

PREFEITURA DA CIDADE DE SALVADOR
OCEPLAN

PLANDURB
PLANO PILOTO PARA INTERVENÇÃO URBANÍSTICA SISTÊMICA CONTINUADA
NA SUB-UNIDADE CENTRAL DE SALVADOR

CLAN S.A.
outubro/78

A P R E S E N T A Ç Ã O

Com base nos termos de referência representados pelo ESTUDO-ZONA CENTRAL, realizado pelo OCEPLAN-PLANDURB e tendo em vista as recomendações do Modelo Físico Territorial para Salvador, recém elaboradas pelo PLANDURB, foi procedido o presente trabalho, o qual face às limitações de recursos e tempo, se constitui mais numa abordagem piloto, objetivando o desencadeamento de um trabalho sistêmico e contínuo no âmbito do Centro de Salvador, que num plano ou projeto estático de intervenção e naturalmente efêmero dada a dinâmica típica das Zonas Centrais em metrópoles do porte maior que o milhão de habitantes.

Este dinamismo urbano reveste-se em Salvador de singular aceleração como reflexo dos principais eventos de macro escala no âmbito da região metropolitana, onde destacam-se o processo de ocupação do Centro Industrial de Aratu, o início de operação das primeiras unidades do Pólo Petroquímico de Camaçari, Porto de Aratu, duplicação da rodovia Bahia-Feira de Santana, construção do Centro Administrativo da Bahia, implantação do grande eixo viário urbano paralelo a orla, e a recente entrada em operação do grande trevo rodoviário urbano do Acesso Norte. Nestas condições começam a ocorrer as primeiras mutações significativas quanto a estrutura de uso do âmbito municipal, tais como a viabilização de intervenções tipo Narandiba, Cajazeiro, de iniciativa estatal e outras tais como Iguatemi, Centros Empresariais, no vale do Camurugibe e Porto Seco Pirajá, junto à BR-324, estes de iniciativa privada.

Contrasta, no entanto, o desembaraçado desenvolvimento urbano de baixíssima densidade ao longo das avenidas de vale, rodovia BR-324 e paralela, com o acelerado e desastroso colapso da Zona Central de Salvador determinado pelo clássico estrangulamento da acessibilidade central pela hipertrofia dos próprios acessos, demandada esta pela compulsória hipertrofia dos usos centrais.

Os precedentes históricos desta tendência vêm de comprovar a inevitável destruição da vitalidade e qualidade urbana das Zonas Centrais, assim como uma crescente deseconomia resultante da deteriorização do gigantesco patrimônio construído nestas áreas, queda do potencial de desempenho social (principalmente da relação emprego por hectare), salvo nos casos de imediato início de um procedimento sistêmico de intervenção no sentido de readequar a acessibilidade às novas condições de adensamento dos usos centrais, coibindo-se por outro lado o prosseguimento do mesmo adensamento, em função do limite de operacionalidade dos novos acessos já assim readequados.

Há de compreender-se que os centros não podem crescer indefinidamente de maneira autofágica, mas sim encontrar seu porte e densidade ótimos face as limitações do potencial geomorfológico de ocupação e do potencial de acesso disponível a veículos e pedestres, privilegiando-se estes últimos, verdadeiros usuários e geradores dos usos de comércio e serviços do tipo central.

Após este porte otimizado, recomenda-se modernamente a correta multiplicação dos centros em sub-centros dos diversos níveis, segundo a tendência natural de complementariedade entre a oferta e demanda, concentrando-se no antigo e tradicional centro, uma gama de usos de hierarquia gradativamente superior e concomitante menor frequência de consumo, mantidos no entanto um mínimo de usos de menor hierarquia para o atendimento da demanda do entorno imediato do mesmo centro.

PLANDURB

PLANO PILOTO PARA INTERVENÇÃO URBANÍSTICA SISTÊMICA
CONTINUADA NA SUB-UNIDADE CENTRAL DE SALVADOR

E Q U I P E

URBANISTA	Gilberto Kobler Corrêa (COORDENADOR)
ARQUITETO	Jofre da Silva Dalcum (SUB COORDENAÇÃO)
ECONOMISTA	Walter Duarte Barreto
ECONOMISTA	André Tosi Furtado
FORMANDO ARQUITETO	Luiz Carlos P. de Vasconcelos

COLABORADORES

BACHAREL EM DIREITO	Waldeck Ornelas (PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL)
ARQUITETO	Jamison Pedra
ECONOMISTA	Ana Kaminsky Bernfeld
EQUIPE ISP - PLANDURB	
DESENHISTAS	Fernando A. Fonseca (CHEFE DESENHO)
	Lucilia Carvalho Pinto
	Vicente Santos

Além dos levantamentos, verificações de campo e leitura urbana, efetuadas pela equipe, utilizaram-se os insumos, dados e elementos técnicos produzidos pela equipe do ISP vinculada ao PLANDURB.

SUMÁRIO

1. CRITÉRIOS METODOLÓGICOS
 - 1.1 Escalas de Abordagem
 - 1.1.1 Macro Escala de Abordagem
 - 1.1.2 Meso Escala de Abordagem
 - 1.1.3 Micro Escala de Abordagem
 - 1.2 Níveis de Abordagem
 - 1.2.1 Nível de Diagnóstico
 - 1.2.2 Nível de Estudos Alternativos
 - 1.2.3 Nível de Proposição Para Implantação Imediata
 - 1.3 Principais Condicionantes de Desempenho Urbano e Intervenções Urbanísticas
 - 1.4 Codificação Geral da Documentação de Planejamento Sistêmico Continuado Para a Zona Central
2. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICOS PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR
 - 2.1 Condicionantes Geomorfológicos
 - 2.1.1 Condicionantes Geomorfológicos de Macro Escala
 - 2.1.2 Condicionantes Geomorfológicos de Meso Escala
 - 2.2 Condicionamento da Acessibilidade
 - 2.2.1 Condicionamento da Acessibilidade de Macro Escala
 - 2.2.2 Condicionamento da Acessibilidade de Meso Escala
 - 2.3 Condicionamento de Uso
 - 2.3.1 Condicionamento de Uso na Macro Escala
 - 2.3.2 Condicionamento de Uso na Meso Escala
 - 2.4 Condicionamento de Ocupação
 - 2.4.1 Condicionamento de Ocupação na Macro Escala
 - 2.4.2 Condicionamento de Ocupação na Meso Escala
 - 2.5 Condicionantes de Equipamento
 - 2.5.1 Condicionantes de Equipamento da Macro Escala
 - 2.5.2 Condicionantes de Equipamento da Meso Escala

- e de Equipamento Estático de Transporte, Examinadas, Obviamente, as Tendências mais flagrantes de Uso
- 3.6 Intervenções no Plano dos Equipamentos Urbanos
 - 3.6.1 Readequação do Equipamento Estático de Transporte no Âmbito Central e em Seu Perímetro Imediato
 - 3.6.2 Intervenções continuadas Integradoras
 - 4. PRODUTOS DO NÍVEL DE PLANEJAMENTO PILOTO
 - 4.1 Objetivos e Meios Gerais (Estratégicos)
 - 4.1.1 Preservar Características de Responsabilidade Quanto ao Significado do Centro
 - 4.1.2 Preservar a Vitalidade e ou Revitalizar o Centro
 - 4.1.3 Identificar, Definir e Orientar as Funções Centrais Para Viabilizar Seu Desempenho Como Tal
 - 4.1.4 Encaminhamento Lógico de Intervenções Para Alcançar os Objetivos Pretendidos
 - 4.2 Objetivos e Meios Específicos (Táticos)
 - 4.2.1 Delimitação da Área Central
 - 4.2.2 Delimitação das Sub-Áreas Centrais com Características Específicas
 - 4.2.3 Estabelecimento de Medidas para Preservação, Proteção, e ou Restauração das Áreas Históricas
 - 4.2.4 Estabelecimento de Medidas para Conservação, Recuperação e Manutenção dos Locais Sócio-Culturais (Locais de Festas) e Paisagísticos
 - 4.2.5 Estabelecimento de Medidas para a Preservação das Áreas de Uso Habitacional
 - 4.2.6 Estabelecer Medidas para Preservação, Proteção e Recuperação dos Locais Onde Hoje se Encontra a População de Baixa Renda
 - 4.2.7 Incentivar a Expansão do Uso Habitacional no centro?
 - 4.2.8 Definir Áreas em Processo de Esvaziamento e Deteriorização e Estabelecer Medidas Para sua Revitalização
 - 4.2.9 Definição dos Usos Compatíveis e Incompatíveis e Estabelecimento de Medidas e Normas para sua Implantação

- 4.2.10 Incentivar a Continuidade e Expansão das Atividades Terciárias Necessárias à Vitalidade e Revitalização do Zona Central?
- 4.2.11 Estabelecimento de Medidas de Preservação para as Atividades Informais e Definir Áreas para Feiras Livres, Artesanato, etc.
- 4.2.12 Incentivar a Implantação de Equipamento de Apoio Turístico e Estabelecimento de Medidas para seu Controle
- 4.2.13 Assegurar Condições Para Permanência às Indústrias Existentes no Centro e Estabelecer Medidas para Seu Controle e Expansão
- 4.2.14 Readequação do Mobiliário Urbano, Sanitário, Bancos, Sombreamento, Sinalização, Lixeiras, Telefones, Caixas Postais, Comunicação Visual, etc.
- 4.2.15 Readequação do Equipamento Estático de Transporte
- 4.2.16 Levantar a Prática Política de Estacionamentos Privilegiadora dos Estacionamentos Periféricos e Inibidora do Uso dos Estacionamentos Centrais
- 4.2.17 Hierarquização Viária Segundo o Princípio das Origens-Destino, Central e Periféricas
- 4.2.18 Estabelecer Medidas Para a Integração dos Sistemas Rodo e Aquovitários
- 4.2.19 Definir Áreas e Estabelecer Medidas para a Implantação de Um Efetivo Sistema de Pedestrelização do Centro
- 4.2.20 Estudar Possibilidade de Remanejamento nas Cercanias do Porto, com Vistas ao Uso Público
- 4.2.21 Aproveitamento de Áreas da Feira de São Joaquim
- 4.2.22 Estabelecimento de Medidas de Utilização das Áreas de Contato com o Mar para Recreação e Lazer
- 4.2.23 Estabelecimento de Espaços com Vocação Específica e Elaboração de Políticas Para Sua Estruturação
- 4.2.24 Estabelecimento de Política para o Paisagismo Verde no Âmbito do Centro
- 4.3 Síntese das Proposições
 - 4.3.1 Um Detalhamento do Uso do Solo
 - 4.3.2 Uma Proposta para Circulação e Transporte

4.3.3 Bases Para Novas Legislações de Uso e Ocupação do Solo

ÍNDICE DE DOCUMENTOS GRÁFICOS

- 1) ZC-R-O-O-000 Mapa Índice (esc.: 1:20000).
ZC-M-Desenhos de Macro Escala.
- 2) ZC-M-D-G-001 Condicionamento Geomorfológico no Âmbito do Entorno do Centro (esc.: 1:20000).
- 3) ZC-M-D-A-001 Condicionamento Viário de Macro Escala para o Âmbito do Centro (esc.: 1:20000).
- 4) ZC-M-D-U-001 Condicionamento Espontâneo de Usos no Entorno do Centro e Principais Tendências Atuais de Expansão dos Usos Centrais e Sub-Centrais com Base no Modelo Físico Territorial de Salvador (esc.: 1:20000).
- 5) ZC-M-D-O-001 Condicionamento de Ocupação no Entorno do Centro (esc.: 1:20000).
- 6) ZC-M-D-E-001 Diagnóstico dos Equipamentos Preponderantes de Condicionamento do Desempenho Central na Macro Escala de Abordagem (esc.: 1:20000).
- 7) ZC-M-P-S-001 Síntese das Proposições de Intervenções de Macro Escala com Reflexo no Desempenho da Sub-Unidade Central (esc.: 1:20000).

ZC-m Desenhos de Meso Escala.

- 8) ZC-m-D-G-001 Condicionamento Geomorfológico no Âmbito do Centro (esc.: 1:10000).
- 9) ZC-m-D-G-002 Delimitação Expedita das Encostas Críticas (esc.: 1:10000).

- 10) ZC-m-D-A-001 Condicionamento Viário no Âmbito do Centro (esc.: 1:10000).
- 11) ZC-m-D-A-002 Lay-Out de Pedestrelização de Alta Densidade (esc.: 1:10000).
- 12) ZC-m-D-U-001 Condicionamento de Uso Expontâneo no Âmbito do Centro (esc.: 1:10000).
- 13) ZC-m-D-O-001 Modelo Atual de Ocupação Segundo a Legislação Vigente (esc.: 1:10000)
- 14) ZC-m-D-O-002 Zoneamento de Ocupação-Indicações de Áreas de Estudo com Intervenção no Programa Vigente de Ocupação (esc.: 1:10000).
- 15) ZC-m-D-O-003 Zoneamento de Qualidade da Ocupação (esc.: 1:10000).
- 16) ZC-m-D-E-001 Estrutura Física da Rede de Equipamento no Âmbito do Centro, Salvo Educação (esc.: 1:10000).
- 17) ZC-m-D-E-002 Estrutura Física da Rede de Equipamento de Ensino da Hierarquia Central (esc.: 1:10000).
- 18) ZC-m-P-G-001 Intervenções no Plano Geomorfológico (esc.: 1:10000).
- 19) ZC-m-P-A-001 Hierarquização Integradora dos Sistemas Viário, De Equipamento Estático, De Transporte e das Frotas de Transporte, Coletivos e Veículos Particulares (esc.: 1:10000)

- 20) ZC-m-P-U-001 Proposição de Intervenção para Readequação da Legislação Vigente de Usos (esc.: 1:10000).
- 21) ZC-m-P-O-001 Proposição de Intervenção para Urgente Readequação da Legislação Vigente de Ocupação (esc.: 1:10000).
- 22) ZC-m-P-E-001 Proposição Básica de Equipamento Estático de Transporte (esc.: 1:10000).
- 23) ZC-m-P-I-001 Proposição para Institucionalização da Sub-Unidade Central e seus Setores de Características Específicas (esc.: 1:10000).

ZC-U- Desenhos de Micro Escala.

- 24) ZC-U-P-S-001 Síntese das Intervenções de Micro Escala na Área Aquidabam - Ladeira do Carmo (esc.: 1:1000).
- 25) ZC-U-P-S-002 Síntese das Intervenções de Micro Escala De Urbanismo na Área do Taboão e Baixa do Sapateiro (esc.: 1:1000).
- 26) ZC-U-P-S-003 Síntese das Intervenções de Micro Escala de Urbanismo na Área do Terreiro de Jesus e Baixa do Sapateiro (esc.: 1:1000).
- 27) ZC-U-P-S-004 Síntese das Intervenções de Micro Escala de Urbanismo na Área Piedade - Barris, Previligiando a Acessibilidade de Coletivos e Pedestres (esc.: 1:2000).
- 28) Sem número "Croquis" Avulsos Integrados ao Texto.

1. CRITÉRIO METODOLÓGICO

Na correta interação dos fatores condicionantes do desempenho urbano como da intervenção urbanística, faz-se indispensável avaliar de forma integrada os condicionamentos: geomorfológico (quanto ao potencial de área efetivamente útil), condicionamento de acessibilidade (estruturas viárias, frotas e equipamentos urbanos de transporte), condicionamento de usos (localização das atividades no contexto urbano e o relacionamento recíproco de umas e outras atividades), condicionamento da ocupação (entendida como a densidade maior ou menor para quaisquer usos ou conjunto de usos) e a estrutura de equipamentos (de educação, cultura, lazer, de abastecimento, de transporte, de segurança e de turismo), resultando que faz-se indispensável um rigoroso procedimento metodológico capaz de abranger de forma integradora o desempenho conjunto dos diversos fatores abordados, sem o que continuaremos lidando com análises parciais e desconexas umas em relação as outras, como comumente ocorre com os estudos específicos do tipo transporte, usos, ocupação e equipamentos.

Para tanto adotou-se um conjunto de critérios metodológicos, destinados a pautar não apenas o presente trabalho como e necessariamente o posterior prosseguimento da ação planejadora, no propósito de se obterem decisões particulares (com relação a cada um dos fatores em exame) mas capazes de se integrarem às decisões globais (relativas ao conjunto dos demais fatores condicionantes do desempenho urbano) o que passaremos a expor.

1.1 ESCALAS DE ABORDAGEM

Inicialmente faz-se necessário estabelecer a tricotomia da abordagem segundo três escalas: a macro, a meso e a micro, destinadas, cada uma, a abrangência específica dos fatores respectivamente exógenos, endógenos e particulares do centro em causa.

1.1.1 Macro Escala de Abordagem

Refere-se aos âmbitos urbano e metropolitano e diz respeito aos fatores exógenos que de fora do centro, interferem no seu comportamento, seja inibindo como propiciando e incrementando o desempenho do mesmo.

A nível do presente trabalho piloto de intervenção, restringimos o âmbito da macro escala de abordagem ao entorno mínimo necessário, abrangendo os terminais ferro, rodo e aquoviadários, o sistema urboviário expresso de valés, assim como o primário de cumeadas que intervêm direta ou indiretamente no desempenho da malha urbana central.

A presente abrangência pode e deve ser ampliada por ocasião do prosseguimento dos trabalhos na medida dos recursos então disponíveis e sempre em função da efetiva influência reflexa no contexto da Zona Central.

Todos os documentos gráficos referentes a macro escala de abordagem devem conter no seu número de código a referência M (eme maiúsculo) após o título ZC, significando ZC-M: Zona Central - Macro Escala de Abordagem.

1.1.2 Meso Escala de Abordagem

Refere-se ao âmbito específico da Zona Central de Salvador e trata dos fatores endógenos que condicionam e/ou determinam a qualidade do desempenho urbano do referido centro.

A nível do presente trabalho piloto, como início de um processo contínuo de planejamento na área, adotou-se uma abrangência para a meso escala de abordagem, que cobre além das três hipóteses de Zona Central do Modelo Físico Territorial o entorno imediato da Zona em causa de forma a que se aprecie os principais conflitos urbanos não só do âmbito central como os de seus limites imediatos.

A abrangência em causa para a meso escala de abordagem pode e deve ser mantida nos primeiros anos de prosseguimento da ação planejadora, vez que se pode constatar presentemente a inexistência de fortes vetores de expansão do centro tradicional, notando-se, isto sim, o surgimento e incremento de subcentros em bairros mais ou menos afastados, já no âmbito da macro escala de abordagem.

Todos os documentos gráficos da meso escala de abordagem devem conter a referência m (eme minúsculo) em seguida ao título ZC significando: Zona Central - Meso Escala de Abordagem.

1.1.3 Micro Escala de Abordagem

Trata de pormenores de micro urbanismo, em setores da Zona Central, com abrangências variáveis em função do porte específico de cada logradouro ou conjunto de logradouros em estudo.

A nível do presente trabalho piloto foram identificados apenas algumas áreas de intervenção a saber: Barris, Aquidabam, Comércio-Taboão-Baixa do Sapateiro, Baixa do Sapateiro-Nazaré, Barroquinha-Sete de Setembro. Sabidamente muitas outras áreas, embora de prioridade menos óbvia, serão objeto de pormenorização na micro escala de abordagem ao longo do prosseguimento da ação planejadora que ora se objetiva desencadear.

Todos os documentos gráficos de micro escala apresentam a letra u (u minúsculo) em seguida ao título ZC, significando: Zona Central - Micro Escala de Abordagem.

1.2 Níveis de Abordagem

Obviamente, como cabe a um planejamento sistemático, destinado ao prosseguimento da ação planejadora num processo contínuo de análise, diagnósticos, estudo de alternativas, adoção de alternativas de intervenções, intervenções, reavaliação

analítica das intervenções (feed back), reelaboração de diagnósticos, correção de intervenções e assim por diante. no histórico esforço de otimizar o desempenho urbano da Zona Central, fica perfeitamente patente a imperiosa necessidade de se admitir o caráter dinâmico dos níveis de abordagem da realidade urbana no processo contínuo de planejamento e intervenção.

Nessas condições é que há que admitir-se um contínuo trabalho de aperfeiçoamento e aprofundamento do nível de informação para a adoção de decisões, com uma pormenorização crescente, objetivando-se ainda a constante atualização da mesma informação ao longo do tempo, face à dinamicidade peculiar do quadro urbano, onde o mais preciosista levantamento cadastral de ocupação e usos vê-se com frequência rapidamente transformado em obsoleto documento de interesse restrito da especulação historicista.

É precisamente por este motivo que a maioria dos levantamentos exaustivos acumulam-se em arquivos transformando-se frequentemente em material inútil, enquanto a realidade urbana segue seu processo espontâneo de transformação caótica, falta de decisões planejadoras e sobretudo de institucionalidade legal ordenadora, em tempo útil.

Dessa forma o antigo conceito de plano diretor, capaz de predestinar o cenário urbano com grande antecipação e perfeitamente adequado às áreas pré-urbanas, em processo de ocupação incipiente, perde totalmente sua validade quando nas condições peculiares das Zonas Centrais.

Por esse motivo escolheu-se para os levantamentos à nível do presente trabalho uma abordagem cinemática, mais voltada para as tendências e predominâncias, que para o preciosismo fotográfico instantanista, sujeito a rápida caducidade.

No entanto ao longo do exercício da ação planejadora a ser desencadeada na Zona Central, será possível, sempre em função dos recursos materiais, humanos e de tempo, um crescente nível de pormenorização a que chamaremos níveis de abordagem.

Os níveis de abordagem do presente trabalho piloto, em número de três, referem-se ao nível de diagnóstico, ao nível de alternativas de intervenção e ao de proposição de intervenção e que passaremos a explicitar.

1.2.1 Nível de Diagnóstico

Este nível de abordagem, válido para qualquer das três escalas de abordagem, pretende reunir de forma inteirada, e nos limites das possibilidades de recursos e tempo disponíveis o conjunto de informações dinâmicas (voltadas para as principais tendências e predominâncias) de modo a permitir em tempo útil a compreensão do conjunto de variáveis urbanas, objetivando a geração de decisões de intervenção em tempo igualmente útil para sua institucionalização e aplicação num processo de planejamento sistêmico e contínuo da realidade em movimento.

A não observação deste critério metodológico conduz à acadêmica acumulação ociosa de um universo de informações tão mais complexo e falho que o resultante da simples leitura urbana, não fosse ainda a incerteza desse dados quanto a continuidade e credibilidade dos levantamentos, realizados com poucos recursos.

No nível do presente diagnóstico utilizou-se a farta documentação constante do Estudo - Zona Central, do OCEPLAN/PLANDURB sempre acompanhados de leitura urbana voltada para a identificação das principais tendências e predominâncias.

O nível de abordagem diagnóstica não apenas refere-se às três escalas de abordagem, a macro, meso e micro, como também aos principais fatores condicionantes do desempenho e da intervenção urbanística, geomorfológicos, acessibilidade, usos, ocupação, equipamento e finalmente à síntese desses mesmos fatores relacionando-os reciprocamente uns em relação aos outros.

Todos os documentos gráficos, do nível de abordagem diagnóstica, contêm a referência D (dê maiúsculo) após os dígitos ZC-M, ZC-m e ZC-u, significando respectivamente ZC-M-D, Zona Central - Diagnóstico de Macro Escala, ZC-m-D, Zona Central-Diagnóstico de Meso Escala e ZC-u-D, Zona Central-Diagnóstico de Micro Escala.

1.2.2 Nível de Estudos Alternativos

Feito o diagnóstico dos aspectos condicionantes e determinantes do desempenho e da intervenção urbanística, procedido o cruzamento das informações específicas de cada fator, os geomorfológicos, os de acessibilidade, os de uso e ocupação e os relativos a equipamento urbano, faz-se possível examinando-se as influências recíprocas de cada um no desempenho inteirado de todos, conceber alternativas de intervenção de forma a desarticular os principais conflitos, sempre com vistas ao desempenho integrado, usos, ocupação, acessibilidade, equipamentos e dentro do potencial proporcionado naturalmente pela geomorfologia.

O nível de estudos alternativos, quando lidando com a meso escala de abordagem, não deve ser considerado como uma condição indispensável do procedimento planejador. Frequentemente e principalmente no âmbito dos fenômenos urbanos das Zonas Centrais e sobretudo em Salvador, onde o comprometimento geomorfológico assume características de grande preponderância, reduz-se drasticamente o número de hipóteses alternativas de intervenção e isso de tal forma que não raras vezes será necessário saltar o nível de

estudos alternativos passando-se diretamente do nível diagnóstico ao nível de proposição, devido a extrema nitidez e incontornabilidade das limitações físicas geomorfológicas.

Não é por acaso a tradicional ocorrência dos planos inclinados e elevadores em Salvador, procedimento que tem suas raízes no Jesuístico Guindaste dos Padres do período colonial.

Obviamente é necessário considerar-se que para a micro escala de projeto restabelece-se a importância do nível de estudos alternativos do planejamento, sejam projetos arquitetônicos, mecânicos, hidráulicos e outros especificamente executivos, restabelecendo-se a oportunidade dos estudos alternativos, como base para a adoção da alternativa ótima, mas isto na micro escala de abordagem na escala dos projetos de micro urbanismo.

1.2.3 Nível de Proposição para Implantação Imediata

Este nível de pormenorização, parte da alternativa adotada (dentre as cogitadas ou diretamente do nível de diagnóstico) e desenvolve os projetos de obra de implantação, compreendendo anteprojeto, projetos arquitetônicos, estruturais, elétricos, hidráulicos, mecânicos, detalhes gerais, orçamentação, programação de obra e execução.

Somente assim é possível proceder um planejamento dinâmico e objetivo, equivale dizer, com princípio, meio e fim, resultando em obra, construção, implantação, operação, utilização, sem o que, continuar-se-á abarrotando os arquivos mortos de eruditos, acadêmicos, exaustivos e onerosos planos inúteis.

Quanto ao Nível de Proposição para a Implantação Imediata nas condições do presente trabalho piloto, e segundo o Termo de Referência do PLANDURB que o pauta (no item III, Produtos) é produzido um rol de recomendações de estudos e projetos

necessários à efetiva revitalização da Zona Central, conforme o mesmo Termo de Referência do PLANDURB (no item II, Objetivos).

1.3 PRINCIPAIS CONDICIONANTES DE DESEMPENHO URBANO E INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

Muitos são os fatores condicionantes do desempenho urbano como das intervenções urbanísticas capazes de influenciar positiva ou negativamente o comportamento desejável ou não dos fenômenos urbanos, tais como natureza geomorfológica do sítio urbano, acessibilidade aos logradouros e entre logradouros tanto de pedestres como de veículos, modelo tradicional de uso dos mesmos logradouros, tendências de mutação dos mesmos modelos tradicionais de uso, modelo de ocupação (quanto à densidade) seja espontâneo ou induzido pela atuação da legislação vigente, tendências de mutação do modelo de ocupação (em geral tendências de expansão da verticalidade e mais raramente o esvaziamento pela deteriorização) seja em oposição a legislação vigente ou por ausência ou omissão desta última, e a estrutura disponível de equipamento urbano de saúde, educação, abastecimento, lazer, cultura, transporte e segurança, atuando estas como atrativos para o adensamento dos usos, além de outros condicionantes ainda, do tipo infra-estrutura, (ruas, redes de esgoto, de abastecimento d'água, de energização, iluminação, telefonia, sinalização e comunicação visual, tratamento paisagístico, estes últimos de menor efeito em se tratando do universo em causa, qual seja uma Zona Central urbanisticamente mais que madura como o centro atual da cidade de Salvador.

A nível do presente trabalho piloto, perseguindo a rigorosa objetividade do diagnóstico, estudos alternativos e proposições, na medida dos recursos e tempo disponíveis,

optou-se pela criteriosa seleção dos fatores condicionantes mais preponderantes no contexto operacional do Centro em apreço, no sentido da viabilização imediata da ação planejadora, sem prejuízo do prosseguimento dos trabalhos de pormenorização do planejamento, após esta primeira geração de produtos.

Nessas condições, foram enfocados os fatores condicionantes, como se disse, mais preponderantes do desempenho urbano e do planejamento da intervenção urbanística para a Zona Central de Salvador .quais sejam: os fatores geomorfológicos, os de acessibilidade, os de uso , os de ocupação e os da estrutura de equipamentos urbanos, e todos dos pontos de vista das três escalas de abordagem, a macro, a meso e a micro, tratando respectivamente dos fatores condicionantes exógenos, endógenos e os meramente locais.

