura do camelô, o que é uma manifestação da função comercial, a qual resulta, evidentemente, da escassez de emprego e da estrutura de renda predominante na Cidade.

(8) Brasil. Ministério dos Transportes - Plano Diretor Portuário do Brasil. Portos do Estado da Bahia, Parte B, Plano Diretor, 1974.

Função de Abastecimento - Se bem possa ser entendida como uma subfunção do tipo comercial, as atividades desta natureza têm sido progressivamente expulsas, tanto pela extinção das feiras quanto pela mudança das características e funções dos mercados, os municipais inclusive⁽⁹⁾.

Merece destaque, sem dúvida, a oficial especialização turística do novo Mercado Modelo (antiga Alfândega) e a progressiva redução da atual Feira de São Joaquim, com reflexos no quase desaparecimento do tráfego de saveiros na Baía de Todos os Santos, que se constituíam em importante meio de transporte de produtos alimentares.

Função Industrial - Não obstante o inesgotável setor industrial atualmente existente no zoneamento de uso do solo, coincidindo com a falta de importância industrial do município no contexto metropolitano, o centro continua sendo ainda, em Salvador, a maior zona isolada de concentração das atividades estatisticamente classificadas nesta categoria.

O setor, contudo, é formado por pequenas unidades, que geralmente comercializam diretamente os seus produtos. Não obstante, existem nesta área sete empresas com mais de cinquenta empregados cada, em um universo de 168 estabelecimentos⁽¹⁰⁾.

De forma complementar, e pela importância de que se reveste, convém relacionar com todas as funções o problema da acessibilidade, que tem assumido aspecto crítico

(9) Programa de Implantação da Infraestrutura Operacional para o Abastecimento Alimentar da RMS - Convênio CONDER/SEPLANTEC, Salvador, 1976.

(10) OCEPLAN/GT-PLANDURB - O setor industrial em Salvador, Aspectos econômicos e locacionais, Salvador, 1977 (versão preliminar).

co na zona central, tanto pela sua infra-estrutura viária - decididamente inadequada ao automóvel - quanto pela precariedade com que tem operado o sistema de transportes coletivos. Também nesta área as iniciativas não podem mais ser objeto de tratamento isolado, fragmentar ou setorial.

As preocupações com a racionalização do consumo de combustíveis, agravadas pela crise do petróleo, podem levar a uma atitude de caráter estrutural, que reverta a atual tendência de expansão da Cidade e redistribuição de suas atividades e funções segundo a lógica do automóvel, o que teria reflexos de grande monta sobre a zona central. É uma hipótese que não pode ser desprezada.

Dentro da mesma linha de preocupações, o gerenciamento dos horários de funcionamento das atividades - que cada vez mais escapa à esfera de competência municipal - pode se constituir num fator que amplie ou diminua, durante as 24 horas do dia, a utilização dos espaços físicos existentes, da mesma forma que segregue ou integre os seus usuários potenciais, aumentando ou reduzindo a utilização dos equipamentos urbanos disponíveis.

Quanto à intensidade de uso do solo, há que considerar, do ponto de vista econômico, os elevados valores que aí atingem, sem cair contudo numa ótica economicista que desconheça a vizinhança dos monumentos arquitetônicos e os caprichos do sítio onde teve início a Cidade, capaz de nos surpreender a cada momento com o comprometimento de uma visual valiosa ou o surgimento de um pano de fundo menos nobre, a exemplo do que já ocorre com o perfil da Cidade, visto da baía, onde as caixas-d'água dos edifícios competem com os campanários das igrejas.

Não se incorra, contudo, no equívoco de supor que o centro esteja próximo da saturação do seu espaço disponível para edificações, posto que ao lado daquelas unidades passíveis de substituição chega a existir mesmo uma relativa quantidade de solo propriamente ocioso, uma vez que apenas precariamente utilizado para estacionamento de veículos.

Temas para Discussão

Consoante a definição de objetivos do seminário, não se trata aqui e agora, de encontrar as respostas ao emaranhado de problemas que o centro envolve, mas de levantar as questões que o PLANDURB como um todo e o Plano da Zona Central em particular devam responder, tomando em consideração os pontos de vista que aqui sejam expostos. Neste sentido, sugiro para discussão neste momento, e para estudo posterior, algumas interrogantes que reputo estratégicas e fundamentais desde o ponto de vista do uso do solo:

1. É válida a manutenção - e por quanto tempo - do atual centro como centro principal de Salvador?
2. Quais os limites que se configuram hoje, e em função da resposta que se venha a obter para o ítem anterior, devem ser adotados a um horizonte de tempo relativamente longo?
3. Qualquer que seja a posição adotada nas questões anteriores, a função administrativa, de nível municipal, deve deixar o atual centro?

4. Quais as repercussões de uma ampliação, a longo prazo, da capacidade operacional do Porto sobre o funcionamento do centro, e vice-versa?
5. Qual a posição a ser tomada no que diz respeito à função residencial?
6. Quais as localizações mais adequadas ou convenientes para tal função na área que estamos considerando?
7. Quais as possibilidades de recuperar as condições de acessibilidade ao centro de Salvador?
8. Quais as potencialidades ou implicações que a manutenção do centro atual pode apresentar face ao fenômeno da metropolização, e sobretudo na medida em que uma conurbação urbana seja induzida?
9. Como compatibilizar a necessidade ou conveniência de preservação e recuperação dos imóveis e áreas de valor arquitetônico e urbanístico com os interesses e as aspirações da população que hoje os habita?
10. Como viabilizar a utilização racional do solo - em termos de uso e intensidade - ante os interesses econômicos?
11. Como conciliar no centro as contradições de uma cidade onde as disparidades de renda se acentuam de forma gigantesca, diferenciando cada vez mais as pautas de demandas, as aspirações e as necessidades?
12. Como atender à absorção do turismo na sua condição de potencialidade econômica sem comprometer as prerrogativas da população fixa ou permanente?

13. Quais as possibilidades do Município para assumir os en
cargos de ações estratégicas, prioritárias ou fundament
tais a uma reversão de tendências ou ao puro rompimento
de uma inércia?

14. Quais as condições efetivas de participação da iniciativ
va privada em um esforço dirigido em relação ao centro,
onde a função lucro não apareça como função a maximi
zar?

Estas são algumas das questões que eu gosta
ria de propor, com a ressalva de que, quaisquer que sejam
os instrumentos, as políticas e as diretrizes a serem acio
nadas, sua eficácia dependerá muito menos da imaginação criad
dora dos planejadores - que convém não confundir com os
tecnocratas - mas da vontade daqueles que, no setor públic
co ou na iniciativa privada, detem parcelas ponderáveis do
poder de decisão sobre o futuro da Cidade.

COMERCIO E SERVIÇOS

Economista Ronald Arantes Lobato - PLANAVE

Uma análise coerente de qualquer sistema ou subsistema urbano só pode ser coerentemente desenvolvida se houver uma integração desta análise com o todo de que faz parte.

O processo de urbanização é um fenômeno que se acelera pari-passu com o desenvolvimento da industrialização. Isto acontece porque a cada estágio de desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção corresponde uma dada organização especial das atividades de forma a corresponder às necessidades daquele estágio.

Posto isso, só faz sentido dissertar acerca do centro de Salvador se houver uma compreensão do papel que desempenhou, desempenha e desempenhará esta área na estrutura urbana que aqui se desenvolve. Mais ainda, a de qual a função da cidade na economia da região. O corolário imediato é a de que as funções da estrutura urbana sempre são reflexo das características sócio-econômicas da região.

Uma rápida análise do processo de desenvolvimento de Salvador demonstra facilmente as assertivas anteriores.

Praticamente até as primeiras décadas do século XX a única atividade econômica de porte na área de influência de Salvador era a agricultura de exportação, na qual cada subsistema econômico - açucareiro, cacauero, fumageiro - era independente, apresentando poucas relações de troca e nenhuma complementaridade, fazendo de Salva

dor um centro econômico na medida em que a cidade era o enlace de cada subsistema com o exterior. Assim, como complemento à atividade agro-exportadora, e devido à localização do porto, instalou-se na capital do Estado o centro administrativo e financeiro da região que polarizava boa parte das regiões interioranas. Evidentemente, esta estrutura produtiva estabelece quais as atividades necessárias à funcionalidade de Salvador (comércio e serviços para as atividades de exportação bem como para a população integrada direta ou indiretamente no sistema econômico). Tais características marcam a existência da "aristocracia" exportadora e de uma não muita extensa camada média para organizar e prestar os serviços necessários aos sistemas de produção e distribução. O porte da cidade, o sistema de transporte, o número e os tipos de emprego, a renda média e sua distribuição, o zoneamento e uso do solo, etc., são profundamente marcados, pode se dizer quase que determinados pelo modelo macro sócio-econômico de desenvolvimento.

No início deste século, a economia da região entrou em crise, fruto da estagnação das exportações de produtos primários, sobrevivendo apenas como setores mais ativos o comércio, devido à importação de bens para os grupos de renda mais alta, e o setor público, face à modernização organizacional que se processava em todo o País. Somente a partir da década de 50 o dinamismo da área é alentado de maneira mais concreta, através da exportação, posteriormente refino do petróleo e, em seguida, a implantação do CIA e do COPEC, completando o elenco de fatores propulsores do desenvolvimento da estrutura urbana da região em termos de: número de empregos, taxa de crescimento demográfico, estrutura da renda, multiplicação de atividades produtivas, nova distribuição e novo uso do solo, etc...

Com esta ótica é possível ressaltar que, embora responsáveis pelo crescimento econômico da região, sobretudo nos últimos dez anos, tais fatores apresentam características específicas causando impactos bastante diferentes sobre a Região Metropolitana de Salvador. Assim, apesar dos indiscutíveis benefícios, o processo de desenvolvimento impulsionado pela industrialização ainda não foi capaz de promover suficiente integração entre os estratos modernos e tradicionais, bem como com as atividades administrativas comerciais e financeiras.

Além da não integração funcional, do ponto de vista locacional, apenas a indústria se caracteriza com um sistema metropolitano. Todos os demais sistemas ainda se concentram quase que exclusivamente em Salvador. Temos no município de Salvador 88% da população, 98% do emprego em comércio, 99% do emprego em educação e saúde e 92% do emprego do setor público da região metropolitana.

Mas a característica mais relevante deste processo de evolução entre dois estágios de desenvolvimento tão diferenciados é derivado do início recente do processo baseado na industrialização. Há uma pronunciada inadaptação da estrutura urbana de Salvador ao modelo de desenvolvimento ora vigente.

É verdade que a adaptação se processa, mas algumas disfunções mais notáveis podem ser apontadas.

Antes de prosseguir, seria conveniente apresentar algumas formulações e conceitos que serão utilizados posteriormente.

O diagnóstico da situação atual, aliado a uma análise das tendências dinâmicas e dos novos componentes in

roduzidos nos sistemas, permite um balizamento geral e a formulação de um modelo macro sócio-econômico que permite equacionar a evolução das chamadas variáveis críticas.

Tal modelo, que tem como ponto de apoio uma estrutura teórica desenvolvida de acordo com o relacionamento Base-Exportação, divide as atividades produtoras de bens e serviços em básicas (para exportação) e não-básicas (para consumo local), sendo a primeira determinada exogenamente e exercendo um efeito multiplicador de emprego e renda sobre o setor local. Uma vez conhecida a evolução das atividades básicas é possível estimar a evolução, em termos globais, das variáveis críticas.

Podem ser classificados como básicos, na RMS, os seguintes setores de atividade:

- setor industrial, englobando a maior parte dos estabelecimentos localizados no COPEC, CIA e RLAM e algumas indústrias dinâmicas de Salvador e dos outros municípios;
- setor público, considerando os órgãos federais e parte dos estaduais cuja área de influência transcende os limites da RMS;
- setor turismo que, embora não exportando absorve renda gerada fora da região, sendo conceitualmente similar às outras atividades básicas;
- alguns equipamentos de educação, saúde e parte do setor financeiro com atendimento que abrange toda a área de influência da metrópole.

Quanto aos setores considerados não-básicos, destaca-se o comércio varejista como elemento indicador de relações espaciais dado seu peso e importância. E é justamente sobre a concepção da estrutura espacial que se deve concentrar, motivado pelo tema em análise, um detalhamento mais criterioso de conceitos e análises.

De fato, em termos de planejamento urbano, é preferível, em lugar de análises acadêmicas referentes a setores de atividades desagregados em itens isolados, uma classificação, que, para esses objetivos, fizesse da distribuição espacial um elemento de aglutinação das análises específicas, e de integração com a metodologia global do trabalho.

Para tanto, ao abordar este item, pode-se desagregá-lo em "Atividades de Comparação" e "Atividades de Conveniência", posto que este conceito satisfaz às relações de ordem espacial entre domicílios e unidades comerciais, como também às necessidades de planejamento das redes, como a de transporte.

Originalmente, a classificação de comparação ou conveniência foi utilizada na análise do comércio varejista. Entretanto, o conceito, como será visto a seguir, pode ser ampliado à análise de outras atividades conforme foi pioneiramente utilizado por nós aqui em Salvador.

As atividades de comparação costumam estar, por definição, nucleadas em centros e subcentros urbanos, conforme o tamanho, densidade e outros fatores da área urbana, destinando-se, em princípio, ao atendimento de toda a população localizada em sua área de influência. O surgimento dos subcentros é, em geral, consequência de uma extensão da malha urbana, acompanhada de aumento populacional e/ou de renda que viabilize a instalação de unidades comerciais

e que torne necessária a implantação de outros equipamentos comunitários em novos centros alternativos de atividades de comparação.

As atividades de conveniência costumam estar, por definição, num raio limitado em relação aos domicílios e aos locais de trabalho, para atendimento das necessidades diárias da população, sendo portanto, em princípio, destinadas a atender o consumo da população com residência ou trabalho próximo. Neste caso, funciona uma certa diferenciação por conta da distribuição e do nível de renda entre os moradores de cada área analisada, pois há uma resposta especial à elasticidade da renda da população a ser servida.

Quanto aos critérios, foram adotadas as seguintes definições:

- Atividades de Comparação: toda atividade que forneça bem ou serviço cuja aquisição ou utilização implica em deslocamento além das áreas vizinhas, envolvendo comparações de preço e/ou qualidade, nucleando-se, na sua quase totalidade, em centros e subcentros.
- Atividades de Conveniência: toda atividade que forneça bens ou serviços de consumo imediato, geralmente diário e para cuja utilização não se entra em maiores considerações a respeito de padrões de comparação quanto a preço e qualidade, localizando-se, sempre, em meio às concentrações habitacionais e de emprego.

Desta forma torna-se compreensível que as atividades de comparação devem ser localizadas de acordo com uma política metropolitana de centros e de descentralização orientada dos subcentros da cidade. Tal política deriva da macrocefalia do centro de Salvador e pelo risco da descentralização atomizada e não planejada levar a irracionalidades de uso, elevação de custos de implantação e operação e desfunção deste sistema urbano. Objetivamente a mudança da estrutura urbana de Salvador já está provocando uma descentralização do centro da cidade que vem se procedendo de forma atomizada que provoca deseconomias de função na oferta e do uso destes conjuntos de atividades que devem estar localizados em centros ou subcentros.

A aplicação do enfoque anteriormente explicitado à análise locacional dos equipamentos de comércio varejista, impõe, como vimos, a sua diferenciação à base de dois conceitos distintos: equipamentos de comparação e equipamentos de conveniência.

Os bens e serviços de conveniência podem ser definidos como aqueles que normalmente são comparados no estabelecimento mais próximo. Em todos os casos as diferenças entre produtos similares são mínimas onde quer que se os adquira e somente diferenças significantes de preços podem tentar incentivar compras em estabelecimentos que não sejam os mais próximos.

Os bens e serviços de comparação são, por exclusão, todos os outros; em geral têm uma ou mais das seguintes características: alto valor, durabilidade, certo grau de especialização, ou baixa frequência de compra. Tais características incentivam ao comprador comparar estes bens e serviços antes de adquirí-los.

Deve ser observado que estes critérios são de muito mais difícil aplicação aos serviços do que aos bens. Na maioria dos casos os serviços são adquiridos muito menos freqüentemente do que, por exemplo, alimentos e, na verdade, a freqüência da compra nem sempre é uma distinção útil entre os serviços de conveniência e os de comparação.

A densidade dos estabelecimentos de serviços em uma cidade é provavelmente relacionada com a freqüência com que os serviços, em média, são comprados: quanto menor a freqüência com que os serviços, em média, são comprados: quanto menor a freqüência, menor naturalmente, a densidade.

Isto, de certo modo, obscurece o conceito de usar o mais próximo estabelecimento.

Obviamente, os serviços não são duráveis. A despeito disso, porém, parece razoável classificar os serviços em de conveniência e de comparação. O principal critério de distinção deverá ser, portanto, o custo do serviço, técnica e equipamentos especializados, oportunidade de relações personalizadas com o cliente e, provavelmente, a existência de um sistema de autorizações/concessões, sejam dos fabricantes, de associações profissionais, etc.

Fica claro desta discussão que, tal como no caso dos conceitos de básico e não-básico, as distinções entre comparação e conveniência representam extremos de um "continuum", mais do que nítidas diferenças. Não obstante o reconhecimento deste fato, considera-se valioso usar estas distinções, tendo em vista que o comportamento locacional dos dois tipos de estabelecimentos é bastante diferente, o que torna a distinção muito importante para a previsão.

são e o planejamento dos futuros usos comerciais do solo. Estas questões são examinadas em tópicos a seguir.

A distinção comparação/conveniência, como dito anteriormente, foi originalmente desenvolvida para os estabelecimentos comerciais e aqueles propriamente de serviços. Contudo, por extensão, estes conceitos podem ser aplicados a outros tipos de estabelecimentos, para os quais o público efetua jornadas com o objetivo de utilizar "serviços", principalmente os estabelecimentos de educação e saúde.

A distinção é talvez ainda mais difícil neste caso do que no caso dos estabelecimentos genuinamente de serviços. A vantagem de estabelecer estas distinções para os "serviços" de educação e saúde é que no planejamento de usos não-residenciais do solo (para as estratégias do ano 2000) todos os estabelecimentos classificados deste modo podem ser localizados de modo semelhante, particularmente com respeito aos centros e subcentros.

Os seguintes subsetores foram classificados total ou parcialmente como de comparação:

	<u>EMP.</u>	<u>% EMP.</u>	<u>% PEA</u>	<u>% COMP.</u>
Comércio Atacadista	6.178(1)	1,18	1,0	5,19
Serviços	35.750	8,16	6,9	35,80
Indústria	11.305	2,58	2,2	11,32
Setor Público	11.436	2,61	2,2	11,45
Educação	3.939	0,90	0,8	3,94
Saúde	3.960	0,90	0,8	3,96
Bancos	10.757(1)	2,46	2,1	10,77
Comércio Varejista	<u>17.529</u>	<u>4,00</u>	<u>3,4</u>	<u>17,55</u>
	99.854	22,79	19,4	100,00

(1) Não foi possível fazer análise locacional por insuficiência de informações.

Os seguintes subsetores foram classificados total ou parcialmente como de conveniência, entendendo-se como de conveniência a parte de comércio que fica próximo às residências⁽¹⁾.

	<u>EMP.</u>	<u>% EMP.</u>	<u>% PEA</u>	<u>% CONVEN.</u>
Comércio	42.851	9,78	8	35,18
Serviços	4.970	1,13	1	4,08
Educação	17.776	4,06	3	14,59
Saúde	3.322	0,76	1	2,73
Serviços Domiciliares	52.894	12,07	10	43,42
	<u>121.813</u>	<u>27,80</u>	<u>23</u>	<u>100,00</u>

(1) No caso de subsetores classificados em mais de uma lista, os critérios de seleção dos estabelecimentos são esclarecidos no relatório sobre a respectiva pesquisa setorial.

Os seguintes subsetores não foram classificados segundo os critérios de comparação/conveniência:

	<u>EMP.</u>
Primário	10.040
Indústria de Construção Civil	48.010
Transportes	28.472
Defesa Nacional	12.159
Recreação e Lazer	1.569
Fundações Privadas	549
Publicidade	1.704
Outros de Terciário	8.541
Outros não Classificados	30.369
	<hr/>
TOTAL (32,28% EMP.)	141.413

A divisão em básico/não-básico, comparação/conveniência resulta, por conseguinte, em quatro grupos de estabelecimentos: básico e não-básico, subdividido em comparação, conveniência e outros não-básicos. (Com efeito, a definição do setor básico como aquele atendendo a mercados fora da Região, torna inapropriado subdividi-lo em comparação/conveniência).

De acordo com a análise qualitativa acerca das atividades desenvolvidas em Salvador, observou-se a seguinte distribuição em 75 dos estabelecimentos comerciais:

ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

COMPARAÇÃO	%
Materiais de construção, ferragens e produtos metalúrgicos	10,3
Máquinas e aparelhos elétricos e eletrônicos	7,3
Veículos e acessórios	7,1
Móveis, artigos de habitação e utilidades do m _e sticas	12,0
Química, farmacêuticos, artigos dentários e m _e dicos	0,8
Tecidos, calçados, vestuário e armarinho	37,7
Joalheria, ótica, fotografia e artigos para presente	9,8
Importados	0,6
Diversos	14,4
TOTAL	<u>100,0</u>
CONVENIÊNCIA	%
Alimentação	47,0
Outros bens	53,0
TOTAL	<u>100,0</u>

Na análise das interrelações entre população e habitação e uso do solo não residencial, a localização dos subsetores de comparação é de interesse predominante. (Isto

é devido ao fato do setor básico ser normalmente determinado por critérios locais ou distribuição da população).

Algumas variáveis podem ser examinadas nas de terminações das características locais dos estabelecimentos de comparação. Ao invés do número de estabelecimentos, pode-se utilizar o emprego, pois, deste modo, o tamanho dos estabelecimentos poderia ser incluído implicitamente na análise, propiciando uma idéia mais acurada das principais localizações das concentrações dos estabelecimentos de comparação. Verifica-se alto grau de empregos de comparação em Salvador. Pois aproximadamente 50% dos empregos de comparação e serviços encontram-se nas suas nove zonas centrais. Na análise do Centro de Salvador, caracteriza-se por ter único uso, ou seja, um uso central, a Cidade Baixa, a Cidade Alta e uma série de outras áreas apresentadas no quadro 1 a seguir.

QUADRO 1
EMPREGO DE COMPARAÇÃO DOS CENTROS E SUBCENTROS
(COMÉRCIO, SERVIÇOS)

ZT	LOCALIDADES	% EMPREGO 1,0 % SALV.	
		COMÉRCIO	SERVIÇOS
1	Comércio	7,42	9,02
2	Sé	4,95	10,62
3	Baixa dos Sapateiros	11,15	8,35
4	São Pedro	13,43	15,44
5	Baixa de Nazaré	1,31	0,76
7	Saúde	1,41	1,40
9	Barris	0,57	0,62
10	Politeama	4,68	1,60
43	Santo Antonio	4,75	1,79
SUBTOTAL		49,67	49,62

(continuação)

ZT	LOCALIDADES	% EMPREGO 1,0 % SALV.	
		COMÉRCIO	SERVIÇOS
16	Barra	1,76	-
35	Sete Portas	1,35	-
42	Barbalho	1,04	1,11
47	Quintas	1,01	-
51	IAPI	-	1,21
57	Liberdade	1,48	-
59	Liberdade	3,63	-
61	Calçada	3,35	2,70
62	Mares	1,16	2,38
63	Roma	-	1,24
66	Alagados	-	1,05
68	Cabula	-	6,16
69	Rodoviária	2,25	-
149	Candeias	1,66	1,60
TOTAL		68,05	66,96

Uma das razões desta concentração é a alta concentração de população nestas áreas que torna fácil a acessibilidade à população. Todavia, altas concentrações de população nem sempre implicam em concentrações destes estabelecimentos. Com efeito, outras áreas da Cidade com altas concentrações de população, inclusive com uma população com razoável nível de renda, são pobremente servidas por estabelecimentos de comparação. Exemplo disto é toda a orla marítima, no trecho Barra-Pituba.

Após já haver um mercado potencialmente desenvolvido é que a implantação de estabelecimento de comércio vem atender a esta demanda, ou seja, o surgimento da demanda como geralmente ocorre é anterior à fixação e à localização do comércio e das atividades de comparação. Se a acessibilidade da população fosse sempre o principal fator, essas áreas ofereceriam muito mais empregos de comparação neste setor, do que de fato acontece.

Parece mais provável que a principal explicação para a distribuição existente de emprego de comparação em comércio e prestação de serviço é simplesmente um resultado do desenvolvimento histórico de Salvador. Já que áreas como Itapagipe e Liberdade vêm sendo desde longo tempo, centros importantes de população e comércio, isso significa que estabelecimentos comerciais, sobretudo de comparação os quais preferem se localizar em centros definidos, não colonizam imediatamente áreas de desenvolvimento industrial recente. Somente quando torna-se clara a existência de demanda para bens e serviços de comparação, estabelecimentos desse tipo começam a localizar-se em áreas novas.

Este processo pode ser observado na Barra e, mais ainda, no Shopping Center Iguatemi.

À Guisa de conclusão, sugere-se que a distribuição presente de estabelecimentos de comparação não está em equilíbrio e que não segue as principais concentrações de população. Isto é indicado pelo fato de existir uma correlação de apenas 0,174 entre estabelecimentos de comparação e a variável acessibilidade da população. Parece provável, portanto, que o crescimento dos estabelecimentos de comparação será muito menor, no futuro, em centros tradicionais do que em novas áreas residenciais, pobremente servidas no presente por estabelecimentos de comparação.

Estes resultados estão de acordo com as teorias existentes de localização urbana. Elas partem da suposição que o centro oferece muitas vantagens aos estabelecimentos que ali se localizam, inclusive boa acessibilidade, mercados seguramente estabelecidos, existência de firmas complementares ou de apoio. Por esta razão a demanda por espaço é intensa e os preços de terrenos e aluguéis são muito altos. A teoria prevê também que os preços declinarão na medida em que aumentem as distâncias em relação ao centro, já que as vantagens locacionais vistas em termos de acessibilidade declinarão com a distância.

No caso de hospitais e estabelecimentos de educação há claras vantagens decorrentes de uma localização central, mas menores que aquelas para estabelecimentos comerciais e de serviços, os quais estarão mais capacitados a pagar mais pela localização central. Estabelecimentos de educação e saúde, por conseguinte, preferirão localizar-se um pouco além dos centros, onde possam obter algumas vantagens de localização central e onde os custos de terrenos são mais baixos, permitindo mais espaço a menores custos.

Deve ser lembrado que muitos desses estabelecimentos foram implantados em suas presentes localizações vários anos atrás, quando a cidade era bem menor e quando, em alguns casos, tais localizações eram virtualmente a periferia da cidade. Por isso, muitos desses estabelecimentos de educação e saúde encontram-se em localizações pelas quais não poderiam pagar caso se implantassem hoje. Os novos estabelecimentos de educação e saúde devem agora localizar-se em áreas diferenciadas bem mais distantes do centro, ainda que os fatores básicos que afetam as decisões locacionais permaneçam os mesmos.

Seria interessante um parêntesis para esclarecer que, por exemplo, em termos de emprego de comparação pode-se localizar como pertencente ao centro as áreas do comércio até a Baixa dos Sapateiros, São Pedro, Baixa de Nazaré, Saúde, Barris, Politeama e Santo Antonio, ou seja, já há ao longo de todos esses bairros um uso similar e contínuo. Portanto já foi processada a "conurbação" em termos de uso da atividade comercial e em todas elas há uma concentração muito grande, devendo-se destacar que no Comércio estão 7 e 9% do emprego de comércio e serviço; na Sé 5 e 11% do emprego em comércio e serviço; na Baixa dos Sapateiros 11 e 10%; em São Pedro 13 e 15%; na Baixa de Nazaré (fugindo a regra) 1 e 1%; Saúde com 1 e 1%; Barris 1 e 1%; Politeama com 5 e 2% e Santo Antonio com 3 e 2%. Dando um total para essas localidades citadas, de 51% e 50% do emprego em comércio e serviço de comparação. É tão disperso o resto da atividade de comparação ao longo de Salvador, que são citáveis em comércio e serviço a Barra com 2%; Sete Portas com 1%; Barbalho com 1%; Quintas com 1%; Liberdade com 4%; Calçada com 4%; Mares com 1%; Rodoviária com 2%.

Quanto ao emprego nas atividades de comparação como um todo, observamos uma concentração menor. No centro, nas zonas citadas, 35% do emprego.

Isso demonstra que o emprego em comércio e serviço é importante e fundamental; atividade nucleadora de centro, vemos por exemplo, que 27% do emprego total da cidade é de comércio e serviço, ou seja, 1 em cada 4 empregos está alocado na atividade comercial, 8,5 do emprego total está em Saúde e Educação e 17,6% do emprego total está no setor público ou seja, nessas 4 atividades citadas pode-se considerar que 56% do emprego está vinculado a elas, que na sua maior parte estão localizadas no centro da cidade, em centros e subcentros, e no caso de Salvador, no centro da cidade, ou seja, a

tendência existente de descentralização ainda não modificou esse quadro.

O emprego de comparação depende cerca de 20% do emprego total. E o de conveniência 16% do emprego total. Na zona central da cidade encontramos no ano de 1975 cerca de 26.000 empregos de comparação e, segundo algumas previsões existentes, esse emprego poderá chegar no ano 2.000 a cerca de 56.000 empregos. É evidente que esse não é o único emprego da zona central. Tanto assim, que o emprego total na zona central deverá ser da ordem de 161.000 empregos. Mas para que isso possa ocorrer, é necessário que haja uma modificação de uso, ou seja, uma diminuição da densidade habitacional, a utilização das áreas vazias, de forma que, entretanto, não se percam as características da cidade, ou seja, esta já é uma previsão, tratando de conciliar a necessidade de desenvolvimento desse centro da cidade com a manutenção das suas características históricas e do seu uso da forma pela qual ele se dá no contexto cultural. É evidente que essa modificação de uso está facilitada pelo fato de que algumas atividades já estão sendo dirigidas para fora do centro. O principal elemento é, de fato, o CAB. A função portuária é um elemento importante porque toda a atividade portuária para o uso de granéis sólidos e líquidos vai ser destinada para o Porto de Aratu, ficando aqui, no Porto de Salvador, o movimento de carga geral.

Verificá-se com os números apresentados, a necessidade do estudo que o OCEPLAN e o PLANDURB estão executando, sendo esse seminário um dos elementos desse trabalho. Será preciso conciliar a necessidade de implantação de uma série de atividades e um adensamento de algumas dessas atividades contra a diminuição do adensamento de outras. Isso se quiser preservar algumas características paisagísticas, ambientais, culturais do Centro de Salvador. Isso é tão importante

para sua população como inclusive também para aqueles que pensam no turismo como uma atividade rentável, tendo em vista que o turismo em Salvador é principalmente atraído pelas características culturais da cidade. As praias em si só não constituem a variável que atrai essa grande quantidade de turistas. É muito mais o ambiente cultural, a sua população, suas festas populares, etc.

E se de fato se descaracteriza Salvador sob esse aspecto, as implicações de ordem social, econômica, serão evidentes e imediatas.

É claro que o centro existente (ACT) não continuará a crescer a passo com o crescimento da população na região, devido à congestão e aos limites físicos à expansão. Ademais, na medida em que a população cresça na periferia de Salvador e em outros municípios, o centro existente se verá, de modo acumulativo, pobremente localizado em relação ao centro de gravidade da população regional.

Por estas razões prevê-se que o emprego de comparação nas zonas centrais cresça dos atuais 25.561 empregados para algo entre 46.000 e 66.000 (exclusive setor público).

CONCLUSÕES

A lógica do processo de desenvolvimento urbano de Salvador determina o surgimento de novos centros e a disposição anti-sócio-econômica destas atividades no caso da inexistência de um adequado planejamento. Com a implantação do CAB e o fortalecimento de subcentros como o de Iguatemi e o do Portoseco Pirajá — medidas oportunas e necessárias — tendem a acelerar o processo.

Desta forma, já se faz necessária uma política de recuperação, ordenação e animação do centro da cidade, que busque racionalizar e viabilizar as atividades que impedirão a deterioração de um dos centros da maior importância cultural, histórica e social do país.

Neste momento, devem ser vistas com apreensão as recentes medidas e diretrizes determinadas pelo Governo Federal que visam à economia de combustível. Apesar da sua justeza, é de se lamentar seu lançamento tardio e o fato de que se deriva de uma série de equívocos de política econômica que não previram que o modelo de desenvolvimento econômico ora sendo aplicado, por conta das distorções na distribuição da renda pessoal e região não dá dinamismo à expansão do mercado interno e compromete de forma drástica o balanço de pagamentos do Brasil com o exterior.

Nesse sentido eu acho mais razoável em vez de "crise de combustível", se falar em "crise de balanço de pagamentos", porque na realidade é por conta do estrangulamento do balanço de pagamentos que estão sendo necessários e por conta da estrutura de produção existente no país é que estão sendo necessárias as medidas que ora estão sendo adotadas. Enfim, não dá dinamismo a expansão do mercado interno e compromete de forma drástica o balanço de pagamentos do Brasil no comércio exterior. Se se considera que quando a situação não era ainda grave, se fez, durante o governo anterior, uma série de investimentos improdutivos de discutível alcance social, tais como a Transamazônica e a ponte de Niterói, a análise crítica adquire maior alcance.

O comércio e os serviços vinculados principalmente ao setor tradicional da economia, não são dos mais beneficiados com o modelo vigente e do ponto de vista do comércio e serviço se não for feito um estudo capaz de propor medidas

concretas de adaptação das diretrizes gerais às carências e necessidades do centro de Salvador, a atividade comercial e de serviços localizada na área será particularmente prejudicada.

Qualquer alteração relativa ao centro da cidade que não preveja um eficiente transporte coletivo ou de massa, se necessário, para a área, está destinado a causar um prejuízo de porte.

O conferencista de amanhã, Michel Mogridge, da Colin Buchanan and Partners, deverá abordar a necessidade de completar a política de estacionamentos periféricos com um estacionamento seletivo no centro que incentive uma alta rotatividade para eles, mas principalmente uma solução de transporte coletivo entre a Barroquinha e Sete Portas/Nova Rodoviária, o mais importante corredor de transporte atual e futuro da Cidade do Salvador.

De fato, um projeto de implantação em fases de uma infra-estrutura viária que fosse utilizada primeiramente por ônibus movidos a diesel, numa segunda fase por ônibus movidos a eletricidade e numa terceira, um sistema de pré-metrô num corredor onde ele fosse efetivamente viável.

Estas medidas conjugadas com um projeto de uso do solo para o centro de Salvador, conforme o OCEPLAN vem desenvolvendo, seriam as únicas capazes de permitir uma diminuição da importância relativa do atual centro, sem que tal processo acarrete a deterioração da área.

Como a principal atividade do centro é a comercial, as medidas de garantia de sua funcionalidade são medidas que beneficiam toda a população tradicionalmente atendida por ele.

ATIVIDADES INFORMAIS

Professora Inaiã de Carvalho - CRH/UFBA

O tema que me foi proposto para este painel foi o das chamadas "atividades informais". Dentro dos propósitos deste Seminário, de "discutir, debater e construir as bases para a atuação dos órgãos de planejamento do município", obviamente que não se trata de discutí-las em termos mais teóricos (no bom sentido do termo) quanto às suas características ou vinculações estruturais mais amplas, mas em termos mais operacionais, do que fazer com a presença dessas atividades no centro urbano de Salvador.

Não é uma tarefa fácil e as primeiras dificuldades já começam com a definição do que sejam as atividades ou o setor informal de trabalho, apesar da frequência com que esses conceitos têm sido presentemente utilizados para a análise dos problemas de emprego e da estrutura ocupacional dos chamados países subdesenvolvidos. É que as diferentes proposições teóricas, enfatizando ou combinando critérios como o da estabilidade no emprego, nível de salários, condições de trabalho, qualificação da mão-de-obra, nível de capitalização, produtividade e progresso técnico do setor de ocupação, além das suas condições de mercado (competitivo ou oligopolístico), tem chegado a diferentes caracterizações operacionais do que seriam as atividades componentes do setor informal.

Sem entrar em discussões sobre o conteúdo ou sobre a operacionalização desse conceito, que não cabem nesta oportunidade, consideramos mais adequado privilegiar as relações de trabalho e outros fatores delas decorrentes, englobando as formas de incorporação ao mercado de trabalho que diferem do assalariado típico das sociedades capitalis

tas. Isto é, considerar como componentes do setor informal o conjunto de oportunidades de trabalho oferecidas não por empresas mas por pessoas individuais, que compram mercado rias ou serviços determinados, geralmente de pequena dura ção, abrangendo as numerosas atividades exercidas por conta própria (com a óbvia exceção de profissionais liberais e ou tros trabalhadores de igual posição) e o serviço doméstico assalariado.

Como é por demais conhecido, as remunerações reduzidas, a instabilidade ocupacional e a desvinculação do sistema previdenciário constituem geralmente as notas bási cas desta situação.

É desnecessário enfatizar a importância des as atividades em cidades como Salvador, onde os padrões as sumidos pela expansão das atividades produtivas tem implicado em uma menor expansão do emprego no mercado formal de tra balho, notadamente naqueles setores mais modernos e de maior produtividade. Além do que as condições da sociedade regio nal também se refletem nos precários níveis de qualificação dos estratos mais baixos das populações urbanas, principal mente quando originários da zona rural, contribuindo para a dimensão assumida pelo mercado informal. Ainda que não exis tam informações mais precisas sobre a frequência global des as atividades na Cidade do Salvador, essa dimensão pode ser ilustrada por dados como o de uma pesquisa realizada em 1971, pelo CEBRAP/CRH, com uma amostra da população urbana do muni cípio. Nela foi constatado que, entre outras atividades, o serviço doméstico remunerado absorvia 8,67% da população ocu pada, os serviços pessoais fora de estabelecimentos 5,9% e o comércio ambulante 3,5%, perfazendo essas três categorias 18,0% da referida população. Uma outra pesquisa, realizada pelo Centro de Recursos Humanos sob a minha responsabilida de, em áreas residenciais de populações de baixa renda em

Salvador, confirmou a importância do serviço doméstico, do pequeno comércio ambulante ou estabelecido, do artesanato mais tradicional ou da realização de biscates como absorvedores dos estratos mais baixos da população.

É evidente que uma boa parte dessas ocupações são exercidas na área definida como o centro urbano de Salvador, embora não existam trabalhos que especifiquem ou dimensionem essa presença. Aí se reúnem alguns tipos de biscateiros, como os guardadores de automóveis, por exemplo, alguns serviços mais qualificados executados por trabalhadores especializados, algumas vezes em pequenas oficinas e, o que tem sido uma presença mais visível e um objeto de maiores preocupações, os camelôs. Concentrando-se esses trabalhadores em algumas áreas, como os terminais de ônibus, a Avenida Sete, a Baixa dos Sapateiros e outros locais de grande afluência de público.

Chegamos então à questão básica que nos cabe discutir. Como deveriam reagir os órgãos municipais de planejamento frente a presença dessas atividades e, por extensão, frente aos seus executores, nas suas tarefas de estruturação do espaço urbano no centro da Cidade?

A política até bem pouco tempo adotada, principalmente em relação aos camelôs, foi a da repressão, alegando razões como a defesa do comércio estabelecido, o incômodo aos transeuntes e o próprio caráter parasitário dessas atividades.

Evidentemente que esta não é uma política adequada, e o reconhecimento deste fato já tem levado a sua modificação.

Primeiramente porque, sem entrar em maiores discussões sobre o problema do emprego urbano, apesar de toda a expansão econômica que se vem processando recentemente na Área Metropolitana de Salvador, é sabido que a geração de empregos nos setores mais modernos e de maior produtividade, que oferecem melhores condições de trabalho, tem sido insuficiente para uma maior absorção da mão-de-obra urbana. Conseqüentemente, para uma boa parte dessa mão-de-obra, onde se concentram os trabalhadores que possuem condições mais desfavoráveis quanto a qualificação, idade, saúde, educação e outras, a Cidade não oferece melhores alternativas que o exercício de ocupações como as agora em questão.

Sendo assim, não se justifica socialmente que, em defesa dos interesses (alguns talvez até legítimos) de parcelas mais privilegiadas da população, ou da estética ou melhor circulação no centro urbano, se retire de alguns dos seus habitantes as precárias oportunidades de subsistência que lhes foram oferecidas pela Cidade. Afinal, eles são tão cidadãos e têm tanto direito ao centro quanto qualquer um de nós. E se a sua presença pode efetivamente trazer alguns problemas e transtornos, não se pode esquecer que a cidade reflete as contradições e problemas estruturais da sociedade na qual ela está inserida. Se as conseqüências desses problemas se refletem negativamente sobre o centro urbano, paciência; essa é a cidade que, nas condições atuais da sociedade brasileira, podemos ter.

Além disso, estudos recentes têm apontado a importância do mercado informal de trabalho para assegurar a subsistência da mão-de-obra não aproveitada em outros setores, a manutenção do exército de reserva e a complementação da renda familiar entre os assalariados de mais baixa renda.

E certas atividades, entre as quais o comércio ambulante, parecem desempenhar funções econômicas diretamente relevantes. Em um trabalho bastante conhecido, Francisco de Oliveira cita declarações do presidente do Sindicato Rural dos Agricultores de São Roque, publicadas no Estado de São Paulo no dia 19 de março de 1972. Falando a respeito da crise surgida na fruticultura decorrente de uma excelente safra e de um fraco movimento de vendas, esse presidente diz que "foi um golpe inesperado para o comércio de frutas a proibição do comércio ambulante pela Prefeitura de São Paulo, pois os ambulantes são imprescindíveis para a colocação de frutas junto aos consumidores. Sem eles — existem cerca de 600 — houve um colapso no sistema de distribuição e os produtores tiveram que arcar com os prejuízos enquanto que o povo ficou sem condições de comprar frutas apesar do preço básico".

Em Salvador a distribuição de determinados produtos, como os cigarros, por exemplo, se processa basicamente através de barracas ou do comércio ambulante. Segundo declarações de alguns dos seus proprietários, publicadas em uma reportagem do jornal "A Tarde" há uns dois anos, os estabelecimentos de maior porte não se interessam pela distribuição desse produto, pela ínfima margem de lucro que eles proporciona. Também é sabido que uma boa parte dos camelôs está relacionada com o comércio atacadista de Salvador, funcionando como elementos de distribuição dos estoques de algumas grandes casas comerciais.

A partir desses fatos, que medidas deveriam tomar os órgãos de planejamento da cidade perante essas atividades?

Muitas têm sido as propostas para uma intervenção junto ao setor informal apresentadas nos últimos anos,

com o objetivo de (considerando as limitações da absorção pelo setor formal) melhorar as condições dos executores de algumas dessas atividades, ou estimular a expansão de outras, que apresentam perspectivas de maior viabilidade econômica. Mas a maior parte dessas medidas (reserva de mercado, crédito a esses produtores, promoção de cooperativas, proteção legal e previdenciária a algumas delas) fogem à competência dos órgãos aqui considerados. Situando-se no âmbito das políticas de emprego ou de políticas sociais mais amplas, sob a responsabilidade de órgãos especificamente dedicados a esses problemas, como a SETRABES, por exemplo.