Assim sendo e para efeito dos diversos níveis de abordagem, diagnóstico, estudos alternativos e proposições para ação imediata, não são no contexto do presente trabalho piloto como quando de seu prosseguimento sistêmico, deverá ser procedido, necessariamente e prioritariamente, o exame dos cinco pacotes de condicionantes em apreço, geomorfológicos, de acessibilidade, de uso, de ocupação e de estrutura de equipamento, devendo-se ainda observar a íntima relação de uns e outros, mediante o precedimento de sínteses, ainda aqui, nas três escalas de abordagem como nos três níveis de abordagem.

O enfoque de outros fatores de menor significação nesta etapa dos trabalhos, pode no entanto assumir maior relevância ao longo do processo sistêmico que se pretende implantar de forma que oportunamente sejam considerados também.

1.4 CODIFICAÇÃO GERAL DA DOCUMENTAÇÃO DE PLANEJAMENTO SISTÊMICO CONTINUADO PARA A ZONA CENTRAL

Considerando-se a natural complexidade dos fatores intervenientes no desempenho urbano, como nas decisões de intervenção e principalmente suas frequentes interrelações, faz-se indispensável proceder a identificação da interação de causa e efeito entre os mesmos fatores, mediante a criteriosa metodologia de codificação da informação relativa aos documentos de diagnóstico (levantamentos e análise das tendências) estudos alternativos (exame de alternativas de intervenção face aos prognósticos resultantes do diagnóstico) e proposições de intervenção imediata (planos, projetos e recomendações para obras e procedimentos).

Este critério metodológico de codificação é o que passamos a explicitar.

O código em pauta deve ser expresso por um conjunto de dígitos que identifique rapidamente a natureza do documento.

Inicialmente há que caracterizar-se o universo de estudo que no presente caso é a Zona Central de Salvador e que será representado por dois dígitos, título, caracterizando pelas letras ZC, as diferenças em relação a outros universos do mesmo contexto, tais como Orla, Zona Sul etc.

Z	C	
---	---	--

Após o que advém um terceiro dígito, destinado a identificação de uma das três escalas de abordagem própria de cada documento, às quais caracterizam-se a Macro, a Meso e a Micro respectivamente pelas letras M, m e u.

Via de regra, as escalas de abordagem de crescente pormenorização correspondem às escalas gráficas igualmente de crescente pormenorização.

No nível do presente trabalho piloto, a Macro Escala corresponde a escala gráfica 1:20.000 (hum para vinte mil), a Meso Escala corresponde a 1:10.000 (hum para dez mil) e a Micro Escala corresponde a 1:1000 (hum para mil).

Macro	<table border="1"><tr><td>Z</td><td>C</td><td>M</td><td></td></tr></table>	Z	C	M		Esc.: 1:20.000
Z	C	M				
Meso	<table border="1"><tr><td>Z</td><td>C</td><td>m</td><td></td></tr></table>	Z	C	m		Esc.: 1:10.000
Z	C	m				
Micro	<table border="1"><tr><td>Z</td><td>C</td><td>u</td><td></td></tr></table>	Z	C	u		Esc.: 1:1.000
Z	C	u				

Visto o universo de planejamento e a escala de abordagem do mesmo universo, passamos a identificar o nível de abordagem, mediante um quarto dígito, caracterizando-se cada um dos três níveis, diagnótico, estudos alternativos e proposição de intervenção, respectivamente pelas letras D (dê), A (a) e P (pê) inscritas alternadamente, no referido quarto dígito, segundo o nível de abordagem do documento codificado.

Z	C	M	D	
---	---	---	---	--

Z	C	M	A	
---	---	---	---	--

Z	C	M	P	
---	---	---	---	--

Via de regra, as escalas de abordagem de crescente pormenorização correspondem às escalas gráficas igualmente de crescente pormenorização.

No nível do presente trabalho piloto, a Macro Escala corresponde a escala gráfica 1:20.000 (hum para vinte mil), a Meso Escala corresponde a 1:10.000 (hum para dez mil) e a Micro Escala corresponde a 1:1000 (hum para mil).

Macro	Z	C	M		Esc.: 1:20.000
Meso	Z	C	m		Esc.: 1:10.000
Micro	Z	C	u		Esc.: 1:1.000

Visto o universo de planejamento e a escala de abordagem do mesmo universo, passamos a identificar o nível de abordagem, mediante um quarto dígito, caracterizando-se cada um dos três níveis, diagnóstico, estudos alternativos e proposição de intervenção, respectivamente pelas letras D (dê), A (a) e P (pê) inscritas alternadamente, no referido quarto dígito, segundo o nível de abordagem do documento codificado.

Z	C	M	D	
---	---	---	---	--

Z	C	M	A	
---	---	---	---	--

Z	C	M	P	
---	---	---	---	--

Z	C	m	D	
---	---	---	---	--

Z	C	m	A	
---	---	---	---	--

Z	C	m	P	
---	---	---	---	--

Z	C	u	D	
---	---	---	---	--

Z	C	u	A	
---	---	---	---	--

Z	C	u	P	
---	---	---	---	--

Após a caracterização do universo de intervenção, da escala de abordagem e do nível de abordagem, passamos a identificação dos aspectos condicionantes do desempenho e do planejamento urbano ou a síntese destes aspectos, sejam os conteúdos básicos dos documentos em causa.

Aqui, e a nível do presente trabalho piloto, geram-se teoricamente 54 (cinquenta e quatro) famílias de documentos, examinando segundo cada escala e cada nível de abordagem, cada um dos aspectos condicionantes da problemática urbana, assim como quando for o caso a síntese dos principais condicionantes, e que adiante explicitamos:

- 1) Zona Central - Macro-Escala - Diagnóstico - Geomorfologia ZC-M-D-G
- 2) Zona Central - Macro-Escala - Diagnóstico - Acessibilidade, ZC-M-D-A
- 3) Zona Central - Macro-Escala - Diagnóstico Usos, ZC-M-D-U
- 4) Zona Central - Macro-Escala - Diagnóstico Ocupação, ZC-M-D-O
- 5) Zona Central - Macro-Escala - Diagnóstico Equipamento, ZC-M-D-E
- 6) Zona Central - Macro-Escala - Diagnóstico Síntese, ZC-M-D-S
- 7) Zona Central - Macro-Escala - Alternativas de Intervenção - Geomorfologia, ZC-M-A-G
- 8) Zona Central - Macro-Escala - Alternativas de Intervenção - Acessibilidade, ZC-M-A-A
- 9) Zona Central - Macro-Escala - Alternativas de Intervenção - Usos, ZC-M-A-U
- 10) Zona Central - Macro-Escala - Alternativas de Intervenção - Ocupação, ZC-M-A-O
- 11) Zona Central - Macro-Escala - Alternativas de Intervenção - Equipamento, ZC-M-A-E
- 12) Zona Central - Macro-Escala - Alternativas de Intervenção - Síntese, ZC-M-A-S

- 13) Zona Central - Macro Escala - Proposição - Geomorfológica
ZC-M-P-G
- 14) Zona Central - Macro Escala - Proposição - Acessibilidade
ZC-M-P-A
- 15) Zona Central - Macro Escala - Proposição - Usos
ZC-M-P-U
- 16) Zona Central - Macro Escala - Proposição Ocupação,
ZC-M-P-O
- 17) Zona Central - Macro Escala - Proposição Equipamento,
ZC-M-P-E
- 18) Zona Central - Macro Escala - Proposição Síntese,
ZC-M-P-S
- 19) Zona Central - Meso Escala - Diagnóstico Geomorfologia,
ZC-m-D-G
- 20) Zona Central - Meso Escala - Diagnóstico Acessibilidade,
ZC-m-D-A
- 21) Zona Central - Meso Escala - Diagnóstico Usos,
ZC-m-D-U
- 22) Zona Central - Meso Escala - Diagnóstico Ocupação,
ZC-m-D-O
- 23) Zona Central - Meso Escala - Diagnóstico Equipamentos,
ZC-m-D-E
- 24) Zona Central - Meso Escala - Diagnóstico Síntese,
ZC-m-D-S

- 25) Zona Central - Meso Escala - Alternativas de Intervenção Geomorfologia, ZC-m-A-G
- 26) Zona Central - Meso Escala - Alternativas de Intervenção Acessibilidade, ZC-m-A-A
- 27) Zona Central - Meso Escala - Alternativas de Intervenção Usos, ZC-m-A-U
- 28) Zona Central - Meso Escala - Alternativas de Intervenção Ocupação, ZC-m-A-O
- 29) Zona Central - Meso Escala - Alternativas de Intervenção Equipamento, ZC-m-A-E
- 30) Zona Central - Meso Escala - Alternativas de Intervenção Síntese, ZC-m-A-S
- 31) Zona Central - Meso Escala - Proposição Geomorfologia
ZC-m-P-G
- 32) Zona Central - Meso Escala - Proposição Acessibilidade,
ZC-m-P-A
- 33) Zona Central - Meso Escala - Proposição Usos
ZC-m-P-U
- 34) Zona Central - Meso Escala - Proposição Ocupação
ZC-m-P-O
- 35) Zona Central - Meso Escala - Proposição Equipamento
ZC-m-P-E
- 36) Zona Central - Meso Escala - Proposição Síntese
ZC-m-P-S

- 37) Zona Central - Micro Escala - Diagnóstico Geomorfologia
ZC-u-D-G
- 38) Zona Central - Micro Escala - Diagnóstico Acessibilidade
ZC-u-D-A
- 39) Zona Central - Micro Escala - Diagnóstico Usos
ZC-u-D-U
- 40) Zona Central - Micro Escala - Diagnóstico Ocupação
ZC-u-D-O
- 41) Zona Central - Micro Escala - Diagnóstico Equipamento
ZC-u-D-E
- 42) Zona Central - Micro Escala - Diagnóstico Síntese
ZC-u-D-S
- 43) Zona Central - Micro Escala - Alternativas Geomorfologia
ZC-u-A-G
- 44) Zona Central - Micro Escala - Alternativas Acessibilidade
ZC-u-A-A
- 45) Zona Central - Micro Escala - Alternativas Uso
ZC-u-A-U
- 46) Zona Central - Micro Escala - Alternativas Ocupação
ZC-u-A-O
- 47) Zona Central - Micro Escala - Alternativas Equipamentos
ZC-u-A-E
- 48) Zona Central - Micro Escala - Alternativas Síntese
ZC-u-A-S

- 49) Zona central - Micro Escala - Proposição Geomorfologia
ZC-u-P-G
- 50) Zona Central - Micro Escala - Proposição Acessibilidade
ZC-u-P-A
- 51) Zona Central - Micro Escala - Proposição Usos
ZC-u-P-U
- 52) Zona Central - Micro Escala - Proposição Ocupação
ZC-u-P-O
- 53) Zona Central - Micro Escala - Proposição Equipamentos
ZC-u-P-E
- 54) Zona Central - Micro Escala - Proposição Síntese
ZC-u-P-S

As 54 (cinquenta e quatro) famílias de documentos, referentes aos fatores condicionantes em apreço e as sínteses dos mesmos, para cada escala, e/ou nível de abordagem, constituem o número teórico de cruzamentos possíveis das informações e decisões preponderantes do processo de planejamento a ser institucionalizado, mas na prática, conforme veremos a seguir, muitas destas sínteses são absorvidas pelas demais, de forma que este número decresce sem prejuízo da qualidade das sínteses relativas às proposições de intervenção.

No nível deste trabalho piloto, como veremos, fica perfeitamente claro o quadro das principais intervenções viáveis a curto prazo fazendo-se, no entanto, necessário o prosseguimento do critério metodológico, inclusive no que tange a codificação em pauta para o aprofundamento pormenorizado dos trabalhos de diagnóstico, prognóstico, planejamento, implantação, reavaliação e retomada da ação planejadora em obediência ao termo de referência e a própria lógica objetiva para o planejamento eficaz da Zona Central de Salvador.

2. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR

Em obediência aos critérios metodológicos, anteriormente expressos, e no interesse da objetividade do presente trabalho piloto e seu posterior prosseguimento, iniciamos o diagnóstico procedendo o exame do universo Zona Central e seu entorno imediato e mediato, através não só a exaustiva leitura urbana "in loco", como a consulta da copiosa soma de informações disponíveis no Estudo Zona Central OCEPLAN-PLANDURB, recorrendo-se ainda, já em gabinete, ao exame dos pares fotográficos em cores, de levantamento aerofotogramétrico disponível.

Com base neste grande número de informações e com vistas ao processamento integrado das mesmas, foi necessário, segundo os critérios metodológicos já colocados, proceder ainda a triagem das mesmas informações, segundo seus conteúdos, montando assim, inicialmente, o quadro particular de cada fator condicionante do desempenho urbano e da intervenção urbanística e em seguida a integração desses quadros particulares produzindo-se assim o quadro global do universo em causa nas três escalas de abordagem, a macro, a meso e micro.

Sendo assim, passamos a examinar os enfoques relativos a cada fator condicionante em cada escala de abordagem.

2.1 CONDICIONANTES GEOMORFOLÓGICOS

A peculiar geomorfologia do sítio urbano do Centro de Salvador e de seu entorno imediato, tanto no aspecto topográfico como no de subsolo, constitui-se no mais forte fator condicionante do comportamento urbano do sítio em causa, como historicamente se comprovou.

Salvador, e principalmente a Salvador Central, caracterizou-se desde seus primórdios como uma cidade de altos e baixos, não só pela acidentada topografia de vales e cumeadas bem definidos como pela presença da violenta falha geológica que secciona o sítio urbano ao longo do litoral Oeste.

Este quadro, reproduzido nos mapas de diagnósticos de números ZC-M-D-G-001, ZC-m-D-G-001 e ZC-m-D-G-002, mostra-se significativamente evidente.

2.1.1 Condicionantes Geomorfológicos de Macro Escala

No que tange a macro escala, condicionantes geomorfológicos exógenos, prancha ZC-M-D-G-001, nota-se o centro praticamente ilhado entre o vale do Tororô e as águas da baía em seus limites Leste e Oeste, sendo, por outro lado, barrado em seu desenvolvimento ao Sul e a Norte, respectivamente pelo vale do Canela e pela estreita passagem litorânea da Calçada.

Ainda na macro escala, podemos verificar a expressiva importância da rede de vales, sabiamente identificada por Mário Leal, como de vocação viária expressa, recentemente implantada de forma a contornar e interligar os bolsões residenciais que, segundo Diógenes Rebouças, ocorrem em forma de pétalas ao longo das cumeadas.

Esta singular e eficaz rede de vales de macro escala ganha com facilidade o eixo rodoviário da BR-324, assim como também o eixo viário urbano da Paralela, de forma a agilizar de forma privilegiada (em comparação as cidades brasileiras de mesmo porte) o desempenho urbano em causa.

Mais recentemente o formidável sistema de vales ganhou o trevo urbo-rodoviário do Acesso Norte de forma a se constituir num vigoroso fator condicionante de um desembaraçado desempenho urbano de macro escala.

Fica no entanto perfeitamente clara, a como que falência desse sistema pela angustiosa limitação do mesmo ao acercar-se da Zona Central de Salvador.

Aqui faz-se necessário registrar o testemunho de Rebouças quando critica alterações e omissões do processo histórico de implantação do plano original de Mário Leal, na medida em que não foi dada a devida atenção às concepções relativas ao entorno imediato do Centro.

Já hoje em dia, seria inviável mesmo, a retomada do desenho original de Mário Leal para o âmago do Centro, como poderemos ver ao longo deste trabalho piloto, mas por outro lado torna-se evidente a necessidade de intervenção urgente nos quadros de condicionantes de uso, ocupação e acessibilidade, face ao condicionamento geomorfológico de macro escala, para a readequação do Centro em apreço.

2.1.2 Condicionantes Geomorfológicos de Meso Escala

A referida solução de continuidade entre os desempenhos urbanos de macro e meso escalas na periferia imediata da Zona Central pode ser compreendida de forma mais pormenorizada na documentação gráfica do condicionamento geomorfológico, específica da Meso Escala de abordagem, constituída dos desenhos ZC-m-D-G-001 e ZC-m-D-G-002, tratando o primeiro do potencial urbanizável do universo em causa e o segundo examinando o comprometimento deste potencial face a presença da falha geológica.

No desenho ZC-m-D-G-001 foi procedido o traçado de isoplanas de 10% de declividade delimitando e separando áreas quase planas (platôs, vales, cumeadas e planícies) das áreas de mais acentuada declividade (encostas, ribanceiras, escarpas e penhascos), isoplanas estas que delimitam com precisão o que chamaremos módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo.

A adoção da declividade limite de 10% (dez por cento) para caracterizar e definir a separação entre espaços quase planos contínuos e espaços íngremes também contínuos objetiva a compreensão do condicionamento geomorfológico do desempenho urbano quanto a acessibilidade do pedestre, condicionamento este que afeta necessariamente o desempenho dos principais usos centrais de comércio e serviços (conforme veremos na abordagem do condicionamento de uso) vez que a rampa de 10%, via de regra, é o limite de viabilidade para o adequado desempenho dessas funções.

Resultou do mapeamento em apreço, desenho ZC-m-D-G-001, um sistema de manchas de espaços quase planos contínuos, rigorosamente coincidente com o sistema de áreas de maior vitalidade operacional no contexto da Zona Central, o que nos induz a crer que os espaços intersticiais e declives, encostas e escarpas, embora ocupados com o uso residencial sempre que possível, foge a adequabilidade das funções específicas do Centro, por isto mesmo que assumindo outras funções e não raras vezes plenamente.

Um exame mais detido deste quadro, que poderíamos chamar quadro do potencial determinado pelo condicionamento geomorfológico no âmbito do Centro (meso escala) demonstra que na verdade não contamos com um centro propriamente dito mas com um conjunto de micro-centros mais ou menos isolados uns dos outros quais sejam: Comércio-Calçada; Terreiro de Jesus-Rua Chile; Baixa do Sapateiro; Avenida Sete-Campo Grande; Joana Angélica-Nazaré; e mais apartadamente o micro-centro das Sete Portas.

Além destas áreas de espaço quase plano contínuo de flagrante vocação e tradição central, podemos identificar ainda outras áreas, também de espaço quase plano contínuo, mas que por seu relativo isolamento se constituem como que ilhas tipicamente residenciais envolvidas por declividades superiores a 10%,

quais sejam: Lapinha; Barbalho; Santo Antônio; Extremo Nazaré; Saúde; Tororô; Mouraria (salvo sob a recente influência do terminal da Mouraria); e Barris.

Nas encostas intersticiais que serpenteiam por entre os módulos quase planos contínuos de maior potencialidade e adequabilidade urbanas ocorre uma ampla gama de usos não central que vai desde áreas decadentes e problemas a aprazíveis áreas residenciais como que clareiras numa mata de cimento e asfalto.

Ainda outras áreas resultantes do condicionamento geomorfológico são as representadas pelos vales periféricos de vocação viária expressa e a extensa falésia da falha geológica de Salvador, esta última assinalada no desenho ZC-m-D-G-002.

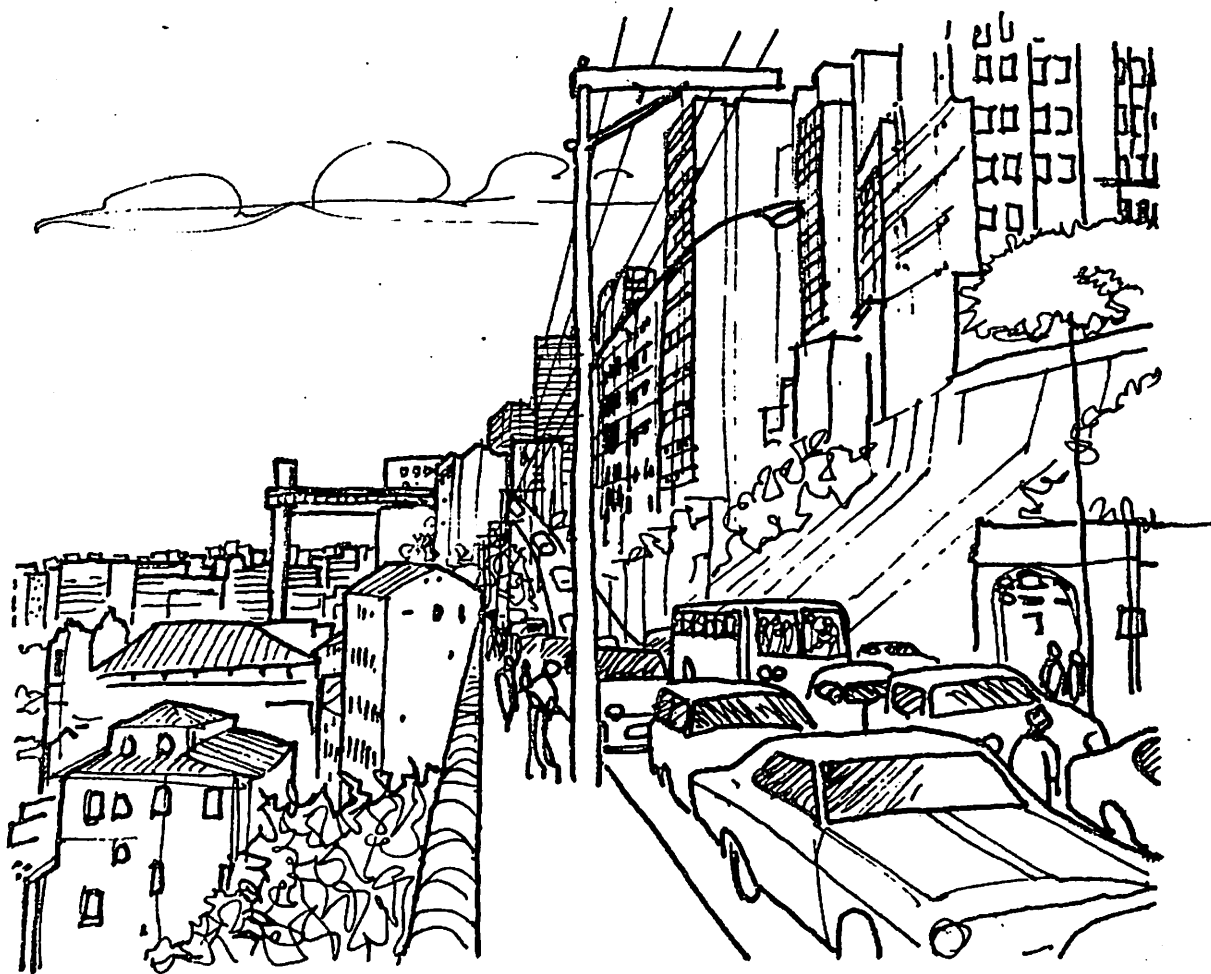
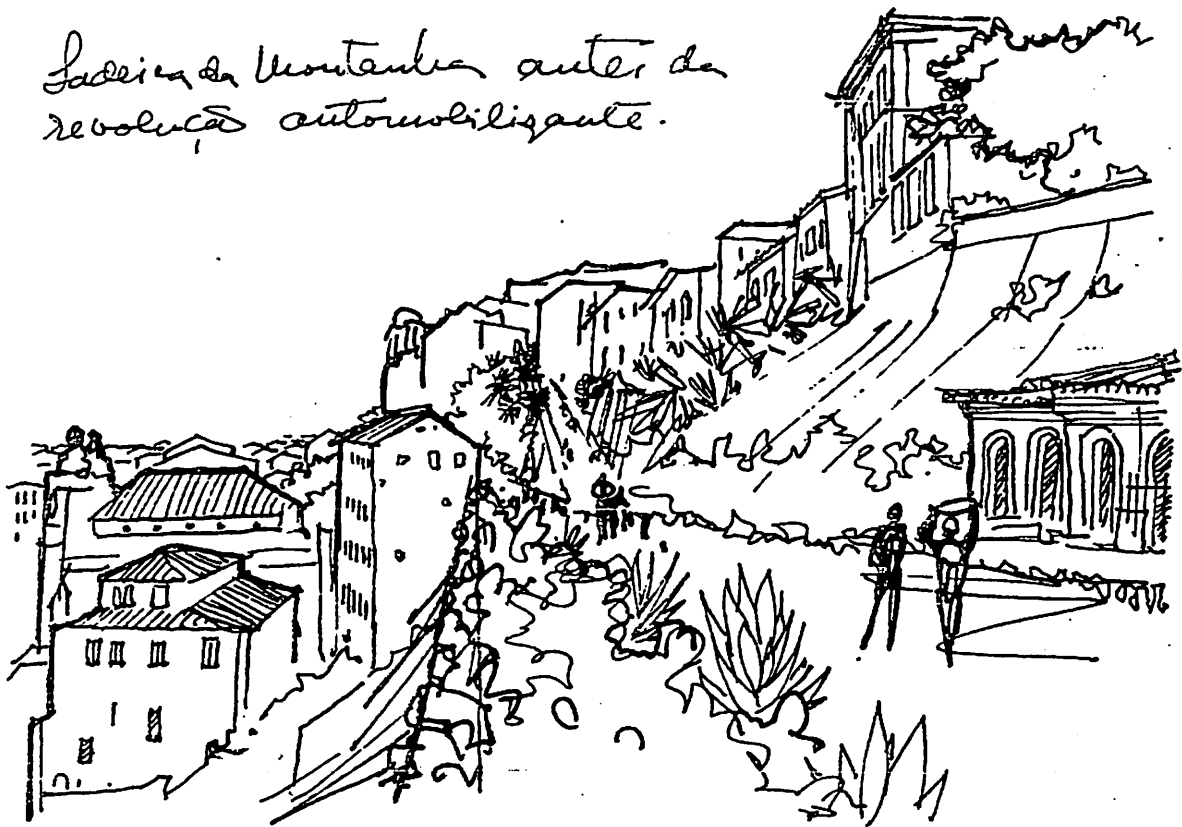
Com base no minucioso mapeamento das isoplanas de 10%, podemos adiantar algumas considerações importantes relativamente ao condicionamento geomorfológico do desempenho urbano e intervenções urbanísticas no Centro de Salvador, a serem naturalmente confirmadas quando exame dos demais condicionamentos, o da acessibilidade, dos usos, da ocupação e do equipamento.

Note-se a presença de quatro importantes fatores de intervenção urbanística no condicionamento geomorfológico: Elevador do Pilar; Elevador do Taboão; Plano Inclinado; e Elevador Lacerda.

Note-se como estes dispositivos de intervenção (tradicionais em Salvador) têm um benefício custo notoriamente mais adequado que o das tortuosas e melancólicas tentativas desesperadas do transporte coletivo em atender a complexa demanda de acesso às áreas centrais de Salvador.

Note-se como os túneis e viadutos têm seu melhor desempenho associado com o descompromisso em relação a acessibilidade central.

Sadira da Montanha antes da
revolução automobilizante.



Sadira da Montanha antes da interrupção do teleférico
causada por recente deslizamento na falha
geológica de Salvador, ora em reparação.

Note-se como os terminais mais eficientes são aqueles que evitam por assim dizer o Centro mesmo que o tangenciando.

Note-se que os usos comerciais e de serviços típicos do centro coincidem necessariamente com os espaços planos contínuos num flagrante testemunho da importante relação uso central - acesso de pedestres.

Note-se que mesmo os espaços planos contínuos não apresentam predominância de comércio e serviços do tipo central quando isolados ou distanciados do acesso franco de pedestres.

Muitas outras aferições desta natureza podem ser deduzidas ou induzidas do exame do condicionamento geomorfológico mediante o traçado das isoplanas de 10% mas, melhor procede que sejam abordadas mais adiante quando do exame conjunto dos demais condicionantes do desempenho urbano e da intervenção urbanística, ocasião em que serão feitas sempre que necessário referências de retorno ao condicionamento geomorfológico (feed back).

2.2 CONDICIONAMENTO DA ACESSIBILIDADE

Aqui trataremos não apenas dos sistemas viário, ferroviário, aquoviário, de pedestrelização, como do desempenho das frotas de coletivos e outros veículos, taxis e particulares, assim como do que chamamos o equipamento estático de transporte, no sentido da compreensão sistêmica do procedimento mais adequado às peculiaridades da acessibilidade ao Centro de Salvador.

Obviamente, a nível deste trabalho piloto, seria absurdo pretender esgotar o assunto, mas faz-se indispensável esgotar aqui, isto sim, a concepção de uma estratégia objetiva de intervenção capaz de fazer face à gigantesca demanda de soluções adequadas ao equacionamento da acessibilidade, para restituir a vitalidade gravemente ameaçada do importante patrimônio urbano representado pela Zona Central de Salvador.