Sendo assim, dentro da estreita competência dos órgãos municipais de planejamento urbano perante as chamadas atividades informais, as considerações anteriormente mencionadas justificam que a política desses órgãos parta de uma diretriz básica: a tolerância e ausência de maiores restrições à presença daquelas atividades no centro urbano. Cabendo à "imaginação criadora" dos técnicos do PLANDURB, (para usar uma expressão atualmente em moda) conciliar o atendimento de certas necessidades (como a de uma mais adequada dos transeuntes) sem prejudicar fundamentalmente os executores daquelas ocupações.

Nesse sentido, ficam as advertências contra certos tipos de proposições. A primeira é quanto à alternativa da transferência dessas atividades para áreas específicas e mais afastadas. Experiências desse tipo já foram tentadas em Recife, por exemplo, com resultados negativos. Como os consumidores não se dirigiam especificamente para essas áreas, os efeitos da transferência foram desastrosos; os vendedores voltaram às suas localizações anteriores e os promotores da transferência tiveram que rever a sua decisão.

A segunda se refere ao estabelecimento de exi
gências e regulamentos que possam restringir a entrada nas
atividades em questão. Vamos lembrar que elas funcionam mui
tas vezes como uma espécie de refúgio para aqueles que não
conseguiram outras oportunidades. Vedar-lhes o acesso a esse
tipo de ocupação talvez seja lançá-los à miséria absoluta ou
à própria criminalidade. Especialmente no momento em que os
reflexos da conjuntura econômica se apresentam mais desfavorá
veis.

Finalmente, é preciso que se diga que não são
os executores das chamadas atividades informais pelo menos os
únicos ou os maiores responsáveis por problemas de circulação
ou por uma agressão estética à cidade. A localização inade
quada de alguns estabelecimentos comerciais modernos e de
grande porte, ou os resultados da especulação imobiliária têm
causado danos bem maiores ao centro urbano de Salvador.

ASPECTOS DE CIRCULAÇÃO URBANA

. Coordenador dos Trabalhos:

Professor Walter Veloso Gordilho

. Relator:

Engenheiro Paulo de Arruda Penteado Filho
- OCEPLAN

TRANSPORTES COLETIVOS

Engenheiro Erivaldo da Rocha Gadelha - GEIPOT

Uma ligeira modificação na seqüência dos trabalhos foi necessária, tendo em vista que o Engenheiro Michael Morgridge, conferencista de hoje, deverá abordar em seu tema, mesmo que de uma forma sumária, alguns aspectos do Estudo de Uso do Solo e de Transportes na RMS. Houve então necessidade que eu, como representante do GEIPOT em Salvador, situasse este trabalho.

Antes, eu gostaria de fazer uma pequena introdução porque, segundo entendo, este Seminário é mais informativo, tendo como objetivo maior o diálogo entre os órgãos locais de planejamento, no sentido de cada um informar aos demais aquilo que está fazendo e se informar também do que os demais estão fazendo no mesmo campo, para que não haja trabalhos paralelos e sim uma congregação de esforços. Então, tudo o que direi aqui será uma tentativa de dar uma visão panorâmica dos trabalhos específicos de transporte que estão sendo realizados na RMS e em Salvador propriamente dito.

Em primeiro lugar, a área central da Cidade, nos termos em que foi definida no programa dos trabalhos do seminário, não tem sido objeto específico de um estudo de transportes. A área central da Cidade está sendo estudada, do ponto de vista de transportes, como parte de um conjunto. Em todos os ângulos e horizontes dos estudos de transportes que estão sendo desenvolvidos, a área central é uma parcela dos mesmos, não constituindo um projeto específico, razão pela qual estaremos sempre nos referindo a área central como parte de um todo.

Acredito que quase todos conheçam o órgão que represento na Bahia, o GEIPOT. Entretanto, eu gostaria de fazer um esclarecimento a respeito do Órgão, para os poucos que talvez não o conheçam ainda, quer pela sua recente atuação na área de Transportes Urbanos; quer pela sua mais recente ainda representação neste campo aqui em Salvador. O GEIPOT é atualmente a Empresa Brasileira de Planejamento em Transportes. A sigla GEIPOT é originária de um nome antigo, o Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes, cuja estrutura foi modificada, transformando-se em empresa pública da área do Ministério dos Transportes, embora permaneça a antiga sigla. É a empresa pública que trata dos assuntos de planejamento dos vários tipos de transportes, em todo o país, quando recebe delegação do Ministério, para tal.

Diante dos problemas de transportes urbanos nas áreas metropolitanas do país e do seu rápido agravamento nos últimos anos, o Governo Federal começou a se preocupar bastante com o assunto e entendeu de colaborar com os Estados na procura de soluções mais rápidas para os problemas do tráfego urbano, sobretudo nas áreas metropolitanas. Para tal fim, o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, incumbiu ao GEIPOT de desenvolver esta tarefa, colaborando com os Estados, congregando esforços com eles, no sentido de atuar no campo dos transportes urbanos. Até então, o GEIPOT fazia planejamento em todos os diversos tipos de transportes, menos os transportes urbanos. Por delegação do Governo Federal, partiu agora para os transportes urbanos nas áreas metropolitanas, e assim nasceram os projetos de transportes urbanos do Rio Grande do Sul, inicialmente, Brasília, em seguida, e em janeiro de 1976, os de Salvador e Recife.

A atuação do GEIPOT em Salvador iniciou-se com um convênio entre o Ministério dos Transportes e o Estado da Bahia, em novembro de 1975, e as atividades iniciaram-se em

dezembro de 1975/janeiro de 1976. O GEIPOT atua neste Estado, em parte com a CONDER, em parte com a Secretaria de Transportes. No convênio entre o Ministério dos Transportes e o Estado da Bahia, a CONDER representa o Estado no Estudo de Uso do Solo e de Transportes para a RMS, enquanto que a Secretaria de Transportes representa o Estado para o estudo do anel ferroviário.

O Estudo de Uso do Solo e de Transportes para a RMS está contratado a uma firma especializada, a PLANAVE, que tem como consultores a firma COLIN BUCHANAN & PARTNERS, da qual Michael Morgridge é representante local. Esse estudo é acompanhado e fiscalizado igualmente pelo GEIPOT e pela CONDER, e a sua execução direta é realizada pela PLANAVE. Podemos dizer que este estudo representa um projeto globalizante. Em termos de GEIPOT, é o projeto básico para a RMS, mas dele saíram subprodutos importantes.

Como os horizontes deste Estudo são horizontes que visam os anos de 1985 e 2000, por se tratar de um plano de grande fôlego, havia a necessidade de se partir para estudos intermediários, de menor prazo, que pudessem atenuar os problemas existentes de transportes na RMS. Então, iniciou-se um Estudo de Transportes Coletivos por Ônibus para a RMS, de mais curto prazo de execução, e que tem a finalidade de melhorar as condições de transportes atualmente existentes em Salvador, mas utilizando-se praticamente dos meios já disponíveis ou, no máximo, admitindo pequenos investimentos, sem modificar substancialmente o que existe, mas tentando efficientizar todo o sistema. Nesse estudo, no qual me deterei um pouco adiante, se pretende dar soluções realistas ao transporte coletivo de Salvador, em consonância com a política atual do Governo Federal.

Outro subproduto importante do Estudo, foi um trabalho de mais curto prazo ainda, que tornou-se necessário para suprir deficiências existentes na circulação da Cidade do Salvador; por solicitação da própria municipalidade. Foi iniciado e concluído no ano passado e teve o título de Recomendações para Implantação Imediata. O relatório final, que foi concluído em agosto do ano passado, já está na posse dos órgãos executivos locais, a Prefeitura e o Departamento de Trânsito em especial, órgãos esses que constituíram conosco e a CONDER uma equipe mista que realizou todo o estudo. Sobre ele, eu gostaria de frisar que essa participação conjunta dos órgãos locais deram a segurança de um resultado absolutamente vitorioso. Sobre o mesmo, acredito que não caiba no momento me deter, mas ele está à disposição de todos, para um conhecimento mais detalhado, no nosso escritório.

Sobre o Estudo de Transportes Coletivos por Ônibus para Salvador, nós estamos com 2/3 do trabalho realizado, a poucos meses do final do estudo. Entretanto, a parte que certamente traria maior curiosidade de todos seria a parte faltante, a parte das recomendações. Foi realizado o diagnóstico da situação atual dos transportes coletivos por Ônibus na Cidade do Salvador. Os dados estão sendo processados e dentro de poucos meses deveremos ter o trabalho concluído, com as recomendações feitas. De um modo geral, esse trabalho já determinou aquelas deficiências existentes no sistema de transportes coletivos, deficiências da rede viária, deficiências da frota e, a grande revelação de todo o estudo, deficiências da operação do sistema.

De um modo geral, as deficiências da rede viária são aquelas mais evidentes. O escopo do trabalho não permite que se faça recomendações de modificações de grande porte, porque o horizonte do trabalho é curto, não tem projeções para um futuro distante. Portanto, para a rede viária,

deverá haver recomendações de pequeníssimas correções geométricas que permitam melhorar a situação dos transportes coletivos.

A rede de transportes coletivos, em si, é uma rede do tipo clássico, encontrado em qualquer grande cidade do país, mas tem uma característica própria de Salvador: da do os problemas de topografia na cidade, encontramos uma rede viária quase totalmente ocupada pelos transportes coletivos. Praticamente, toda rua transitável por ônibus está sendo utilizada por alguma linha. Isso deixa antever que muita coisa não pode ser feita em termos de utilizar vias que estejam ociosas, a não ser as avenidas de vale; essas ainda com alguns problemas de utilização pelo transporte coletivo, porque a maioria não tem os acessos prontos às vias de cumeada.

A frota de transporte coletivo tem seus problemas, problemas esses que não surpreendem porque são próprios de todas as metrópoles brasileiras. Ainda estão sendo analisados os dados mais importantes sobre a frota, sobretudo quanto ao seu volume. Entretanto, muita coisa já está definida: a idade média da frota é bastante alta, havendo necessidade de renovação, fato este atenuado por determinações prévias da Prefeitura, de renovação obrigatória por parte dos empresários. A frota foi pesquisada inclusive no que diz respeito à tecnologia atual dos ônibus. Esta é uma atividade que o GEIPOT vem desenvolvendo em todo o país, com vistas à tentativa de uniformização dos veículos nas áreas urbanas, com sua adaptação às características da cidade, mas visando, sobretudo, a maior operacionalidade dos ônibus, sobretudo evitar os tempos perdidos pelos veículos, quer seja no embarque e desembarque de passageiros, quer seja através de suas velocidades operacionais.

Essas deficiências, a que me referi, da rede

viária, da rede de transportes coletivos e da frota, não tem nada de grandioso, são normais em todas as grandes cidades e as recomendações deverão ser relativamente fáceis.

O grande problema de Salvador, detectado através das nossas pesquisas, é o problema da operação, gerenciamento e controle do sistema de transporte coletivo por ônibus. A frequência dos ônibus é bastante irregular, em sua quase totalidade, a ponto de não prestar a menor confiabilidade aos usuários que pretendam utilizar-se de transporte coletivo como meio sistemático de transporte e muito menos em se constituir num atrativo para o passageiro do transporte privado se transferir para o transporte coletivo. Assim, o Estudo de Transporte Coletivo por Ônibus, que a princípio pretendia apenas tangenciar o assunto da operacionalidade dos transportes, de sua organização e de sua parte institucional, deverá ter acrescido um capítulo específico sobre este aspecto, por ter sido diagnosticado como o mais sério de todos os problemas do atual sistema de transporte por ônibus em Salvador.

O estudo mais amplo, o Estudo de Uso do Solo e de Transportes para a RMS, também está próximo do fim, mas a parte de recomendações que é a mais importante também, ainda não foi realizada, de forma que o Engenheiro Michael Morgridge, conferencista da manhã de hoje, deverá se dedicar a alguns dados de diagnóstico do Estudo, mas não traz aquilo que talvez fosse mais desejado, em virtude de não se estar na fase de elaboração das recomendações.

ASPECTOS DA CIRCULAÇÃO URBANA EM ZONAS CENTRAIS

Engenheiro Michael Morgridge - PLANAVE/CBP

Minhas idéias sobre este assunto são fruto de minha experiência na Cidade do Salvador durante um ano, dos dados e análises do Estudo de Uso do Solo e Transportes na RMS e de minha experiência em outros países da Europa, Estados Unidos e África, mas, principalmente, na Inglaterra.

Todas as opiniões e pontos de vista que vou apresentar aqui, são de caráter estritamente pessoal, não refletindo necessariamente os pontos de vista da equipe técnica do Estudo de Uso do Solo e Transportes na RMS ou dos órgãos contratantes.

Para desenvolver idéias sobre a situação de circulação no centro, prefiro apresentar alguns dados sobre a distribuição dos 2,3 milhões de viagens diárias na RMS e dos 23% (ou seja, mais de 500 mil por dia) destas viagens que se fazem para o centro, a partir do centro ou dentro deste.

Em relação à distribuição de características das viagens totais na RMS, as mais significativas são feitas por razões de trabalho (30%), estudo (25%) e viagens não baseadas na residência (16%). Entre as demais, as compras representam apenas 7,6% e os assuntos pessoais 8,6%. Para as viagens relativas ao centro, embora as viagens por motivo de trabalho ainda tenham muita importância (25,6%), o maior número foi de viagens não baseadas na residência, com 32%. As viagens para estudo também diminuíram de importância, enquanto para compras naturalmente houve um acréscimo, chegando a 9,5%. Então, ao mesmo tempo que o nível de emprego é muito grande no centro, o efeito na geração de viagens fora da

área de trabalho, é mais importante que em outras áreas da Cidade. Ao mesmo tempo, a concentração de facilidades e atividades no centro aumenta o nível de viagens entre uma atividade e outra, resultando em duas vezes mais viagens não baseadas na residência.

Feitas estas considerações sobre as características de viagens, podemos agora analisar a distribuição por modo. Neste campo pode-se observar a diminuição da importância de viagens a pé na Área Central, com 21,4% em relação a 31% na RMS. Por outro lado, o uso de transporte particular cresce bastante, chegando a 26%, contra 19% na RMS, bem como os transportes coletivos, com um acréscimo de 5%, passando para 51% no centro, enquanto na RMS é de 46%. A importância das viagens em transporte das próprias empresas diminui no centro para 0,8%, em relação aos 3,5% na RMS.

Estes resultados da divisão modal no centro em relação à divisão na RMS são muito interessantes, porque o normal nas grandes cidades da Europa é observar-se a diminuição no uso do carro, para viagens ao centro, em relação ao uso geral na cidade. Esta situação normalmente se verifica nas cidades européias, por duas razões:

- I - É muito mais difícil usar carros no centro, devido aos engarrafamentos, restrições de estacionamento e políticas de tarifas de estacionamento muito altas;
- II - a concentração dos serviços de transporte coletivos para o centro, em relação ao nível de serviço entre todos os outros bairros, ocasiona uma situação mais favorável para usar o coletivo para o centro.

Mas a situação existente em Salvador é o contrário desta experiência, com a concentração de viagens de carros relativas ao centro, maior do que para a Cidade em geral. A razão disto é, provavelmente, a ausência em Salvador de qualquer forma de controle de estacionamento efetivo. Esta situação provoca resultados muito graves em toda a área central, com carros estacionados em qualquer espaço na rua, na calçada e em cada pequena área aberta sem obstrução física. Esta quantidade e maneira de estacionamento causa problemas para a circulação do fluxo de tráfego e para o movimento de grandes veículos, como o ônibus em particular, e também praticamente impossibilita movimentos seguros a pé, porque em geral não há caminhos abertos, na calçada devido aos carros estacionados, e na rua devido aos carros em movimento.

O outro grande problema que existe em relação ao estacionamento sem controle, tem relação com os níveis de atividades comerciais. Normalmente, na Europa, as vagas de estacionamento nos centros comerciais têm limites máximos de permanência, normalmente relacionados com um sistema de tarifas progressivas. Esta política induz a alta rotatividade na utilização das vagas e possibilita para muitas pessoas a oportunidade de usar a mesma vaga, para fazer negócios, compras ou atividades comerciais. O nível desta rotatividade é muitas vezes entre 8 e 10 carros por vaga, por dia, na área central. Aqui em Salvador, resultados da pesquisa de rotatividade, indicam que o nível é próximo de 3 carros por vaga, por dia, nas áreas comerciais. Isto porque, sem controle, os empregados das empresas comerciais chegam ao centro bem cedo e ocupam a maioria das vagas para estacionamento de longo prazo, o que diminui as vagas disponíveis para usos comerciais, de curto prazo, e que automaticamente restringe e, finalmente, estrangula as atividades comerciais no centro.

As medidas de implantação de estacionamentos periféricos, ainda não melhoram muito a situação, sem haver o sistema de controle no centro. Investigações no estacionamento de São Raimundo indicam a grande utilização por razões de compras e negócios de curto prazo, entre 2 e 3 horas, na realidade porque não se pode encontrar vagas no centro para uso de curto prazo. Existem também informações que indicam que algumas pessoas antes usavam coletivos e agora usam carros e o estacionamento de São Raimundo para fazer a mesma viagem, o que é um desenvolvimento regressivo.

Então, com o conhecimento de alguns problemas específicos de Salvador em relação a situação em outros lugares, como podemos resolver a situação e fazer o planejamento para o futuro?

Obviamente, os níveis de demanda por transporte vão crescer muito. Com a combinação do crescimento da população, crescimento da propriedade de automóveis e crescimento do nível de renda disponível, no ano 2.000 poderemos ter 9,2 milhões de viagens por dia, ou seja, 4 vezes mais que em 1975.

Ao mesmo tempo, o crescimento da renda provocará o crescimento mais rápido das viagens de menor importância, por exemplo, compras, assuntos pessoais, distrações, etc. exatamente as viagens que se destinam a equipamentos localizados no centro. Além disso, o crescimento da propriedade e uso de automóveis indica a necessidade de implantar um sistema de transporte coletivo mais eficiente e mais atrativo que pode atrair algumas pessoas que têm automóvel mas não precisariam utilizá-lo nas viagens ao centro. Por esse motivo, é preciso pensar em sistemas que possam penetrar diretamente nos centros de áreas comerciais, sem precisar de transbordos, porque é sempre mais favorável usar apenas 1 ou, no máximo,

2 veículos e uma pequena caminhada no final, do que fazer mais uma pequena viagem em outro veículo coletivo.

É claro que os corredores em que um alto nível de demanda já existe e que vai ser muito maior no futuro, necessitam estudo especial, em relação à implantação de novos sistemas de transportes que tenham capacidades muito maiores que qualquer operação de ônibus.

Em outros lugares, é claro que sistemas de prioridade para transporte coletivo têm que ser introduzidos, com faixas reservadas para ônibus e talvez, no futuro, ônibus elétricos, como se propõe hoje em São Paulo. Um ponto de interesse com relação a isto, observou-se na avaliação das estratégias de desenvolvimento a longo prazo, do Estudo de Uso do Solo e Transportes. Constatou-se que, no futuro, os automóveis poderão vir a consumir 5 vezes mais combustível que toda a frota de ônibus. Então, medidas que reduzam a utilização do automóvel e aumentem o uso de coletivos, podem ter muito mais importância que medidas relativas à mudança do modo operacional dos coletivos (ônibus e elétricos, etc.).

Em relação a este último ponto, a política de determinar novas áreas em que o serviço de coletivos seletivos (talvez menos sofisticados que os atuais) possa ser implantado, em combinação com restrições de estacionamento de longa duração no centro, pode dar resultados bem mais favoráveis do que o investimento em estacionamentos periféricos, com serviços de coletivos especiais entre o estacionamento e o centro. Talvez os mesmos micro-ônibus especiais pudessem ser utilizados para rotas circulares no centro, para atender às pessoas que desejam fazer pequenas viagens no centro e não querem pegar táxis.

TABELA 1
DISTRIBUIÇÃO DE CARACTERÍSTICAS DE VIAGENS
RMS - 1975

	Características	Total da RMS (%)	Área Central de Salvador (%)
1	Não-baseada na residência	16,2	32,1
2	Trabalho	29,7	25,6
3	Escala (transbordo)	2,9	2,8
4	Estudo	25,4	14,1
5	Compras	7,6	9,5
6	Recreação	6,3	4,3
7	Assuntos Pessoais	8,6	9,0
8	Outros	3,3	2,6
T o t a l		100,0	100,0

Fonte: CONDER-GEIPOT/PLANAVE - COLIN BUCHANAN & PARTNERS
*Estudo de Uso do Solo de Transportes para a RMS. Re-
sultados Preliminares, sujeitos a revisão*

TABELA 2
DISTRIBUIÇÃO DE VIAGENS POR MODO EM GRUPOS
RMS - 1975

	Modo	Total da RMS (%)	Área Central de Salvador (%)
1	A pé	30,9	21,4
2	Transporte Privado	19,2	26,4
3	Transporte Coletivo (in- clusive táxi)	46,5	51,4
4	Transporte das Empresas	3,5	0,8
T o t a l		100,1	100,0

Fonte: CONDER-GEIPOT/PLANAVE - COLIN BUCHANAN & PARTNERS
Estudo de Uso do Solo e de Transportes para a RMS.
Resultados Preliminares, sujeitos a revisão.

CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E VEÍCULOS NA ÁREA CENTRAL

Engenheiro José Antonio Gomes de Pinho - OCEPLAN

Sistema de Transportes e Estrutura Urbana

A análise do processo de formação das cidades brasileiras evidencia o estratégico papel desempenhado pelo transporte na configuração do espaço urbano. Esta colocação fica mais evidente quando se analisa as grandes cidades, devido a terem estas se submetido praticamente a todas as evoluções tecnológicas dos modos de transporte.

Abordaremos a questão do inter-relacionamento entre o transporte e a estrutura do espaço urbano de formação nérica. Não é nosso objetivo aprofundar esta discussão, mas somente apresentar uma visão da correlação entre o transporte e a estruturação do espaço urbano.

Assim, as grandes cidades brasileiras apresentaram, a partir de meados do século passado, uma estreita dependência em relação ao transporte ferroviário. É este modo de transporte que possibilita o aparecimento dos subúrbios, direcionando o crescimento urbano no sentido destes.

Ao final do século passado começam a se desenvolver as linhas de bonde, que diferentemente do transporte ferroviário, possuíam uma abrangência mais intra-urbana. A cidade se desenvolvia no sentido das áreas, para as quais existia a possibilidade de deslocamento.

A predominância desses dois meios de transporte nos deslocamentos diários, caracterizados pela rigidez,

ou seja, itinerários fixos, fez com que a expansão urbana representasse uma variável sobre a qual se mantinha controle, pois as residências (população) e as demais atividades urbanas se localizavam junto às linhas existentes.

Esta fase representou um crescimento harmônico para as cidades, resultando uma ocupação urbana com altas densidades, e possibilitando à população em geral, a satisfação de uma das necessidades fundamentais da vida urbana, o transporte.

A situação descrita perdura até, aproximadamente, o início da década de 50. Dois fatos vêm modificar o quadro descrito.

Em primeiro lugar, a aceleração do processo de urbanização, no pós-guerra, se verifica com maior intensidade nas grandes cidades, levando à agregação de novos contingentes de população que demandam área para sua localização e evidentemente, transporte.

Em segundo lugar, por uma série de razões, passam a sofrer marginalização, os meios de transporte ferroviários.

Verifica-se em contra-partida, a ascensão dos transportes rodoviários. Para os deslocamentos intra-urbanos, e mesmo suburbanos, passa o ônibus, não só a competir efetivamente com os bondes e os trens, como passa a assumir posição predominante.

Isto se deve, portanto, aos dois fatos comentados: aumento considerável e contínuo da população urbana dos grandes centros e marginalização do transporte ferroviário.

O que o transporte rodoviário oferecia como atrativo é sua elevada flexibilidade, em relação ao transporte ferroviário.

Como resultado deste novo quadro, as cidades passaram a crescer em várias direções, o que fez surgir uma estrutura urbana pulverizada, criando-se assentamentos em locais distantes da área urbana.

Isto era assegurado pela oferta de transporte. Era bastante a oferta de transporte, e o ônibus cumpria esta missão para se efetivar a implantação de um novo agrupamento urbano.

A partir da predominância do transporte coletivo rodoviário, a expansão urbana deixou de ser uma variável de controle, e vai acarretar a série de problemas urbanos que nos defrontamos hoje.

Em um momento seguinte, esta situação será reforçada nas tímidas linhas estruturais criadas pelo ônibus. A partir da década de 60, com a ascensão do transporte individual, a estrutura urbana criada pelo ônibus tem suas características confirmadas e reforçadas.

Não se pode falar em predominância do transporte individual, já que a maior parte da população continuava se deslocando através do transporte coletivo, mas a realidade nos mostra o direcionamento de todas as políticas públicas, no sentido de viabilizar o deslocamento através do transporte individual.

Em termos de estrutura urbana, os reflexos foram os mais negativos possíveis. As grandes cidades brasileiras

leiras cresceram mais do que o necessário, a elevada flexibilidade do automóvel permitia isto. Reforçou-se a estrutura pulverizada, deu-se intensidade ao processo de geração de vazios urbanos, estratégia esta preferida da especulação imobiliária, aumentou-se a distância casa-trabalho, etc.

As grandes cidades brasileiras tiveram que criar uma nova estrutura para se adaptar ao automóvel.

Queremos mostrar, com esta breve apreciação a estreita relação existente entre o transporte, através de seus diversos modos, e a estrutura urbana, definida como o conjunto de atividades da cidade e a rede de relações que se estabelece entre as mesmas.

O processo, em poucas linhas, pode ser descrito da seguinte forma: a uma oferta de transporte, segundo o modo predominante, criam-se condições para a ocupação da área pelas diversas atividades urbanas e, paralelamente, a ocupação de uma área força uma oferta de transporte. Daí, ser praticamente impossível dissociar o transporte do uso do solo, ou seja, a localização das atividades no espaço urbano, quando se aborda a problemática física urbana.

A nossa área de interesse, no presente momento, é a área central da cidade. Assim, deveremos investigar o uso do solo nesta área, bem como as condições do transporte que serve esta área. O tratamento a estas questões não deve se fechar somente na área de análise, mas deve confrontá-la com outras áreas da cidade.

Uso do Solo na Área Central e o Espaço Viário

A área central, ou centro de negócios, em geral, é a área onde se localiza uma parcela considerável das atividades urbanas.

Não pretendemos aprofundar a análise dos aspectos relativos ao uso do solo na área central, que é já objeto de uma comunicação específica deste seminário. Nosso objetivo se prende mais aos aspectos de transporte e circulação na área central.

Assim, em termos gerais, o solo na área central é utilizado, preponderantemente, por atividades do setor terciário. Destacam-se neste grupo, o comércio, as finanças, os bancos, sedes de empresas, escritórios de serviços em geral, consultórios etc. Também neste grupo situam-se as atividades ligadas ao setor público, em seus diversos níveis, bem como atividades culturais - teatro, cinema, auditórios etc.

Esta mostra, genérica e suscinta, que fizemos do uso do solo da área central, representa um corte no tempo. A área central é formada pelo investimento realizado por todas as gerações anteriores à nossa. A escolha da localização é resultado da interveniência de fatores históricos, físico-geográficos e econômicos.

A tendência natural é a área central atual das cidades ser o prolongamento em uma ou mais direções do centro do núcleo urbano inicial. Para isto concorre o fato de no centro da antiga vila se localizarem as atividades ligadas ao Poder Público. Este fato é responsável pela dependência criada de outras áreas da cidade, em relação ao centro.

O processo histórico nos mostra que a evolu
ção das vilas se realiza através da concentração de ativida
des em torno do núcleo inicial.

Fatores de diversas ordens, políticos e econômicos, normalmente levam à criação de outros núcleos na cida
de, mantendo, no entanto, o núcleo central e inicial, a posição
hierárquica mais elevada.

As gerações seguintes só fazem tirar partido das potencialidades no núcleo central, aí concentrando novas atividades. E este processo se repete ao longo do tempo, deflagrado pelas gerações seguintes.

Assim, ao longo do tempo, a área central man
tém a posição estratégica de concentração das atividades principais da cidade.

O objetivo da aproximação das atividades é competir em condições de igualdade com as atividades afins. Surgem, paralelamente, atividades que visam a atender à população que se desloca para a área central.

Isto cria uma dinâmica na área central que se mantém e se reforça. Este processo gera uma série de economias aos agentes que se localizam no espaço central, conhecidas como economias de aglomeração.

À medida que a cidade tem sua população acres
cida, esta demanda uma oferta crescente de atividades. Parte
destas, tendo que competir em condições favoráveis, busca para sua localização a área central.

Como resultado deste processo, a área central se estende, ou então, tenta-se tirar maior proveito na utilizi

zação do solo, o que ocasiona a verticalização.

De uma forma resumida, podemos dizer que a área central é resultado da geração de economias de aglomeração, promovidas por diversos agentes, que objetivam tirar partido destas. A condição básica para participar das economias de aglomeração é estar o mais próximo possível das outras atividades. Isto explica a necessidade de verticalização na área central, como também explica a substituição da atividade residencial por atividades que estejam dispostas a pagar o alto aluguel da área central.

A concentração de um grande número de atividades na área central garante a esta uma participação elevada no total de empregos da cidade. A diversificação das atividades é elemento responsável pela atração exercida por essa área junto aos consumidores.

Estes dois fatores, o elevado número de empregos e a atração exercida junto aos consumidores pela oferta diversificada de serviços, respondem pela intensa movimentação de pessoas na área central.

Para que a área central continue correspondendo à expectativa dos agentes localizados e também dos consumidores, é estratégico que condições favoráveis de acesso sejam oferecidas.

Caso isto não ocorra, tem início um processo de abandono da área, em busca de outras áreas em que as condições de acesso sejam melhores. Este processo, conhecido como processo de descentralização, conduz as atividades retirantes a perseguir a formação de novas economias de aglomeração. Como vimos, isto é possível através da proximidade entre as atividades. Em consequência, forma-se um novo núcleo,

composto pelas atividades retirantes e por novas atividades, que atraídas pelas facilidades de acessibilidades do novo núcleo e pelas economias de aglomeração geradas, vêm reforçá-lo.

Em geral, estas atividades retirantes são dirigidas a uma classe de renda mais alta, formando, em consequência, núcleos de consumo sofisticado.

Por outro lado, bairros populosos também criam economias de aglomeração, a partir do agrupamento das atividades de consumo diário. A estas atividades vêm se juntar outras, que devido a escala viável do mercado consumidor, reforçam o núcleo existente.

A localização descentralizada de atividades, quando responde à existência de uma demanda de bairro, não pode ser encarada como conflitante com a área central. Deve ser vista como uma complementação à área central e reflete a dinâmica de desenvolvimento da Cidade.

Já as atividades que abandonam a área central, devido aos problemas de acessibilidade desta, podem vir a formar um núcleo em condições competitivas com a área central.

Por tudo que representa a área central, em termos históricos, pelo seu patrimônio construído, em termos ambientais, pelas qualificações e significado sim

bólico dos espaços para os usuários, em termos econômicos, pelo investimento realizado pelas gerações passadas e pela atual, devem ser oferecidas condições para que a área continue se desenvolvendo de um modo orgânico e sustentado.

Dentro desta colocação devem ser oferecidas melhores condições de acessibilidade, por representar este fator um elemento estratégico para a sustentação das vantagens da área. A visão até aqui apresentada tem um caráter mais econômico, no entanto, olhando a questão sob o prisma social, parcelas significativas da população demandam à área central diariamente, consumindo tempos elevados no deslocamento para a área.

Este aspecto será mais desenvolvido daqui para frente. Assim, nosso objetivo, agora, é discutir como oferecer condições de acessibilidade à área central, considerando os diversos modos de transporte.

Sistema de Transportes e Espaço Viário - Circulação de Pedestres e Veículos na Área Central

É impossível ao tratar os problemas de circulação e transporte na área central, deixar de fa

zer referência a esses mesmos problemas na cidade, co
mo um todo.

O transporte individual tem se tornado, a partir da década de 60, o modo de transporte predominante. Ele é predominante por ter o maior número de veícu
los em circulação, e como situamos anteriormente, fi
zemos a ressalva de que ele é predominante, não porque a maior parte da população se sirva dele, mas devi
do a ter sido beneficiário de políticas governamentais que objetivavam oferecer condições renovadas para sua circulação.

Com a agregação, crescente e contínua, de novos veículos em busca de espaço viário para circulaç
ão, tornou-se inevitável o aparecimento de congestion
amentos. Estes ocorrem devido a coincidência dos deslo
camentos segundo duas variáveis: espaço e tempo. Quanto
a primeira: os deslocamentos não ocorrem em to
do o sistema viário, eles ocorrem em alguns segmento
s do sistema viário. Os deslocamentos são reflexos do uso do solo; se as atividades geradoras de emprego
são concentradas, os deslocamentos (empregados e consu
midores) que demandam estas atividades, também são conce
ntrados, e concentrados em determinados segmentos do sistema viário.

Neste particular assume importância fundamenta
l a área central da cidade, que é onde se concentra, dende

tro da cidade, o maior número de atividades por unidade de área, atraindo, do mesmo modo, o maior número de deslocamentos por unidade de área.

Em relação a segunda variável, devemos observar que os deslocamentos mais numerosos são os que relacionam a residência com o emprego. Dado que os horários de início e término da maior parte das atividades ligadas ao emprego, não são diluídos, pelo contrário, apresentam forte concentração, existe uma coincidência no tempo, dos deslocamentos residência-emprego, os mais significativos dentro de uma cidade.

A coincidência dos deslocamentos, segundo essas duas variáveis, espaço e tempo, é responsável pelos congestionamentos dos chamados "horários de pique".

As ações das políticas governamentais de apoio ao transporte individual, inicialmente, mostram-se tímidas, desenvolvendo-se mais a nível de políticas operacionais. Assim, nos locais de maior congestionamento, as principais vias de acesso à área central ou internas a esta área, proibiam-se o estacionamento, implantava-se sinalização semafórica etc.

Estas medidas resultaram frutíferas em curto espaço de tempo. O crescente número de veículos exigia, em paralelo, uma oferta crescente de espaço viário para circulação e estacionamento.

Inaugura-se uma segunda fase da política, assegurando esta oferta crescente, através da abertura de novas avenidas, alargamento das existentes, normalmente exigindo desapropriações, estratégia esta consumidora de elevada soma de recursos.

Em um momento seguinte, também esta fase não conseguia cumprir o objetivo da política, qual seja, oferecer condições de deslocamento ao transporte individual. De flagra-se uma terceira fase da política, esta bem mais contundente.

A estratégia, agora, estava assentada na construção de viadutos, vias expressas, sistemas de vias expressas, vias elevadas. Estas obras, além de terem um custo de construção extremamente elevado, exigiam obrigatoriamente a desapropriação, não mais de um trecho de uma via, mas, com frequência, de quarteirões inteiros, desagregando a vida das populações dessas áreas.

Para a política ter continuidade e sucesso, necessitava-se de áreas para estacionamento. As "soluções" estavam, novamente, na desapropriação de áreas para esse fim específico, bem como transformação de praças em áreas de estacionamento.

Sem sombra de dúvida, estas medidas são responsáveis em grande parte, pela desfiguração da paisagem urbana.

Tinha-se chegado à última fase da política, agora, só restava persistir nela. Isto se mostrou inviável para uma economia onde a escassez de recursos é um dado fundamental. A alternativa foi procurar soluções para o transporte de massa. No entanto, estruturalmente, não se alterava nada. A solução encontrada, construção de metrô para São Paulo e Rio, continuava sendo uma solução consumidora de elevados recursos de uma sociedade tão pobre, e ao nível da superfície, o transporte coletivo continuava marginalizado frente ao individual.

Precisou surgir uma crise conjuntural para os poderes decisórios buscarem soluções que estivessem mais afeitas com a realidade econômica do país.

A tônica, hoje, é de incentivo ao transporte coletivo nos grandes centros urbanos do país. No tratamento da problemática da circulação e do transporte na área central, esta política tem que ser mais vigorosa ainda.

Como vimos, para a área central dirige-se diariamente, uma parcela considerável da população da cidade, população esta formada de trabalhadores que, nesta área, desempenham suas atividades, e de consumidores da diversificada gama de serviços ali oferecidos. Os deslocamentos, dada a elevada dinâmica da área central, ocorrem ao longo do período de funcionamento das atividades, mas se concentrando, mais intensamente, nos horários de pique.

Para Salvador, em específico, a sua área central possui características peculiares.

Embora possua um sistema de vias de alimentação ao centro, resultado da febre da política do transporte individual, em excelentes condições de absorver tráfego intenso, não existe continuidade neste sistema.

As vias de alimentação ao centro sofrem um estrangulamento quando chegam dentro deste. O resultado é o congestionamento das vias principais, internas à área central.

Aplica-se, aqui neste caso, o modelo descrito para as grandes cidades brasileiras. O congestionamento é causado na área central pelo excessivo número de veículos de transporte individual disputando o exíguo espaço viário.

Os acréscimos de espaço viário sendo mínimos ou mesmo inexistentes, não conseguem absorver o elevado número de veículos.

Os veículos de transporte coletivo competem neste espaço viário em condições de desigualdade, frente aos veículos de transporte individual.

Está totalmente falida, na presente realidade, a política de ampliação do espaço viário. A conformação geográfica de Salvador constituiu, no passado, um obstáculo para que a política citada se implantasse no centro de Salvador. Este fato representou a salvação da área central de Salvador, constituída de um rico acervo histórico, cultural e ambiental.

A política de transportes para as áreas centrais deve atender basicamente, dois objetivos:

1. circulação de pedestres: dadas as características das atividades na área central, existe um intenso fluxo de consumidores e de empregados nesta área. Devem ser oferecidas condições de segurança para os usuários da área; isto se torna possível minimizando os conflitos homem x veículo. Também devem ser oferecidas condições ambientais para os deslocamentos dos pedestres, isto é possível com a redução do ruído e da poluição do ar;

2. circulação de coletivos: a maior parte da população atinge a área central através dos ônibus. Estes, competindo em condições desfavoráveis com os veículos de transporte individual, tem sua velocidade operacional afetada, que é repassada para os usuários. Uma política que objetiva atender a grande maioria da população, deve se preocupar em oferecer condições de prioridade ao deslocamento do

transporte coletivo.

Desses dois objetivos centrais emerge uma es tratégia para a área central, onde deve ser minimizada a par ticipação do automóvel, responsável pelo transporte de uma pequena minoria da população e causador de conflitos com o homem e com o transporte coletivo.

Ao transporte individual deve ser permitida a circulação em segmentos do sistema viário, em que o veículo não conflite com os dois objetivos básicos estabelecidos.

Resulta, então, que para a área central não é viável o deslocamento através do transporte individual. Uma alternativa que já mostrou sinais de grande êxito, foi im plantada em Salvador, que se refere aos estacionamentos peri féricos. É uma forma de continuar permitindo a utilizaçã o do transporte individual na cidade, em áreas em que ele não venha a prejudicar o transporte coletivo. E esta solução ain da possui a virtude de trazer os usuários do transporte indi vidual, o mais perto possível da área central.

Conclusões

Algumas conclusões emanam da investigaçã o feita. A título bem sucinto, são as seguintes:

1. o retardamento do crescimento de Salvador salvou-a da destruição efetuada durante o apogeu da políti ca do transporte individual. Esta realidade fica comprovada quando examinamos as áreas centrais do Rio e São Paulo que nos tem pouco a oferecer de história, cultura e qualidade ambiental;

2. o transporte deve ser usado, tirando partido do seu poder condicionador do espaço urbano, para orientar uma expansão urbana organizada. Neste sentido, a oferta de facilidades de transporte pode ser usada na implantação de subcentros, proposta esta integrada em uma estratégia de desenvolvimento urbano local;

3. na realidade atual, as grandes cidades brasileiras têm que voltar seus planos para o transporte coletivo. Na área central dessas cidades, a prioridade do transporte coletivo se transforma quase em exclusividade. A maior parcela da população que demanda à área central, se utiliza do transporte coletivo, o que já é suficiente para priorizar os deslocamentos deste meio de transporte. Além do que, uma expressiva parcela de deslocamentos na área central são realizados à pé. A prioridade ao pedestre estará assegurada se for afastado o maior número possível de veículos. Para isto ocorrer, terá que se afastar o veículo de transporte individual, que toma não somente o espaço viário para seu deslocamento, como também o espaço reservado para os pedestres, as calçadas.

Dessas observações, se conclui que na área deve-se, em determinados trechos, impedir o acesso de automôveis, dando exclusividade ao coletivo e ao pedestre; em outros trechos, dar exclusividade ao pedestre, impedindo o acesso de automóveis e ônibus, e em outros trechos torna-se permitida a entrada de automóveis, mas no entanto, priorizando o transporte coletivo.

Salvador já tem seguido esta política e a tendência de agora em diante é intensificá-la. Assim, foram e serão criados: calçadas para pedestres, faixas exclusivas para ônibus, estacionamentos periféricos e estacionamentos regulamentados na área central.

Investiga-se, paralelamente, a potencialidade de determinados corredores para os quais já é, ou será viável, em um futuro próximo, a implantação de transporte de massa. Esta proposição, a ser investigada com bastante cuidado, insere-se dentro dos objetivos do PLANDURB.

ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS

- . Coordenador dos Trabalhos

Arquiteto Edmilson C. Almeida - IAB/BA

- . Relator:

Arquiteto Deloy H. Becker - OCEPLAN

ASPECTOS FÍSICOS DA ZONA CENTRAL

Arquiteto Heliódório Sampaio - OCEPLAN

Introdução

Esta suscinta comunicação pretende se desenvolver em duas partes: na primeira, arrolar algumas componentes consideradas relevantes nas relações entre o Espaço Físico e a vida urbana, e, na segunda, informalmente, mostrar em tópicos rápidos algumas considerações sobre a Imagem da Cidade e suas áreas centrais, como resultado de um dos estudos levados a efeito no PLANDURB.

Por certo, o tempo se revelará insuficiente para o que se pretende, porém, aparece como um imperativo da maior importância a necessidade de bem situar a nossa posição neste Seminário, trazendo não só uma provocativa visão pessoal do que entendemos como variável física no planejamento da Cidade - como fato indissociável da vida urbana - assim como, aproveitar a oportunidade prática de mostrar como o PLANDURB, através do Grupo de Imagem, vem trabalhando e analisando Salvador do ponto de vista físico-ambiental.

Assim, é bom distinguir sempre as posições de responsabilidade estritamente pessoais, da primeira parte, que julgamos substantivas para balisar um possível debate, e, aquelas outras gestadas em trabalho de equipe, em fase de conclusão, portanto, carecendo de ajustes finais e testes de consistência, principalmente no que diz respeito à visão popular da Imagem da Cidade, condição metodologicamente indissociável da concepção do nosso trabalho.