Sem sombra de dúvida, um dos mais efetivos condicionantes do bom desempenho das funções centrais é, e sobretudo nas condições do agudo condicionamento geomorfológico em Salvador, o quadro de acessibilidade na escala de massa, a qual, é como sabemos a geradora e consumidora fundamental das funções urbanas centrais de comércio e serviços.

Escusado é dizer das flagrantes condições de colapso da acessibilidade, vivido atualmente pelo Centro de Salvador, de tal forma que é comum um sentimento generalizado de impotência diante das tendências e mesmo a crença entre técnicos e população de que a "coisa não tem mais jeito".

Alguns empreendimentos do setor privado, em áreas fora do centro, utilizam mesmo em sua publicidade o generalizado conceito de agonia e morte do centro tradicional como atrativo para a comercialização de seus lançamentos mais afastados.

O presente trabalho piloto constata no entanto que é possível e perfeitamente viável restituir melhores condições de acessibilidade ao Centro de Salvador, como adiante se demonstra.

Inicialmente, a nível de Diagnóstico e Prognósticos, passamos a examinar os principais condicionantes de acessibilidade no contexto do Centro e em seu entorno gerador de condicionamentos exógenos.

2.2.1 Condicionamento de Acessibilidade na Macro Escala de Abordagem

Os condicionantes da acessibilidade ao Centro do ponto de vista da Macro Escala de Abordagem, equivale dizer no que tange aos fatores condicionantes exógenos ao Centro propriamente dito, encontram-se representados no desenho ZC-M-D-A-001, onde se pode perceber a excelência do sistema viário expresso, que atende satisfatoriamente a Zona Sul, Orla e Miolo do Contexto urbano de Salvador, esbarrando no entanto em agudo estrangulamento do espaço viário quando no perímetro imediato do Centro.

Aí o excelente sistema expresso conecta-se com acanhados eixos secundários do tecido central tradicional e o desempenho da onerosa infra-estrutura de macro escala esboroa-se contra a famigerada promiscuidade de pedestres e veículos do caótico tecido urbano do Centro em causa, objeto a ser desenvolvido na Meso Escala.

Mas no que tange ainda ao sistema viário de Macro Escala no entorno do Centro, há que notar que aquela excelência das avenidas de vale, presentes no entorno Sudeste, desaparece quando nos acercamos do entorno Nordeste, onde se encontra, no entanto, o maior contingente de usuários de renda média e baixa e dessa forma a acessibilidade ao centro se processa nessa área através tortuosos caminhos de cumeadas estrangulando-se igualmente ao acercar-se do Centro tanto pelo Barbalho como pela Calçada.

Percebe-se como a eficiência viária de Macro Escala resulta neutralizada no atendimento específico da acessibilidade central.

Nessa condições, diante do crescente colapso do acesso ao Centro, e como via de regra, vem acontecendo na maioria dos precedentes metropolitanos de mesmo e maior porte, sobrevem o uso quase compulsório da cirurgia urbana típica do modelo automobilístico importado. Aí então assistiremos a abertura de largas avenidas devastando amplas faixas do tecido tradicional na vã tentativa de restabelecer a acessibilidade do ponto de vista de privilegiar os veículos. Quando deste procedimento desfecha-se na verdade, com base em verificação de precedentes nacionais e internacionais, o golpe de misericórdia que sacrifica definitivamente o desempenho dos usos e ocupações típicas da função central, acelera-se ainda mais o processo de deteriorização já iniciado pelo colapso do acesso, pelo motivo do caráter privilegiador dos veículos nas intervenções rodoviarizantes, que transformam suas margens em uma selva de edifícios inúteis, desfuncionais, rapidamente ocupados por uma fauna humana proveniente do desemprego, da sub-habitação, da sub-renda, da sub-cultura, da sub-nutrição, contingente este marginalizado não raras vezes pela própria

destruição da ecologia urbana, sob a ação do modelo automobilístico rodoviarizante.

Entenda-se que a acessibilidade é fator preponderante do condicionamento ao desempenho urbano e naturalmente da intervenção urbanística, mas no que tange ao desempenho das funções centrais (típicas do centro) não é suficiente o equacionamento da acessibilidade meramente automobilística, vez que o principal gerador da oferta e demanda dos usos centrais de comércio e serviços (típicos do centro) é precisamente a acessibilidade maciça de pedestres em franca contradição com a acessibilidade maciça de veículos.

Nessas condições, carece o Centro de Salvador, mais que de uma compulsória e mecanicista expansão do espaço viário, carece, isto sim, de uma adequada interação das acessibilidades de veículos e pedestres, mediante uma inteligente complementabilidade, entre os desempenhos ótimos de veículos e pedestres no espírito da inteligente tradição baiana de articular terminais, elevadores e planos inclinados, ao sabor das exigências geomorfológicas do sítio urbano local, e não a estúpida importação de modelos exóticos por mais que tenham sido "rodados" em computadores.

A referida interação de pedestres e veículos deverá se dar no perímetro do Centro, onde precisamente se estrangula o farto Sistema Viário de Macro Escala, onde ocorre o limite natural das funções urbanas centrais e não centrais, onde se encontra atualmente a cadeia de pontos de conflito identificada no desenho de diagnóstico ZC-M-D-A-001, de título Condicionamento Viário de Macro Escala para o Âmbito do Centro.

A constatação desse anel de conflitos será analisada com maior pormenorização na abordagem de Meso Escala da acessibilidade, objeto do próximo item.

2.2.1 CONDICIONANTES DE ACESSIBILIDADE NA MESO ESCALA DE ABORDAGEM

Vistos os principais fatores condicionantes exógenos do desempenho urbano no Centro em apreço, passamos a análise dos fatores condicionantes endógenos do referido desempenho no contexto do mesmo Centro.

Estes fatores são examinados em 2 (dois) documentos diagnósticos de números ZC-m-D-A-001 e ZC-m-D-A-002, dedicados respectivamente a abordagem dos aspectos da acessibilidade de veículos e de pedestres, ao contexto urbano central:

No primeiro, ZC-m-D-A-001, Diagnóstico de Acessibilidade de veículos na Meso Escala de Abordagem à Zona Central de Salvador, identifica-se os sistemas viário, primário e secundário no contexto do centro e seu entorno imediato, principais pontos de estrangulamento crônico entre ambos os sistemas e as origens das rotas aquoviárias que partem do centro.

Nota-se principalmente que a ocorrência dos pontos de estrangulamento é de forma a desenhar uma nítida barreira em forma de anel em torno do Centro propriamente dito.

percebe-se que esta barreira anelar coincide com as conexões entre os sistemas viários, primários e secundários, estes representados pela antiga trama de eixos de cumeada do remoto passado urbano, e aquele oriundo da recente cirurgia viária nos vales preconizada por Mário Leal. Como sabemos o plano original de Mario Leal onde previa a integração do

formidável sistema viário de vales no interior do Centro, mediante significativas obras de arte como a ligação Vale dos Barris - Barroquinha, ficou historicamente postergado até a configuração de sua inviabilidade atual.

Dessa forma e por perda da antecipação viabilizadora, gerou-se o atual colapso do Sistema Macro-Meso ao longo do perímetro Central.

Algumas inteligentes intervenções tais como estacionamentos periféricos e linhas de circulares centrais têm sido implantadas para vencer a barreira de conflitos, mas numa escala insuficiente e sempre voltadas para o benefício do acesso de veículos particulares, enquanto a frota de coletivos continua serpenteando ineficazmente pelos longos corredores de baixíssimo rendimento passageiros por veículo.

As constatações aqui consideradas podem ser confirmadas se examinado o relacionamento das informações relativas à acessibilidade e aquelas relativas aos usos e ocupação nos capítulos específicos.

No que tange à acessibilidade de pedestres, representada no desenho ZC-m-D-A-002, "Lay-Out" de Pedestralização de Alta Densidade, Diagnóstico de Meso Escala para a Zona Central de Salvador, observa-se o violento contraste entre a vitalidade das atividades tipo centro, de comércio e serviços, nas áreas de boa ou regular acessibilidade de pedestres e uma flagrante decadência da vitalidade em áreas ilhadas pelos obstáculos geomorfológicos ou pelo colapso do acesso de pedestres.

Cabe ainda notar a importante função dos equipamentos mecanizados de ascensão dos pedestres entre os módulos geomorfológicos em planos diferentes, Elevador Lacerda, Plano Inclinado e Taboão, facilmente identificáveis como viabilizadores da integração dos três módulos Sete de Setembro, rua Chile e Comércio, os quais assim integrados representam o

principal corpo dos usos centrais do universo em causa (ver contagem de transeuntes em horários coincidentes com o exercício das funções centrais).

O exame conjunto do quadro de alta densidade de pedestralização, do quadro de usos e do quadro de ocupação fornece as premissas fundamentais de uma intervenção revitalizadora das funções centrais, preservando-se por outro lado funções não centrais, residenciais de baixa e média renda, quando convenientes no contexto central.

Em princípio, e com base no correto enlace do eficiente sistema viário de Macro Escala com o sistema de Meso Escala, mediante um hierarquizado uso das frotas, segundo origem-destinos (centrais e urbanos), além de uma correta intervenção voltada para a agilização da acessibilidade de pedestres, segundo o modelo mais que baiano dos elevadores e planos inclinados, é possível restituir a acessibilidade vitalizadora ao Centro de Salvador sem ampliação do espaço viário no centro, mas sim pela ampliação do espaço dedicado ao equipamento estático de transporte: terminais periféricos de coletivos (além dos estacionamento periféricos de veículos) associados à linhas de circulares centrais, que por sua vez se associarão a um significativo incremento dos dispositivos elevatórios de pedestres.

Somente dessa forma são superadas as barreiras físicas geomorfológicas no espaço Central de Salvador que, além das barreiras de hipertrofia, condicionam negativamente o desempenho das funções próprias do Centro.

Os quadros precedentemente apresentados, relativos aos condicionantes Geomorfológicos e de Acessibilidade, serão, como veremos, superpostos aos quadros de Uso e Ocupação, de forma a continuarem a alimentação do Diagnóstico no sentido de instruírem o Prognóstico, as alternativas de Intervenção e as Proposições de Intervenção imediata.

2.3 CONDICIONANTES DE USO

Vistos os condicionantes Geomorfológicos e de Acessibilidade passamos a examinar o comportamento espontâneo de usos com ênfase naqueles usos típicos da função urbana central.

Nos termos da metodologia adotada e recomendada para continuação da ação planejadora da Zona Central de Salvador e a nível do presente trabalho piloto, foi procedido o mapeamento síntese da informação cadastral de usos mediante uma criteriosa reavaliação dos dados com base em leitura urbana realizada "in loco" destinada a eliminação correta de pormenores destituídos de significação maior no sentido da identificação objetiva da estrutura atual de usos e suas principais tendências de expansão, densificação, hipertrofia, decadência ou esvaziamento.

Objetivou-se principalmente identificar os sintomas de mutação do quadro vigente de usos no sentido de perceber-se o seu relacionamento com os demais condicionantes do desempenho urbano, informando dessa forma a intervenção urbanística no sentido de corrigir as causas dos efeitos indesejáveis, mais que a mera e ociosa legislação coibidora dos usos indesejáveis causados por compulsória atuação de forças ineludíveis da ecologia urbana.

Nesse particular é indispensável perceber que por mais desejáveis que sejam os objetivos da legislação ordenadora do uso, este via de regra e com raríssimas exceções, obedece a lógica inexorável do equilíbrio ecológico urbano, onde a oferta gera a demanda e a demanda gera a oferta em condições ecológicas propícias de acessibilidade, espaço e ocupação.

Equivale dizer que não é suficiente predeterminar que uma área deva ser residencial, comercial e de serviços, industrial, de lazer ou institucional, se não houverem condições que viabilizem o uso preconizado.

Os centros urbanos estão cheios de expressivos exemplos do que afirmamos e particularmente, o Centro de Salvador.

Assim é que a mera destinação legal do espaço para o uso comercial e de serviços não evita a sistemática falência de todo aquele comerciante ou prestador de serviços que aí se instale se não existirem as condições de acessibilidade (ida e volta) pedestralidade (declividade adequada do logradouro) e densidade dos transeuntes (frequência suficiente de usuários ou compradores em potencial) que otimizem as condições de desempenho do uso preconizado propiciando economia de escala e melhoria dos preços e custos do comércio e do serviço neste local.

Assim é que a simples destinação legal do espaço para o uso residencial não evita a deteriorização do estatus residencial em determinada área avassalada pelo tráfego crescente em seus logradouros, poluída sonora e atmosféricamente pela massa de veículos, agredida pela perigosa promiscuidade de pedestres e veículos, se não existirem e subsistirem as condições ecológicas urbanas que viabilizem um saudável uso residencial.

Veza por outra, área de invejável vocação residencial, vê-se desvalorizada, cedida pelos habitantes de melhor renda aos menos favorecidos e posteriormente, a manterem-se as mutações de qualidade de vida, transformadas em um cenário de ruínas de casas e homens.

Assim sendo, não é recomendável legislar para o uso, por melhor que sejam as intenções e objetivos das normas preconizadas, sem a perfeita compreensão das tendências de fato do uso espontâneo e suas causas.

Realmente não é possível restaurar tecidos urbanos decadentes, de baixa vitalidade ou necrosados, com base em legislação, decretos, dispositivos de lei ou recomendações que não removam as causas efetivas do mau desempenho dos referidos tecidos. A parte os fatores estruturais sócio-econômicos, os conjunturais financeiros econômicos e os culturais costumes e tradições, o instrumento urbanístico mais eficaz de intervenção revitalizadora de tecidos urbanos em colapso é a readequação do acesso de massa na escala do potencial geomorfológico revitalizável a baixo custo.

Com base na filosofia de intervenção em pauta, procederemos a análise do quadro de usos do contexto central e seu entorno no sentido de identificar os condicionantes de uso do desempenho urbano e da intervenção urbanística.

2.3.1 Condicionantes de Uso da Macro Escala

Conforme se pode observar no desenho de Diagnóstico ZC-M-D-U-001, Condicionamento Espontâneo de Usos (no entorno do centro e principais tendências atuais de expansão dos usos centrais e sub-centrais) com base no Modelo Físico Territorial de Salvador podemos admitir que o Centro de Salvador encontra-se, atualmente, passando por um processo acelerado de estrangulamento gradativo em função seja da sua própria hipertrofia como do agigantamento das demandas de funções centrais face à recente desenvolvimento quantitativo e qualitativo da urbe como um todo.

Nessas condições, muitas das funções centrais não atendidas pela Zona Central passaram a ser desempenhadas, como via de regra são e acontece, pelos sub-centros de terceiro, segundo e primeiro graus do contexto urbano.

Assim é que quatro sub-centros de expressiva vitalidade desenvolveram-se no tecido urbano da Macro Escala de Abordagem de forma a complementar o atendimento da demanda de usos centrais, comércio e serviços não atendida pelo Centro tradicional.

Essa tendência de multiplicação dos centros urbanos no âmbito da metrópole não é em si indesejável não fosse a aceleração do processo de decadência e deteriorização do Centro tradicional a manter-se, ou agravar-se sua inacessibilidade.

A descentralização relativa de algumas funções de menor hierarquia e maior frequência de uso pelos sub-centros de bairro é um saudável processo de enriquecimento da complexidade urbana de uma cidade que alcança a maturidade e o porte metropolitano, mas este fenômeno não pode ser considerado promissor se acompanhado do esvaziamento e morte do mais antigo, histórico, original e hierarquicamente mais importante centro, a Zona Central em apreço.

Agora bem, intervir na descentralização espontânea e organicamente necessária mediante um zoneamento restritivo dos usos comercial e de serviços fora da Zona Central, não beneficia este Centro Tradicional e simplesmente inibe desastrosamente o desenvolvimento do comércio e dos serviços, entorpecendo a criação de empregos, a geração de economias, a agilização do desempenho das atividades humanas, em síntese, prejudica o desempenho urbano em outras áreas de inegável vocação sub-central, prejudica assim o desempenho urbano como um todo, afetando ainda o próprio Centro tradicional, pela sua irreversível e definitiva sobrecarga e consequente hipertrofia.

Nessas condições, podemos diagnosticar com absoluta segurança a urgente carência de readequação da acessibilidade de pedestres e veículos ao Centro Tradicional, na escala de sua

atual responsabilidade, além da carência de urgente liberalização dos usos do tipo central, nos sub-centros identificados pelo Modelo Físico Territorial para Salvador.

Há que notar ainda, no desenho ZC-M-D-U-001, as flagrantes tendências de conurbação entre o Centro e os Sub-Centros mais próximos, Barra, Liberdade e Itapagipe, graves sintomas de um zoneamento de usos anacrônico, inadequado, pernicioso, mesmo ao correto desempenho da urbes como um todo,

Outro dado relevante assinalado no desenho ZC-M-D-U-001 é a mais remota, mas importantíssima tendência a conurbação dos usos centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do primeiro grau no vale de Camurugipe através dos dois eixos viários primários, Bonocô e Barros Reis. Conforme foi constatado e identificado no Modelo Físico Territorial, faz-se necessário a urgente adequação da Barros Reis para o desenvolvimento desta tendência, preservando-se o Bonocô como indispensável, único e principal eixo de integração de Macro Escala, único capaz de atender a enorme demanda Urbo-Rodoviária, face aos eventos CIA e Pólo Petroquímico.

Vistos estes fatores exógenos condicionantes de uso do desempenho urbano e da intervenção urbanística no contexto do Centro e seu entorno, passaremos a examinar os aspectos de Meso-Escala, os fatores endógenos de condicionamento do uso no Centro propriamente dito.

2.3.2 Condicionamento de Uso na Meso Escala

Na Meso Escala de Abordagem, a escala do Centro em causa propriamente dito, dos fatores endógenos condicionantes do desempenho urbano como da intervenção urbanística no mesmo Centro ressaltam os aspectos do uso espontâneo que ilustram a compreensão dos já examinados aspectos geomorfológicos e de acessibilidade na Zona Central.

O desenho ZC-m-D-U-001, Condicionamento de Uso Espontâneo no Âmbito do Centro, apresenta a estrutura atual de usos privilegiando uma apreciação das principais predominâncias, mais que o exaustivo mapeamento cadastral de todos e quaisquer usos, com vistas a identificação do efetivo zoneamento espontâneo de usos, no que tange o condicionamento do desempenho urbano e de seu relacionamento com os demais fatores condicionantes geomorfológicos, de acessibilidade ocupação e equipamentos.

Identificada a predominância do uso residencial não só dos bolsões residenciais no interior do Centro como nos bairros tipicamente residenciais do entorno do Centro passamos ao exame da predominância de comércio e serviços, primeiramente aquela que se desenvolve nos pavimentos térreos, portanto representativo do uso misto, para em seguida identificar o uso predominante de comércio e serviços em todos os pavimentos, portanto o uso típico central, testemunho inequívoco dos limites específicos da função central no âmbito da Zona Central em apreço.

Neste mapa, fica perfeitamente clara a aguda descontinuidade que caracteriza o acidentado Centro de Salvador salvo, exatamente, nos locais onde a conhecida descontinuidade geomorfológica foi compensada, mediante a vigorosa intervenção na acessibilidade pela mecanização do acesso vertical para pedestres (Planos Inclinação e Elevador) entre os módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo Comércio e Praça da Sé - Rua Chile.

A simples superposição dos desenhos ZC-m-D-U-001 e ZC-m-D-G-001 evidenciam a constante relação da estrutura de uso tipicamente central com a estrutura dos espaços quase planos contínuos, sempre que garantida a acessibilidade aos mesmos espaços numa escala do porte de massa.

Ficam assim explicados os bolsões residenciais do âmbito central, em áreas quase planas contínuas, mais ou menos ilhadas, a salvo do fácil acesso de grande densidade dos pedestres, muito embora atravessadas por veículos de transporte de massa, tais como Barbalho, Santo Antonio, Nazaré, Saúde, Joana Angélica, Tororó, Mouraria (antes do terminal), Barris, Dois de Julho, Campo da Pólvora, além de um modo geral, todos os logradouros de encosta que não sejam escarpas com a sintomática exceção da Ladeira da Praça de débil desempenho quanto ao uso tipo Centro.

Nessas condições, podemos prognosticar com suficiente segurança uma insignificante oportunidade de expansão da demanda e da oferta de comércio e serviços nas atuais condições do estrangulamento da Zona Central, que em si, não seria de maior inconveniência não fosse o acelerado processo de inativação do tecido urbano em causa, motivada pelo mesmo estrangulamento, e a consequente deteriorização contagiante de todo o tecido Central.

Mais que uma intervenção do tipo Zoneamento de Usos, reconhecida modernamente como impotente instrumento de condicionamento do desempenho urbano, insuficiente dispositivo de revitalização dos mesmos usos, e portanto ineficaz como meio de intervenção urbanística revitalizadora, carece o Centro de Salvador, a exemplo das históricas obras d'arte da tradição baiana, Elevador e Planos Inclinados, de uma adequada gama de obras do mesmo tipo, de concepção e portes contemporâneos, capazes de restituir ao Centro uma acessibilidade, sobretudo de pedestres, na escala de sua atual demanda. Tal procedimento permitirá, por outrolado que o magnífico sistema viário expresso de vales desempenho plenamente seu papel de infraestrutura de Macro Escala, servindo os coletivos de alta capacidade e baixa seletividade sem a melancólica, exasperante e anti-econômica (considere-se os petrodalares) sangria de divisas, sangria de tempo,

sangria de energias humanas, sangria de qualidade urbana, sangria de qualidade de vida, sangria de vitalidade urbana, que ocorre nos longos cortejos de veículos coletivos de frotas necessariamente deficitárias, as quais se arrastam atualmente pelo interior da Zona Central em exame.

É preciso compreender o uso como uma consequência de condições exógenas ao próprio uso, de forma que se torna mais eficaz uma intervenção sobre estas condições que propiciam ou inibem os usos urbanos que sobre o próprio uso em si.

Nessas condições, torna-se mais recomendável induzir o uso comercial de centro mediante a adequação do acesso de massa, do estacionamento (caso Iguatemi), da continuidade do espaço plano através circulações mecanizadas (casos sobrelojas do Edifício Fundação Politécnica e andares superiores do Iguatemi) que pela simples legislação de usos.

Igualmente se pode inibir o uso comercial e de serviços mediante a limitação do acesso de massa, do estacionamento (crise crônica de algumas áreas centrais), restringindo a capacidade da circulação vertical mecanizada (caso do Elevador do Pilar dimensionado para demanda residencial).

Não é por acaso, que se constata dentro do perímetro da Zona Central a presença dos Bolsões Residenciais (assimilados no desenho ZC-M-D-U-001) Barbalho, Barris, Santo Antonio, Saúde, Nazaré, Tororó e outros de menor porte.

Isto não quer dizer que se elimine a Legislação de Usos, mas sim, que esta legislação somente pode ser formulada sobre o fato concreto de uma intervenção na acessibilidade sobre uma realidade geomorfológica e consideradas as tendências espontâneas de ocupação, conforme veremos no capítulo Síntese do Diagnóstico.

A nível do presente trabalho piloto, seria completamente aleatória a formulação de uma Legislação de Usos, vez que se recomenda uma série de intervenções de porte voltadas para a readequação da acessibilidade e da integração de alguns espaços planos contínuos, com notórias consequências no quadro de comportamento do uso espontâneo.

Assim sendo, entende-se que mais que uma Legislação de Usos seja necessário estabelecer uma política de usos, propiciadora do fortalecimento dos Sub-Centros, incrementando inclusive, sua densificação mediante a verticalização da ocupação para os usos comércio e serviços (caso vale do Camurugibe, onde a Legislação de Ocupação vigente apresenta-se flagrantemente sub-dimensionadora, acanhada, medíocre) paralelamente a importantes intervenções na acessibilidade de pedestres e no transporte de massas para o âmbito da Zona Central.

3.4 CONDICIONANTES DE OCUPAÇÃO

Na abordagem de Macro e Meso Escalas do quadro atual de ocupação que influencia e condiciona o desempenho urbano, assim como a intervenção urbanística no âmbito do Centro, há que examinar-se, neste nível de trabalho piloto e fundamentalmente, as principais tendências espontâneas de ocupação, as quais independentemente do modelo preconizado pela Legislação de Ocupação Vigente (algo absurdo como veremos) representam o comportamento efetivo da estrutura de densificação.

Inicialmente, cabe assinalar que os processos de ocupação urbana espontâneos nas condições do sítio urbano em pauta são de molde a conduzir, via de regra, a como que uma auto-destruição da qualidade urbana, quando a ocupação de baixa densidade se espante até o limite do potencial de

área contínua urbanizável dos módulos geomorfológicos, sobrevivem o remanejo em prazo histórico da horizontalidade pela verticalização e finalmente, quando verticalizada a ocupação de todo o potencial de área contínua dos módulos em causa, verifica-se a total inadequabilidade da densidade alcançada para os níveis mínimos de acessibilidade no espaço viário disponível, em geral ao longo da acanhada infraestrutura original do modelo inicial de predominância horizontal.

É necessário perceber que no início dos processos de ocupação é desejável um rápido incremento da fase verticalizante como meio de alcançar-se a maximização do benefício - custo sobre o investimento inicial em infraestrutura, pavimentação, água, esgotos pluviais e sanitários, luz e equipamento, e que por este motivo as legislações de ocupação formuladas nesta época são destinadas a incentivar a verticalização densificadora da ocupação.

Contrariamente, nas áreas urbanas mais maduras onde já foram maximizados os níveis de densidade apropriados a otimização benefício-custo da infraestrutura, e antes que se inicie a fase de sobrecarga desta infraestrutura original disponível, com o colapso e decadência da qualidade urbana, a Legislação de Ocupação passa a perseguir a radical restrição da verticalização.

Paradoxalmente, em Salvador, a legislação vigente continua a estimular a densificação das áreas antigas, maduras e em pleno colapso do acesso (legislação criminosamente anacrônica, atrasada em relação às tendências atuais) enquanto por outro lado, reagindo ao triste quadro apresentado pelas áreas maduras, exige baixa densidade, exatamente nas áreas novas, carentes de estímulo mediante a otimização benefício-custo da implantação de infraestrutura (legislação antieconomicamente anacrônica, adiantada as tendências atuais).

Nestas condições encontramos as mais altas taxas de ocupação como os mais altos índices de aproveitamento em plena área problema do centro em agonia, enquanto taxas e índices acanhados, medíocres mesmo são exigidos para a área do Sub-Centro de Primeiro Grau no Camurugibe.

Trata-se em síntese, de uma legislação anacrônica, tanto por retardamento em algumas áreas, como por antecipação em outras, que somente presta um enorme desserviço ao harmonioso desenvolvimento urbano como à manutenção da qualidade do desempenho urbano das áreas mais antigas (total paradoxo).

Esta constatação pode ser verificada nos desenhos de diagnóstico que ilustram a análise do condicionamento de ocupação.

2.4.1 Condicionantes de Ocupação na Macro Escala

Do ponto de vista da Macro Escala de abordagem, e no que tange o condicionamento de ocupação, desenho ZC-M-D-O-001, Condicionamento de Ocupação no Entorno do Centro, verifica-se a estrutura atual de ocupação que intervém direta ou indiretamente no desempenho urbano da Zona Central, como naturalmente afetará, também, as decisões relativas à intervenção urbanística na mesma área.

Tal documento foi composto com base na copiosa informação disponível, com apoio nos pares fotográficos do levantamento aerofotogramétrico a que se teve acesso, mas principalmente reflete, da metodologia, a preocupação de filtrar os dados disponíveis no sentido de identificar mais as principais predominâncias e tendências que o ocioso cadastramento fotográfico da realidade, carente este da percepção cinemática do dinamismo peculiar dos fenômenos urbanos.

Fundamentalmente, verifica-se a disposição espacial dos eixos de ocupação predominantemente verticalizada e suas principais tendências atuais de expansão, observando-se ainda as áreas de alta densidade de ocupação de baixa renda, as quais embora com predominância horizontal alcançam alta densidade de habitantes pela pulverização do parcelamento, além de, por exclusão, perceber-se a vasta área de predominância horizontal de baixa densidade representada pelos espaços residenciais de melhor renda assim como pelas áreas ainda não ocupadas nos limites de seus potenciais urbanizáveis, ou estoque de terra (em mãos privadas institucionais ou estatais).

Neste quadro pode-se perceber a majoritária predominância da horizontalidade do universo em exame, da Macro Escala de abordagem, muito embora fique perfeitamente clara a intensa concentração da verticalidade no extremo Sudoeste de Salvador.

No que respeita à Zona Central propriamente dita como parte do contexto de Macro Escala verifica-se ainda a intensa concentração da verticalidade nos três principais módulos geomorfológicos de espaço plano contínuo do âmago do centro a saber: Sete de Setembro - Carlos Gomes, Rua Chile - Praça da Sé e Comércio.

As curiosas ruturas da continuidade da ocupação predominantemente verticalizada se deve a três fatores básicos a saber: à descontinuidade geomorfológica, à descontinuidade da acessibilidade ou às limitações impostas pela preservação do patrimônio histórico arquitetônico das áreas de mais remota e valiosa ocupação, como nos pontos coincidentes com a presença de edifícios e monumentos tombados.

Percebe-se ainda no desenho ZC-M-D-O-001, além do vazio de verticalidade predominante nos módulos geomorfológicos comprometidos com o patrimônio histórico um importante limite da verticalidade no Comércio em direção a Calçada, que deve ser entendido como o limiar da atual demanda potencial de verticalização nas condições de desvalorização relativa e da queda da qualidade do desempenho urbano do Comércio face o atual colapso da acessibilidade.

Compreende-se, com base nas informações selecionadas para a abordagem de Macro Escala no nível de diagnóstico e do presente trabalho piloto, que podemos identificar, com conveniente precisão, a flagrante carência de uma maior restrição à verticalização no âmbito central, uma evidente carência de readequação da acessibilidade na escala de massa no mesmo âmbito e a urgente necessidade de incrementar e incentivar a ocupação vertical no âmbito do Sub-Centro de Primeiro Grau no vale do Camurigibe, sempre e quando segundo criterioso cuidado para não comprometer o desempenho do sistema viário expresso de vales e privilegiando-se, assim, a conurbação dos usos centrais ao longo do eixo Barros Reis. Estas carências e demandas refletem nos prognósticos óbvios resultantes do diagnóstico da estrutura de ocupação atual da Macro Escala.

Uma maior pormenorização dos fenômenos urbanos aqui abordados será objeto do próximo item.

2.4.2 Condicionantes de Ocupação na Meso Escala

Já aqui trataremos dos aspectos endógenos da ocupação no âmbito da Zona Central, com maior detalhamento de sua estrutura de ocupação e principais consequências resultantes do condicionamento de ocupação na referida área, conforme se verifica nos desenhos: ZC-m-D-O-001 - Modelo Atual de Ocupação

Segundo a Legislação Vigente, ZC-m-D-O-002 - Zoneamento de Qualidade da Ocupação e ZC-m-D-O-003 - Zoneamento de Ocupação - Indicação de Áreas de Estudo com Intervenção no Programa Vigente de Ocupação.

Inicialmente com base no desenho ZC-m-D-O-001, percebe-se a totalmente absurda inadequação da Legislação Vigente de Ocupação, a qual somente ainda não levou o Centro de Salvador a um estado de completa inatividade, total inoperabilidade, graças a própria resposta do sistema ecológico urbano local que desestimula e inibe vigorosamente o crescimento na área, graças principalmente ao colapso da acessibilidade face a estagnação do transporte e da pedestralização nas atuais condições de ocupação e acessos. Por outro lado o modelo vigente de ocupação (com força de lei municipal) esbarra em franca contradição com as exigências dos órgãos de proteção ao patrimônio histórico urbano e arquitetônico, federais e estaduais indicadas no desenho ZC-m-D-O-002. Neste desenho mapeou-se a área onde se reúne a mais importante e extensa concentração de edificações da época colonial em Salvador, inestimável testemunho cultural que a manter-se a tendência atual de rápida deteriorização, cedo vai resultar num amontoado de ruínas de casas e homens de inviável restauração.

Nessas áreas históricas, precariamente preservadas a custa do nem sempre exitoso esforço dos órgãos de proteção, são preconizadas ocupações de 8 (oito), 6 (seis) e 4 (quatro) pavimentos num flagrante testemunho da irracionalidade da Legislação de Ocupação, atualmente adotada.

No que tange a qualidade da ocupação espontânea, desenho ZC-m-D-O-003, verificam-se acentuados sintomas de morte do tecido urbano com ocorrência de manchas necrosadas do mesmo tecido, já apresentando predominância de ruínas.

Escusado será dizer que tais sintomas e as manchas arruinadas devastam precisamente o precioso patrimônio do conjunto urbo-histórico mais importante de Salvador.

No que respeita ao Perímetro de Proteção ao Bordo, assinalado no desenho ZC-m-D-O-002 verifica-se mais uma vez a absurda inadequação da Legislação Vigente de Ocupação, onde a verticalidade da ordem de 15 (quinze) andares é preconizada para toda a estreita faixa litorânea da Zona Central.

Nessas condições procurara-se prognosticar aqui, à nível deste trabalho piloto, as principais tendências de ocupação e qualidade da ocupação, a partir do quadro precedentemente apresentado.

Inicialmente aborda-se os prognósticos relativos ao tecido urbano-histórico, perímetros de preservação, para em seguida examinar-se os prognósticos relativos ao tecido urbano comum do universo em apreço, de forma a construir o quadro geral dos condicionantes de ocupação urbana da Zona Central, Meso Escala de Abordagem.

No que tange a área histórica, pese ao recente esforço de restauração com base na viabilização de funções turísticas, de iniciativa estatal e privada, Pelourinho e Carmo, nota-se a clara insuficiência do mercado como base econômica da restauração e preservação.

Obviamente não existe e não existirá, mesmo para as projeções mais otimistas, quantidade de demanda de usos turísticos capaz de suportar o gigantesco custo de restauração e principalmente o custo fixo de manutenção da imagem no conjunto urbo-arquitetônico de época, privilegiadamente situado na Zona Central de Salvador.

Nessas condições, resta prognosticar sua rápida e definitiva deteriorização, ruína e destruição como patrimônio histórico urbanístico, mesmo considerando-se a possibilidade da preservação de alguns edifícios isolados, os quais quando muito se constituirão em patrimônio histórico arquitetônico e não histórico urbanístico, salvo se revitalizadas as áreas em questão para outros usos, típicos do contexto central, mediante a agilização da acessibilidade de massa e mantidas rigorosas restrições à descaracterização construtiva.

Equivale dizer que, somente a reconstituição de condições de desempenho urbano para o desenvolvimento de atividades econômicas contemporâneas de uso central, pode gerar os recursos necessários à restauração e principalmente a manutenção do inestimável patrimônio da escala de todo o conjunto, Pelourinho, Maciel, Taboão, Pilar e Santo Antonio.

Esta reconstituição das condições de desempenho urbano, readequação da acessibilidade de pedestres mediante o redimensionamento e construção de novos Elevadores e Planos Inclinados, desde que racionalmente integrados à eficientes terminais periféricos e linhas circulares centrais, reformulação da Legislação de Usos da área, mantidas as restrições de ocupação quanto à imagem, repetimos, somente aquela readequação do desempenho urbano pode criar as condições ecológicas urbanas indispensáveis à viabilidade da restauração e principalmente da manutenção da imagem em causa.

Acresce ainda, além do benefício cultural, o enorme benefício social resultante da revitalização de tão importante área em tão privilegiada localização, em plena Zona Central de Salvador, quanto ao aumento do emprego, aumento do comércio e dos serviços nessa área, refletindo-se naturalmente na diminuição dos custos de prestação desses serviços, de comercialização e de transporte.

Apenas um risco deve ser encarado com criteriosa responsabilidade, qual seja: a revitalização da área tem de ser acompanhada de perto por rigorosa fiscalização das intervenções restauradoras e de manutenção para evitar que o incentivo e incremento das obras de adaptação aos usos contemporâneos não desfigure a valiosa imagem que se pretende preservar.

Neste particular, contamos com a inestimável competência e experiência dos órgãos federais e estaduais de preservação do patrimônio histórico, os quais se apresentam debilidades, estas residem exatamente em suas limitações orçamentárias, as quais seriam fartamente recompensadas pela mesma revitalização da área em causa com situação tão privilegiada.

Uma das hipóteses de mecanismo financeiro que poderia ser acionado para o empreendimento em causa seria o dos Projetos Cura; outra hipótese seria a ação conjunta dos órgãos estatais e do setor privado, intervindo aqueles na infraestrutura e normalização, e estes nas adaptações e restaurações para a readequação do uso sob a rigorosa fiscalização d'aqueles.

Vistos os prognósticos relativos à ocupação e qualidade da ocupação da área histórica, passa-se a abordagem das áreas contemporâneas.

Já aqui, e a manter-se a Legislação Vigente de Ocupação, Gabaritos, altas taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento, estão criadas as condições para o compulsório desastre urbano que se avizinha.

O período de tempo entre o colapso, a agonia e a morte, tanto no urbanismo como na biologia, faz parte do campo

aleatório das especulações adivinhatórias, mas o encadeamento sucessório desses eventos é reconhecidamente ineludível quando na falta de intervenção revitalizadora.

O tecido urbano, como se sabe, carente de franca acessibilidade, de "irrigação", seja pela hipertrofia da ocupação, seja pela esclerose das vias, fenece e falece.

A Zona Central de Salvador, apresenta ambos os sintomas, hipertrofia da ocupação face uma Legislação de Ocupação totalmente absurda e atrofia relativa das vias incapazes de atender o incremento da demanda atual. Fica dessa forma selado seu destino salvo mediante a urgente intervenção na readequação da acessibilidade e da ocupação, a par da reformulação dos usos em harmonia com as tendências mais espontâneas e saudáveis do próprio mercado.

A nível deste trabalho piloto, não existem condições de tempo e recursos para esgotar o assunto, mas com base nas constatações dos diagnósticos e prognósticos relativos a ocupação e demais fatores condicionantes do desempenho urbano será possível montar o escopo inicial dos trabalhos de planejamento da intervenção imediata e mediata conforme veremos.

2.5 CONDICIONANTES DE EQUIPAMENTO

As diversas redes de equipamento urbano funcionam no tecido urbano qualquer, como um sistema paralelo que empresta a este melhores condições de desempenho, mas no caso específico de tecido central, há que considerar ainda o nível hierárquico do equipamento tipo centro em relação aos congêneres de bairro.

É fácil compreender-se que sendo o centro, por princípio e por definição, o núcleo principal de todas as atividades

desde a mais elementar escola à biblioteca estadual e não poderia ser de outra forma dada a peculiar complexidade geomorfológica do Centro de Salvador, sabidamente heterogêneo tanto no uso como na ocupação. Coexistem num mesmo módulo geomorfológico de espaço plano contínuo, o aprazível bolsão residencial e o ativo eixo comercial e de serviços, representadas assim no mesmo espaço ambas as atividades, as fim e as meio, do conjunto urbo-metropolitano.

Como sabemos, do íntimo relacionamento do uso, das atividades preponderantemente representadas num espaço urbano, com a acessibilidade, condições de mobilidade dos usuários das referidas atividades, fica perfeitamente compreensível que o condicionamento de equipamento para o desempenho urbano e intervenção urbanística vai depender muito mais do novo quadro de acessibilidade, a ser proposto, que do atual "Lay-out" da estrutura de equipamentos.

Para uma correta abordagem da estrutura atual de equipamento no estrito interesse de trabalho piloto em pauta, procede-se a análise do mesmo nas duas escalas de abordagem, a Macro e a Micro.

2.5.1 Condicionantes de Equipamento da Macro Escala

No universo de Macro Escala, no contexto urbano que cerca o Centro de Salvador, onde ocorrem os fatores condicionantes exógenos do seu desempenho, examinados os principais equipamentos de Macro Escala, Centro Administrativo, Campus Universitário, Aeroporto, Hospitais Centrais, Terminal Rodoviário, Terminal Ferroviário e Porto, fica perfeitamente clara a estreita correlação dos dois últimos com o desempenho da Zona Central.

No caso do Terminal Ferroviário, da Estação da Leste Brasileiro, é importante perceber a inevitável tendência de revigoração do transporte de massa ferroviário, face a

crise energética mundial, e sua implicação com a plena utilização do potencial residencial da suburbana, refletindo-se na importância do Centro Tradicional face o adensamento deste eixo de desenvolvimento.

Constata-se atualmente a total inadequação da Estação da Leste, quanto a efetiva integração da mesma, com os veículos coletivos de transporte urbano, os quais emprestariam seletividade origem destino à enorme capacidade ferroviária para longas distâncias, mas carente de seletividade origem destino.

Nas atuais condições, o passageiro desembarcado pela Leste, em sua estação da Calçada, é um perfeito párea em matéria de mobilidade, marginalizado pelos coletivos lotados de passagem pelo local, está condenado a mendigar um lugar nos ônibus, o que explica a tragicômica ineficácia da mesma ferrovia como transportadora de massas.

Não é difícil identificar como indispensável a construção de um respeitável (porte adequado à capacidade nominal de transporte de massas da ferrovia), de um considerável terminal de ônibus na Calçada, junto a Estação da Leste e fora, completamente fora dos já estreitos eixos viários que por aí passam.

Não é permissível conceber a Zona Central sem o inevitável concurso de gigantesca influência de próximo futuro oriunda da densificação do uso residencial na suburbana em função da Leste Brasileiro dado seu potencial urbano residencial.

Se considerarmos a crescente demanda de mão-de-obra do CIA nesta área, a Zona Central de Salvador será o centro natural do grande eixo em gestação face às suas atuais tendências de expansão e conurbação dos usos tipo central com os sub-centros de Itapagipe e Liberdade.

No que tange ao importante equipamento de Macro Escala, o Porto de Salvador é notória sua presença indisfarçável em pleno coração do Centro de Salvador.

O porto em Salvador, ligado historicamente ao desempenho da cidade, nasceu com ela numa completa simbiose.

Não é por acaso que as primeiras grandes cidades brasileiras foram Salvador, São Vicente e Rio de Janeiro.

Modernamente, as transformações tecnológicas da engenharia naval e portuária, o surgimento dos graneleiros, da automação de carga e descarga dos granéis e mais recentemente o advento e vulgarização dos "containers" para carga comum vem de subverter de certa forma as tendências mais antigas, muito embora sub-exista considerável remanescente das práticas portuárias tradicionais (tipo século XIX e primeira metade doXX), devido ao enorme patrimônio flutuante de desenho antigo que ainda continuará operando até sua definitiva desativação.

Apenas o transporte de passageiros, condicionado pelas limitações anatômicas dos mesmos passageiros, sofreu poucas transformações em relação aos desenhos navais mais antigos, havendo que assinalar-se, no entanto, uma indisfarçável tendência para sua revitalização face a crise energética e principalmente no que tange ao turismo internacional de massas o que diz respeito de perto a problemática urbana de Salvador e particularmente de seu Centro Portuário.

Apesar das mais recentes instalações portuárias petroleiras de Mataripe, do Porto Industrial de Granéis de Aratu, do Terminal de Granéis da USIBA em São Tomé de Paripe e outras obras de menor porte, todas na mesma e maravilhosa baía de Todos os Santos, o tradicional Porto de Salvador continuará desempenhando importantíssimo papel e justaposto à Zona Central da Metrôpole.

Nesse particular, há que compreender-se que apesar das atuais tendências mundiais e nacionais descentralização portuária, isto não autoriza a prognosticar uma desativação por menor que seja dos portos mais antigos e tradicionais, tipo Salvador, Rio, Santos, Buenos Aires, Hamburgo, Nova York, Tóquio e tantos outros.

Pode-se, isto sim, identificar uma diminuição relativa da tendência de expansão o que de qualquer forma desaconselha qualquer pretensão de intervenção urbanística na Zona Central com base em disputa do espaço pulmonar do porto em questão.

O pulmão de um porto, é na verdade o principal fator de otimização de seu desempenho e dessa forma não pode ser comprometido para atender as condições de desempenho da Zona Central, vez que não é boa técnica despir um santo para vestir outro.

Outras instalações, no entanto, como os estabelecimentos atacadistas, depósitos e sede de empresas de transporte que se situam tradicionalmente no entorno da Praça Marechal Deodoro, ali localizadas desde os tempos da cabotagem de Escunas e Saveiros como testemunha o mercado do Ouro, tendem, a dali, se deslocarem principalmente em função do terminal de transportes metropolitanos que se instalará no CIA perto da CEASA, como do Porto Seco Pirajá de iniciativa privada junto a BR-324.

Assim também, a Unidade dos Fusileiros Navais, acantonada em barracões no Comércio desde a segunda guerra mundial, em situação que literalmente a prejudica quanto a mobilidade, a eficiência de manobras e mesmo quanto a vulnerabilidade, pode eventualmente ser remanejada, mesmo porque, conta ainda a baía de Todos os Santos com importante Base Naval.

Ainda no âmbito do equipamento de Macro Escala é interessante assinalar a singular presença do Estádio da Fonte Nova, equipamento este, o Estádio Municipal, que via de regra, situa-se em sítios não centrais, como o Maracanã, o Pacaembu,

o Mineirão e outros, mas que no caso de Salvador localiza-se no limite Oeste da Zona Zentral em apreço.

Esta ocorrência singular testemunha a recente explosão de desenvolvimento de uma cidade média que alcança o porte metropolitano em apenas dez anos.

O mesmo fenômeno rejeitou o terminal rodoviário das Sete Portas, removendo-o em poucos anos para o Camurugibe, mas não se pode pretender a mesma sem cerimônia para um equipamento do porte da Fonte Nova, mesmo porque não existe grave inconveniência da presença central do Estácio se bem equacionado o transporte de massas na área do Centro, um dos objetivos básicos deste trabalho piloto.

Vistos os principais fatores condicionantes de equipamentos da Macro Escala, passaremos a examinar os de Meso Escala, os endógenos, que afetam o desempenho urbano da Zona Central, como também afetando a intervenção urbanística na mesma área.

2.5.2 Condicionantes de Equipamento da Meso Escala

Aqui examinaremos o equipamento especificamente vinculado às funções urbanas predominantes da Zona Central.

No desenho ZC-m-D-E-001 foram assinalados os principais equipamentos de Meso Escala assim como aqueles do nível de Macro Escala, mas situados espacialmente no espaço físico da Meso Escala.

Para efeito de melhor interpretação, foram adotadas convenções específicas para cada grupo de equipamentos, segundo suas naturezas quais sejam: Equipamentos de Transporte (triângulo invertido), Equipamentos de Cultura (quadrado sobre o lado), Equipamentos de Saúde (círculo), Equipamentos de Turismo (triângulo sobre o lado), Equipamentos de Comunicações

(exágono), Equipamentos de Abastecimento (pentágono sobre base), Equipamentos de Segurança (pentágono sobre vértice), Equipamento de lazer (quadrado apoiado sobre vértice) de forma que as redes de cada grupo de equipamento, segundo sua natureza, possa ser facilmente visualizada.

No que respeita ao Equipamento Estático de Transporte, terminais periféricos, terminais centrais, estacionamentos periféricos, estacionamentos centrais, elevadores públicos, planos inclinados e estações, fica evidenciada a inadequação da rede, tanto quanto ao equipamento do nível periférico, responsável este pelo enlace Macro-Meso, como quanto ao equipamento do nível central, especificamente de Meso Escala, o que confirma as conclusões de diagnóstico e prognósticos relativas ao mau desempenho urbano da acessibilidade.

O notório iato entre as duas escalas de equipamento estático de transporte vem condicionando a total disfunção das frotas de transportes, incapazes de um nível mínimo necessário de organização segundo o princípio da integração da maior seletividade origem destino e baixo rendimento passageiro-viagem com a menor seletividade origem destino e alto rendimento passageiro-viagem, objeto do capítulo adequação do Transporte de Massas,

Nessas condições, e por mais sofisticados que sejam os artifícios de cálculo rodados em computador, resultará sempre que o desempenho do transporte de massa somente poderá melhorar mediante o inviável redimensionamento, ampliação dos espaços viários, de estacionamentos e de terminais no interior do Centro; e como tal ampliação, na escala demandada é incompatível com a mesma sobrevivência do do centro, com a manutenção do espaço indispensável à economia de escala das funções centrais com o próprio desempenho urbano do centro como tal, fica perfeitamente patente a inutilidade

do procedimento matemático sem que se empreste inteligência ao trabalho cibernético mediante o redesenho urbano para o equipamento estático de transporte. A não ser que se inventem computadores inteligentes.

Este redesenho visará principalmente o equipamento do tipo terminais periféricos de transporte coletivo, associados com o sistema central de circulação para circulares com seus terminais centrais de circulares.

Os estacionamentos periféricos, já implantados, necessários naturalmente, mas insuficientes para aliviar a sobrecarga do espaço rolante central, terão de ser igualmente ampliados no espírito de criarem as condições para o adequado desempenho do transporte de massa.

O equipamento urbano estático de transporte dedicado à agilização do desempenho dos táxis, pontos de taxis, tão penosamente localizados ao longo do escasso espaço viário do Centro de Salvador, vê-se literalmente lotado de passageiros em fila, na angustiosa expectativa dos raros táxis que cometem a imprudência de aceitar corridas para o Centro, assim sacrificando a fêria do horário além de desperdiçar ociosamente o tanque do precioso líquido energético.

Por mais pontos que se instalem ou remanejem-se no âmbito da Zona Central não se pode exigir da frota urbana de táxis que alcance um mínimo de desempenho numa velocidade média de 15 km/h (quinze quilômetros por hora) e ao custo de suados petro-dólares, salvo mediante a readequação da acessibilidade.

No quadro diagnosticado do equipamento estático de transporte ressalta a incrível eficácia dos velhos elevadores e planos inclinados em operação, os quais onde funcionam, são cercados de excepcional vitalidade urbana como flagrante testemunho de seus importantes papéis.

Cabe observar ainda os sintomas de um rápido processo de decadência do tecido urbano circundante nos casos de inatividade temporária ou longa desses singulares equipamentos urbanos soteropolitanos, os elevadores e planos inclinados.

No que respeita às estações aquoviviárias, Rampa do Mercado, Baiana de Navegação e Ferry-Boat, faz-se sentir presentemente um importante incremento da demanda face o processo de urbanização galopante de recreio da ilha de Itaparica mas sem maiores implicações, por enquanto, com o desempenho urbano da Zona Central.

As longas filas de automóveis nos fins de semana e feriados do Ferry-Boat têm contrapartida já prevista no projeto original do mesmo, quando foi indicado a duplicação dos ancoradouros para um natural aumento das embarcações face ao aumento da demanda gerada esta pela própria oferta; não deu outra coisa e Itaparica vem de sofrer fulminante assalto imobiliário.

A manter-se esta tendência é possível antever-se um futuro uso residencial, propriamente dito, no farto potencial urbanizável da ilha de Itaparica e consequentes reflexos na Zona Central de Salvador pelo seu concomitante aumento de responsabilidade funcional, mas este evento foge completamente ao nível piloto do presente trabalho sem que no entanto possa ser esquecido quando do prosseguimento da ação planejadora.

No que respeita o equipamento de cultura, biblioteca, museus, teatros, grandes cinemas de centro, aqueles típicos da hierarquia de equipamentos centrais, da Meso Escala de abordagem, observa-se perfeitamente que existe uma certa defasagem entre a oferta atual deste tipo de equipamento e o porte atual da metrópole, o que se explica como que uma carência típica do rápido crescimento.

Via de regra esse tipo de carência é compensada por um desenvolvimento da oferta face o incremento da demanda, sem que se constitua maior problema no que tange o planejamento urbano, muito embora se deva considerar aqui a oportunidade de propiciar e incentivar mesmo o surgimento de novos equipamentos culturais de hierarquia central quando da intervenção urbanística no aspecto dos usos.

Estes museus, institutos, teatros e fundações, não são de molde a sobrecarregar o centro, seja pela frequência seletiva, seja pelos horários dos espetáculos, de forma que se beneficiam do poderoso sistema de transporte central no sentido de se tornarem acessíveis ao grande universo de usuários urbanos e metropolitanos, nos horários de baixa demanda.

No que respeita o equipamento de Turismo no âmbito central, incomum de um modo geral, ele ocorre no caso de algumas cidades e em Salvador particularmente, dada a importância histórica, urbanística, arquitetônica, cultural e pitoresca do Centro em questão.

Assim é que um dos mais nobres hotéis, resultou do remanejamento parcial do Convento do Carmo em pleno centro histórico, no módulo geomorfológico de Sto. Antonio, de forma que considerando a quantidade e qualidade da imagem urbana, as atrações regionais, os museus, sempre caberá ao Centro de Salvador um importante papel turístico, desde que evitada a já referida tendência de deteriorização, destruição e desaparecimento desta imagem na área histórica do mesmo Centro.

A par dos hotéis típicos de Turismo no centro, ocorrem ainda os hotéis típicos de centro, os quais vítimas atualmente do estado de crise vivido pela Zona Central de Salvador, colapso da acessibilidade, sobretudo para o forasteiro dependente de táxis, refletem a carência da vitalidade urbana central,

mas serão naturalmente beneficiados pela revitalização, objeto deste trabalho piloto.

Ainda na pauta do turismo faz-se necessário observar-se os equipamentos urbanos do tipo centro turístico, de importante responsabilidade na informação e atração da população flutuante em causa. A atual estrutura de centros turísticos no Centro de Salvador parece atender bem a demanda presente de usuários e se não o faz melhor é por força da desconcertante inadequação do desempenho urbano da mesma Zona Central em colapso, quando as melhores informações são aquelas que instruem o turista sobre o caos onde se meteu.

No que diz respeito o Equipamento de Saúde, é de se notar que no estrito espaço da Zona Central devem ficar descartadas as novas localizações hospitalares, ambulatoriais e mesmo as de grandes postos de saúde, por cause do aumento desproporcional do risco de contaminações em condições de alta densidade humana, mas devem por outro lado ser privilegiado o sistema de pronto socorro, exatamente por causa da alta frequência de acidentes decorrente da mesma alta densidade. Isto não quer dizer que os prontos socorros devam se situar no centro, mas perto dele.

Nas condições atuais da Zona Central de Salvador, no entanto, e face ao colapso da acessibilidade, o perto se torna longe com graves consequências para o atendimento de urgência, o que somente pode ser sanado pela vigorosa intervenção urbanística na adequação da acessibilidade.

No que se refere ao equipamento de lazer no universo da zona central além das poucas praças e recantos aprazíveis do tipo centro, ocorre a sui generis presença de um grande estádio, o da Fonte Nova, em pleno perímetro Oeste do Centro já abordado na Macro Escala.

Mas cabe observar aqui o grande potencial de lazer disponível ao longo da borda da falha geológica de Salvador, onde a exemplo dos restaurantes da Gamboa, do antigo Chez Bernard, do Hotel Pelourinho e muitos outros como o pequeno teatro panorâmico também na Gamboa, procede uma intensa exploração da deslumbrante paisagem sobre a baía de Todos os Santos de forma que se deve privilegiar e incentivar a implantação deste tipo de equipamento de lazer desde a falesia de Santo Antonio até a já referida Gamboa.

O correto aproveitamento do potencial de lazer da borda deste extenso penhasco é de molde a promover internacionalmente com grande eficácia a já famosa imagem urbana do Centro de Salvador.

No que concerne o Equipamento de Comunicações, nota-se uma relativa escassez de pontos receptores dos Correios assim como de centros telefônicos públicos sem que isto, no entanto, chegue a constituir um fator importante para a adequação do desempenho urbano, embora cabendo a recomendação de um esforço dos órgãos responsáveis para o melhor dimensionamento dessas redes de equipamento.

No que afeta o Equipamento de Abastecimento no âmbito da Zona Central não se vê maior deficiência considerada a relativa tendência de substituição do uso residencial pelo de comércio e serviços de forma que se pode admitir uma lenta diminuição da demanda para a atual rede Equipamento de Abastecimento na área.

Quanto às feiras tradicionais, de grande importância para os usuários de baixa renda, constatou-se no presente diagnóstico a importância que assumem no centro devido a ampla faixa origem destino do transporte coletivo do mesmo âmbito de forma que desempenham notável papel social, além de também representarem expressiva atração turística.

Faz-se no entanto notar a urgente necessidade de estudar sério esquema de higienização do logradouro de São Joaquim tanto no aspecto da limpeza urbana como no da infraestrutura de pavimentação e drenagem de águas pluviais, mas é importante frisar da absoluta necessidade de manter-se o pitoresco e cultural da imagem.

Privar Salvador da festa perene de São Joaquim é ofender violentamente sua preciosa imagem, além do grave desserviço social e do fortalecimento do monopólio do abastecimento.