Espaço Físico e Vida Urbana

Quatro componentes básicas, dentre outras, podem agrupar as relações entre o Espaço Físico e a Vida Urbana:

1ª) a componente *sócio-econômica* - que expressa as relações entre o espaço físico x usos e atividades humanas;

2ª) a componente "*ambiente*" - que expressa as relações entre o uso do espaço físico x o conforto ambiental;

3ª) a componente *simbólica* - que expressa as relações entre o espaço físico x a percepção e significado do ambiente urbano para os usuários;

4ª) a componente *ideológico/cultural* - que expressa as relações entre o espaço físico x os modos de intervenção na sua estrutura, pelos agentes que o conformam.

É claro que estas componentes são iterativas e se superpõem num dado momento sobre as pessoas e grupos de indivíduos, assim como o espaço físico condiciona, restringe ou facilita processos e práticas sociais da vida urbana.

Neste sentido, o espaço físico não é uma variável determinante dos processos e práticas sociais, mas sim

a estrutura palco onde acontecem as ações individuais e coletivas.

Caberia, então, perguntar: a quem o Centro de Salvador se destina, ou deve se destinar?

E, dependendo da resposta, poderíamos arrolar uma série de argumentos sobre o tipo de estrutura física mais adequada e congruente aos objetivos e necessidades deste usuário hipotético. Mas, em síntese, se pretende é afirmar que determinados tipos de espaços não só são mais consumidos por uns que por outros indivíduos, assim como que, mesmo numa sociedade de classes, não se admite ser um centro de cidade exclusiva de alguns, mas sim um território aberto a todos, inclusive às suas contradições.

Do exposto, analisemos estas componentes básicas desde um ponto de vista conceitual, até suas consequências sobre a vida dos usuários:

Primeira Componente

A componente sócio-econômica deve ser vista como a necessidade de se adequar os usos e atividades às possibilidades físicas do Centro, porém sem a violência das reestruturações desnecessárias, que não só destroem paulatinamente a memória da cidade como estimulam processos de substituição sócio-ecológica das populações marginalizadas e de baixa renda. É o caso típico de se atacar os efeitos e não causas dos problemas, visto que, o ambiente físico deteriorado, via de regra, é muito mais determinado pelas condições só

cio-econômicas das populações marginalizadas do processo de produção econômica, que por fatores de ordem estético-visual.

Neste sentido, alguns tipos de "renovações urbanas", defendidas pelo urbanismo tradicional de pós-guerra, mais parece um débil exercício de maquiagem na paisagem urbana, às vezes fortemente armado por um aparato tecnocrático de viabilidade econômica, quase sempre de fins especulativos, que um seguro caminho para a promoção social dos indivíduos marginalizados e segregados nos pardieiros do Centro Urbano.

É preciso, pois, se entender que o espaço físico apesar de condicionar, restringir ou facilitar usos e atividades, não é contudo a variável estrutural determinante das condições sub-humanas, em que se dá a vida urbana para alguns grupos populacionais que habitam o velho Centro. No nosso entender, as variáveis estruturais são: a distribuição da renda, a integração social do indivíduo no processo de produção, e a ascensão destes aos níveis mais altos de educação.

Assim, os Usos e Atividades devem ser pensados, primeiro como uma necessidade da prática social dos vários grupos de usuários do espaço urbano, e só posteriormente, se ater aos imperativos da reordenação física, pois, empiricamente, as pesquisas crescentemente revelam que um mesmo espaço se adapta perfeitamente a muitos tipos de usos, com pequenos reajustes e poucas mudanças estruturais, ao contrário do que nos faziam entender os teóricos da arquitetura e do urbanismo dito moderno. Pois o mesmo, possuído de um exacerbado censo "funcionalista" de uso dos espaços, disseminava a noção do tipo: a cada espaço corresponde um uso, e vice-versa; condicionando sempre a idéia de que, a novos usos devem sempre corresponder novos espaços o que é, no mínimo, uma inverdade histórica.

É fácil entender, noutra ótica, que a proteção das estruturas físicas no Centro pode se dar mesmo com as mudanças de usos e incentivos às novas Atividades, pois em poucos casos as demolições compatibilizam os *custos* com os *benefícios* sociais resultantes, principalmente se considerarmos que as estruturas arquitetônicas novas e modernizadoras, nem sempre estão ao alcance da população de baixa renda, sem nenhuma capacidade de consumir e manter os espaços sofisticados, provocando, assim, uma crescente segregação do centro modernizado às populações de renda mais alta.

Em qualquer sentido, a questão maior é sempre valorizar o espaço físico em função do uso coletivo, ou seja: da maioria da população.

Segunda Componente

A construção intensiva de edificações altera as condições naturais do meio-ambiente, a ponto de, o que inicialmente se afigurava como proteção e segurança para os indivíduos, passar a se constituir um desconforto, risco à saúde e deseconomias para o poder público.

O conforto ambiental pode ser aqui, esquematicamente, decomposto em 4 variáveis principais:

- . conforto térmico;
- . conforto acústico;
- . conforto visual;
- . conforto de deslocamento.

É óbvio que a congestão dos centros urbanos, pela excessiva massa de construções, com altas taxas de ocupação do solo (em Salvador é permitido chegar até 90%), verticalização acentuada, impermeabilização quase total das superfícies de solo e ausência de massas verdes, provoca efeitos de desconforto térmico, pela elevação das temperaturas internas do espaço físico, constituindo o que a climatologia urbana internacionalmente já denominou de "ilhas de calor". Tais ilhas podem apresentar diferenças de temperatura entre o centro e a periferia das cidades e até 5° a 6°C, isto em países de clima temperado, imagine-se a situação de nossas cidades tropicais. Por outro lado, a concentração de atividades, aliada a uma visão distorcida de circulação urbana, induz a atração crescente do Centro por grandes quantidades de veículos à combustão, poluindo o ar respirado com gases tóxicos e ruídos, muito acima do admissível pela estrutura biológica do homem; como por exemplo: com barulhos muito acima dos decibéis suportáveis pela audição humana. Talvez seja o caso, por analogia, de se falar também em "ilhas de barulho" ou "ilhas de partículas em suspensão" ouvidas e respiradas junto com o oxigênio.

O excesso de informação provocado pelas propagandas e as desestruturadas cores e texturas dos edifícios, não só supera em bits a capacidade humana em perceber sinais e estímulos visuais em fração de segundos, como confunde a leitura do espaço físico e perturba os possíveis elementos de linguagem e comunicação do discurso urbano, determinado principalmente pelos arranjos espaciais das estruturas físicas mais significativas, tais como igrejas, mosteiros, casarios, fortes, praças, mirantes, etc. É comum se encontrar anúncios, letreiros, cartazes, e porque não carros e ônibus, em situações perturbadoras e caóticas, senão destruidoras de uma imagem a ser preservada, e que na verdade não precisa de novos estímulos ou acessórios, mas sim de conservação, higiê

ne e a tranqüilidade dos ambientes propícios aos encontros, ao lazer e às trocas.

Finalmente, o desconforto gerado pelo deslocamento ineficiente das pessoas no Centro Urbano, é motivo não só de insegurança como de perda de tempo e de afetação à estrutura intra-psíquica, pelo "stress" resultante da tensão provocada. O deslocamento hoje é não só um problema técnico de eficiência como também de saúde e bem-estar, onde os fatores de conforto coletivo devem estar muito mais presentes nas soluções do tipo circulação à pé, ou em veículos especiais não poluentes (elétricos, por exemplo), adaptando as vias existentes aos novos conceitos e em sistemas compatíveis com seus desenhos - sem dúvida soluções mais adequadas aos ambientes centrais - que a superada idéia de priorizar o transporte individual em franca obsolescência tecnológica, além do agravante de provocar uma injusta aplicação social dos poucos recursos públicos.

Assim, o conceito da rua, da praça, dos fundos dos quintais, das calçadas, deve ser retomado e revigorado pela noção de espaços de uso coletivo, que possibilitam o encontro, a informação e as trocas necessárias à vida social urbana, em condições mais satisfatórias de conforto, segurança e higiene.

Em princípio parecem também excessivamente perigosa às áreas centrais de valor histórico-cultural, as propostas de penetrá-las com meios de transportes pesados e rápidos, que não só desestruturam ambientes em sua quietude ou possibilidades de usos menos estravagantes, como perturbam com sua velocidade inadequada o ritmo próprio que deve ter um centro de cidade mais voltado para o pedestre e suas atividades imediatas. Ademais, no caso específico de Salvador, não só parece discutível fazê-lo em elevados ou estruturas

de impacto visual forte, como seria criminoso enterrá-lo à moda de um metrô ou similar. Daí, o melhor talvez ainda se ja readequar as superfícies das vias existentes para receber sistemas compatíveis não só com o espaço urbanístico atual, priorizando o coletivo em sítio próprio, a uma velocidade com patível, e com pontos de transbordos na periferia imediata ao centro para sistemas mais rápidos e de longas distâncias.

Terceira Componente

René Dubos, em 1972, colocava para uma confe rência da ONU em Moscou, um aspecto bem interessante sobre o espaço físico dos centros urbanos. Dizia ele:

"Ainda em 1945, a silhueta de Londres consti tuia uma de suas glórias. As altas agulhas das Igrejas de Wren, as cúpulas equilibradas e monumentais da Catedral de St. Paul, sobre o arco largo e corrente do Tâmis, os gran des parques, a costa verde do Hampstead e os brumosos perfís de North Downs, davam a Londres, bem no meio deste século, a proporção e o esplendor que Canaletto havia pintado 200 anos antes. Esta beleza desvaneceu-se em somente 25 anos. Os edi fícios comerciais e públicos, de feiura e tamanho monumen tais, elevaram-se ao acaso, em todas as partes da cidade, co mo altos saleiros em uma descuidada mesa. Não é necessário dizer que se cuidadosamente agrupados numa relação equilibra da, em diferentes planos e níveis, podem ter um efeito esti mulante, particularmente nas novas cidades.

Porém, tanto nas cidades novas como nas ve lhas, os arranha-céus construídos aos azares do zoneamento ou de compras de terreno, virtualmente se constituem em in

truções, feitas ao acaso, na escala humana da cidade. Construídos todos juntos em longas linhas de ruas, semelhantes a desfiladeiros, como em Manhattan, criam um ambiente para formigas, não para homens".

A década de 70 tem se revelado como de uma preocupação crescente com a deterioração simbólica das grandes cidades, principalmente pelos péssimos resultados das infelizes intervenções dos agentes de maior poder sobre o amambiente físico urbano, algumas, inclusive, transvestidas com a linguagem de uma arquitetura dita "moderna" e "contemporânea". Mas no nosso modo de entender a arquitetura do edifício, obra isolada pronta e acabada, tal como postula toda a teoria da arquitetura européia trazida para nós por influência de Le Corbusier, pouco oferece à reflexão da escala da cidade latino-americana, e seu desenho. Posto que a cidade, nem é obra pronta nem se dá por acabada em qualquer momento da sua história, tal como na Europa se imaginou a Ville Radieuse, Chandigard e algumas cidades novas inglesas, e como aqui se imaginou lapidarmente a cidade de Brasília já na década de 60. A prática, contudo, demonstrou que tais cidades nem estão prontas, nem acabadas, nem tampouco se deixaram dominar pelos riscos geniais daquela geração de urbanistas, mas, muito pelo contrário, criaram outras realidades e provaram que o plano de uma cidade é sobretudo uma meta, renovável e realimentável pela dinâmica dos processos sociais, políticos e econômicos. Isto sem falarmos que tal ideologia, quase sempre, pressupõe cidades tecnologicamente improváveis de serem consumidas pela baixa renda da maioria da população urbana. Daí não sermos obrigados a levar muito a sério as mega-estruturas mais recentes do mundo místico da arquitetura do grupo inglês dos Archigrams, dos Kenzo Tange ou dos Yona Friedman da vida.

Parece-nos mais proveitoso admitir que as cidades possuem uma componente simbólica, que diz respeito, inclusive, às qualificações e atributos físicos que o centro contem. Diz respeito ainda à imagem que se faz da cidade, do seu passado, do seu presente e das suas possibilidades em estimular os usuários a se recriarem, não só como um lugar repositório de signos e valores como um lugar de encontro, comunicação e troca. Logo, um lugar de preservação rigorosa dos elementos mais significativos da estrutura física urbana como testemunhos da paisagem cultural que vem sendo historicamente registrada e está ainda presente. Sua destruição paulatina

é um crime à memória da cidade,

é um crime ao patrimônio-ambiental-urbano,

é um crime contra as gerações futuras,

que não só estarão privadas de se recriarem num ambiente altamente qualificado e significante, como testemunharão a incapacidade desta geração em sustentar valores sobejamente aceitos na teoria urbanística, mas debilmente defendidos na prática de gerir e planejar as cidades brasileiras.

Neste sentido a "reforma urbana" do tipo demolidora nos moldes em que se baseava o urbanismo de pós-guerra, é não só sócio-economicamente injusta como predatória à fixação duma simbólica urbana vigorosa, com vistas a conformar uma consciência mais coletiva e abrangente sobre os valores da cidade e sua imagem.

Estas demolições dizem respeito não só às obras privadas, impulsionadas pelo mercado e especulação imobiliária, como às obras públicas tipo sedes de órgãos, escolas ou abertura de canais de tráfego rápido.

É preciso entender tecnicamente que os valores emanados do Centro da Cidade, não podem continuar a serem escamoteados nos estudos de viabilidade econômica ou nos modelos matemáticos, que, como todos sabem, não possuem tecnicamente o rigor e a precisão necessária à avaliação dos aspectos pictóricos que conformam a imagem da cidade.

De certo modo, o que seria preciso é se definir de uma vez por todas, as áreas de proteção rigorosa no Centro da Cidade, entendido como um território, onde mesmo o poder público, não deve ter a decisão suprema de interferir com obras, sem ouvir tecnicamente os órgãos mais indicados para emitir pareceres sobre tais interferências com os valores da cidade, tais como: IPHAN, Conselho de Cultura e o Conselho de Desenvolvimento Urbano - estes de um modo formal - e mais informalmente, por se tratarem de entidades civis independentes, o IAB, o Clube de Engenharia e as Associações de Classe em geral.

Tais colocações possuem um duplo sentido, por um lado bem orientar o poder público com a captação de opiniões técnico-culturais de estratos significativos do pensamento urbano, e por outro responsabilizar a coletividade intelectual no ato de conformar uma consciência pública sobre os valores da cidade, na medida em que se debata e discuta as decisões de intervenções no centro da cidade.

Componente Ideológico/Cultural

Esta componente pode ser identificada como aquela que expressa e revela os modos de intervenção na cidade, seus principais agentes, e os tipos de benefícios resultantes.

Parece cada vez mais claro que a cidade é um campo de intervenção de vários agentes, representados pelas forças do poder público, das empresas privadas e dos indivíduos particulares.

Parece, também, cada vez mais claro, que as formas de intervenção destas forças apresentam contradições entre si, seja por falta de uma ideologia clara sobre os modos de intervenção, seja porque no jogo competitivo das forças de mercado o interesse comum ou coletivo pode ser relegado a plano secundário, seja porque nem sempre está estabelecido claramente o que se entende por este interesse coletivo ou bem comum, no juízo de cada agente.

Assim, qualquer projeto para a Zona Central da Cidade deveria primeiro definir e explicar os interesses coletivos, para só secundariamente se subjugar ao atendimento das aspirações individualizadas de cada agente.

Dependendo da forma como a estrutura de poder se expressa na prática da vida urbana, é óbvio que os interesses coletivos podem, mais ou menos, serem escamoteados ou minimizados em favor de ideologias não democráticas ou não legitimamente sociais. É bom esclarecer que a estrutura de poder em uma cidade não está resumida à Prefeitura e à Câmara de Vereadores, ou seja: limitada ao poder executivo e ao legislativo, mas se estende às categorias do poder econômico e até de um possível poder reivindicatório de classes ou grupos sociais mais organizados. É claro que as nossas cidades padecem de uma debilidade crônica em relação a este último tipo de poder, na medida em que as Câmaras e seus componentes se debilitam e definham em participação no processo decisório urbano e, portanto, deixam efetivamente de representar o coletivo, nas questões mais substantivas, para desempenhar papéis menos dignificantes de um mero acessório ao executivo

ou simples extensão dos interesses do poder econômico. Não é preciso reafirmar que as excessões só confirmam regras ou que é improvável que tais excessões possam, num curto prazo, revitalizar esta expressão do coletivo no jogo das tomadas de decisão.

Nesta ótica, intervir no Centro Urbano é tomar decisões que afetam o coletivo e o individual, a questão é se aclarar até que ponto um projeto, uma lei, ou um plano, privilegia ou contraria mais alguns tipos de interesses. Tais interesses se expressam de várias formas e, por vezes, sutilmente, podem induzir ou tomar como "verdades coletivas" soluções que no fundo só privilegiam interesses de minorias já bastante beneficiadas no conjunto da sociedade urbana.

Desde este ponto de vista, qualquer projeto visando a melhoria de condições do espaço físico urbano, deveria conter explicitamente, uma análise que expressasse, por um lado, os custos correlacionados com seus benefícios - não só os benefícios de natureza econômica mas, principalmente, os de natureza sócio-cultural - e por outro lado, se subjugasse ao crivo da opinião pública, representada pelas instituições e órgãos técnicos de reconhecido compromisso com os interesses coletivos da cidade, visto que o ideal, ou seja, uma participação coletiva mais ampla, ainda é um tipo de "praxis" inviável no atual estágio das sociedades metropolitanas, visto o modo como se assentam as várias formas de expressão da estrutura de poder.

Tomar um caminho que expresse ou tente buscar na componente ideológico-cultural, a base e o roteiro da expressão de coletivo é, sem dúvida, muito mais difícil numa sociedade como a nossa, já bastante calejada e até viciada em aceitar os "atos de vontade" das várias expressões de poder, com um baixo nível de representação coletiva, desde os

tempos da República Velha. Assim, discutir os problemas da cidade é não só um tabu a ser rompido na prática, como um imperativo do bem gerir a "urbs" e educar seus cidadãos à participação, no que diz respeito às intervenções na cidade.

Para tanto, é preciso que os técnicos não pensem que sabem tudo, que os políticos não substituam o planejamento pelos atos de vontade, e que o poder econômico não subjugue o coletivo ao seu modo de ver e entender a cidade, ou seja: lucrativamente. Pois a curto prazo, para Salvador, o seu Centro, tudo isto junto pode resultar em um péssimo negócio.

2ª PARTE

A Imagem da Cidade e o Centro

Aqui só serão apresentados, rapidamente, alguns aspectos da análise técnica de escritório, dado que a pesquisa de opinião levada a efeito com os técnicos de urbanismo, os empresários e a população em geral, ainda se encontra em fase de computação dos dados coletados.

Assim, o trabalho será mostrado de forma ainda fragmentada, e carece de ajustes quanto à visão dos habitantes da cidade, o que eles valoram ou atribuem significados no ambiente urbano.

Os Elementos Estruturais da Imagem

De um ponto de vista técnico, considerou-se os seguintes elementos já mapeados em escalas de 1:50.000 e 1:5.000, como os mais importantes, e portanto os mais responsáveis pela estruturação da Imagem da Cidade:

- . relevo e sistema de vales;
- . aspectos naturais (oceano, vegetação, acidentes geográficos);
- . marcos visuais;
- . espaços, canais e centros;
- . trama viária;
- . tipologia das edificações;
- . "bairros".

É evidente que a desagregação acima só se justifica de um ponto de vista didático, operacional, pois que a configuração do ambiente urbano se faz a partir da superposição, justaposição e interrelacionamento dos vários elementos de forma conjunta e nem sempre desagregados ou isolados.

A diversidade de situações possíveis nos arranjos espaciais da estrutura física urbana, é infinitamente grande e variada, o que revela, sem dúvida, um fato altamente positivo na conformação de uma imagem rica em contrastes e heterogeneidade, para o caso de Salvador.

Nota-se, conforme o mapa síntese, ou seja, o de Áreas de Proteção Ambiental, que três grandes grupos de

zonas caracterizam a Cidade e, portanto, devem ser protegidos pelo plano urbanístico:

A. ZONAS NATURAIS - que compreende:

- . áreas de proteção aos espelhos d'água;
- . áreas de coqueirais;
- . áreas verdes de porte;
- . áreas de dunas.

B. ZONAS TÍPICAS - que compreende:

- . o bordo da cidade;
- . sistema de vales e encostas.

C. ZONAS CONSTRUÍDAS - que compreende:

- . áreas de proteção rigorosa;
- . áreas de proteção imediata (às áreas de proteção rigorosa);
- . áreas de preservação sócio-ecológica.

É fácil notar pelos mapas apresentados que a maioria dos marcos visuais (naturais ou construídos) de valor histórico ou não, estão distribuídos ao longo do Bordo da Cidade, ou seja, na área de contato mais próxima com o mar. Esta área é tão típica da paisagem urbana de Salvador

como os sistemas de vales que recortam e expressam a morfologia do sítio, obviamente reforçados pela presença constante de massas verdes, principalmente pela encosta da falha geológica que divide a Cidade Alta da Cidade Baixa, e alguns resíduos da floresta atlântica nas áreas de expansão.

A zona central está, assim, localizada no Bordo que dá para a Baía de Todos os Santos, dividida em áreas na Cidade Baixa e na Alta, onde a presença da encosta é marcante, não só pelas visuais que oferece quase que um contínuo mirante sobre o mar e península Itapagipana, como em sentido contrário (visuais do mar), caracterizando a própria silhueta urbana em seus recortes, empenas de telhados, torres e campanários.