No que tange o equipamento urbano de segurança, beneficia-se o centro da presença das guarnições de polícia aí sediadas, o que lhe empresta certa vantagem em relação a outras áreas de Salvador, muito embora mesmo aí seja perceptível a defasagem entre o atual contingente de polícia e o aumento do porte urbano de cidade para metrópole.

Mas as condições do equipamento urbano de segurança atinge as raias do absurdo quando examinada a situação do combate a incêndios. Considerando-se a natureza dos edifícios históricos, sua densidade, seu mau estado de conservação, o baixo padrão de segurança de suas instalações elétricas e o crônico engarrafamento dos logradouros, é realmente surpreendente que não se tenham já consumido todos em chamas.

O desempenho do combate a incêndios em tais condições é de tal forma difícil que mal se pode chegar a tempo de encontrar o que apagar, de forma que não são poucas as fachadas de ruínas ocas de prédios totalmente consumidos pelo fogo.

Nessas condições, já seria um grande benefício a readequação da acessibilidade no âmbito do centro, no sentido de melhorar as condições de acesso aos incêndios, mas de qualquer forma faz-se necessário ampliar a rede de equipamento urbano de combate a incêndio nesta área e naturalmente sua guarnição,

sem o que seremos a geração responsável pela destruição pelo fogo do Centro Histórico de Salvador.

3. PROPOSIÇÕES DE INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

No nível do atual trabalho piloto e com base no exame dos precedentes diagnósticos e prognósticos para os principais fatores determinantes e condicionantes do desempenho urbano na Zona Central, assim como condicionantes da intervenção urbanística na mesma área, observada a metodologia adotada, as três escalas de abordagem, Macro, Meso e Micro, e os níveis de abordagem, diagnóstico, prognóstico, estudos alternativos e proposições de intervenção, procedido o exame interativo dos aspectos geomorfológicos, de acessibilidade, de uso, de ocupação e de equipamento urbano, torna-se possível compor um primeiro elenco básico de intervenções, capazes de, atuando sobre os condicionantes preponderantes do desempenho urbano da Zona Central, conduzir o restabelecimento do equilíbrio ecológico urbano na área (entendendo-se por ecologia urbana o sistema integrado dos desempenhos físico, econômico, social e institucional) no sentido da indispensável e urgente revitalização da função central e sem prejuízo da imagem.

Ainda no quadro das proposições de intervenção, prevalece o critério de integração dos aspectos geomorfológicos, de acessibilidade, usos, ocupação e equipamentos, de forma que serão examinados para cada escala de abordagem, com ênfase já aqui, na Micro Escala dada a importância desta no que afeta a viabilidade das intervenções e condições de obra de implantação.

É absolutamente indispensável que as intervenções, que visam em última instância a adequação do desempenho urbano, observem por outro lado suas mesmas condições de viabilidade, economicidade e exequibilidade, no sentido de que sejam

dígitos sendo os dois primeiros identificadores do universo de intervenção ZC, Zona Central, o terceiro M, m ou u, identificando a escala de abordagem, o quarto P, identificando o nível de proposição, o quinto G, A, U, O, E e S, a natureza da abordagem, a saber: GEOMORFOLOGIA, ACESSIBILIDADE, USOS, OCUPAÇÃO, EQUIPAMENTOS e SÍNTESE.

Nos termos desta metodologia, tanto para o presente trabalho piloto como para a continuação da ação planejadora na Zona Central, passamos a exposição do elenco de intervenções reativadoras do desempenho urbano da zona em causa.

3.1 INTERVENÇÕES NO PLANO GEOMORFOLÓGICO

Desde o início dos trabalhos ficou patente a pluralidade de módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo, cada qual com sua atual vocação de usos e ocupação face a atual estrutura de acessibilidade, assim como apresentando uma rede de equipamentos urbanos intimamente associada as condições de seu atual desempenho.

Esses módulos, cuidadosamente identificados no traçado de isoplanos de 10% (dez por cento), analisados cada qual com base na copiosa informação disponível, na leitura urbana "in loco" e pelo exame dos pares fotográficos a que se teve acesso, deram origem as descrições e intervenções que adiante se expõem.

3.1.1 Intervenções no Módulo Santo Antonio

O Módulo Santo Antonio, constitui-se em espaço urbano de cumeada, pequeno altiplano, relativamente isolado do contexto da Zona Central pelas escarpas e encostos íngremes e ligado por eixo de cumeada a seu vizinho Barbalho. O relativo isolamento geomorfológico de Santo Antonio no contexto da Zona Central condiciona sua atual vocação de uso

A fotogênica ambiência da
Igreja do Pilar com sua escadaria
e edifícios lindos no Módulo
promórfico de S^{to} Antônio



predominantemente residencial e outrossim seu atual quadro predominante de ocupação tranquila com a consequente preservação da imagem urbana histórica onde sobressai o precioso conjunto arquitetônico do Carmo, e outros monumentos tais como a magnífica igreja do Pilar com sua fotogênica escadaria (cenário do filme "O Pagador de Promessas").

Desempenha, no entanto, este módulo de Sto. Antonio, um importante papel na estrutura de acessibilidade à Zona Central vez que é através de sua conexão com o Barbalho que se tem acesso ao longo da cadeia de cumeadas ao grande potencial residencial de baixa renda da Liberdade através da Lapinha.

Ainda no referente à acessibilidade observa-se o difícil desempenho da vigorosa ladeira do Aquidabam que alcançando o vale do mesmo nome conecta o eixo viário de cumeadas Liberdade - Lapinha - Barbalho - Sto. Antonio com o importante eixo de uso central, comércio e serviços da Baixa do Sapateiro.

Não é por acaso que aí se localiza a obra de um terminal de ônibus, o do Aquidabam, que embora corretamente situado, mostra-se como veremos no presente trabalho, incrivelmente sub-dimensionado.

Sto. Antonio dispõe ainda do efficientíssimo equipamento urbano para a acessibilidade de pedestres, o Elevador do Pilar que vencendo o condicionamento geomorfológico da falha Geológica de Salvador o interliga com o Comércio atendendo assim, tanto aos transeuntes que demandam o mesmo Comércio através Sto. Antonio como aqueles residentes no bairro. Estas condições de acessibilidade refletem-se na boa qualidade de conservação da ocupação. do Sto. Antonio, a qual começa a decair visivelmente quando ao longo da encosta, em ladeiras

inibidoras do acesso, aproxima-se do Taboão e do Pelourinho onde já no plano é retomada a vitalidade urbana e consequentemente a qualidade da imagem.

Como vemos, potencial geomorfológico, acessibilidade, usos, ocupação e equipamentos compõem um mesmo conjunto funcional urbano, com seus desempenho e imagem específicos.

No que tange às intervenções no Sto. Antônio, elas estão intimamente ligadas, como veremos, aos desempenhos do Comércio via Taboão e Pilar, assim como da Baixa do Sapateiro via Aquidabam e ladeira do Carmo motivo pelo que serão abordadas nos respectivos itens.

3.1.2 Intervenção no Módulo do Barbalho

O módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do Barbalho apresenta-se também como um bolsão residencial, periférico do centro, embora atravessado pelo eixo viário de cumeadas em direção a Liberdade, via Lapinha, o que lhe confere importante papel no que tange a concentração do equipamento urbano de ensino secundário, com colégios e Escola Técnica, beneficiados todos pela acessibilidade de massa proporcionada com o referido eixo. Sua relação funcional com o centro repousa precisamente no tráfego de passagem do eixo de cumeadas sem que se tenham elaborado aqui, a nível de trabalho piloto, proposição de intervenção, o que não quer dizer que não mereça oportuna ação planejadora quando do prosseguimento da mesma.

3.1.3 Intervenção no Módulo Lapinha

O mesmo se pode dizer do módulo geomorfológico de espaço plano contínuo representado pela Lapinha, salvo no que respeita a densidade do equipamento urbano de ensino secundário, a qual, na Lapinha, é inferior a do Barbalho,

certamente por força de sua localização menos central que a do Barbalho, o que lhe priva de melhor acesso de usuários do sul, ou ainda pela reduzida disponibilidade de espaço quase plano contínuo; trata-se de pequeno módulo.

3.1.4 Intervenções no Módulo da Baixa do Sapateiro

Passemos então ao exame de importante espaço urbano central, o representado pelo módulo de vale, a Baixa do Sapateiro, módulo longo e estreito, apertado entre encostas de acentuada declividade mas de uso tipicamente central, intenso comércio e serviços.

Atribui-se a vocação de uso da Baixa do Sapateiro tanto a extensão do espaço plano contínuo, embora linear, como a sua localização no contexto central. Trata-se de uma estreita faixa mas com quase todas as alternativas de acesso aos demais módulos geomorfológicos de desempenho central.

Sua estrutura de acessibilidade foi assim responsável pelo seu histórico desempenho dos usos de comércio e serviços, ligada pelo Aquidabam aos usuários procedentes do norte, pelo Taboão aos procedentes do Comércio, pela Barroquinha aos procedentes da Sete de Setembro e da Mouraria, pela ladeira da Praça aos procedentes da Praça da Sé e pela ladeira de Santana aos do Campo da Pólvora; a Baixa do Sapateiro, mesmo sofrendo atualmente as consequências de obras de saneamento que lhe interromperam completamente o tráfego de coletivos, ainda demonstra uma considerável vitalidade dos usos de comércio e serviços.

Cantada em samba e verso ficou conhecida internacionalmente como testemunho de sua vocação central.

A Baixa do Sapateiro representa no cenário da Zona Central de Salvador o eixo estratégico de maior importância para a agilização do desempenho urbano da mesma zona do ponto de vista da integração dos diversos módulos geomorfológicos lindeiros.

No que tange às atuais condições de acessibilidade, recente-se, não falando-se da temporária inatividade do tráfego por causa das obras de drenagem, recente-se, repetimos, da hipertrofia compulsória resultante da explosão automobilística, com a Barroquinha funcionando como um beco sem saída na extremidade de extensa, estreita e sobrecarregada via de acesso único.

Nessas condições e examinadas diversas alternativas de intervenção no condicionamento geomorfológico, percebe-se, conforme veremos no capítulo específico da acessibilidade, que qualquer tentativa de ampliar o espaço viário da Baixa dos Sapateiros resultaria na destruição do parco potencial geomorfológico disponível para o intenso uso central que aí ocorre, o que indica claramente tratar-se de um espaço de vocação tipicamente central a ser tratado com uma circulação de hierarquia também central e livre, portanto, da circulação de veículos da hierarquia periférica os quais se caracterizam pela maior seletividade origem destino e pela mesma razão com baixo rendimento, comprometendo dessa forma o espaço espaço viário.

Faz-se importante, portanto, do ponto de vista do condicionamento geomorfológico da Baixa do Sapateiro, estudar-se o pleno aproveitamento do sítio urbano do Aquidabam até a ladeira do Carmo como único espaço geomorfológico disponível para a adequação do enlace dos níveis de transporte de Macro e Meso Escalas, enlace do transporte seletivo de bairro com o heterogêneo de centro.

Outro importante instrumento de revitalização tanto para a Baixa do Sapateiro como do Comércio é o redimensionamento (ampliação) e a reativação (encontra-se parado) do elevador do Taboão, cabendo o estudo da utilização de escadas rolantes para o mesmo.

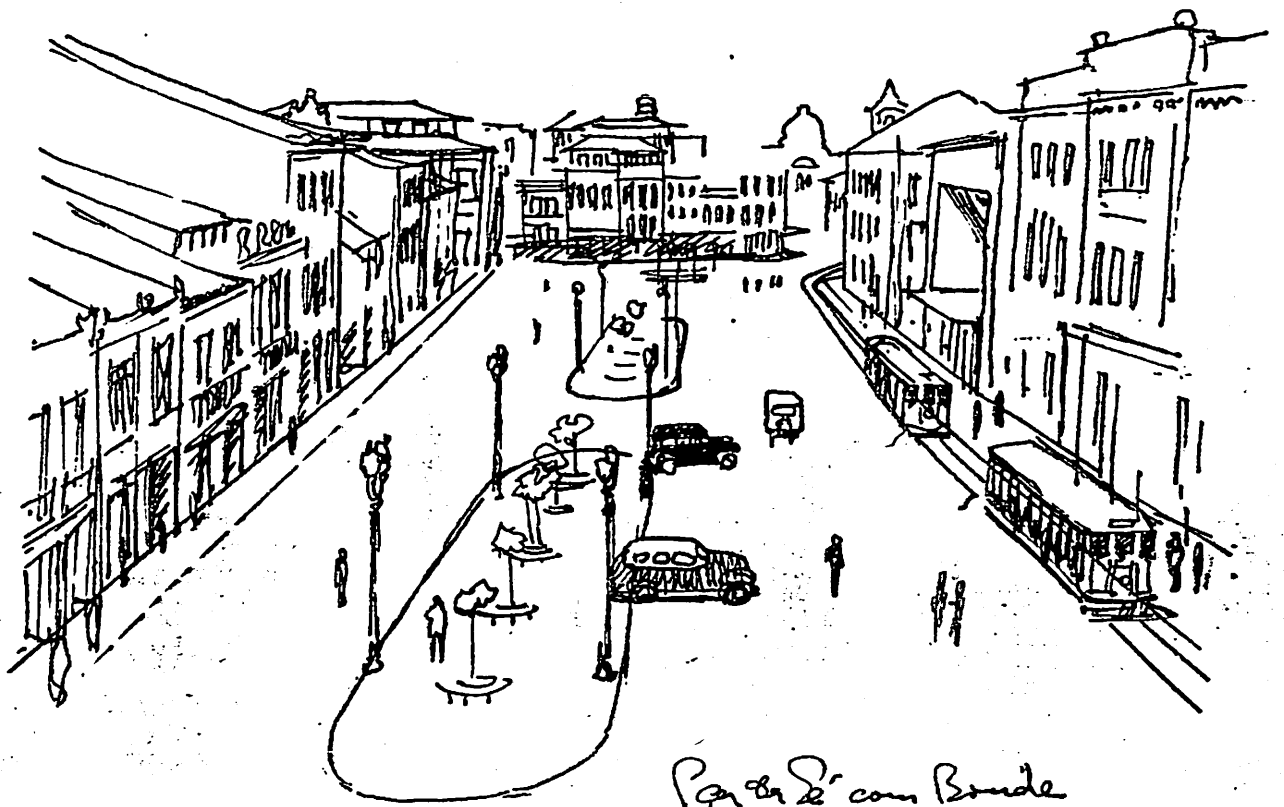
Ainda no campo da relação geomorfologia-acessibilidade no sentido da intervenção urbanística na Baixa do Sapateiro faz-se necessário a introdução de novo equipamento urbano do tipo ascensor de pedestres, especialmente de escadas rolantes, para o desnível Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, ao longo da margem norte da ledeira 12 de Outubro, em frente ao belo edifício da Ordem Terceira de São Francisco. Este equipamento, para não destoar da imagem do logradouro pode ser integrado ao espaço arquitetônico interior do Casario, já no lado do Maciel.

3.1.5 Intervenções no Módulo da Sé

Vista a Baixa do Sapateiro, passemos ao exame do condicionamento geomorfológico do desempenho urbano no módulo Terreiro de Terreiro de Jesus - Praça da Sé - Rua Chile, o qual para simplificar a exposição chamaremos módulo da Sé.

Trata-se de pequeno mas ativo espaço urbano de vocação central estrategicamente situado entre o Comércio, o Pelourinho, a Baixa do Sapateiro e a Avenida Sete, núcleo original do uso central na ocupação da chamada Cidade Alta.

A exemplo do observado na Baixoquilha, a Praça da Sé resulta num terminal com conhecido passado de bom desempenho como tal, apresentando atualmente sintomas de baixa acessibilidade resultante do baixo rendimento dos veículos coletivos provenientes de longa peregrinação através do estreito, extenso e sobrecarregado eixo de cumeada Sete de Setembro - Carlos Gomes.



Per da S^e com Bonde

Per da S^e Atual



Aqui mais uma vez e em função do condicionamento geomorfológico da Zona Central, fica claro a total incompatibilidade uso do espaço viário sem a devida hierarquização dos veículos coletivos segundo sua seletividade origem-destino, os centrais e os de bairros, conforme veremos no capítulo relativo a adequação da acessibilidade.

Ressalta ainda no módulo da Sê, o vigoroso desempenho dos equipamentos Elevador Lacerda e Plano Inclinado os quais estabelecem a integração espacial com o Comércio de forma a, vencendo o condicionamento geomorfológico da falha geológica de Salvador na borda oeste da mesma Sê, promoverem a saudável acessibilidade de pedestres para a vitalidade urbana central de ambos os espaços.

Nessas condições, a já referida intervenção do mesmo tipo, elevador ou escada rolante, na rua 12 de Outubro em frente a Ordem Terceira de São Francisco, produzirá em aditamento ao desempenho do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado uma como que ampliação da integração Comércio - Sê extendendo-a até a Baixa do Sapateiro. Esta agilização da acessibilidade de pedestres segundo um eixo transversal à dominância do condicionamento geomorfológico nos três módulos, Comércio, Sê e Baixa do Sapateiro, passaria a funcionar como um importante instrumento de desafogo da responsabilidade dos coletivos de bairro na acessibilidade central de forma que as escaças caixas de ruas centrais sejam suficientes ao tráfego específico da hierarquia dos circulares centrais.

A ladeira da Praça apresenta-se como um dos raros casos do uso comércio e serviços em espaços de declividade superior a 10% (dez por cento), exceção esta que, mais bem, confirma a regra, vez que a ladeira em apreço apresenta-se como alternativa única de acesso de pedestres Sê - Baixa (em condições de comodidade e segurança do trajeto) de forma que é gerado o incomum uso comercial em tais condições geomorfológicas do sítio urbano desta ladeira.

130
28V

13.000
70
910.000

3.1.6 Intervenções no Módulo do Comércio

O módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do Comércio, espaço plano costeiro entre a falésia da falha geológica e o mar é, no contexto da Zona Central o maior espaço potencial de expansão dos usos centrais, módulo de longa tradição comercial, junto ao Porto de Salvador, não é por acaso que ostenta o nome de Comércio.

Ai se situam o importante antigo centro bancário, sedes de empresa, escritórios em geral e um intenso comércio térreo que se ultimamente não apresenta sua habitual vitalidade é porque porque testemunha atualmente os reflexos da crise geral de acessibilidade do Centro.

Contando com áreas de intensa taxa de ocupação mas dispondo ainda de áreas de menor densidade de utilização, estende-se em direção a Calçada com nítidos sintomas de próxima conurbação com o sub-centro de Itapagipe. No módulo em questão, o módulo do Comércio, encontram-se ainda os principais equipamentos urbanos aquoviviários que dadas as tendências já apontadas de Itaparica, denunciam uma crescente responsabilidade como núcleo central das populações metropolitanas das ilhas, acumulando ainda a importante responsabilidade de atender como centro também metropolitano a demanda proveniente do potencial urbanizável da Avenida Suburbana, esta com infraestrutura ferroviária.

Compreende-se, daí as tendências mais remotas do desenvolvimento histórico do módulo Comércio, mas nem por isso fica esta área em segundo plano nas condições atuais do desempenho urbano do contexto Central de Salvador vez que aí se encontram os eixos da Calçada e da Perimetral somando-se ambos num como que grande eixo tangencial ao Centro de Salvador, que não fora o túnel por baixo de Sto. Antonio, Américo Simas, seria a única ligação Sul-Norte, Vale do Canela-Itapagipe e Suburbana.

No que tange o desempenho central, o referido eixo Calçada-Perimetral assume responsabilidade preponderante na estrutura de acessibilidade ao Centro resultando no terminal da França que associado aos equipamentos Elevador Lacerda, Plano Inclinado, Elevadores do Taboão e do Pilar constituem a estrutura mestra, tipicamente baiana de sobrevivência da acessibilidade à Zona Central de Salvador, que se não fora por si, o Centro em causa já teria passado do colapso à morte, se dependendo exclusivamente do modelo automobilístico.

Nas condições do módulo Comércio e como intervenção urbanística face ao condicionamento geomorfológico, identificam-se túnel Américo Simas, Elevador Lacerda, Plano Inclinado, Taboão, Pilar, obras de arte das Avenidas do Contorno e as antigas ladeiras da Montanha e da Conceição.

Do conjunto de equipamentos urbanos de intervenção no condicionamento geomorfológico, sobressai o desempenho dos elevadores e planos inclinados os quais podem ser redimensionados, se conjugados com equipamentos do mesmo tipo ao longo da encosta oeste da Baixa do Sapateiro de modo a produzir-se a importante continuidade do espaço quase plano contínuo, no sentido da economia de escala das funções centrais e conseqüentemente da revitalização urbana.

3.1.7 Intervenção no Módulo Sete de Setembro

O outro módulo de grande porte e vocação claramente central, é o da Sete de Setembro e Carlos Gomes, englobando São Bento, São Pedro, Mercês, estendendo-se ainda até o Campo Grande ao sul e 2 de Julho a oeste. Este módulo a que chamaremos simplificadaamente Sete de Setembro reúne como o do Comércio, funções e usos predominantemente do tipo central apresentando ainda ocupação verticalizada.

Devido a forma alongada, de cumeada do módulo Sete de Setembro, seu desempenho quanto à acessibilidade apresenta-se obviamente comprometido face o atual modelo de transporte,



O Modelo Haqam Petrodólares

Colápo da acessibilidade com a interminável fila de coletivos a 30 km/h, com um dos mais baixos rendimentos passageiros por hora de Salvador, resultando na tendência generalizada de decadência da frota, carente assim de uma rentabilidade mínima para a viabilidade operacional e de manutenção. A mera cirurgia urbana rodoviarizante no Centro, beneficiadora do modelo automobilístico, é no entanto incompatível com a vitalidade das funções centrais metropolitanas de trabalho e causaria a queda vertiginosa da vitalidade dessas mesmas funções.

promíscuo quanto a seletividade origem destino, de forma que as suas principais vias de cumeada Sete de Setembro, Carlos Gomes e rua Direita da Piedade, suportam a longa lenta penetração das filas de coletivos com baixa velocidade, e péssimo desempenho, tanto em direção à Pça. da Sé ou Joana Angélica, como à Vitória, Canela ou Federação. Recentemente e face as obras viárias do vale dos Barris e suas ligações com o Tororô, Piedade e Politeama, agravou-se a desproporcionalidade entre os espaços viários de Macro e Meso Escalas, de forma que o módulo Sete de Setembro começa a apresentar os primeiros sintomas de decadência do seu desempenho central, queda de vitalidade do comércio e serviços.

Nessas condições verifica-se a perfeita oportunidade de agilizar-se a acessibilidade, mediante a introdução de importantes equipamentos urbanos de intervenção no condicionamento geomórfico, terminal de ônibus periférico no vale dos Barris associado à elevadores e planos inclinados de acesso à Piedade. Este terminal não deve, no entanto, apresentar a forma clássica de grande praça de estacionamento para coletivos e suas filas, mas sim obedecer a um desenho rigorosamente axial, estreito mesmo, com entrada e saída para o vale, conforme a natureza exata da estrutura geomorfológica do sítio em pauta, dotado de escadas rolantes que garantam o acesso de massa dos pedestres ao platô de usos centrais, cabendo ainda a rigorosa inibição de todo uso comercial no nível de vale sob pena de se estar contribuindo para comprometer sua insubstituível função viária.

Compreenda-se que este sítio devido a sua singular geomorfologia, é uma das últimas oportunidades fundiárias de readequação revitalizante do desempenho da Zona Central.

Outro equipamento assaz importante para o desempenho do Centro de Salvador, no que tange o condicionamento

geomorfológico, é a mecanização do acesso de pedestres entre a Sete de Setembro e a Barroquinha, nas cercanias imediatas do Convento de São Bento, o que resolveria definitivamente a continuidade dos espaços de vocação central da Baixa do Sapateiro com a Sete de Setembro de forma a aliviar sobremaneira o célebre engarrafamento da Barroquinha. Como veremos no capítulo Intervenções na Acessibilidade, este equipamento associado ao sistema de circulares centrais, alcança enorme eficiência na readequação da acessibilidade e revitalização do Centro.

3.1.8 Intervenção no Módulo Barris

Outro pequeno módulo central mas de vocação predominantemente residencial, o dos Barris, conserva-se ilhado e por isso mesmo residencial, o que pode e deve ser mantido mediante a mínima intervenção quando do projeto e construção do terminal periférico do Vale dos Barris, recomendando-se para tanto, que os acessos mecanizados de pedestres deste terminal destinem-se apenas à encosta da Piedade. É absolutamente necessário que a passagem que se deve criar entre a Rocinha dos Barris e o Vale dos Barris, passe por baixo das ruas Junqueira Aires e da Aurelino Leal, mediante pequenos e econômicos viadutos de pequena responsabilidade viária de forma a preservar ao máximo a adequada predominância residencial do pequeno platô dos Barris, mesmo porque serão, como entrada e saída, equivalentes a uma pista dupla. Ver desenho ZC-U-P-S-004.

3.1.9 Intervenção no Módulo Joana Angélica

Outro módulo geomorfológico de espaço plano contínuo no âmbito da Zona Central, dos mais complexos quanto a forma e os usos predominantes é o que deveremos chamar de módulo da Joana Angélica. Trata-se na realidade de uma cumeada central, representada pela Avenida Joana Angélica, associada

a 4 (quatro) platôs adjacentes quais sejam: Tororô, Mouraria, Campo da Pólvora e Nazaré - Sto. Antonio.

A predominância de uso, neste módulo, o Joana Angélica, apresenta-se em processo de transformação, prevalecendo, no entanto, a tendência ao uso comercial e de serviços no eixo Joana Angélica e Campo da Pólvora, cabendo aos platôs, Tororô, Mouraria e Nazaré - Sto. Antonio, o uso predominantemente residencial.

Nessas condições cabe a intervenção urbanística agilizadora da acessibilidade de pedestres mediante a introdução de equipamento do tipo escada rolante, ligando a Joana Angélica à Baixa do Sapateiro, perto do Convento do Desterro. Além da acessibilidade de pedestres garantida do Campo da Pólvora ao Comércio, através os equipamentos semelhantes já referidos dos módulos da Baixa do Sapateiro, Sê e Comércio, fica outrossim agilizado o acesso de massas ao importante equipamento da hierarquia metropolitana, o Estádio da Fonte Nova. Neste particular, há que considerar-se a economia de combustível, tempo e espaço viário nas eventuais movimentações de grande porte para os eventos futebolísticos da Fonte Nova.

No que tange ao uso do módulo Joana Angélica, a ocorrência de muitos estabelecimentos de ensino típicos da hierarquia central, e decorrente demanda de acesso de massa para estudantes, reforça-se a viabilidade do equipamento proposto para a intervenção de adequação do condicionamento geomorfológico do mesmo módulo, Joana Angélica.

3.1.10 Intervenção no Módulo Nazaré

Outro módulo do contexto central, Nazaré, apresenta atualmente predominância residencial mas acentuada densidade de ensino secundário e importantes hospitais, de forma que também se beneficiará do equipamento mecanizado de acesso para pedestres Baixa do Sapateiro - Joana Angélica nas proximidades do Desterro.

O pequeno módulo em questão, o de Nazaré, como módulo periférico no âmbito do Centro, mas de vocação tipicamente residencial, abriga de forma muito eficiente o equipamento de ensino e saúde, já referido, de modo a atender usuários oriundos dos mais diversos bairros da escala urbana. Sua proximidade em relação ao grande eixo viário de vale Tororó - túnel Américo Simas, sua proximidade em relação às Sete Portas, e principalmente sua proximidade em relação ao terminal periférico do Aquidabam, reforçam esta tendência de forma que somente se pode recomendar a manutenção desses usos em Nazaré.

3.1.11 Intervenção no Módulo Sete Portas

Finalmente aborda-se o último módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do universo em estudo, o das Sete Portas.

Este módulo, desenvolvendo-se em vale, com intenso uso comercial e de serviços, testemunha importante tendência de expansão da Zona Central em direção a Barros Reis. Sua contiguidade em relação ao terminal do Aquidabam e Baixa do Sapateiro, confere-lhe inequívoca vocação central de forma que faz-se mister recomendar a urgente duplicação das pistas que darão continuidade ao porte viário do Aquidabam à Barros Reis como resultado natural do condicionamento geomorfológico deste sítio urbano, no sentido da adequação funcional tanto das Sete Portas como da própria Zona Central.

Ainda aí, no módulo das Sete Portas, é necessário perceber a tendência detectada quando da elaboração do Modelo Físico Territorial para Salvador, de uma próxima conurbação dos usos centrais e sub-centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do Primeiro Grau junto a Rodoviária e Iguatemi.