Aí também se acenta a maioria dos marcos significativos do ponto de vista histórico, além de espaços urbanísticos típicos do passado da Cidade.

Trata-se, assim, de uma área de proteção rigorosa, não só dos sítios tombados pelo IPHAN, mas também de todo um conjunto urbanístico heterogêneo, rico e significativo da memória e força de pregnância na Imagem da Cidade.

Aí se ressalta, sobretudo, os contrastes entre o relevo do sítio, a presença do mar, os marcos visuais, as ladeiras, os casarios, as praças e a presença de um mobiliário variado e rico como embarcações, saveiros, barracas, etc. Óbvio que acrescido da marcante personalidade dos habitantes locais, notadamente os oriundos da cultura afro, seus hábitos e costumes.

Os maiores perigos sobre estas áreas de proteção rigorosa, de um ponto de vista físico, fica por conta das intervenções ao nível dos transportes, historicamente de

sastrosos como resultado das substituições tipológicas das edificações características dos períodos históricos, e a desfiguração do ambiente urbano por equipamentos inadequados de propaganda e novas edificações que rompem com a escala urbanística mais significativa.

Em parte, a Prefeitura se encontra despreparada legalmente para intervir na maioria destas questões, dado o que o código atual é omissivo na maioria dos casos e não existe ainda um consenso sobre a melhor forma de controle; daí este estudo.

O rompimento da silhueta urbana pode acontecer não só pela substituição tipológica de edificações na própria área de proteção rigorosa como até a quilômetros de distância, isto pelo tipo de topografia de Salvador onde as cumeadas acontecem em cotas mais ou menos iguais no território adjacente ao centro. Neste sentido, se o gabarito de altura das edificações não for reestabelecido, é possível surgir uma grande cortina tipo um pano de fundo para os edifícios históricos, arrebatando com a atual silhueta (já em franca transformação pelos efeitos da especulação imobiliária, vide o caso da Av. Sete, Nazaré, Barris, etc.), sendo que a Cidade Baixa e península Itapagipana podem vir a se constituir, se permanecido o código atual, em um autêntico "pano de frente", engolindo a escala da silhueta superposta pela Cidade Alta, quando analisadas as visuais de acesso pelo mar ou vias do subúrbio ferroviário.

Assim, a delimitação e definição do tipo de exigências urbanísticas para estas áreas, não só as centrais, mas de todo o Bordo, é fundamental para o futuro da Cidade e seu planejamento físico.

Óbvio, que tais medidas devem se fazer caracterizadas por um quadro de exigências tanto ao poder privado como às intervenções públicas na área, assim como serem divulgadas, amplamente, para o público, conformando gradativamente, inclusive pelo debate contínuo sobre o Centro, uma consciência coletiva.

CIDADE ANTIGA E NOVAS EDIFICAÇÕES NA PAISAGEM URBANA

Arquiteto Mário Mendonça de Oliveira - FPACBA

É fato por demais conhecido dos que se ocupam dos estudos das cidades, que o impacto advindo da era maquinista na sua estrutura é alguma coisa de notável. Realmente, todo o seu sistema de relações espaço-temporais foram negados violentamente e muitas vezes até pisoteados pelos agentes de uma dinâmica, dentre os quais marca especial destaque os transportes, especialmente o famigerado automóvel.

A presença histórica desta nova mentalidade, se por um lado nos impediu de descambar pelo fatalismo maltusiano, nos trouxe uma série de mazelas urbanas que prejudicam sensivelmente o nosso sistema de vida e se constituem em fatores poderosíssimos, responsáveis pela destruição acelerada dos bens culturais, especialmente monumentos, que são um patrimônio sagrado da raça humana.

Começaram assim os reais problemas da restauração e revitalização urbanas, cujas raízes jazem no processo acelerado de degradação ou mesmo na destruição pura e simples (por processos muito mais eficientes) dos monumentos, na maioria dos casos em nome de um "progresso" de fundamentação duvidosa, (para não dizer criminosa!) cuja exemplificação patente se encontra no episódio da demolição da nossa velha Sé. Convém notar, todavia, que tal fenômeno não corresponde exatamente ao advento da máquina propriamente dito, mas, ao da mentalidade maquinista que lhe antecede, cujas bases remontam a cultura renascentista e barroca. Cite-se como exemplo as cirurgias impostas à Cidade de Roma e aos seus sagrados monumentos, pelos traçados de Fontana, a mando de Xisto V, que não se deveriam deter nem diante da destruição do Co

liseu ou Anfiteatro Flávio, uma das maiores glórias do legado cultural do Mundo Ocidental.

Felizmente, cada ação determina uma reação que, no caso do Coliseu, se consubstancia na intervenção do cardeal Santório liderando os adeptos na preservação do valioso exemplar.

Esta sadia mentalidade de respeito pelo legado do nosso passado, sem a qual nada restaria da cultura dos antepassados, recebe significado incremento e contribuição na presença atuante de um Winckelmann, no século XVIII, de um Ruskin e um Viollet-le-Duc no século XIX e tantos outros, que por assim dizer, lançaram as bases da restauração monumental. Estes critérios com a moderna revisão crítica dos seus métodos e enfoques, constituem-se em pedra fundamental para o planejamento dos centros urbanos e, de maneira especial, os que apresentam a sua sedimentação histórica.

Mas, se de um lado o aparecimento de uma mentalidade conservativa e restaurativa fez-se presente no cenário da nossa cultura, no Brasil em considerável retardo isto não quer dizer que o revés da medalha fosse eliminado. Muito pelo contrário, os sequazes da destruição, em cerradas fileiras, valendo-se da miopia cultural de muitos, entrincheirados no poder econômico e na especulação imobiliária, sob a bandeira de um falso "progresso" continuam a perpetrarem atos de verdadeiro vandalismo mais do que evidentes nas nossas cidades, destruindo a sua volumetria, a sua imagem, a sua personalidade, o seu potencial turístico e o direito que se tem do lazer, do estético contemplativo.

O caso brasileiro nada mais é do que um reflexo do fenômeno europeu, participantes que somos da cultura do Mundo Ocidental, e todas estas fases do seu processo his

tórico têm o seu reflexo entre nós, dentro da defasagem de tempo que é inerente a tais fenômenos. Para ilustrar basta lembrar que a época das grandes cirurgias tem início no fim do século passado mas, o que desconcerta é que a visão crítica da história não serviu para nada porque ainda hoje se fazem planos de alargamento e prolongamento no sistema viário da cidade às custas do velho tecido, sem solucionar o problema do tráfego, que na sua voracidade quanto mais espaço se lhe oferece, mais ocupa, sem melhorar em nada a condição de circulação.

Felizmente, alguns administradores de abertura mental têm consciência de que a circulação de veículos é mais uma questão sistêmica do que uma questão de alargamento de ruas. Para outros tantos, todavia, só uma crise aguda de gasolina permitiu chegar à mesma conclusão.

Mas, se é ponto pacífico entre os homens esclarecidos, que é uma necessidade a preservação do legado arquitetônico de uma cidade, caberia uma série de indagações em torno da correlação do monumento com a malha urbana.

No século passado, o conceito da preservação do monumento resumia-se na intervenção sobre o edifício como um fato isolado e nesta intervenção as licenças interpretativas e reintegrativas extrapolavam, na maioria das vezes, os limites do que atualmente se admite. A atuação sobre o tecido urbano circunstante ao monumento não era levado em conta e quando muito se processava um "desbastamento" para permitir novas visuais, que nada mais é do que o sentido errôneo do "mise-en-valeur" da arquitetura considerada como principal, um erro que infelizmente ainda pode ocorrer nos planejadores menos avisados sobre o assunto:

Hoje, felizmente, na teoria da restauração esta abordagem não é admitida, pois foi substituída pela consciência de estudar complementarmente as implicações do monumento na cidade e no território, sua possibilidade de reutilização lógica e *especialmente a sua função social*.

Feita esta colocação, conviria destacar um novo argumento que é da convivência do *antigo* e do *moderno*, ponto básico das nossas considerações.

O problema da inconciliabilidade da antiga arquitetura com a nova arquitetura, ou do antigo tecido e do moderno tecido da cidade, já motivou muita polêmica e muita literatura teórica e as divergências são muitas ou foram muitas. Sobre o assunto nomes do maior gabarito cultural como Cesare Brandi afirmaram categoricamente esta incompatibilidade, dizendo: "a arquitetura moderna não pode ser inserida em um antigo complexo urbano sem destruí-lo ou sem auto-destruir-se" com o que não concordamos e com o que não concordam especialistas muito mais importantes do que a minha modesta pessoa, como Roberto Pane e outros, embora reconheçamos que as maiores aberrações na paisagem da cidade são justamente oriundas desta justaposição defeituosa que, no final de contas, representa mais o litígio de organismos que se agrirem, não concebidos que foram para uma convivência pacífica e harmônica.

A hipótese da inconciliabilidade encontra apoio e toma corpo quando se olha a falta de imaginação e atroz banalidade com que muitas vezes é tratado o ferro, o concreto e o vidro. Mas, isto é somente um produto da pobreza criativa e da especulação imobiliária. A sua fundamentação para nos maus exemplos que, na atual conjuntura, são maioria absoluta.

A tese da aceitação da possibilidade deste aludido casamento, tem, por sua vez, muito apoio. Em primeiro lugar, existem alguns exemplos bons que podem ser citados aqui mesmo em Salvador, e em outras partes do mundo conhecemos muitos deles. Além disso, a inconciliabilidade seria um total absurdo na análise do próprio processo histórico. O gótico foi, em certa época, moderno em relação ao românico mas convive perfeitamente, muitas vezes, no mesmo monumento; o renascimento, por sua vez, foi moderno em relação ao gótico, negando-lhe inclusive a maioria de suas premissas, mas os exemplos de convivência são magníficos. A aceitação da não convivência de diferentes períodos, equivaleria a admitir que existe uma brecha insondável no nosso processo cultural, uma ruptura completa com toda a sua tradição, o que é um total absurdo. Poderia também conduzir a aceitação de soluções, tais como: o preenchimento dos espaços vazios do tecido urbano, outrora ocupados, com um "neo-qualquer-coisa", o que é totalmente inaceitável pela sua completa falsidade, pela ofensa direta à "verdade", uma virtude básica da arquitetura. Aliás, mesmo sendo algo fora de propósito, ainda podemos correr o risco destas soluções aberrantes, pois, se não me falha a memória, não fazem muitos anos que foi publicado um decreto comunal que supostamente regulava as construções da Praça Municipal, recomendando taxativamente o uso do estilo colonial para as mesmas.

A solução de deixar o espaço vazio de uma construção arruinada ou sinistrada nem sempre resolve também, porque a volumetria do conjunto pode ficar seriamente desvirtuada ou modificadas às suas visuais e o ritmo que o espectador deseja encontrar, na seqüência lógica da continuidade de orgânica da trama urbana.

Temos que confessar, entretanto, que a solução destes temas não é uma tarefa fácil para um profissional

mas nem por isso impossível de ser realizada, se usados os ingredientes certos de cultura, imaginação e sensibilidade na sua concepção. Na área de trabalho da Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia temos alguns destes temas a serem resolvidos que, basicamente, não o foram por falta de recursos, mas no fundo existe também um certo receio, criterioso, na proposta que pretendemos executar e que achamos deva ser muito bem amadurecida antes da realização.

O problema da interferência ou não da arquitetura nova com a arquitetura histórica não deve ser olhada a nível de vizinhança, exclusivamente. Não faz muito tempo que vimos um documentário produzido pela UNESCO, onde processos altamente sofisticados de fotogrametria terrestre, foto-restituição e computadores foram postos em prática, para preservar a imagem de Paris vista ao longo do Sena, porque novas construções podem afetar a paisagem mesmo em locais distantes, destruindo a visão característica do conjunto, mutilando a face da cidade. É preciso pois que se atente para este problema e se faça um estudo criterioso das visuais clássicas dos diversos conjuntos para que este mal não aconteça, onde ainda é possível evitá-lo. Evidentemente, a nossa realidade não admite a sofisticação de processos fotogramétricos e cibernéticos, mas pode admitir métodos expeditos de observação direta com o uso da fotografia normal.

Se estes cuidados forem tomados, acreditamos que ainda é possível conservar alguma coisa da fisionomia personalíssima da nossa cidade com a sua topografia ondulante e o seu perfil marcado de alegres campanários, mesmo se os frontispícios dos antigos cronistas e as coleções de postais de outros tempos sejam, atualmente para nós, motivos de saudade e de tristeza, misturadas a uma impotente indignação.

AS TRANSFORMAÇÕES FÍSICO-AMBIENTAIS DO CENTRO HISTÓRICO
DE SALVADOR

*Arquiteto Paulo Ormino David de Azevedo -
Faculdade de Arquitetura - UFBA*

Na verdade, mais do que a preservação do Centro Histórico, como um setor isolado da Cidade, o que se deve perseguir é um crescimento orgânico da Cidade capaz de conservar todas as etapas de seu desenvolvimento.

No caso de Salvador, como de outras cidades brasileiras, o crescimento não se verifica pela justaposição de novas áreas urbanizadas senão pela substituição de antigos tecidos e progressivo adensamento demográfico, com relativamente pequeno aumento do sítio urbano. Este sistema de crescimento que resulta, no seu modo de entender, da crônica escassez de infra-estrutura urbana, implica necessariamente na destruição sistemática da arquitetura dos períodos anteriores e tem aspectos negativos sobre a economia urbana. É que o crescimento da habitação não se faz de forma acumulativa no período anterior. Assim vemos em bairros relativamente novos da cidade se substituir duas e até três gerações de edifícios, com um grande ônus social, uma vez que em muitos casos se destroem construções que mal pagaram suas inversões. Outro aspecto negativo da questão, e que recai sobre o poder público, é a obsolescência prematura das redes de serviço pelo aumento aleatório de demanda dos mesmos. Logicamente este sistema de refazer o "stock" traz seus benefícios à especulação imobiliária e à indústria de construção, na medida em que, mantendo uma oferta reduzida de habitações, se consegue manter os preços dos imóveis em um nível muito alto.

A preservação da Cidade e do seu Centro Histórico deve, porém, ser analisado em seu duplo aspecto: o natural e o cultural. Muito pouca atenção tem sido dada a preservação dos aspectos físicos de Salvador. A destruição do sistema natural de áreas verdes da cidade, os vales, e os cortes indiscriminados da topografia estão transformando as condições climáticas da cidade, provocando o deslizamento das encostas e o alargamento de muitas áreas, além da perda de seu caráter geomorfológico.

É lamentável verificar que muitas das propostas do EPUCS foram irreversivelmente desvirtuadas como é o caso do tratamento dispensado ao Sistema de Vales. Concebido como o grande parque contínuo da cidade, capaz de levar o ar e a circulação a todos os pontos da Cidade, eles seriam ao mesmo tempo brônquios e sistema vascular da cidade. Em seu fundo, onde estavam vetadas as construções, deveriam correr as vias de circulação rápida e o sistema de transporte coletivo em sítio próprio - bondes sobre leito de gravilhão. Hoje as avenidas de vale são abertas sem critério nem hierarquia com articulações não resolvidas como uma rede elétrica cheia de "gatos" e curtos circuitos. Os vales foram desmatados e espigões encaixados em nichos adrede escavados em suas vertentes.

Antes de entrar na discussão das transformações do Centro Histórico de Salvador gostaria, para ser coerente, de expor meus pontos de vista sobre a decadência deste setor urbano.

A fuga da primitiva população do bairro se deve a três fatores:

1) obsolescência funcional e física dos seus edifícios;

2) expansão do comércio;

3) perda relativa de acessibilidade do bairro com a introdução dos novos meios de transporte urbano.

Com a saída da população primitiva a deterioração do bairro se acelerou devido ao baixo nível de renda das classes que a substituíram e especialmente pelo regime de uso destas construções, locações e sublocações, o que não estimulava a conservação, nem pelo locatário, nem pelo locador. Esta situação perdura até hoje. É importante discutir estas causas de decadência pois só através de sua erradicação poderemos evitar seus efeitos.

A transfiguração do ambiente cultural, isto é, do ambiente elaborado pelo homem e, em particular, do Centro Histórico, se processa através de quatro meios:

- 1) destruição da escala e equilíbrio das massas construídas;
- 2) falta de integração das novas construções;
- 3) poluição, inclusive, visual;
- 4) introdução dos novos implementos urbanos.

De referência ao primeiro item é necessário fazer uma pequena retrospectiva. O primeiro Código de Obras de Salvador foi promulgado pelo Decreto-Lei nº 701, de 24.03.1948, e resulta dos estudos realizados pelo EPUCS nos anos de 1943 a 1947. Alguns aspectos do Decreto-Lei nº 701 foram regulamentados por documentos legais posteriores como é o caso do Decreto 1.335, de 1º.07.1954, que trata dos gabaritos das edificações, elaborado dentro do espírito do EPUCS.

Nota-se, através destes dois documentos, uma preocupação não apenas de controlar a densidade demográfica como de ordenar visualmente a cidade, através dos seguintes mecanismos:

- a) manutenção dos principais pontos de referência visual como os campanários de igrejas (2 cotas 94, limite máximo para as edificações, correspondida ao beiral (Catedral));
- b) preservação da moldura natural e visibilidade para a paisagem através da limitação do gabarito na Cidade Baixa na cota 45;
- c) manutenção da escala das praias mediante sistema de gabaritos progressivos na orla marítima;
- d) conservação do relevo urbano através da adoção de gabaritos constantes que acompanhavam a topografia e proibição de construção no fundo dos vales e na encosta da Bahia de Todos os Santos.

Adotou-se, também, uma taxa de ocupação regressiva, isto é, menos 2% a partir do 5º andar, o que evitava densidades muito altas.

Em 1965 um novo Código de Urbanismo e Obras abriu uma grande brecha para a destruição do sistema de preservação ambiental proposto pelo EPUCS. Embora mantendo os mesmos gabaritos, introduzia um novo conceito, o coeficiente de utilização do solo, e admitia que no caso especial de grandes glebas urbanas o gabarito poderia ser eliminado e

substituído pelo coeficiente de utilização.

A partir da metade da década de 60 a acumulação de capital na mão dos agentes do Sistema Financeiro da Habitação, e das empresas construtoras ligadas aos mesmos, aumentou o poder de pressão destas empresas sobre o executivo municipal para obtenção de maiores vantagens para seus negócios. Não raro, muitas destas empresas convocaram influentes funcionários municipais a servirem em seus quadros, muitas vezes como meros relações públicas, evitando deste modo problemas na aprovação de seus ambiciosos projetos. Surge, na mesma época, uma série de documentos legais muito permissíveis para a construção de grandes espigões na cidade. Esta legislação esparsa foi consolidada em 1972 pelo novo Código de Obras, Lei nº 2.403.

Segundo a nova legislação não há limite para a altura dos edifícios já que os gabaritos foram substituídos pelo abstrato coeficiente de utilização que se adaptava melhor aos interesses dos grupos imobiliários e é mais facilmente burlável. Perdeu-se, assim, todos os elementos de controle de volumetria e silhueta da cidade. Permaneceu, contudo, a cota 45 como limite das construções na Cidade Baixa e o gabarito progressivo na primeira e segunda quadra da orla marítima. Para compensar estes prejuízos elevou-se a taxa de ocupação para 100% no Setor Portuário e em 10% e 15% na primeira e segunda quadra da orla marítima, respectivamente, e liberou-se o gabarito para hotéis neste setor. Como estas vantagens não bastassem, elevou-se entre 1965 e 1972 os coeficientes de utilização na seguinte escala:

Setor Central de 5,4 para 8,0;

Setor Portuário de 6,0 para 8,0;

Setor Transição de 4,2 para 7,0;

S.R. de Alta Densidade de 3,6 para 4,0.

O S.R. de Média Densidade permaneceu com coeficiente de utilização e o S.R. de Baixa Densidade teve seu coeficiente reduzido de 2,4 para 2,0.

Excluiu-se, além do mais, para efeito de aplicação do coeficiente, as áreas destinadas a garagem e play-ground.

Estes coeficientes poderão gerar a médio e longo prazo densidades demográficas altíssimas como veremos abaixo. Se admitirmos que nos bairros medianamente antigos as áreas não edificáveis não vão além dos 20% ocupadados por vias públicas e que a área construída por habitante gira em torno a 20m², teremos as seguintes densidades aproximadas:

Setor de Transição: 2.800hab/Ha.

S.R. de Alta Densidade: 1.600hab/Ha

S.R. de Média Densidade: 1.200hab/Ha.

S.R. de Baixa Densidade: 800hab/Ha.

Ora, como se sabe, a maioria dos autores admite como densidade máxima tolerável 400 a 500hab/Ha.

O resultado da política inaugurada a partir da segunda metade da década de 1960 pode ser notada no Corredor da Vitória e mais recentemente na Ladeira da Barra. De outro lado, garantindo a Prefeitura coeficientes tão altos - 8 nos Setores Centrais e Portuário - tornou-se pra

ticamente impossível ao IPHAN resistir sozinho às pressões para construção de grandes espigões na vizinhança de sítios ou monumentos tombados.

Felizmente, em 1975, a nova administração municipal uniformizou em 2 o coeficiente de utilização em todos os setores residenciais. Se a redução do coeficiente foi acertada, sua uniformização é discutível, pois tende a dispersar os investimentos privados indiscriminadamente em todo o espaço municipal, obrigando o poder público a estender suas redes de serviços a todo o município.