Considerando-se ainda os dois fenômenos conurbatórios paralelos, este da Barros Reis e o do Bonocô, cabe aqui a devida atenção às recomendações do MFT (Módulo Físico Territorial) no sentido de se privilegiar a tendência da Barros Reis, restringindo-se sempre que possível a do Bonocô, motivo pelo que o módulo das Sete Portas assume grande importância quanto a intervenção urbanística para adequação e revitalização da Zona Central de Salvador.

3.1.12 Intervenção nas Encostas

Examinados os módulos de espaço quase plano contínuo no contexto do universo de Meso Escala, Zona Central, assim como os principais instrumentos de intervenção junto ao condicionamento geomorfológico do desempenho destes módulos, faz-se necessário o exame do espaço intermediário a esses módulos, constituídos de encostas mais ou menos íngremes. Na prática essas encostas inadequadas ao desempenho urbano central por força de suas topografias, encontram-se marcadas pelo uso predominantemente residencial, que em pleno interior do centro se constitui em uma saudável heterogeneidade relativa do uso a ser mantida,

Como são geomorfologicamente dependentes do desempenho urbano dos módulos planos que circundam, somente se beneficiarão das intervenções no plano geomorfológico anteriormente abordadas.

Assim é que o Maciel se beneficiará do equipamento de mecanização do acesso de pedestres Baixa do Sapateiro - Terreiro de Jesus, via 12 de Outubro, com significativo reflexo em sua revitalização, melhoria do status ecológico urbano e naturalmente da imagem urbana, onde o aspecto social sofrerá necessariamente mutações positivas.

Analogamente o mesmo efeito revitalizador beneficiará o bairro Sto. Antonio em função do redimensionamento e reativação do elevador do Taboão.

Compreenda-se que a imagem urbana não poderá continuar sendo perseguida com base em investimentos praticamente a fundos perdidos, voltados para a Micro Escala urbanística e arquitetônica dos edifícios, para a mera restauração de unidades prediais, mas sim, com base na readequação do desempenho econômico dos espaços urbanos do contexto maior, na peculiar estrutura geomorfológica e de acessos do Centro como um todo.

Quanto à intervenção nos espaços de encostas, recomenda-se apenas e necessariamente o estudo rigoroso e objetivo da consolidação das encostas quanto à deslizamentos, sobretudo na Falha Geológica.

3.2 INTERVENÇÃO NO PLANO DA ACESSIBILIDADE - ADEQUAÇÃO DO TRANSPORTE DE MASSA

As observações seguintes sobre o problema de transporte de massas constituem uma pauta para a análise e intervenções no sistema de transporte para o Centro de Salvador.

No intuito da ordenação das tarefas no âmbito central e com vistas à correta formulação de traçado, a adequada reservação de espaço para o equipamento urbano de apoio do sistema viário, há que abordar em destaque as recomendações metodológicas relativas ao transporte de passageiros.

Objetiva-se aqui criar as condições de espaço para o adequado desenvolvimento do Sistema de Transporte, intimamente relacionado com a cidade e sua Área de Influência, mas do ponto de vista específico da acessibilidade ao centro.

3.2.1 Seletividades Origem Destino e Faixa de Renda

Assistimos hoje, nos meios técnicos da engenharia e da arquitetura, como que uma certa vulgarização do conceito "seletividade" da terminologia de urbanismo afecta ao transporte de massa.

Acreditamos que este fenómeno é consequência da crescente demanda de soluções técnicas para o não menos crescente aumento das tensões e problemas de transporte urbano.

Não são nos meios técnicos brasileiros e estrangeiros, importam-se cada vez mais com as questões de transporte, também a opinião pública e a imprensa vêm manejando a terminologia tecnológica do transporte urbano, de forma a suscitar, mesmo, certa confusão, sobretudo no que tange ao uso do termo "seletividade". Motivo pelo que se torna oportuno abordar a questão não tanto por razões semânticas, mas como contribuição à ordem, no sentido de tornar mais proveitoso o amplo diálogo ora desencadeado nos referidos meios.

Inicialmente cabe expressar o conteúdo básico do termo seletividade e sua aplicação terminológica no urbanismo, para, então, examinarmos o comum mal entendido que vem de se estabelecer sobre o mesmo, suscitado pelas interpretações de duplo sentido, referindo simultaneamente dois tipos de seletividade: Seletividade Origem Destino e Seletividade Faixa de Renda.

Entenda-se por Seletividade Origem Destino em transporte coletivo a capacidade de um determinado meio de transporte em levar cada passageiro da origem ao destino com o máximo de eficiência, expressa dentre outros aspectos, pela ocorrência de um número mínimo de paradas intermediárias.

Para que cada pessoa possa transportar-se sem paradas intermediárias, de um ponto A a um ponto B, considerando-se que cada pessoa tem uma origem-destino personificada, seria necessário que o número de lugares por veículo fosse mínimo.

O limite máximo do grau de seletividade origem destino dos veículos é, então alcançado por aqueles que dispuserem de um só lugar para o passageiro, o carro particular transportando uma só pessoa ou todos os membros de uma mesma família.

Isso não quer dizer que os demais veículos não sejam seletivos, posto que cada um tem seu grau específico de seletividade.

O táxi tem mais seletividade origem destino que o microônibus, este mais que o ônibus, o qual tem mais que o "papafilas" e o "papafilas" mais seletividade que o trem.

Entenda-se por Seletividade Faixa de Renda a iniciativa bastante engenhosa, embora insuficiente, mas com relativo efeito positivo, quanto ao desestímulo ao uso de veículos particulares, mediante a oferta de alternativa de transporte na faixa de renda de seus possuidores, ônibus especiais mais caros e confortáveis.

Acreditamos mesmo que o correto equacionamento deste critério da seletividade de renda possa resultar em pequeno benefício para a eficiência do sistema de transporte, tema a que voltaremos após a necessária conceituação de Seletividade Origem Destino, principal instrumento de intervenção para a adequação do transporte.

Os dois conceitos distintos de seletividade, específicos, a Seletividade Origem-Destino e a Seletividade Nível de Renda, vem no entanto prejudicando a clareza das intervenções.

A sutileza vem provocando singular confusão, não só na imprensa e na opinião pública, como mesmo nos meios técnicos Estaduais e privados, quando vez por outra referem-se a "Seletividade", pretendendo a seleção de passageiros segundo a faixa de renda e são entendidos segundo origem-destino e vice versa.

Não se trata aqui de polemizar gratuitamente sobre as vantagens ou desvantagens de um conceito em detrimento de outro, mas sim de compreendê-los, cada um, no intuito de utilizar ambos no correto equacionamento do transporte como um todo, como sistema.

Por esta razão passaremos a usar d'aqui em diante a complementação adjetiva O.D. e F.R. significando respectivamente Origem-Destino e Faixa de Renda para o equacionamento da Seletividade na escala de um Sistema de Transportes.

3.2.2 Seletividade O.D., Origem Destino

Na abordagem de um sistema de transporte, é ociosa a frequente competição teórica entre os Fan Clubs desse ou daquele meio de transporte.

Há os torcedores pelo metrô, os pelo ônibus, os pelas cabines programadas, os pelos taxis, os pelos micro-ônibus, os pelos "papa-filas", os pelo metrô-automático há ainda os que preferem o bi-modo, o "tapis roulant" e mais recentemente o zepilim pelos futurólogos e o bonde pelos saudosistas.

Na verdade cada meio de transporte tem seu desempenho específico, com sua eficiência máxima associada a uma função urbana também específica, sempre em função de sua seletividade OD.

Um sistema de transporte na escala da cidade moderna deveria utilizar, via de regra, quase todos os meios brindados para máxima eficiência, da ferrovia à bicicleta.

Não se pode exigir de uma composição ferroviária de passageiros que saia distribuindo usuários de porta em porta e no entanto ela tem uma gigantesca capacidade em termos de passageiros por hora e a baixo custo por passageiro, alta economicidade e baixa seletividade O.D.

Tão pouco podemos exigir de uma frota de ônibus que iguale o nível de economicidade, rendimento-custo, do transporte ferroviário, muito embora possa deixar seus passageiros bem mais próximos de casa ou do trabalho, menos economicidade e maior seletividade O.D.

Conclui-se daí que, a Seletividade Origem-Destino é, em geral, inversamente proporcional ao custo do transporte.

Quanto maior a Seletividade Origem-Destino, tanto melhor a a qualidade social, tanto mais cômodo para o usuário, mas, por outro lado, tanto mais oneroso o meio de transporte, tanto menos capaz de atendimento massivo, tanto mais exigente de espaço viário, até os limites da inviabilidade econômica ou mesmo da inviabilidade física (engarrafamentos).

Ora, nessa condição podemos sintetizar a questão da Seletividade Origem-Destino segundo dois aspectos:

- a) Quanto maior a Seletividade Origem-Destino, maior o custo do transporte;
- b) Quanto menor a Seletividade Origem-Destino, menor a qualidade do transporte porta-porta.

Ora bem, esse equacionamento acaciano da Seletividade Origem-Destino, faz-se indispensável se pretendermos emprestar

objetividade maior ao equacionamento da Seletividade Origem Destino do ponto de vista da eficiência do Sistema de Transporte como um todo.

Nestes termos a intervenção básica para a readequação da acessibilidade ao âmbito da Zona Central de Salvador, consiste na perfeita interação de recursos viários, de frotas e equipamento estático de transporte conforme se segue.

3.2.3 Integração Frota-Infraestrutura para Maximização do Desempenho Origem-Destino das Frotas.

Note-se a tradição em Salvador do transporte ferroviário de passageiros, embora, sofrendo a atual crise geral ferroviária do País.

Num sistema de Transporte Urbano, são simultaneamente necessários meios de transporte com diferenciação grau de Seletividade Origem-Destino, como veremos:

- a) Os meios com alto grau de Seletividade Origem-Destino são de molde a tragar toda disponibilidade de espaço viário, além de inflacionar o custo por passageiro, inviabilizando o atendimento de uma futura demanda na Zona Central nas condições da tecnologia contemporânea.
- b) Os meios de baixo grau de Seletividade Origem-Destino, de grande capacidade passageiros/hora, alto índice de rendimento/custo, minimizando a utilização do espaço viário, são incapazes, no entanto, de resolver a demanda origem destino exigida pela completa interação de atividades humanas, o que os torna funcionalmente insuficientes para o adequado atendimento da demanda Origem-Destino na escala do complexo urbo-industrial da Salvador de hoje.

Cabe ao Sistema de Transporte Urbano, integrados os desempenhos dos diversos meios de transporte de variável grau de

Seletividade Origem-Destino, alcançar a interação de funções dos mesmos no atendimento da demanda e da qualidade do transporte no âmbito da cidade e particularmente, no principal pólo de demanda, o Centro.

Um Sistema de Transporte Metropolitano é, em síntese, um sistema complexo, na medida da complexidade do uso do solo, onde a tarefa global de transportar alcança seu melhor desempenho pela divisão do trabalho de transportar para a maximização do desempenho característico, específico, de cada meio de transporte disponível, trem, papa-fila, ônibus, taxi, automóvel e outros.

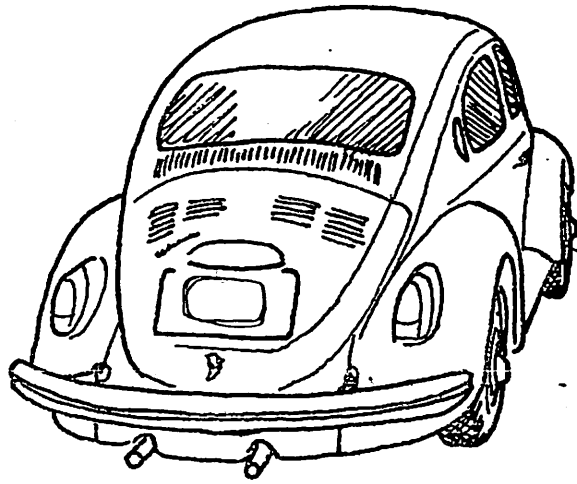
Nessas condições torna-se indispensável associar meios diferentes, com diferentes graus de seletividade O.D., diferentes desempenhos econômicos, segundo às condições propícias a plena utilização de seus potenciais, mediante o artifício do que chamamos o equipamento estático de transporte.

a) O automóvel, veículo de alta Seletividade Origem-Destino, demanda para seu pleno desempenho um crescente espaço viário e sobretudo de estacionamento nas imediações dos Centros.

O preço do solo junto aos centros torna inacessível o custo de estacionamento e cirurgia viária.

A utilização de garagens verticais junto ao centro agrava o colapso viário na hora da maior demanda quando da "desova" na hora do "pique".

Faz-se necessário a criação de estacionamento na periferia imediata do centro onde o automóvel possa ser associado às linhas circulares de micro-ônibus, de menor seletividade origem-destino, e por isso mesmo, indicadas para pequenos circuitos de destinação homogênea (origem-destino homogênea e central).



O incrível besouro, devorador de espaço viário, extraordinária máquina desenhada em 1927, tem ótimos desempenhos nas áreas urbanas e ruas brasileiras, mas é incompatível com a sobrevivência da acessibilidade demandada pelos centros metropolitanos. De qualquer forma e face a crise mundial de combustível, será substituído por cada vez mais coletivos, estes com melhor desempenho passageiros por metro quadrado disponível de espaço viário.

Para tanto é necessário junto aos referidos estacionamentos uma infraestrutura fixa de transporte, qual seja terminais para as linhas circulares centrais.

Ficaria ao automóvel proibido o acesso direto ao Centro o que passa a ser viável mediante o apoio das linhas circulares centrais, sempre e quando dimensionadas em escala suficiente para inverter a tendência automobilizante, o que somente será possível se atendendo também aos coletivos de bairro no sentido da economia de escala de todo o sistema.

O próprio desafogo do centro beneficiará a eficiência dos circulares.

b) Os ônibus convencionais, de muito mais baixo grau de Seletividade Origem-Destino, que o automóvel, transportam passageiros de destinação demasiadamente heterogênea, arrastando-se por isso em intermináveis peregrinações intercaladas de paradas, para embarque e desembarque, além das impostas pelo próprio trânsito, sinais em cruzamentos, ao longo dos corredores centrais.

Tem assim sua capacidade potencial de transporte, sub-utilizada, contribuindo por outro lado, para o agravamento do colapso viário, sobretudo no âmago do Centro.

A ampliação pura e simples das frotas e dos terminais no interior do Centro, nos levará ao definitivo colapso do Sistema Viário, exigindo então uma cirurgia viária no interior do próprio Centro, que, dada a demanda de espaço, seria a própria destruição do Centro como tal, para não falar de sua inviabilidade financeira.

Haverá naturalmente que equipar as estações e a terminal ferroviária acolplando-se-lhes terminais abrigados, para o desembarque e reembarque nos coletivos circulares locais e centrais, assim como de alguns coletivos expressos que daí

Se : origemem, além de terminais periféricos de coletivos de bairro com a mesma finalidade de transbordo para os circulares centrais.

O custo de toda essa constelação de terminais longe está de ser irrelevante mas, podemos afirmar, é uma percentagem mínima do custo da compulsória hipertrofia do sistema viário calcada esta na sistemática, onerosa e inócua cirurgia urbana do espaço viário, que vinha pautando a intervenção de urbanismo do passado recente no cenário brasileiro e mundial (modelo americano haja petróleo).

3.2.4 Readequação da Seletividade OD Origem-Destino.

No que tange a Seletividade Faixa de Renda, observa-se que no limite do universo do mercado representado pelos usuários de maior renda, fica perfeitamente garantida a viabilidade e, mais que isso, a superioridade dos níveis de rentabilidade sobre o investimento empresarial no transporte com "frescões".

Quer isso significar que o lucro por unidade de transporte especial (veículo seletivo por Faixa de Renda Alta) é não obstante o custo do ar condicionado e do som ambiental, n vezes superior ao lucro por veículo convencional, de forma que a mera concessão de linhas de "frescões" sem sua vinculação a adequada operação de linhas populares, traduz-se em procedimento relativamente ingênuo.

Faz-se indispensável, portanto, proceder-se a vinculação das seletividades RF e OD mediante a Integração Origem-Destino e Faixa de Renda sob pena de comprometer-se a própria viabilidade dos "frescões" por falta de economia de escala.

Ora bem, do ponto de vista do Sistema de Transportes Urbanos como um todo, é indispensável estabelecer uma relação compulsória entre as duas frotas de diferentes Seletividade, Origem-Destino e Faixa de Renda, objetivando induzir o

reinvestimento do lucro da de maior renda na cobertura do déficit crônico para manutenção e expansão da de menor renda.

Isto equivale condicionar o fornecimento de concessão para a exploração da Faixa Alta ao compulsório investimento de recursos na exploração da Faixa Baixa, numa proporção equivalente à estrutura de renda dos usuários como um todo.

Para cada Ônibus Seletivo de Renda Alta, n Ônibus Convencionais para Baixa Renda, isso dentro da micro-economia de cada empresa.

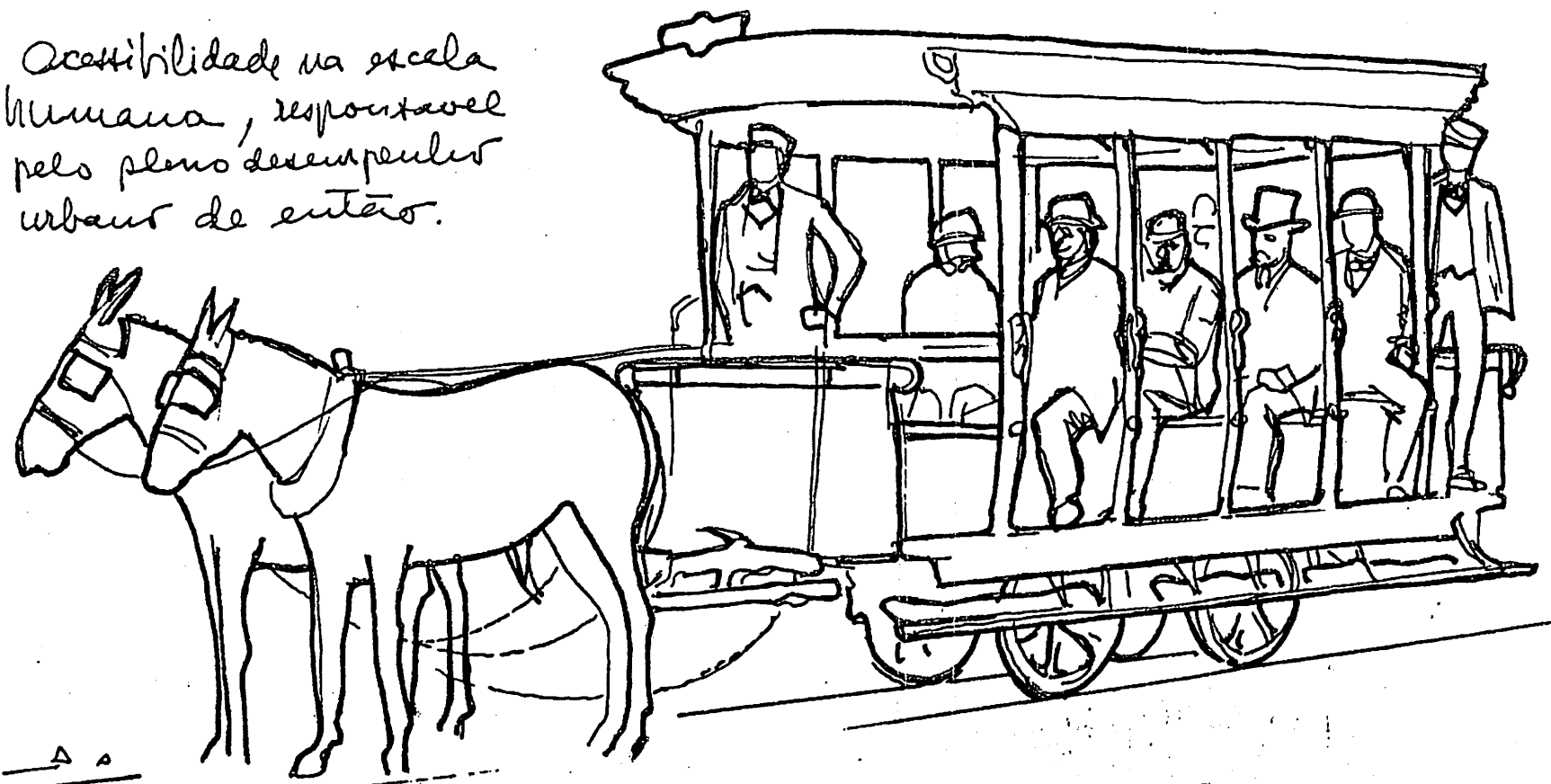
O valor do coeficiente n pode ser determinado econometricamente, sujeito naturalmente a oportunas reavaliações segundo a observação contábil dos resultados, que fogem, naturalmente, ao nível piloto deste documento.

Teremos assim um dispositivo social de re-distribuição de renda dentro da filosofia preconizada recentemente pelo Governo Federal, em harmonia com o aperfeiçoamento do transporte coletivo na área urbana, objeto também, da política Macroeconômica recomendada para o Ministério dos Transportes e sem ferir interesses privados empresariais de transporte;

Este artifício na esfera das Seletividades Origem-Destino e Faixa de Renda, necessário ao equacionamento do transporte coletivo não é suficiente, no entanto, para a plena adequação do Sistema de Transporte Urbano, motivo pelo qual se faz indispensável o exame da questão do ponto de vista da Infra-Estrutura Urbana de Transporte, assim como do ponto de vista do Equipamento Estático de Transporte, sobretudo no contexto central.

A introdução de novas tecnologias, metrô, Cabines Programadas

Acessibilidade na escala humana, responsável pelo pleno desempenho urbano de entões.



A A

"tapis roulant", etc., tão pouco será profícua se não integrada na estratégia geral do Sistema de Transporte do ponto de vista da Seletividade de Origem-Destino.

Não se trata de escolher meios de transporte, mas sim de escolhidos estes meios, integrá-los ao complexo do Sistema Global de Transportes Metropolitanos, o qual envolve todos os meios disponíveis, explorando-se de cada um, em sua função específica, o desempenho máximo possível com o mínimo custo.

As frotas, vias e equipamento urbano compõem um sistema interado de funções que não pode ser abordado isoladamente do ponto de vista da Seletividade Origem-Destino.

A Seletividade por Faixa de Renda é um artificioso detalhe operacional que somente resultará benefícios se igualmente integrado na Estratégia Global do Sistema de dentro do quadro otimizado da hierarquização Origem-Destino.

Estas são as tendências observadas nos procedimentos urbanos nacionais e internacionais, não é uma mera hipótese de trabalho, trata-se do encaminhamento necessário do desenvolvimento do organismo urbano nas condições das tecnologias conhecidas e face a dupla crise que assola os centros urbanos atualmente, a crise do espaço viário e a crise dos combustíveis.

3.3 INTERVENÇÃO NO PLANO DA ACESSIBILIDADE - VIÁRIA

No que diz respeito ao Sistema Viário do âmbito central de Salvador e conforme foi examinado no Diagnóstico de Acessibilidade ficou patente a inadequada continuidade entre o espaço viário de Macro Escala, as Avenidas de Vale e o extremo constringimento da trama viária central, sobretudo nas condições da singular geomorfologia local.

Nesse quadro compromete-se, como veremos no item 3.6, Intervenções no Plano das Redes de Equipamento, a própria viabilidade operacional dos veículos de transporte de massa, vez que se dificulta a hierarquização dos trajetos segundo origem-destino, face a inexistência da necessária constelação de equipamentos estáticos de transporte destinados ao enlace dos diferentes níveis hierárquicos de origem-destino, o que contra-indica naturalmente, as intervenções do tipo cirurgia viária no âmago do centro, antes que estejam esgotadas as intervenções do tipo equipamento estático de transporte.

É precisamente o correto uso do equipamento estático de transporte, que pode propiciar a correta hierarquização do tráfego segundo o critério da origem-destino, centro-bairro e circulares centrais de forma que se alcance a adequação da acessibilidade viária do centro, reduzindo-se tanto a demanda sobre o espaço viário do mesmo centro, como a de veículos e, naturalmente, combustível.

A nível do presente trabalho piloto, fica perfeitamente claro o espírito da estratégia básica de integração viária-frota, a ser adotado para urgente intervenção urbanística no contexto da zona central:

- a) Projeto e construção de dois grandes terminais periféricos para veículos coletivos das linhas centro-bairros, no Arquidabam e Vale dos Barris.
- b) Evitar-se a intromissão desses veículos no escasso espaço viário central, melhorando-se-lhes assim, o desempenho segundo sua origem-destino, homogênea quanto aos terminais periféricos e, heterogênea, quanto aos bairros, de espaço viário mais abundante.
- c) Dotar estes terminais de equipamentos de mecanização do acesso de pedestres aos espaços e vias típicas

dos módulos centrais, de forma a restabelecer a acessibilidade de massa ao centro sem a intromissão no mesmo das frotas de bairro, carentes de seletividade específica adequada ao eficiente desempenho nos limites do sistema viário da hierarquia central.

- d) Dotar o sistema viário central de uma adequada gama de circulares centrais, dimensionados para o seletivo deslocamento das origens-destino centrais, sempre associados aos equipamentos estáticos de transporte central, tanto os terminais centrais como os elevadores e planos inclinados de acesso mecanizado de pedestres, antigos e novos.

Compreende-se facilmente que, um sistema com tais características oferece consideráveis vantagens econômicas e sociais quais sejam:

- a) Significativa economia de petróleo importado;
- b) Significativa economia de material rolante, intervindo, naturalmente, no barateamento do transporte e melhor faturamento das frotas;
- c) Significativa economia em investimento se comparado ao do "compulsório" modelo cirúrgico rodoviarizante;
- d) Significativo aumento da acessibilidade central com desejável influência na revitalização das atividades centrais;
- e) Significativa diminuição do desgaste humano nas exasperantes movimentações diárias casa-trabalho.

3.3.1 Readequação da Hierarquia Viária

Nessas condições não procedem ao nível deste trabalho-piloto, recomendações relativas à importantes obras viárias no âmago do centro.

Na prática, a seletividade vem esbarrando ultimamente com sérios obstáculos, oriundos do Aumento Compulsório do Número de veículos:

- a) Crescimento desmesurado do número de veículos e consequente colapso do espaço viário e de estacionamento;
- b) Aumento calamitoso do consumo de combustível, agravado pela crise do petróleo;
- c) Deteriorização das condições ambientais pela poluição atmosférica e sonora;
- d) Queda da eficiência de todo o sistema de transportes comprometido pelo crônico colapso viário;
- e) Onerosa cirurgia urbana para readequação do dimensionamento viário, gerando paradoxalmente o incremento da frota e subsequente retorno ao colapso.

O futuro de tal estado de coisas se nos apresenta cada vez menos promissor. Não se trata de uma afirmação acadêmica, e sim, de uma constatação fácil, se examinados os casos Rio, São Paulo, Paris, Londres, Nova York, Tóquio, etc...

Para a adequação do sistema viário disponível, a correta hierarquização do transporte segundo as principais origens-destino centro-bairro e circulares centrais, faz-se necessário, como se compreende a correta hierarquização das vias, segundo o mesmo critério de origem-destino, de forma que com o apoio do equipamento estático de transporte se obtenham os níveis de qualidade e desempenho almejados.

Assim sendo, passamos a identificar os principais eixos, corredores e intercessões, suas hierarquias e papéis desempenhados no sistema global: viário, frotas e equipamentos estáticos de transporte.

É indispensável, em obediência à metodologia integradora, observar a hierarquia, segundo as escalas de abordagem Macro e Meso no sentido da melhor compreensão do sistema viário em seus diversos níveis espaciais para em seguida examinar-mos na Micro escala de abordagem, as intervenções de micro urbanismo quais sejam os equipamentos urbanos.

I - Na Macro Escala ocorre o sistema de vias expressas, avenidas de vale e alguns corredores de cumeada que por seu porte, assumem responsabilidade Macro:

a) Eixo Periférico do Tororô que se estende do Túnel Américo Simas à Praça dos Reis Católicos, assume a principal responsabilidade como receptor dos eixos expressos, Calçada-Aquidabam Via Américo Simas; Barros Reis via Sete Portas; Bonocô via Trevo da Fonte Nova; Vasco da Gama, Garibaldi e Centenário via Rótula do Vale dos Barris.