O segundo fator de transformação do ambiente cultural, é como vimos, a dificuldade de integrar a nova com a antiga arquitetura. Este problema não existiria não fosse a subordinação da arquitetura aos interesses da indústria de construção o que exclui qualquer veleidade criativa do arquiteto. Divorciada das nossas raízes cultural, social e ecológica, e orientada apenas para a maximização do lucro a atual arquitetura da especulação imobiliária, se compraz em reproduzir estereótipos alienígenas que entram em conflito irremediavelmente com a verdadeira arquitetura brasileira.

Naqueles casos em que se torna indispensável o inserimento em conjuntos arquitetônicos tradicionais de elementos de arquitetura nova, sem outros compromissos se não a integração com os mesmos, só o concurso público de anteprojetos será capaz de romper os condicionantes vigentes na arquitetura da especulação.

O terceiro fator de transformação do ambiente cultural é a poluição e, em particular, a poluição visual gerada pela propaganda e móveis urbanos. Segundo muitos autores, a propaganda constitui o elemento mais caracte

rístico da atual paisagem urbana. A profusão de mensagens comerciais em nossas cidades geram o que se conhece em comunicação como "signclutter", ou seja, a poluição perceptual. Esta poluição pode e deve ser controlada nos conjuntos históricos com a normalização das legendas indicativas de estabelecimentos particulares e públicos e eliminação da propaganda que em nada contribui para a orientação do pedestre nem mesmo do consumidor.

Por fim, devemos discutir os aspectos relativos aos novos implementos urbanos como as redes de energia e telefones, iluminação pública, etc., resultantes dos avanços da tecnologia. Pessoalmente, acho que muito deverá ser feito em termos de promoção social dos habitantes dos Centros Históricos e da consolidação de sua arquitetura antes de pensarmos nas custosas operações de transferência para o sub-solo das redes aéreas que, no caso de Salvador, já se incorporaram ao pitoresco de suas ladeiras. De outra parte, anacrônicas e ridículas são as tentativas de submeter estes implementos a um desenho ex-novo. Telefones públicos, luminárias e semáforos devem ser os mais discretos possíveis, mas de legítimo desenho contemporâneo.

É preciso, porém, não esquecer que as transformações físico-ambientais são, em última instância, consequências de causas mais profundas da natureza ecológica, social e cultural, e que de nada valerão as tentativas de reprimir seus efeitos senão formos ao fundo da questão.

PROBLEMÁTICA E CRITÉRIOS PARA DELIMITAÇÃO DAS ÁREAS DE
PROTEÇÃO HISTÓRICA

Professor Américo Simas Filho - UFBA

Que as minhas primeiras palavras sejam de congratulações com a Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia e com a OCEPLAN pela feliz iniciativa da realização do presente Seminário, pois encontros deste tipo são de grande importância em função de seus altos objetivos, para conscientizar os participantes e quantos tiverem conhecimento do que aqui se discutiu.

Embora na Programação impressa figurasse o meu nome como representando o Conselho Estadual de Cultura, na verdade aqui me encontro na qualidade de membro do Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, da Faculdade de Arquitetura da UFBA, devidamente convidado pelas entidades promotoras do Seminário.

Inicialmente, o convite formulado em outubro último referia-se a uma sucinta intervenção a respeito da "Evolução da Cidade", sobretudo da sua área central. Esse assunto já foi abordado, há pouco, com brilho, pelo Professor Heliódório Sampaio.

Em 18 do corrente, há 13 dias atrás portanto, pela Programação impressa, soube que o assunto tinha sido mudado, fato ocorrido dois dias antes de começarem as nossas férias. O novo tema proposto foi "Sugestões para delimitação das Zonas de Proteção Histórica", o que é bastante diverso do que me havia sido solicitado anteriormente.

Por conseguinte, será dado um encaminhamento diferente, procurando-se simplificar a explanação - tanto

quanto possível - em função do tempo disponível.

Salvador tem hoje 428 anos de existência. Os séculos já escoados, apesar das mutilações por que tem passado a Cidade nas últimas décadas, fizeram chegar até nós algumas das melhores mensagens do seu passado, por intermédio de monumentos e conjuntos urbanos ainda existentes, os quais, até hoje, são encarados como uma lição de harmonia e proporção, de valor permanente e insubstituível.

Há quem pense, erroneamente, que tais testemunhas de nossa evolução cultural sejam obstáculos ao progresso e ao desenvolvimento urbano, mas devemos recordar que neles a história se encontra escrita nas pedras.

Atualmente, ou seja, nos últimos 25 anos, Salvador presenciou uma grande explosão demográfica, que resultou, como é óbvio, num grande e descontrolado enchimento urbano. Por isso mesmo, verificou-se uma intensa proliferação de novas construções em torno da Mancha Matriz da Cidade, ou seja, seu Centro Tradicional. Assim, os trechos antigos, sobretudo do Centro Histórico, se constituem num compacto nã dentro da metrópole hodierna.

A Cidade do Salvador, portanto, estourou numa verdadeira coroa de novos bairros, num crescimento de certo modo centrífugo em torno da Mancha Matriz e daqueles Bairros construídos até o Século XIX, de modo que, rompendo com toda a contenção anterior, a Cidade hoje se estende por uma imensa região geográfica, que já desrespeita os limites administrativos.

Apesar disto, a parte mais visitada de Salvador continua sendo o trecho central e tradicional, o núcleo antigo, fato que se verifica em todas as cidades antigas.

Assim, é a Salvador dos séculos 17, 18 e 19, compreendida entre os antigos limites das primitivas portas norte e sul e bairros de Santo Antonio, São Bento, Conceição da Praia e Pilar que atraem a atenção, notadamente o sub-distrito da Sé, o Centro Histórico e Monumental. Nas ruas dessa área não se enfrentavam problemas de tráfego, a não ser de pedestres, cavaleiros e dos raros carros de tração animal, enquanto nas habitações existiam, normalmente, áreas livres que contribuíam para arejar os quarteirões, aparentemente quentes.

As recentes subdivisões, muitas em consequência de heranças, da transferência de locais de residência, do declínio das atividades artesanais fora dos controles de tipo corporativo vigentes até o início do presente século, foram causas que, entre outras, provocaram a instalação na área de numerosíssimos locatários, cujas atividades muito diferem daqueles moradores anteriores, resultando, por isso mesmo, profundas alterações como a cobertura de áreas internas, o fechamento de aberturas, a subdivisão dos amplos espaços internos precedentes, com o que as elegantes mansões do passado se transfiguraram nos atuais pardieiros, plenos de cômodos confinados e insalubres, como se observa, atualmente, no Pelourinho, Santo Antonio, Conceição da Praia e Pilar, entre outros.

A destruição assistemática teve início no último quartel do século XIX, quando a Praça Municipal, Centro Administrativo desde 1549, ano da fundação da Cidade do Salvador, foi completamente alterada, a saber:

1. Pela demolição dos edifícios da Casa da Relação e da Casa da Moeda, o primeiro ao fundo, onde hoje se acha o Elevador Lacerda e a Casa da Moeda onde até há

pouco estavam a Biblioteca Pública e a Imprensa Oficial.

2. Pela transformação por que passou o Frontispício da Casa de Câmara e Cadeia, com a reforma Caminhoá, desfigurando totalmente a sua sóbria e digna fachada Colonial, só recentemente refeita e, mesmo assim, parcialmente, tais os estragos da citada reforma.

3. Por fim, mas não o menos danoso, as modificações que se iniciaram na posição e estrutura do Palácio dos Vice-Reis, onde agora se acha o infeliz Palácio Rio Branco.

O combate sistemático, sob a invocação de "Melhoramentos Urbanos" foi realizado no primeiro quartel do século atual, sobretudo de 1912 a 1920, quando as intervenções no tradicional Centro Administrativo - Praça Municipal - Centro Cultural - Terreiro de Jesus - foram projetadas e aprovadas pelas autoridades competentes, mas executadas só em parte, pela falta de recursos financeiros, daí resultando a salvação de alguns monumentos notáveis, alguns temporariamente - a Sé, por exemplo - e outros definitivamente - o PALÁCIO ARQUIEPISCOPAL junto à Sé - ambos condenados se os recursos financeiros disponíveis permitissem a plena execução dos projetos aludidos. Era o Urbanismo Demolidor que pretendia desenhar a cidade em função do veículo automotor que surgia. Entre os delitos mais importantes então cometidos contra os Bens Culturais da Cidade do Salvador, basta citar as demolições das igrejas da Ajuda e de São Pedro e os magníficos exemplares da arquitetura civil então existentes nas ruas da Misericórdia, Ladeira da Praça, Rua Chile e outros locais.

Na ocasião, em verdade, não foram esses monumentos os alvos visados, pois faziam parte de conjuntos que

deveriam ser arrasados para dar vazão à falsa idéia de progresso então vigente, segundo a ótica dos administradores da época. Todavia, eram justamente estes conjuntos, como se re conhece hoje facilmente que, com sua forma e cor caracterizavam a área. Assim, trechos construídos em séculos eram ampu tados em anos, ao sabor de experiências urbanísticas sem qualquer fundamentação racional.

Não iremos, evidentemente, pela exiguidade do tempo, tratar do desenvolvimento da matéria de então aos nos sos dias e sim, simplesmente, retomar o assunto na época re cente, contemporânea, daí partindo para o nosso tema especí fico dos "Critérios de Delimitação de Zonas Históricas".

Os órgãos encarregados da Preservação de Monu mentos, há tempos vêm alterando o enfoque primitivo relati vo ao monumento isolado e hoje já não se considera somente o edifício isolado, partindo-se para a preservação dos conjun tos, considerando-se, também, as condicionantes sócio-econômicas responsáveis por sua criação.

Ainda recentemente, esta foi uma das Recomen dações do Manifesto de Amsterdam de 1975 e das Recomendações de Nairobi, de novembro de 1976. Assim, parte-se para a pre servação de um sítio histórico compreendendo a totalidade do complexo ambiental com características tipológicas, mesmo no caso em que as construções aí existentes sejam de várias épo cas, com uma trama estrutural marcante.

Nestes casos não existe mais a necessidade de que haja um monumento nos termos tradicionais, vale dizer, um edifício considerado como um expoente artístico. O sítio histórico agora já não é mais considerado como tal função do seu valor cultural, mas, também, dos valores econômicos e ur banísticos, que são por seu turno insubstituíveis.

No caso de Salvador, portanto, na relação dos sítios históricos é importante considerar os aspectos formais, urbanísticos, históricos, sociais e econômicos. Assim, eles não são conjuntos urbanos inertes e sim animados por seus usuários. A título de exemplo cito o Carnaval de Rua que, como se sabe, ilustra bem o valor da escala do desenho urbano nas cidades históricas brasileiras. Em nossa Cidade, o centro histórico é animadíssimo durante o Carnaval.

Em continuação, apresentarei alguns critérios para a delimitação de áreas de proteção histórica, que devem ser restabelecidos a partir de estudos efetuados e conforme metodologia e recomendações baseadas nas experiências de organismos nacionais e internacionais.

Da Reunião sobre Conservação e Utilização de Monumentos e Lugares de Interesse Histórico e Artístico, celebrada na cidade de Quito, de 29 de novembro a 2 de dezembro de 1967, que se revestiu de excepcional importância e representou um passo decisivo no alcance de metas tidas até então como inacessíveis à OEA, emanaram as prescrições que ficaram conhecidas como as "Normas de Quito", entre elas as denominadas "Medidas Legais", das quais, por serem do maior interesse para o presente Seminário, extraímos as seguintes:

I - "Para os efeitos da legislação de proteção, o espaço urbano ocupado pelos núcleos ou conjuntos monumentais e de interesse paisagístico, devem limitar-se ao seguinte:

- a) Zona de Proteção Rigorosa, que corresponderá à de maior densidade monumental ou de ambiente;

- b) Zona de Proteção ou Respeito, com maior tolerância;
- c) Zona de Proteção da Paisagem Urbana, a fim de procurar integrar a mesma na natureza circundante".

II - "Deve-se levar em conta a possibilidade de estimular a iniciativa privada, mediante a implantação de um regime de isenção de tributos fiscais nos edifícios que se restaurem com capital particular e dentro dos regulamentos estabelecidos pelos órgãos competentes. Outros favores fiscais podem também ser estabelecidos como compensação às limitações impostas a propriedade particular, por motivo de utilidade pública".

III - "É necessário revisar as disposições que se aplicam à publicidade, com o objetivo de controlar toda a forma publicitária que tende a alterar as características ambientais das zonas urbanas de interesse histórico".

IV - "Na atualização legislativa, deve-se ter em conta a mais valia que adquirem os imóveis incluídos na zona recuperada assim como, até certo ponto, as limitações".

Em Salvador, estas Zonas de Proteção, com base nas Normas de Quito de 1967, foram fixadas em 1969 pelo Decreto Municipal nº 3.712/69.

No atual Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador - Lei 2.403/72, modificada pelas Leis 2.682/75, 2.744/75 a Lei das Áreas Verdes de 1967, o assunto se encontra nos pontos a saber:

- 1 - Capítulo II - Do acervo Arquitetônico Tombado pelo IPHAN, dos Artigos 107 a 111.
- 2 - Capítulo III. - Das Zonas de Proteção do Núcleo Histórico, Cultural, Artístico e Paisagístico, dos Artigos 112 e 121 indicando-se as Zonas de Proteção Rigorosa no Artigo 113.

As Zonas de Simples Preservação no Artigo 113.

As Zonas de Simples Preservação no Artigo 114.

As Zonas de Proteção da Paisagem no Artigo 115, e as Áreas non aedificandi no Artigo 121.

Nos Desenhos e Plantas apresentadas pelo Professor Heliodório Sampaio, a matéria foi abordada.

Assim, a Prefeitura do Salvador já tratou do assunto no seu Código de Urbanismo e Obras. Todavia, é claro que um plano destinado a preservar o que ainda resta de *Bens Culturais na Área Metropolitana de Salvador* e não somente no seu *Centro* não poderia tardar mais e este *Seminário* é uma excelente oportunidade para o início da conscientização em torno de tão premente necessidade.

Trataremos em seguida, mesmo sucintamente, de algumas recomendações formuladas nas duas mais importantes reuniões efetuadas com a finalidade de estudar a melhor maneira de preservar os bens culturais.

A primeira, foi o Congresso de Amsterdam, levado a efeito em outubro de 1975, com a presença de cerca de mil delegados de mais de 25 países europeus, do qual resultou o Manifesto de Amsterdam, hoje mundialmente conhecido. Eis algumas de suas recomendações:

- . "A conservação do patrimônio arquitetônico deve ser considerada não como um problema marginal, mas como objetivo maior da planificação urbana e planificação do território".
- . "Os líderes locais, aos quais compete a maioria das decisões importantes em matéria de planificação, são todos particularmente responsáveis pela proteção do patrimônio arquitetônico e eles devem ajudar-se mutuamente da troca de idéias e informações".
- . "A reconstrução ou reabilitação dos bairros antigos deve ser conscienciosa e realizada, tanto quanto possível, sem extrema modificação na composição social dos habitantes".
- . "O patrimônio arquitetônico não sobreviverá a não ser que seja apreciado pelo público e notadamente pelas novas gerações. Os programas de educação devem portanto, se preocupar na divulgação desta matéria".
- . "A arquitetura atual é o patrimônio de amanhã, tudo deve ser posto em prática para assegurar uma arquitetura contemporânea de alta qualidade".

- . "Nossa sociedade deverá o mais rapidamente possível renunciar ao patrimônio arquitetônico e aos lugares que formam o seu quadro tradicional de vida, caso uma nova política de proteção e conservação integrada deste patrimônio, não seja posta em ação imediatamente".

O que hoje necessita de proteção, são as cidades históricas, os bairros urbanos antigos e aldeias tradicionais, abrangendo ainda os parques e jardins históricos. A proteção destes conjuntos arquiteturais não pode ser concebida senão dentro de uma perspectiva global, tendo em conta todos os edifícios com valor cultural, dos *mais importantes aos mais modestos sem esquecer os da época moderna*, assim como o cenário em que se integram. Esta proteção global completará a projeção exata dos monumentos e locais isolados.

- . "A conservação do patrimônio arquitetônico deve dar lugar às pesquisas de caráter fundamental e ser inscrita em todos os programas de educação e de desenvolvimento cultural".

Os tópicos citados não necessitam de maior desenvolvimento, sobretudo perante uma assistência da qualidade da presente a este Seminário, pelo que e em vista da exiguidade do tempo, nos dispensamos de fazê-lo.

No fim de 1976 realizou-se em Nairobi a 19ª Conferência Geral da UNESCO, em cuja Ordem do Dia figurou o ítem relativo à "Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea", assunto da maior importância para os objetivos deste Seminário.

Apresento, a seguir, algumas das Recomendações apresentadas pelo Comitê Especial de Especialistas Governamentais, devidamente aprovadas na reunião de 9 a 16 de fevereiro de 1976, a saber:

- . "Considerando que, frente aos perigos de uniformização e de despersonalização que se manifestam com frequência em nossa época, estes testemunhos vivos de épocas passadas (os conjuntos históricos) adquirem importância vital para os homens e para as nações, que encontram neles a expressão de sua cultura e, ao mesmo tempo, um dos fundamentos de sua identidade.

Comprovando que, no mundo inteiro, sob o pretexto de expansão ou de modernismo levam-se a efeito destruições, ignorantes do que destroem, e que reconstruções irrefletidas e inadequadas, que ocasionam um grave prejuízo a este patrimônio histórico.

- . "Considerando que, diante de tais perigos de deterioração e, inclusive, de desaparecimento total, todos os Estados devem atuar para salvar estes valores insubstituíveis, adotando urgentemente uma política global e ativa de proteção e de reanimação dos conjuntos históricos e de seu meio, no marco de planejamento nacional, regional e local".

Depois de outros considerandos, a Conferência Geral recomenda aos Estados Membros - entre os quais se encontra o Brasil - "que ponham as autoridades nacionais, re

gionais e locais, assim como as instituições, serviços ou organismos, e associações interessadas na salvaguarda dos conjuntos históricos e do seu meio" a par destas Recomendações.

Seguem-se, para os efeitos da Recomendação, importantes Definições, a seguir indicadas:

- a) "considera-se "conjunto histórico ou tradicional" todo grupo de construções e de espaços, inclusive os sítios arqueológicos, que constituem um assentamento humano, tanto no meio urbano como no meio rural, e cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, histórico, estético ou sócio-cultural. Entre esses "conjuntos", que são muito variados, podem distinguir-se em especial: as cidades históricas, os antigos bairros urbanos, as aldeias e os casarões, assim como os conjuntos monumentais homogêneos, ficando subentendido que estes últimos, comumente deverão ser conservados cuidadosamente sem alteração";
- b) "considera-se "meio" dos conjuntos históricos o marco, natural ou construído, que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço ou por laços sociais, econômicos ou culturais";
- c) "entende-se por "salvaguarda" a identificação, proteção, a conservação, a restauração, a reabilitação, a manutenção e a

revitalização dos conjuntos históricos tradicionais e de seu meio".

Em prosseguimento são apresentadas as "Medidas de Salvaguarda", subdivididas em "Medidas Jurídicas e Administrativas" e "Medidas Técnicas, Econômicas e Sociais". Aqui trato da parte das primeiras concernentes aos Planos de Salvaguarda, que deverão definir:

"As zonas e os elementos protegidos:

- . as condições e as restrições específicas que lhe são aplicáveis;
- . as normas que regulam os trabalhos de manutenção, de restauração e de melhoramento;
- . as condições gerais de instalação das redes de abastecimento e dos serviços necessários para a vida urbana ou rural;
- . as condições que regerão as novas construções".

Deveriam ser dadas a conhecer ao público e registrar-se em um órgão oficial competente, as consequências jurídicas das medidas de proteção de edifícios e terrenos.

A seguir, procurarei indicar, ainda que sucintamente, o que se tem feito entre nós ultimamente, quanto à aplicação desses conhecimentos emanados das Resoluções recentes de órgãos internacionais.

Em setembro de 1976 tivemos conhecimento, mediante níma gentileza de um dos seus autores, da versão preliminar e não definitiva do Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife, magnífico trabalho executado pela Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife - FIDEM - da Secretaria de Planejamento do Governo do Estado de Pernambuco.

Quando lá estive, em novembro último, ministrando aulas no Curso de Especialização em Restauração e Conservação de Monumentos e Conjuntos Históricos, tive oportunidade de visitar a FIDEM e observar certos ângulos do trabalho relativo ao Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife que é, sem o menor favor, o mais completo trabalho que já se fez no Brasil na espécie, que contou com a douta Assessoria do Professor Diógenes Rebouças, aqui presente.

Um dos aspectos mais salientes do trabalho foi ter levado em conta a realidade brasileira, não copiando os modelos europeus, já que é de suma importância realizar a nossa experiência, considerando-se as peculiaridades do nosso meio.

Definiu-se adequadamente no Plano o que se considera como Sítio Histórico; Conjunto Antigo; Ruínas; Bairros Antigos; Povoados Antigos; Edifícios Isolados; Exemplos de Caráter Excepcional de Arquitetura Religiosa, Civil, Militar e Oficial.

Por exemplo, foram considerados Edifícios Isolados os "exemplares excepcionais" da arquitetura que "têm sua ambiência comprometida ou ameaçada pela ocupação expon-tânea ou permitida do solo vizinho com edificações de um mo

do geral mais recentes que necessitam ser disciplinadas para preservar a escala do monumento.

Nesta categoria enquadram-se não somente, edifícios antigos como também alguns exemplares da década de 30 deste século que figuram na história da arquitetura brasileira como pioneiros pela aplicação dos princípios da arquitetura moderna".

Além disso, foram devidamente levados em conta Povoados e Conjuntos Urbanos que já tiveram importância econômica ou de defesa e agora estão em decadência. No caso, foram levantados por 2 Arquitetos recém formados, mais de 100 (cem) sedes de engenhos de açúcar na Região Metropolitana do Recife e, ainda, vilas operárias de importância para a região. Este levantamento foi devidamente fichado e catalogado e, com base nestes dados, far-se-á a delimitação, e nunca antes.