Compreende-se facilmente a vocação deste eixo, o Periférico do Tororô, para possuir os dois grandes terminais periféricos do Aquidabam e do Vale dos Barris, de forma a assumir o papel de elo integrador entre a Meso e a Macro Escala de Transporte.

Não é por acaso que ao longo deste eixo e em todas as vias de interligação Vale-Centro, ocorrem, atualmente, pontos de conflitos e estrangulamento do tráfego;

b) Eixo do Bonocô, de extrema importância na manutenção da ligação expressa ao grande Trevo Urbo-Rodoviário do Acesso Norte.

Deve ser reservado de ocupação com tipos de uso central, quanto a hierarquia de comércio e serviços de forma a se preservar sua importante função na acessibilidade rodoviária.

Não tem, no entanto, maior implicação imediata com a Zona Central, salvo como contribuinte do Tororô;

- c) Eixo da Barros Reis, apresentando-se como conveniente faixa de conurbação das funções centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do Camurugibe, motivo pelo que devem ser consideradas intervenções de uso e ocupação nesta área, sempre e quando devidamente duplicado o mesmo eixo, previstos os espaços indispensáveis às corretas intercessões com as malhas viárias locais;
- d) Eixo Vasco da Gama, carente de intercessão adequada à sua integração ao do Tororô, sobrecarregando de forma aguda a rótula do Vale dos Barris;
- e) Eixo da Garibaldi, carente igualmente, de adequada intercessão com o do Tororô e, produzindo os mesmos danos ao desempenho deste último;
- f) Eixo do Centenário, tendo sua intercessão da Praça dos Reis Católicos em obras que o beneficiarão, como igualmente ao desempenho do túnel sob o Garcia;
- g) Grande Eixo Periférico Calçada-Contorno, igualmente ao do Tororô, importante receptor dos outros eixos expressos, Vale do Canela e Calçada de forma a apresentar inequívoca vocação para conter o equipamento periférico de integração Macro-Meso, Terminais e Estacionamentos Periféricos.

Como se desenvolve, ainda, ao longo da costa, é o único e amplo acesso ao equipamento aquoviário, nas proximidades e no próprio centro

Deve ser cuidadosamente reservado de uma ocupação asfixiante qualquer que seja o uso.

Integrado, ainda, aos quatro equipamentos estáticos de ascensão de pedestres, elevadores e planos inclinados de Santo Antonio, Taboão e Sê, desempenha exemplar função na adequação da acessibilidade de pedestres aos módulos centrais da área com notável efeito na vitalidade do desempenho urbano destes logradouros;

h) Eixo corredor Barbalho-Lapinha, via estreita de cumeada mas, de insubstituível responsabilidade na acessibilidade norte da Zona Central, seja pelo radical condicionamento geomorfológico, seja pela relativa sobrecarga do eixo da calçada.

Deve receber rigoroso tratamento com base nas intervenções de ocupação e uso.

i) Eixo corredor da Vitória, acanhada cumeada já comprometida por desproporcional ocupação de alta densidade, esclerosado o espaço viário tem desempenho definitivamente limitado, embora importante, na acessibilidade ao Centro.

II - Já na Meso Escala, identificam-se os principais corredores e estreitos vales do contexto tipicamente central:

a) Triplo corredor Sete de Setembro - Carlos Gomes - Rua Direita da Piedade, funciona como importante gerador do desempenho central no já referido módulo geomórfico, Sete de Setembro, assumindo ainda, a acessibilidade viária aos módulos da Sê e Joana Angélica.

O triplo corredor em apreço, apresenta-se, no entanto, em franco colapso de sua capacidade face as pressões desproporcionais do modelo automobilizante.

Carece, obviamente, do terminal periférico do Barris, estacionamentos periféricos, também no Vale dos Barris, elevadores e ou planos inclinados no mesmo sítio, de forma a que possa desempenhar desembaraçadamente, seu insubstituível papel como agilizador da acessibilidade central, especializando-se como espaço viário da hierarquia central, destinado aos circulares centrais e taxis em circuitos de origem-destino, especificamente centrais;

b) Eixo corredor Joana Angélica, desenvolve-se de Nazaré aos Barris, estabelecendo a acessibilidade do módulo geomorfológico de mesmo nome, com importantes mas escassos acessos ao sistema de Macro Escala, situação testemunhada pela própria estrutura de usos do módulo Joana Angélica e seus bolsões residenciais, Platô de Tororó, Mouraria, Campo da Pólvora, Saúde e Nazaré.

Beneficiar-se-á pela implantação de acesso mecanizado de pedestres Joana Angélica - Baixa dos Sapateiros, além dos equipamentos já abordados para os Barris.

c) Eixo de Vale extenso e estreito da Baixa do Sapateiro, típico da Meso Escala, de vocação exclusivamente central, ligando o Aquidabam com a Barroquinha, largo de uma única saída.

A Baixa do Sapateiro, conforme vimos no exame do condicionamento geomorfológico, funciona como importante articulação da acessibilidade central dos módulos de espaço quase plano próximos, de forma que sua vocação central é absolutamente clara, e tão flagrante que, mesmo nas condições de total interrupção do tráfego (face às atuais obras de saneamento) consegue manter um considerável nível mínimo de atividades, o qual somente pode ser atribuído a movimentação de pedestres, mesmo que por ladeiras bastantes íngremes, já que após o esforço, pode-se caminhar em extenso centro plano, embora estreito.

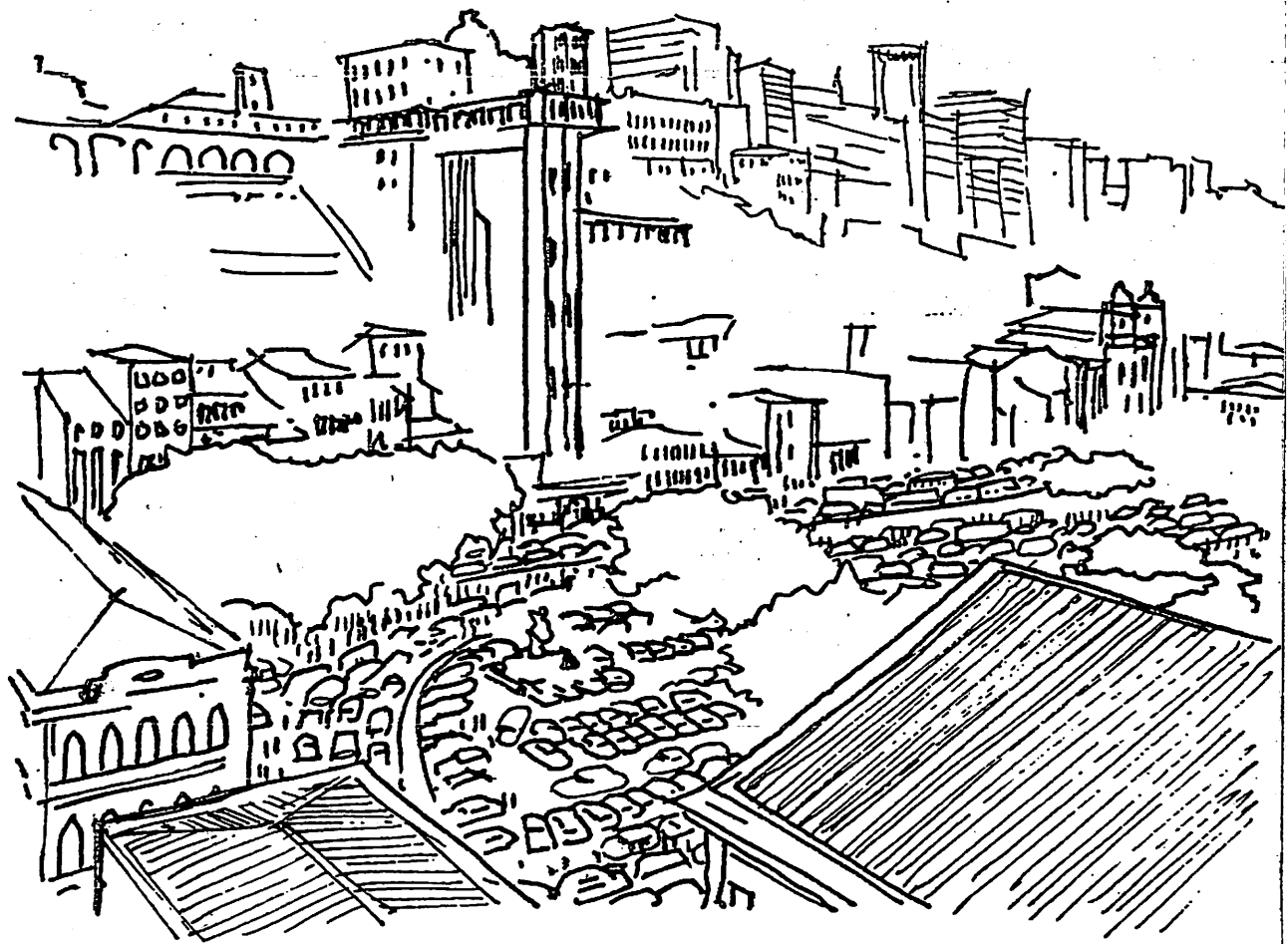
A centralidade excepcional deste logradouro, a Baixa do Sapateiro, faz recomendar com segurança, a intervenção no sentido de dotá-la na extremidade do Aquidabam, de grande terminal de Ônibus periférico, acoplado a um terminal específico central, de forma que através da mesma Baixa do Sapateiro, se viabilize uma importante distribuição dos destinos centrais, em condições de surpreendente integração da eficiência de ambas as frotas, a central e a de bairros, com um mínimo de veículos, tempo e combustível.

Outrossim e mediante a reativação do elevador do Taboão e, a introdução de outros junto à rua 12 de Outubro para o Terreiro de Jesus, nos fundos do Convento do Desterro para a Joana Angélica, como na Barroquinha para a Sete de Setembro, junto ao Convento de São Bento, estará maximizada a acessibilidade de pedestres em todo o núcleo principal de módulos geomórficos de vocação tipicamente central, de forma a diminuir adequadamente a sobrecarga de veículos circulares centrais no escasso espaço viário do centro, mesmo nas condições da hierarquização do tráfego central de bairros.

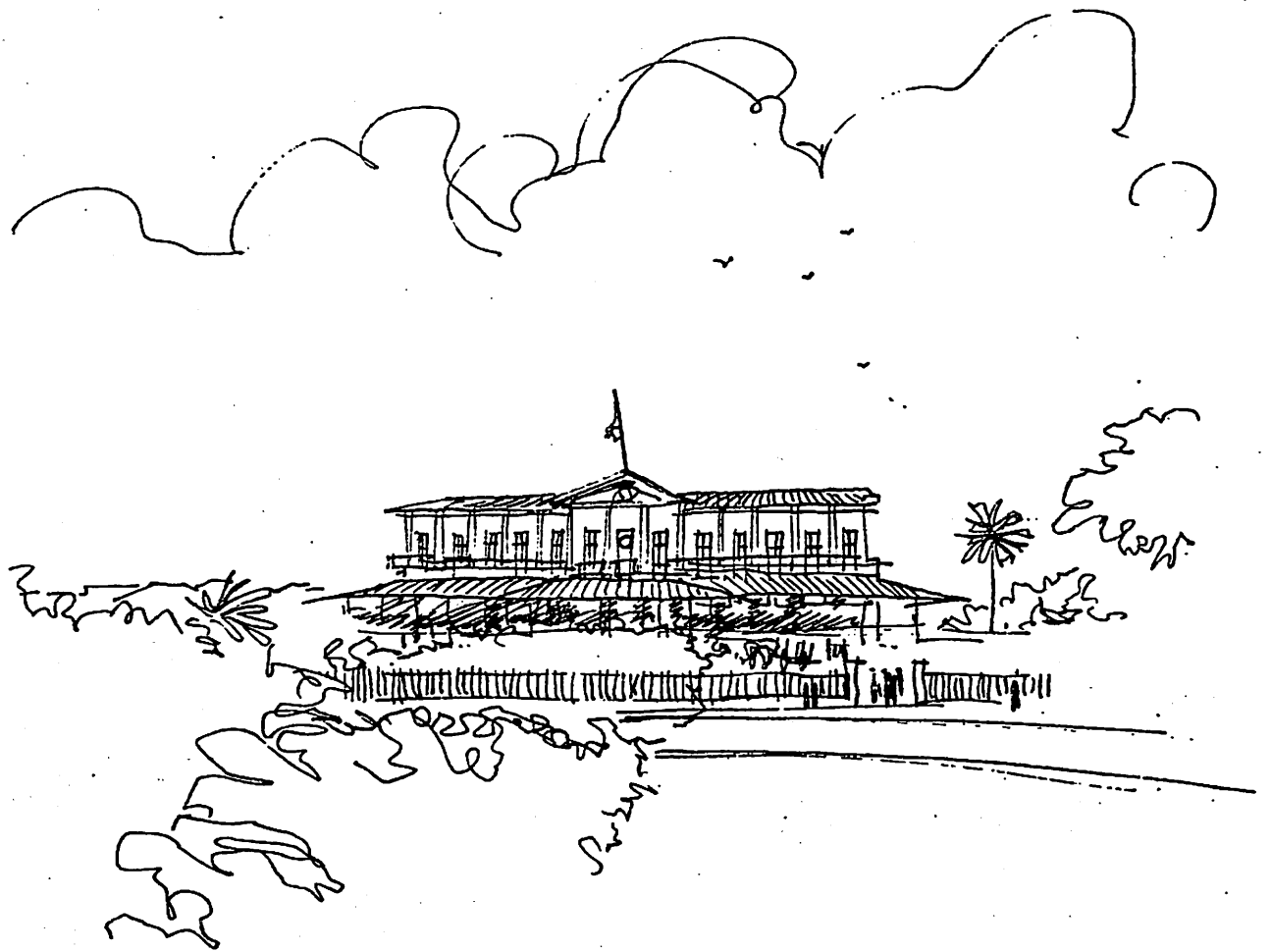
Cabe, ainda, assinalar que o elevador da 12 de Outubro, somado aos do módulo da Sé e ao terminal central da Sé, especializado este para os circulares centrais, resolve definitivamente juntamente com as intervenções no Aquidabam e Baixa do Sapateiro, a inviável revitalização de toda a área central nas condições de acessibilidade presente.

3.3.2 Adequação do Equipamento Estático de Transporte ao Desempenho Hierarquizado do Sistema Viário e das Frotas de Transporte

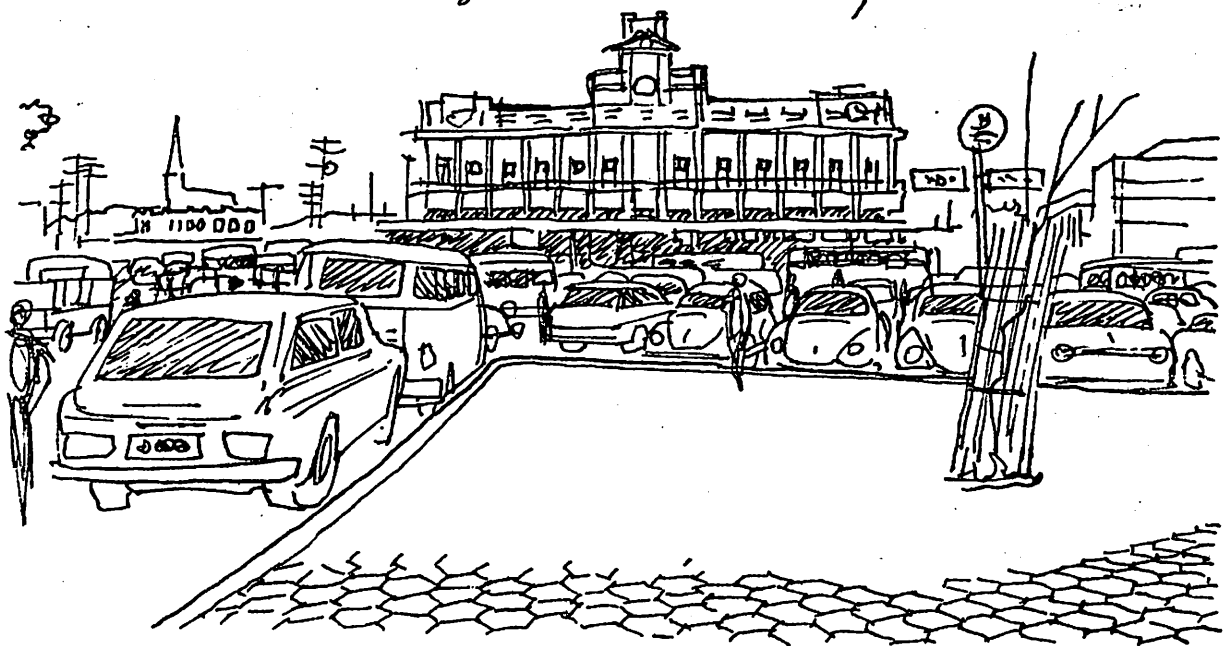
Nos termos da metodologia adotada, Adequação do Transporte de Massa, faz-se indispensável alcançar a integridade do conjunto dos sistemas, viário e o de transportes, relacionando as frotas de diferente economicidade e



O elevador fazenda assume hoje em dia
uma carga de pedestrebilização absoluta-
mente impressionável quando de sua
concepção, e que atesta sua grande
adequabilidade as condições geomórficas
de desempenho do Centro de Salvador.



O Terminal Ferroviário da Leste Brasileira continua com o mesmo desajuste em termos de equipamentos urbanos de integração subferroviária que quando de sua origem, com o agravante atual de seu total estrangulamento, quanto ao comprometimento do espaço viário do logradouro, pelos modelos rodoviarizantes das intervenções dos últimos 20 anos.



seletividade, mediante o que se denominou equipamento estático de transporte.

Referimo-nos à comentada constelação de estações, ferroviárias, terminais de baldeação periféricos, acostamento para embarque e desembarque "baías" à margem das faixas viárias, estacionamentos, pedestrializações, terminais centrais, todos destinados à maximização da eficiência do sistema, racionalizando o trânsito e o transporte. Este planejamento somente é possível nas condições de antecipação que a oportunidade se nos apresenta, de forma sistêmica e globalizante nos planos Viários, de Transporte e de Equipamento.

Este item trata apenas do mapeamento da rede e das unidades, cabendo ao item Modelos de Equipamento Estático de Transporte, a micro-escala de abordagem, sua tipificação específica para cada um dos logradouros em causa: Vale dos Barris, Aquidabam, 12 de Outubro, Convento do Desterro, Convento de São Bento e Estação da Leste.

O desenho ZC - m - P - A - 001, de título Hierarquização Integradora dos Sistemas Viário, de Equipamento Estático de Transporte e das Frotas de Transporte Coletivo e Veículos Particulares, mostra claramente como a Estrutura Viária de Macro Escala, através dos Terminais Periféricos para o transporte coletivo e dos Elevadores, Planos Inclinação e Escadas Rolantes de acesso mecanizado de pedestres, associa-se ao Sistema Viário Central disponível, dedicado à circulação central de veículos entre os Terminais Centrais, de forma a viabilizar a econômica adequação da Acessibilidade de Massa ao complexo conjunto de Módulos Geomórficos do contexto central.

A acessibilidade de passageiros dos veículos particulares é ainda beneficiada pelo mesmo sistema central de vias, equipamentos e circulares centrais, privilegiando-se as alternativas de estacionamento de longa duração e baixo

custo em Estacionamentos Periféricos, fora, mas perto dos Equipamentos e do Sistema Central de acessibilidade.

Nesse particular, cabe a instituição de uma norma de intervenção indispensável, qual seja sempre que se situar intervenções urbanísticas do tipo Terminal Periférico e Estacionamentos Periféricos, faz-se necessário e indispensável previlegiar os Terminais em relação aos Estacionamentos vês que somente assim será possível inverter em prazo histórico a tendência automobilizante e rodoviarizante no Centro.

A rigorosa observação dessa norma reveste-se de primordial importância atualmente face as dificuldades financeiras macro-econômicas, porque atravessa o País, resultantes da Crise Mundial do Petróleo.

As mais conservadoras projeções futuroológicas identificam a racionalização do transporte coletivo e sua compulsória eletrificação, o que vai depender necessariamente do bom desenho e privilegiada microlocalização urbanística dos Terminais Periféricos de Transporte Coletivo no entorno do Centro.

A não observação desta recomendação é danosa tanto à sobrevivência funcional das Zonas Centrais Metropolitanas como à própria sobrevivência do Desempenho Econômico Nacional.

A micro abordagem dos aspectos do Equipamento Estático de Transporte, serão objeto do item 3.6, Intervenção no Plano das Redes de Equipamentos.

3.4 INTERVENÇÕES NO PLANO DO USO DO ESPAÇO URBANO CENTRAL

Cabe esclarecer que, atualmente, o mero Zoneamento de Uso

predispondo a localização dos usos residencial, comercial, misto, industrial e de lazer, não é considerado suficiente ou capaz de ordenar com eficiência o uso urbano.

Tanto assim que assistimos nos últimos anos ao constante conflito de usos, quando as zonas comerciais expandem-se mediante a lenta e oneroso substituição do uso residencial pelo comercial, em sua periferia.

Este processo custa às cidades modernas uma soma astronômica de investimento privado e estatal com a agravante de gerar o mais absoluto caos no que respeita à promiscuidade de uso por mais inflexível que seja a legislação sobre o mesmo.

Modernamente, recomenda-se em contraposição uma hierarquização de usos, de forma a que cada bairro novo tenha a nível de gleba sua gama específica de usos residencial, varejista e de serviços típicos do bairro, de forma a constituírem-se os centros comunitários, eliminando-se o mais brevemente possível o modelo automobilístico dos grandes centros que tanta energia (combustível), tempo (longas peregrinações dos coletivos) e desgaste (inumanização do ambiente) nos custa atualmente.

Nos termos da nova conceituação de usos urbanos, o Zoneamento de Uso exige uma heterogeneidade tal que seja obtida a autonomia desejável para os bairros, de modo a ser garantida a escala humana dos centros comunitários que, a exemplo das aldeias, possa manter a qualidade de vida necessária ao equilíbrio dos valores sociais (convívio social).

Nestes termos, o moderno Zoneamento de Uso é muito mais voltado para o subsídio da legislação do parcelamento, heterogêneo, intimamente ligado ao equacionamento da hierarquização viária, que a compulsória imposição do uso isolado tão sabiamente subvertida pela História Urbana.

Sendo assim, o Zoneamento de Uso para a Salvador de hoje deve voltar-se principalmente para o futuro, carente de recursos energéticos, onde a racionalização dos deslocamentos pode, outrossim, devolver ao homem sua verdadeira escala, a do pedestre quando na proximidade de sua casa, no que o Modelo Físico Territorial para Salvador aponta com correção a instituição dos subcentros do 1º, 2º e 3º graus, na Barra, Itapagipe, Liberdade e Iguatemi.

No âmbito da Zona Central, no entanto, onde residem aqueles usos da hierarquia central, comércio e serviços que embora com demanda menos frequente são por outro lado indispensáveis ao universo urbano e metropolitano dos usuários, conjunto de todos os bairros incluindo centros industriais e cidades do contexto metropolitano, nesta Zona Central, não se pode pretender uma redução por menor que seja do espaço de comércio e serviços, por mais que os sub-centros modernamente recomendados assumam responsabilidade crescente. O que via de regra só e acontece, é exatamente um processo de especialização cada vez maior do mesmo comércio e serviços na Zona Central, no sentido de, usufruindo do grande universo metropolitano de usuários, oferecer cada vez mais, uma variada gama de ofertas sofisticadas, de baixa frequência de consumo "per capita", que por isso mesmo, somente se tornam viáveis em localizações tipo centro, garantida naturalmente a acessibilidade da demanda metropolitana à oferta central também metropolitana.

Compreende-se então que o principal instrumento de intervenção urbanística para a institucionalização de usos típicos de centro é precisamente a intervenção no campo da acessibilidade universal de todos os usuários da Escala Metropolitana.

Não é por acaso que nas cidades ocidentais, sobretudo nas do Continente Americano, automobilizadas por excelência, desenvolvem-se Centros Comerciais e Empresariais fora do Centro Tradicional como única alternativa capaz de atender a sede de acessibilidade das atividades de Comércio e Serviços da Hierarquia Central, incompatível com o processo de Estrangulamento, Agonia e Morte do Centro Tradicional.

Em Salvador, no entanto existem ainda condições de se reativar a vitalidade do Centro Tradicional com base na readequação de sua Acessibilidade nos termos de procedimento abordado no item 3.2 (três, dois) de forma a influir no Zoneamento de Usos como nenhuma legislação conhecida é capaz de fazê-lo, mesmo porque não há lei que obrigue comerciantes falirem e residentes conviverem com a poluição sonora, atmosférica e visual.

É do conhecimento de todos, a enorme dificuldade encontrada por empresas em se instalarem, obterem alvarás, telefones, estacionamento, acesso por veículos coletivos, para seus funcionários e clientes, em logradouros fora do Centro, dada a escrupulosa negativa das autoridades competentes em liberalizar a aplicação da Legislação de Usos vigente. No entanto, os bairros residenciais mais tradicionais estão se infestando de estabelecimentos de comércio e serviços do tipo central, o que demonstra claramente que a Legislação de Usos vigente é anacrônica e absurda tanto para o porte da demanda metropolitana dos dias de hoje, como incompatível com a crise de desempenho do Centro Tradicional por inacessibilidade.

A intervenção lógica nestas condições é a readequação radical da acessibilidade ao Centro associada a liberalização radical dos Usos e Ocupação nos Sub-Centros de 1º, 2º e 3º graus do MET.

3.5 INTERVENÇÕES NO PLANO DA OCUPAÇÃO (DENSIDADE DE UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO)

No que tange à ocupação, na densidade da ocupação, residem os principais condicionantes institucionais da qualidade urbana, quando se estabelece por antecipação as demandas infra-estruturais e de equipamento, objetivando otimizar a economia de escala dos mesmos, através da densificação sem prejuízo da qualidade do ambiente, mediante a correta ordenação do espaço.

Este não é o caso de Zonas Centrais onde a estrutura do espaço remonta aos primórdios urbanos.

Os instrumentos de intervenção para o Zoneamento de Ocupação passam a ser as Taxas de Ocupação e os Coeficientes de Utilização, capazes de predeterminar a densidade. Estes instrumentos são tradicionalmente empregados, e continuam necessários mas não suficientes, motivo pelo que introduz-se um conceito novo, qual seja, uma variação dos mesmos coeficientes e taxas em função do porte dos empreendimentos, dedicada a incentivar o investimento privado em projetos imobiliários integrados de maior envergadura que os habituais, evitando-se a pulverização das glebas em pequenos lotes de passado unifamiliar, quando da "renovação" verticalizante sobre as mesmas unidades territoriais de dimensões unifamiliares.

Nos projetos imobiliários integrados de grande envergadura, é possível maximizar a utilização das áreas "non edificandi" em função da economia de escala determinada por sua concentração, enquanto que no conjunto das re-edificações verticalizantes, uma para cada terreno anteriormente destinado a casa, sobrevem a pulverização do espaço remanescente (muros cercando pequenos pátios carcerários) com a conseqüente deterioração do ambiente, para não falar da medíocre economicidade dos empreendimentos, sobretudo quando num cenário de imagem decadente.

Assim como na atual conceituação de Zoneamento de Uso, também no Zoneamento de Ocupação, passa a ser indispensável seu relacionamento direto com intervenção de micro-urbanismo, Malha Urbana e Modelos de Parcelamento, assim como os Modelos de Edificação, como insumo para as Legislações do Parcelamento e das Construções.

3.5.1 Readequação da Lei de Ocupação com Base na Compreensão do Modelo de Parcelamento do Sítio Central

Faz-se necessário comparar o modelo convencional, tradicional determinante do desempenho central de hoje com uma das hipóteses de modelo disponível, no sentido de avaliar as economias e deseconomias de cada um, assim como a qualidade ambiental e desempenho dos mesmos.

Este exercício teórico destina-se, aqui, a explicitar o conteúdo deste item no escopo readequação da vitalidade central, da Zona Central de Salvador.

Considerando-se uma gleba ideal, plenamente urbanizável de 150 ha (cento e cinquenta hectares) capaz de admitir uma população de 37.500 hab, à densidade teto de 250 hab/ha e adotando-se dois modelos de parcelamento (modelos de loteamento), o tradicional (quadro 1), e o hipotético (quadro 2), obtêm-se dados comparativos (quadro 3), que conduzem à formulação de uma Política do Parcelamento destinada à pré-organização do espaço urbano, no curso histórico de seu desenvolvimento, que no caso da já desenvolvida Zona Central de Salvador instrui a intervenção de ocupação.