Como é sabido, a Legislação é uma consequência e não a causa para o estudo de espaços.

Com base nos estudos citados, chegou-se ao estabelecimento de *zonas de proteção*, a saber:

1) Zona de Proteção Rigorosa, onde o "controle oficial deverá ser mais rígido impedindo a descaracterização";

2) Zona de Preservação Ambiental, na qual "as restrições são mais amenas e via de regra se referem somente à máxima altura a que podem chegar os edifícios, como também à taxa máxima de ocupação do edifício no terreno;

3) Zona de Preservação Paisagística, existente unicamente no "caso de sítios históricos rurais onde se pretende preservar a paisagem natural onde foi implantado o conjunto arquitetônico e as normas que forem feitas para aí serão ainda mais amenas do que aquelas da ZPA".

A delimitação do sítio histórico, entendido este como aqueles locais, urbanos ou rurais, que já são protegidos pela legislação de âmbito nacional, a do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), é defendida pelo mesmo órgão, e se dá em função da maior concentração de edifícios preserváveis.

Nas Zonas de Proteção Rigorosa, atua-se nos moldes há pouco comentados pelo Professor Paulo Azevedo, isto é, visando-se a preservação plena mas não como antes se pensava, quando não era permitido mudar nada.

Abordando agora o importantíssimo aspecto da *Conscientização*, utilizarei ainda, por sua propriedade, um trecho do excelente trabalho da FIDEM, a saber:

"A principal causa da descaracterização dos sítios históricos"... "tem sido a ignorância a respeito dos valores culturais desse patrimônio. A ação oficial é neste caso urgente para evitar que sob o pretexto do desconhecido se perpetuem mais crimes contra o referido patrimônio cultural do que os que já foram cometidos".

Por outro lado, para o êxito das ações de preservação é imprescindível a participação da comunidade, donde se conclui que, somente com a conscientização dessa última poder-se-á viabilizar um programa de preservação.

Para tanto, deve-se promover a conscientização por meio de dois projetos.

O primeiro que promova a conscientização do Poder Público pela informação e esclarecimento dos agentes dos três níveis de governo que, nos diversos escalões da administração pública detêm o poder de decisão em parte ou em toda a região, com respeito à:

1) importância da preservação sob os pontos de vista cultural, social, econômico e urbanístico;

2) responsabilidade do Poder Público para com essa atividade e às vantagens que dela advem".

Tal conscientização tem a finalidade de instruir as autoridades para que não afirmem que é necessário acabar com o terminal da Se para que a Praça volte a ter a sua feição tradicional. A Praça da Sé nunca existiu nos tempos antigos, ela é recente de cerca de 30 anos para cá. Não existe, conseqüentemente, uma Praça da Sé histórica e tradicional na Cidade do Salvador.

O segundo projeto visaria a população em geral e, em particular, os estudantes, que devem ser convenientemente motivados no sentido de se comprometerem com esta atividade, devendo ser assegurada a sua efetiva participação, pois são dos mais importantes agentes neste trabalho.

De decisiva importância ainda é o suporte legal, tornando-se imprescindível o estabelecimento dos princípios que devam ser seguidos, dentro dos limites da competência municipal, que se verifique a adequada proteção dos sítios históricos situados no respectivo território.

Para tanto, torna-se indispensável a institucionalização a nível municipal, de um conjunto de medidas que tenham por objetivo munir o Poder Público dos instrumentos legais necessários à disciplina das atividades inerentes à preservação.

Sabe-se que o Poder Municipal é o "ente de Governo mais próximo do sítio histórico", daí emergindo o seu interesse peculiar "em relação às medidas legais" que devem ser propostas para a "necessária intervenção", legislativa e administrativa, aquela estabelecendo-se os "princípios legais necessários" para a devida "proteção dos sítios históricos situados em seus territórios" e administrativa_{mente} por intermédio da necessária fiscalização do "cumprimento das normas de proteção".

Devem ser consideradas, entre outras, normas básicas na legislação de Urbanismo e Obras, a saber:

1. Delimitação de zonas de preservação de sítios históricos.

Forma de ocupação e uso do solo destas zonas.

Anúncios luminosos ou não, nas fachadas e no topo das edificações.

2. Reconsiderações dos planos de remanejamento do sistema viário quando contrariarem os princípios básicos da preservação, tais como alargamento de vias e recobrimento das mesmas com materiais pouco compatíveis com o sítio histórico por onde passam.

3. Gestões do Poder Municipal junto às empresas de energia elétrica e de comunicações, visando o reestudo do sistema de instalações públicas em que se deverá verificar a viabilidade de substituir as redes aéreas por outras subterrâneas, bem como o reestudo da locação e forma de transformadores e subestações em zonas de preservação rigorosa dos sítios históricos.

4. Atuação do Poder Municipal junto à fundação estadual de preservação por ocasião da aprovação de projetos nas Zonas de Proteção Rigorosa, bem como na oportunidade de concessão de "Habite-se".

5. Isenção ou redução, por requerimento do proprietário, do imposto predial incidente sobre o imóvel situado em ZPR se sítio histórico preservado às suas expensas.

6. Isenção de toda e qualquer taxa relativa à concessão de licença para execução de obras de preservação, reparação e restauração de imóveis situados em ZPR.

7. Isenção de toda e qualquer taxa relativa à concessão de licença para instalação e funcionamento em imóvel situado em ZPR, de atividade compatível com a destinação prevista no projeto de preservação, bem como para instalação, funcionamento, obras de reforma ou construção de imóvel localizado fora da ZPR, para onde venha a transferir-se atividade incompatível com as destinações daquela zona".

Estas transcrições, como já afirmamos, são do excelente Plano do FIDEM, para a Região Metropolitana do Recife. Outras normas e prescrições podem ser acrescentadas às indicadas, desde que se leve a efeito um cuidadoso trabalho visando à fixação de uma legislação de proteção adequada e atualizada para Salvador e a sua Região Metropolitana.

Para tanto, torna-se indispensável a institucionalização a nível municipal, de um conjunto de medidas que tenham por objetivo munir o Poder Público dos instrumentos legais necessários à disciplina das atividades inerentes à preservação.

Sabe-se que o Poder Municipal é o "ente de Governo mais próximo do sítio histórico", daí emergindo o seu interesse peculiar "em relação às medidas legais" que devem ser propostas para a "necessária intervenção", legislativa e administrativa, aquela estabelecendo-se os "princípios legais necessários" para a devida "proteção dos sítios históricos situados em seus territórios" e administrativa_{mente} por intermédio da necessária fiscalização do "cumprimento das normas de proteção".

Devem ser consideradas, entre outras, normas básicas na legislação de Urbanismo e Obras, a saber:

1. Delimitação de zonas de preservação de sítios históricos.

Forma de ocupação e uso do solo destas zonas.

Anúncios luminosos ou não, nas fachadas e no topo das edificações.

2. Reconsiderações dos planos de remanejamento do sistema viário quando contrariarem os princípios básicos da preservação, tais como alargamento de vias e recobrimento das mesmas com materiais pouco compatíveis com o sítio histórico por onde passam.

3. Gestões do Poder Municipal junto às empresas de energia elétrica e de comunicações, visando o reestudo do sistema de instalações públicas em que se deverá verificar a viabilidade de substituir as redes aéreas por outras subterrâneas, bem como o reestudo da locação e forma de transformadores e subestações em zonas de preservação rigorosa dos sítios históricos.

4. Atuação do Poder Municipal junto à fundação estadual de preservação por ocasião da aprovação de projetos nas Zonas de Proteção Rigorosa, bem como na oportunidade de concessão de "Habite-se".

5. Isenção ou redução, por requerimento do proprietário, do imposto predial incidente sobre o imóvel situado em ZPR se sítio histórico preservado às suas expensas.

6. Isenção de toda e qualquer taxa relativa à concessão de licença para execução de obras de preservação, reparação e restauração de imóveis situados em ZPR.

7. Isenção de toda e qualquer taxa relativa à concessão de licença para instalação e funcionamento em imóvel situado em ZPR, de atividade compatível com a destinação prevista no projeto de preservação, bem como para instalação, funcionamento, obras de reforma ou construção de imóvel localizado fora da ZPR, para onde venha a transferir-se atividade incompatível com as destinações daquela zona".

Estas transcrições, como já afirmamos, são do excelente Plano do FIDEM, para a Região Metropolitana do Recife. Outras normas e prescrições podem ser acrescentadas às indicadas, desde que se leve a efeito um cuidadoso trabalho visando à fixação de uma legislação de proteção adequada e atualizada para Salvador e a sua Região Metropolitana.

Devem ser levados a efeito, por conseguinte, estudos mais amplos do que os relativos ao *Centro da Cidade*, que são importantes, incluindo-se, por exemplo, toda a Re*gião Metropolitana de Salvador*, no que concerne a um Plano de Preservação dos *Sítios Históricos (Conjuntos)* da mesma quando seriam estabelecidos os critérios para a delimitação das diversas *Zonas de Proteção*, a partir da de *Proteção Ri*gorosa e outras que se fizerem necessárias.

A *Legislação* é consequência dos estudos que se façam, efeito portanto e não causa.

ANEXO

PARECER DA COORDENAÇÃO

Introdução

Na elaboração do presente parecer tem-se em mente fazer algumas considerações que explicitem e registrem as atividades do seminário. Com este material se pretende dar subsídios a outras programações desta natureza, facilitando sua organização, bem como esclarecer para os participantes o porque de certos fatos ocorrerem.

Os objetivos do seminário, conforme o programa, foram:

1) a discussão de aspectos considerados de relevância para o centro da cidade do Salvador. Foram considerados cinco enfoques básicos para os trabalhos que vêm sendo realizados pelos dois órgãos organizadores. Foram eles:

- . o social;
- . o cultural;
- . o econômico;
- . o de circulação;
- . o físico-ambiental.

2) a coleta de subsídios para os trabalhos de restauração, recuperação e preservação da área histórica e para o Plano de Desenvolvimento Urbano.

Neste sentido, numa tentativa de conseguir a participação de interessados na área, e em função da especialidade do assunto, programou-se e definiu-se os *participantes* de quem se julgou importante saber a opinião, bem como os *assuntos considerados mais polêmicos e atuais dentro desta área*.

Em termos organizacionais foram estabelecidas a *divisão de custos*, tomando em consideração a escassez de recursos financeiros, a *época* mais indicada, tendo em vista a importância e urgência dos resultados para os respectivos trabalhos.

Segue uma sucinta análise dos seguintes tópicos:

- . a temática;
- . os participantes, expositores e organizadores;
- . os custos e despesas;
- . a época.

Na elaboração da *temática* os assuntos deveriam estar intimamente relacionados com a zona central. Neste sentido julgou-se necessário saber o que pensa o Prefeito da Cidade, cujas preocupações são fundamentais, pois a decisão sobre grande parte daquilo que acontece ou deve acontecer está em mãos do executivo. Programou-se além disso os cinco painéis, sendo que, por impossibilidade de presença de alguns expositores, dois foram prejudicados: o dos aspectos sociais onde deveriam ser abordados:

- 1) o problema da fixação da população de baixa renda;
- 2) a promoção e recuperação da população de baixa renda;
- 3) a preservação dos valores sócio-culturais, e o dos aspectos de circulação;

- 1) tráfego de pedestres e veículos;
- 2) sistemas de transporte;
- 3) programas e projetos.

A importância do primeiro painel é evidente e sua não *discussão* remonta a dificuldades de ordem técnica organizacional e de participação.

Ainda com respeito aos temas constatou-se que aqueles trabalhos previamente elaborados e devidamente pensados, contribuíram para a maior clareza e entendimento do assunto, bem como para um melhor nível da discussão posterior.

Houve, porém, dificuldades em restringir o assunto ao centro da cidade bem como em considerar aquelas partes do centro que vão além da área dos conjuntos históricos e adjacências onde se concentram outras funções centrais de Salvador. Assim, muitas vezes abordou-se problemas da cidade como um todo e isto não só pela influência que o centro exerce, mas principalmente por falta de maior objetividade.

No que diz respeito aos *participantes* - convidados pelos seus interesses e conhecimentos específicos bem como outros relacionamentos com o centro - verificou-se que da lista elaborada inscreveram-se somente 25%, destes comparecendo em média de 50 a 70%, havendo reuniões com uma presença de apenas 25%, o que significa 5% de presenças deste grupo.

Como o seminário foi aberto para um grupo restrito de participantes mais intimamente ligados ao assunto e como, por outro lado, além do pouco interesse demonstrado, parte dos presentes pouco ou não se manifestaram, cremos que alguns dos objetivos não foram alcançados, pois não foram evidenciados esses interesses específicos, e não houve oportunidade de discussão para esclarecimento de determinados assuntos considerados importantes.

Outros, devido a *participação* efetiva de alguns presentes, foram colocados de forma a evidenciar certas problemáticas decorrentes destes outros pontos de vista. A ausência de representantes dos grupos de interesses específicos, a quem se dava a oportunidade de colocar suas reivindicações, dando sugestões e discutindo os assuntos, tornou a discussão exclusivamente técnica.

Afinal, tentou-se uma explicação para esta omissão e se concluiu que foram razões de ordem política, falta de interesse em função de desilusões sucessivas, falta de divulgação, atraso de correspondência, etc.

Seguem algumas considerações sobre os *confe*rencistas e expositores, de acordo com o desenrolar da organização do Seminário, desde os primeiros convites formulados até o término do mesmo.

Os primeiros contatos verbais foram estabelecidos em outubro, mas em função de alguns contratempos de ordem interna, as cartas-convite somente foram entregues em dezembro, solicitando-se uma resposta até 23 de dezembro, prazo hábil para ultimar a publicação do programa definitivo. Em 6 de janeiro foram recebidas as últimas respostas, mediante insistência. Algumas destas foram negativas e impossibilitaram, assim, uma substituição. A partir daí, confeccionou-se o programa.

Nova correspondência foi expedida onde, entre outras informações, se solicitava que os textos fossem entregues por escrito durante o Seminário, pois tinha-se em mente entregar no último dia o material publicado e desta forma se tornaria mais fácil a elaboração dos relatórios parciais. Insistiu-se, por outro lado, na pontualidade, observada por parte dos palestrantes e não por outros, criando inconveniências para os primeiros e diminuindo o tempo necessário para os debates. Este último fato se deve também a não observação do tempo disponível para exposição. Embora secundários, estes aspectos contribuíram para dificultar o aprofundamento da matéria em estudo.

As conferências, exposições, por seu lado, foram em geral, de bom nível, e até excelentes, com algumas exceções. A abordagem dos assuntos em função dos campos de atuação diversificou bastante os pontos de vista e serviu para checar algumas posições, dando mais argumentos para sua fundamentação, bem como colocar em debate outras.

Quanto aos *organizadores*, um tanto inexperientes em atividades deste tipo, convém colocar que além desta inexperiência, muitas vezes houve limitações e impedimentos para se agir com mais rapidez e eficientemente, pois muitas decisões foram tomadas em outros níveis, e além disso exis

tiram imposições decorrentes da falta de pessoal auxiliar e recursos. Crê-se, no entanto, que o resultado do Seminário, apesar de uma série de aspectos negativos já registrados e outros a serem ainda enunciados, foi positivo, tanto pela participação espontânea de pessoas vinculadas ao assunto, como pela oportunidade de reunir elementos representativos da comunidade de Salvador, para discutir seus problemas e alternativas de equacionamento.

Determinados *custos e despesas* referidos em algumas colocações anteriores limitaram os trabalhos.

Assim, inicialmente, o espaço previsto para a realização do Seminário deveria estar localizado na área histórica. Após uma série de buscas e, graças a compreensão da direção da Biblioteca Central, conseguiu-se a sala de aulas 1 daquele estabelecimento que, no entanto, não permitia obscurecimento, impedindo a projeção de slides.

O material distribuído aos participantes se reduziu ao mínimo indispensável.

Também foi necessário contar com a boa vontade de conferencistas e expositores os quais nada receberam pelo seu trabalho e esforço.

A tramitação burocrática, para aquisição de pouco material necessário, custou tempo, paciência e energia dos organizadores. Não se conseguiu dar a forma desejada aos trabalhos o que, felizmente, não prejudicou de maneira sensível a qualidade do conteúdo.

Afinal, ainda um rápido comentário sobre a época. Inicialmente, ao ser programado o Seminário, em se

tembro de 76, ficou estabelecido que o mesmo deveria reali-
zar-se na 2.^a quinzena de novembro. Por motivos de aprovação
de programa, foi protelado primeiramente para fins de novem-
bro e, afinal, devido ao início de férias, festas e outros
problemas de ordem técnica, para 24 de janeiro, data esta al-
terada em última hora por solicitação de S.Exa. o Sr. Governa-
dor, para o dia 25, impossibilitando a participação de um
dos coordenadores de Mesa. Também o período de férias trou-
xe alguns impedimentos de participação.

Realizada esta análise e na ordem inversa das
colocações, seguem algumas sugestões:

- . quanto ao tempo mínimo para a preparação de
um Seminário, deverá ser de, aproximadamen-
te, 3 meses, quando os organizadores tive-
rem outras atribuições que não exclusiva-
mente as relacionadas ao Seminário e não
dispuserem de pessoal alocado para o traba-
lho auxiliar. Uma melhor época, em Salva-
dor, dependerá do tipo de participantes e
da motivação dos mesmos;
- . para o melhor funcionamento, deverá ser
aprovado um orçamento mais generoso e libe-
rada uma verba específica para a programa-
ção prevista. Neste orçamento deverão ser
incluídos os tópicos:
 - material de consumo;
 - serviço de terceiros;
 - eventuais.

- . com relação aos organizadores, os mesmos deverão conhecer bastante bem o assunto e contar com o apoio não só dos órgãos e setores a que pertencem, como também, da imprensa, dos palestrantes e dos participantes;
- . com relação aos palestrantes, estes deveriam ater-se às solicitações feitas pela organização, para facilitar os trabalhos e a especificidade dos temas para objetivar o assunto e os debates. Esta última observação também é válida para os coordenadores de trabalhos e presidentes de Mesa, que são elementos importantes de controle e incentivo dos debates;
- . com relação aos participantes, sua indicação deverá ser feita considerando que usarão da palavra para colocar a opinião dos órgãos e entidades que representam, sem o que resultará uma não desejada parcialidade na abordagem dos assuntos;
- . no que diz respeito à temática e sua forma de apresentação, será conveniente analisar antes se a abordagem dos assuntos deve ser com simultaneidade de enfoques ou sequencial. As opções são muitas, o importante é, por isso, avaliar antes qual a forma que contribuirá mais para que se alcance os objetivos propostos, o que varia de caso para caso.

Concluindo, resta considerar o conteúdo do Seminário. Em parte isto acontece com a publicação dos textos. É importante; porém, colocar alguns aspectos levantados nos debates:

- . com respeito a animação de determinados espaços, acrescentando-lhes equipamentos para intensificar seu uso, considerou-se que antes de mais nada é importante identificar a vocação dos mesmos para então estudar eventuais tipos de equipamentos e usos a serem implantados;

- . com respeito a animação do centro, as opiniões divergiram. Basicamente, porém, se reduzem aos usos mais indicados como: cultura, comércio, etc., e a supressão de outros em algumas partes, por exemplo: determinados serviços e indústrias, etc. Em dúvida ficou, por exemplo, a validade da ampliação do porto no lugar onde se encontra, o uso misto, incluindo novas habitações em determinadas partes do centro, etc. Além disso a preservação, recuperação e restauração dos conjuntos históricos e monumentos, com o cuidado de preservar e integrar também a população de baixa renda que aí se encontra, sem expulsá-la;

quanto à circulação, o sistema viário e transportes, caracterizou-se a necessidade de se intensificar o uso de transportes coletivos, por um lado compatíveis com a demanda, mas que por outro lado não agridam

em volume, forma e função as características específicas do centro da cidade;

- . sentiu-se também a necessidade de maior número de elementos de transporte vertical de ligação Cidade Alta/Cidade Baixa, bem como de áreas específicas para pedestres e da retirada dos veículos individuais e estacionamentos;
- . foi colocado, com certa veemência, que Salvador paga um tributo muito alto em termos de perda de valores sócio-culturais, urbanísticos e outros em função do valor econômico, resultante do turismo e do aparente progresso;
- . houve várias manifestações propondo a efetivação de subcentros no intuito de desafogar o atual centro, sem esvaziá-lo, mas descongestionando-o;
- . uma medida julgada importante e inadiável se refere a normalização e controle dos elementos de comunicação visual (propaganda, cartazes, etc.);
- . o Seminário pouco contribuiu para precisar a delimitação do atual centro como daquele desejado, futuramente;
- . também não foram devidamente evidenciadas as características do centro de Salvador;

- . pouco ou nada foi observado com relação às áreas do comércio na Cidade Baixa e de outras como o Largo Dois de Julho, Avenida Sete de Setembro e Carlos Gomes, Passeio Público, Campo Grande e áreas circunjacentes e o que ali deveria acontecer.

Resta, afinal, agradecer pela colaboração de todos aqueles que contribuíram para a realização deste evento e lhe deram apoio, quer com sua presença, com informações ou serviços prestados, e concluir que o trabalho deverá ter continuidade, propiciando o encontro e relacionamento entre a administração pública em seus vários níveis e a comunidade. Espera-se obter assim maior conscientização da população no que se refere aos problemas que envolvem a Cidade e participação na tomada das decisões.

DELOY H. BECKER

e

CARLOS CAMPOS