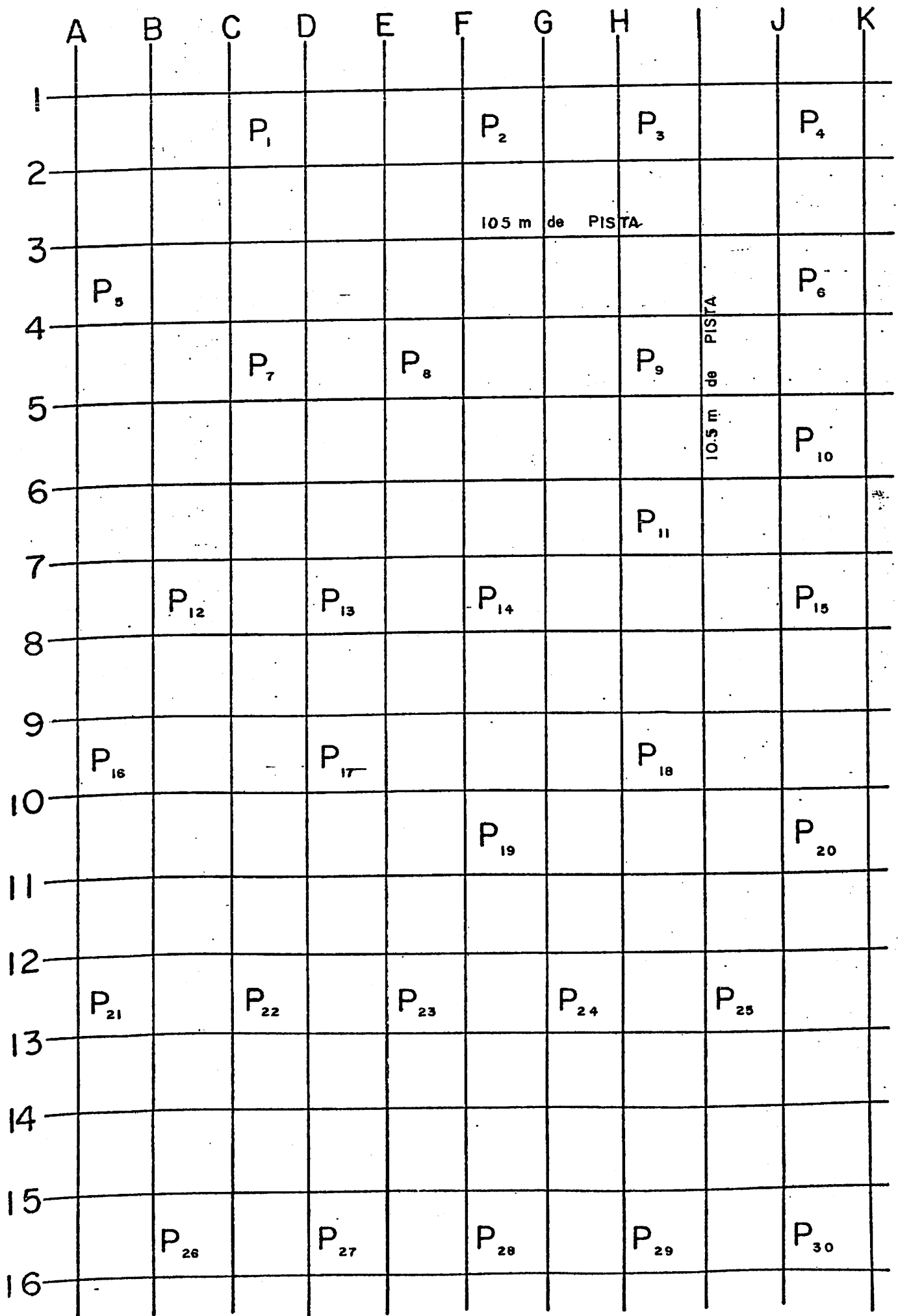
O exame desses dados (quadro 4) permite a perfeita compreensão da filosofia de Parcelamento disponível como condicionantes da ocupação e do desempenho urbanos.

Com base nessa filosofia de ambientação, humanização urbana, integrada a economicidade de implantação e desempenho da malha urbana, é que se formularão os vários modelos de intervenção e remanejamento das áreas tradicionais com vistas a fornecer o instrumental de reformulação dos códigos municipais que integrarão o Plano Diretor, no que tange à Ocupação.

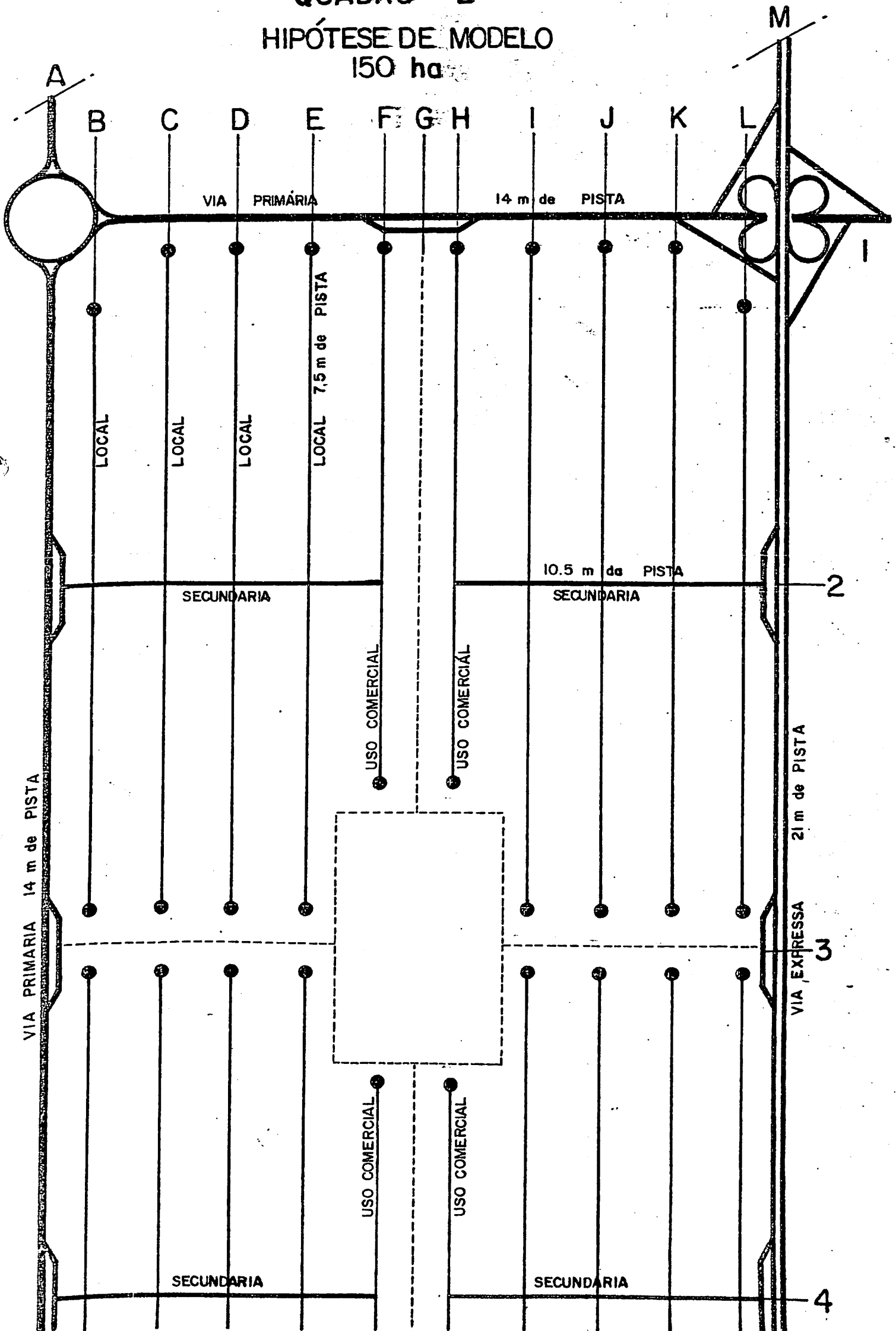
QUADRO 1

MODELO VIGENTE

150 ha



QUADRO 2
HIPÓTESE DE MODELO
150 ha



QUADRO 3
AVALIAÇÃO COMPARATIVA

PARA 150 ha	VIGENTE	HIPOTESE
HIERARQUIZAÇÃO VIARIA	0 %	100 %
EXTENÇÃO DE VIAS	32,5 Km.	23 Km
VIAS PAVIMENTADA	341.250 m ²	200.000 m ²
VIAS DE PEDESTRE	0 Km	3,5 Km
CRUZAMENTO PERIGOSO	110 u.	0 u.
ÁREAS VERDES	30 ha	30 ha
BLOQUEIO DO ACESSO AO VERDE	100 %	0 %
CONCENTRAÇÃO DO VERDE	PULVERIZADO	FUNCIONALIZADO
CARACTERIZAÇÃO DO USO	ALEATÓRIA	DEFINIDA
CONDIÇÕES DE MATURAÇÃO	LENTA	IMEDIATA
DISTANCIA MAXIMA AOS COLETIVOS	ALEATORIA	< 600m
DESEMPENHO DO TRANSPORTE	ALEATORIO	RACIONALIZADO
LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO	ALEATORIA	FUNCIONALIZADA
AMBIENTE URBANO	PROMISCUO	ADEQUADO
ESTRUTURA COMUNITARIA	ISOLAMENTO COMPULSORIO	ADEQUADA

O modelo apresentado como ilustração não é único, mas contribui para a compreensão dos objetivos perseguidos na tipificação do parcelamento como determinante da qualidade da ocupação. Pesquisas recentes mostram a possibilidade de muitas variações com a mesma racionalidade, vez que são muitas as variáveis, topográficas, comprometimentos com glebas vizinhas, sistema viário pré-existente, como na exata singularidade da Zona Central em causa.

Nas áreas acidentais, introduz-se o conceito de potencial urbanizável a custo econômico, aferido mediante o traçado das isoclinas de 10% (dez por cento), e este fator empresta ao desenho urbano um aspecto bastante diferente do cartesianismo ideal dos quadros 1 e 2, mas em última instância são perseguidos os mesmos valores ambientais e funcionais do caso teórico.

Nessas áreas de topografia movimentada o desenho urbano adquire tendência orgânica no sentido de usufruir o mais possível dos platôs, cumeadas e vales, adquirindo feição diferente, em perfeita harmonia com a forma do sítio, em contraposição aos desenhos resultantes da legislação vigente para as mesmas topografias.

Evidentemente, esses modelos, seja o abstrato, para uma gleba singularmente plana e regular, como o orgânico, adaptado aos caprichos da topografia, destinam-se à ocupação residencial e comercial de bairro, mas admitem mutações de uso no curso histórico do amadurecimento urbano, assimilando sem maiores problemas outras funções, como a de centro urbano ou metropolitano, em condições de desempenho muito superiores às do atual centro, desde que revigorado o acesso universal expresso, já disponível em Salvador no seu Sistema Viário expresso.

Nessas condições e em sincronia com as intervenções de readequação da acessibilidade e em íntimo relacionamento com o potencial geomorfológico de espaço quase plano contínuo, observadas ainda as limitações relativas a manutenção da imagem urbana nas amplas áreas históricas no centro, torna-se fácil avaliar o grau de ocupação permissível de cada logradouro no sentido da econômica manutenção em prazo histórico das vitalidade e imagem urbanas do Centro em apreço.

Neste particular devem ser privilegiados os empreendimentos que reunirem o maior número possível de parcelas territoriais, lembrando-as, mediante um coeficiente de utilização crescente para o lembramento crescente associando-se este procedimento à compulsória adoção de projetos arquitetônicos compostos de lâminas e placas em oposição aos paralelepípedicos conforme o quadro 4 (quatro).

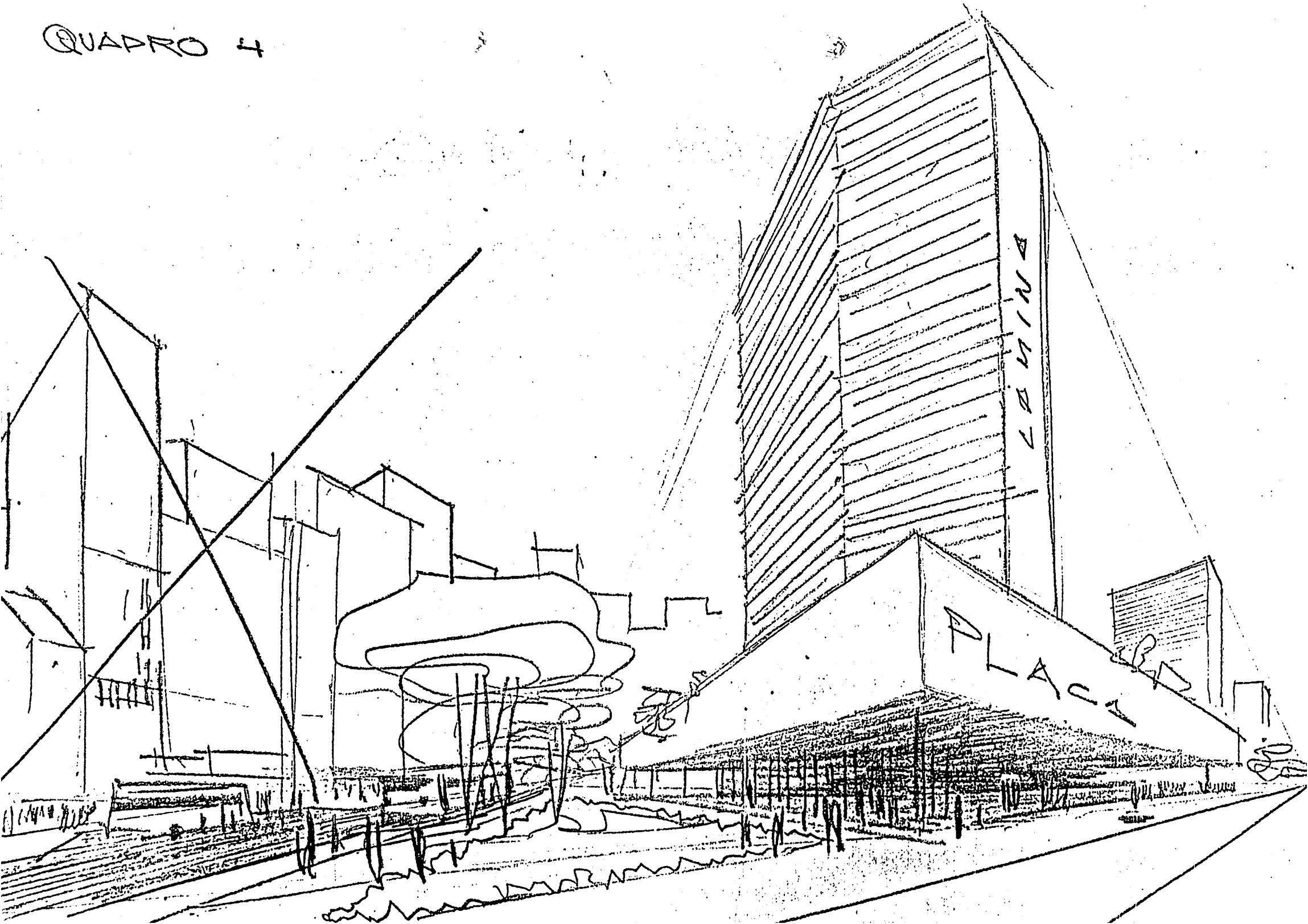
Naturalmente, para as áreas históricas, mapeadas no desenho ZC-m-D-0-002, deve ser mantido o critério de preservar rigorosamente o padrão histórico de ocupação, objetivando a manutenção rigorosa da imagem e características urbanas de época, mediante o total congelamento da densificação de ocupação.

Somente o uso pode e deve ser remanejado nessas áreas, as históricas, no sentido de sua revitalização econômica e social, com base na readequação da acessibilidade

3.5.2 Readequação da Lei de Ocupação com Base na Compreensão do Modelo de Acessibilidade Possível, Otimizado pelas Intervenções Viárias, de Transporte e de Equipamento Estático de Transporte, Examinadas Obviamente as Tendências mais Flagrantes de Uso.

Do exame dos diversos fatores condicionantes e determinantes do desempenho urbano como da intervenção urbanística, objeto

QUADRO 4



do Diagnóstico e Prognóstico, ao nível deste trabalho piloto, como em função daquelas intervenções capazes de recondicionar o presente quadro urbano central, intervindo, no seu desempenho e imagem, somente então, é possível formular o nível de ocupação adequado a cada logradouro no exato limite da sobrevivência do mesmo desempenho e imagem.

Compreenda-se que todas as intervenções nas condições geomorfológicas, da acessibilidade, do uso e do equipamento são de molde a provocar uma violenta retomada da vitalidade e consequentemente desencadear um rápido processo de retomada da densificação de ocupação (surto de renovação verticalizante) que nas condições da atual e absurda Legislação de Ocupação para o Centro, resultará no rápido retorno ao colapso, dessa vez definitivo e irremediável.

Nessas condições faz-se indispensável proceder, com base na avaliação da Capacidade Nominal de Projeto do Sistema Proposto de Acessibilidade descontada a Demanda Atual de Acesso do Universo Central dimensionar o Limite Adequado de Aproveitamento do Potencial Geomorfológico Disponível no sentido da formulação Modelo Limite de Ocupação da Zona Central, sem o que todo o esforço das presentes intervenções resultarão no rápido retorno ao caos, decadência e consequente Morte Definitiva do Centro Tradicional de Salvador.

Nas condições de tempo e recursos do presente trabalho piloto, é perfeitamente clara a insuficiência de condições para o objetivo dimensionamento adequado do Modelo Limite de Ocupação da Zona Central, mas fica configurado no parágrafo precedente a exata natureza da Política Estratégica de Ocupação para o Centro, capaz de emprestar perenidade histórica às presentes Intervenções Urbanísticas Revitalizadoras do atual Centro em Colapso.

Acima do referido Limite de Ocupação, todo Crescimento das Funções Centrais do Âmbito Metropolitano em Salvador deverá caracterizar-se por Mutações Qualitativas e não Quantitativas, aperfeiçoamento e sofisticação do comércio e serviços da Zona Central, amadurecimento, metropolização, cosmopolitização da mesma zona, transferindo-se naturalmente para os Sub-Centros do 1º, 2º e 3º graus a responsabilidade do Crescimento Quantitativo.

Nesse particular recomenda-se seja efetuada em perfeita sincronia com a reformulação da Legislação de Ocupação para a Zona Central, a simultânea reformulação liberalizante da Legislação Vigente de Ocupação nos Sub-Centros do Primeiro Nível, Camurugipe e Castelo Branco do Modelo Físico Territorial - Estrutura Urbana para Salvador - 1990, elaborado pelo PLANDÚRB, origem e diretriz básica do presente trabalho piloto para a Zona Central.

3.6 INTERVENÇÕES NO PLANO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

O papel dos equipamentos urbanos como condicionantes do desempenho urbano e das intervenções urbanísticas é tão variado quanto o enorme elenco dos próprios equipamentos urbanos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança e estáticos de transporte, mas no que afeta a hierarquia específica da problemática urbana central, prevalece a atuação d'aqueles equipamentos, também específicos da mesma hierarquia, dos quais, a nível do presente trabalho piloto, procedeu-se, mediante criteriosa triagem, a eleição dos de comprometimento direto com as intervenções urbanísticas destinadas a revitalização das funções centrais.

Compreende-se perfeitamente que se existem bolsões residenciais no âmago do Centro, o equipamento urbano de ensino do 1º grau e 1º nível (escolas primárias de antiga classificação) estará naturalmente ligado ao desempenho urbano residencial desses

bolsões, mas é óbvio que qualquer que seja o padrão de atendimento da faixa etária de habitantes usuários destas escolas no referido bolsão, isto não vai influir significativamente no pior ou melhor desempenho das funções centrais dos módulos geomorfológicos urbanos lindeiros de específica vocação para usos centrais. Evidentemente que o adequado atendimento à demanda de ensino primário da população residente no Centro é do interesse da política específica para este equipamento urbano e como tal deve ser objeto do plano urbano geral de equipamentos pontuais, mas no estrito interesse do presente trabalho piloto e nos limites de tempo e recursos disponíveis nessa oportunidade, serão examinados apenas os equipamentos estáticos de transporte vinculados diretamente ao desempenho específico das funções centrais, equipamentos pontuais da hierarquia central, selecionando-se ainda, a nível de proposição, somente aqueles diretamente intervenientes nas propostas de intervenção de Micro Escala que como vimos ao longo de toda a exposição anterior, afetam de imediato e significativamente o desempenho e mesmo a sobrevivência da Zona Central, como tal.

Posteriormente se farão recomendações relativas aos demais equipamentos para efeito de oportuna abordagem quando do prosseguimento da ação planejadora.

3.6.1 Readequação do Equipamento Estático de Transporte no Âmbito Central e em seu Perímetro Imediato.

Atualmente, na maioria das cidades médias, como nas metrópoles brasileiras, apenas se observam poucos casos de equipamento estático de transporte urbano.

Com exceção da terminal Rodoviária que tem um caráter mais regional que urbano, o demais equipamento estático de transporte é praticamente improvisado ao longo dos logradouros, pontos de coletivos, pontos finais de linha, estacionamento e integração ferro-rodo-coletivos.

Dessa forma, nos termos da análise longamente exposta no item 3.2, Adequação do Transporte Massa, fica completamente prejudicada a eficiência do sistema, como também o custo do transporte em limites que alcançam a mesma falência do Centro como tal.

Assistimos, hoje, no Centro de Salvador o péssimo desempenho do transporte urbano, o que se deve não apenas ao sistema de exploração e organização nas linhas, mas, também e principalmente, à inadequada infraestrutura legada pelo passado urbano, chamada a suportar a recente explosão automobilística brasileira, sem que, no entanto, tenha se alterado a legislação urbanística que conforma a expansão da ocupação urbana, completamente obsoleta para a Zona Central.

A prevalecer esta situação, teremos em curto tempo um colapso total do sistema, tanto mais que a deficiência do transporte de massa é de molde a incrementar o transporte singular, reforçando o círculo vicioso em que nos encontramos.

Para escapar a essa indesejável tendência, é que se recomenda atualmente a adequação do transporte de massa mediante a integração do sistema viário e frotas, otimizando-se as condições de seletividade origem-destino, seletividade faixa de renda e a economicidade global do sistema, considerando-se o desempenho específico dos veículos, trem, ônibus, micro-ônibus, táxi e carro privado, isso nas condições atuais da tecnologia empregada no País, o que somente é possível mediante a adequada introdução do equipamento estático em apreço.

Com base na rede de equipamento estático de transporte, objeto da Meso-Escala de planejamento urbano, cabe, na Micro Escala de planejamento, a formulação da tipologia das unidades da referida rede, a qual se traduz nos modelos específicos de cada logradouro chave.

Conforme podemos identificar nas Proposições de Meso Escala tanto quanto a Geomorfologia como quanto a Acessibilidade, esses logradouros chaves, na estrutura de condicionamento do Centro em causa, são Aquidaban - Ladeira do Carmo, Vale dos Barris, Comércio - Taboão - Baixa do Sapateiro, além de Grandes Áreas Remanescentes do Comércio.

Aí nesses logradouros se situa e elenco básico de equipamentos estáticos de transporte para veículos e pedestres, que a nível do presente trabalho piloto se pode apontar como indispensáveis para a revitalização do desempenho urbano do Centro e sua sobrevivência como tal.

a) No Aquidaban, mediante radical intervenção em casário não comprometido com a imagem histórica entre a encosta de Sto. Antonio e a Baixa do Sapateiro, além de pouca representatividade do ponto de vista do comércio e serviços de centro, empregos e vitalidade (antes naturalmente da entrada em função do insuficiente mas revitalizante terminal projetado para o mesmo Aquidaban) será possível encontrar o espaço para a construção simultânea de dois importantes terminais, um periférico e outro central, destinados respectivamente, um a veículos coletivos seletivos bairro - terminal periférico e outro a circulares centrais de seletividade específica do centro.

A referida intervenção mapeada no desenho síntese de Micro Escala ZC-M-P-S-001, Síntese das Intervenções de Micro Escala na área Aquidaban - Ladeira do Carmo, deverá visar, além das funções específicas dos importantes equipamentos estáticos de transporte, a cuidadosa valorização da imagem urbana histórica do Sto. Antonio com destaque do Convento do Carmo, a exemplo da intervenção urbanística no Tabuleiro da Baiana - Largo da Carioca no Rio de Janeiro, que atendendo as demandas de desempenho urbano no logradouro, preservou e valorizou a histórica imagem do Convento de Sto. Antonio no morro de mesmo nome d'aquela cidade.

É fácil antever o inestimável significado urbo-estético da encosta da Ladeira do Carmo tratada paisagisticamente e encimada pelo magnífico monumento arquitetônico representado pelo Convento do Carmo, parcialmente restaurado recentemente como importante equipamento turístico, além do aspecto religioso e cultural.

b) Na faixa do Taboão, englobando parte do Comércio, Ladeira do Taboão, parte do Pelourinho e alcançando a Baixa do Sapateiro, mediante a renovação e ativação do Elevador do Taboão, sobretudo em se utilizando escadas rolantes em lugar de cabines, é possível reverter todas as tendências locais de esvaziamento e decadência pelo restabelecimento da mecanização do importante eixo de acessibilidade Comércio - Baixa do Sapateiro.

Se considerados ainda o desempenho dos anteriormente abordados Terminais periférico e central do Aquidaban, verifica-se a adequação deste eixo como primeira alternativa de acesso Comércio - Aquidaban de forma a beneficiar tanto ao Comércio como ao Taboão, ao Pelourinho e a Baixa do Sapateiro.

O adequado dimensionamento para a reativação do equipamento urbano de mecanização da acessibilidade de pedestres no Taboão, mediante escadas rolantes é, portanto, inadiável intervenção urbanística de Micro Escala com reflexo revitalizador no âmbito de Meso Escala, qual seja dois importantes módulos geomorfológicos urbanos, Comércio e Baixa do Sapateiro via Taboão.

A recomendação das escadas rolantes baseia-se na comprovada eficiência e economia das mesmas, veja-se a mecanização de pedestralização das estações centrais de metrô, cabendo no entanto o estudo arquitetônico pormenorizado para sua instalação no Taboão. Um edifício aí construído para as escadas em causa, obediente as implicações da imagem urbana, poderá ainda abrigar outras funções também rentáveis de comércio, serviços.

O desenho Síntese de Micro Escala ZC-U-P-S-002, Intervenção no Eixo Comércio - Baixa do Sapateiro via Taboão, mostra a atuação do equipamento em apreço face aos condicionamentos, geomorfológicos e de imagem urbana, na Micro Escala de abordagem, enquanto que o desempenho do mesmo em relação ao contexto maior pode ser examinado nos desenhos Proposição de Meso Escala, tanto Intervenções no Condicionamento Geomorfológico como de Acessibilidade.

c) Na faixa do Terreiro de Jesus, englobando parte do Comércio, Plano Inclinado, Terreiro de Jesus, Ladeira 12 de Outubro e Baixa do Sapateiro, mediante a introdução de equipamento mecanizado para acesso de pedestres no casario da calçada norte da Ladeira 12 de Outubro, em frente a fachada lateral da Ordem Terceira de São Francisco, fica estabelecido outro importante instrumento de intervenção revitalizadora do comportamento urbano central acrescentando ao notável desempenho do Plano Inclinado Comércio - Terreiro de Jesus a alternativa de acesso pedestrelizado do Comércio à Baixa do Sapateiro.

Este outro eixo de pedestralização Comércio - Baixa do Sapateiro, conforme foi examinado nas abordagens de Meso Escala dos condicionamentos geomorfológico e de acessibilidade, intervem como fator de revitalização tanto no Terreiro de Jesus como na Baixa do Sapateiro, desempenhando, por outro lado forte efeito de reabilitação da parte alta do Maciel, ver desenho ZC-U-P-S-003.

Um dos aspectos mais importantes, no entanto, da priorização da acessibilidade de pedestres, na escala de vários módulos geomorfológicos de cotas diferentes em relação ao mar, é o saudável alívio dos transportes centrais face a diminuição de demanda resultante da alternativa de acesso pedestrelizável. Esta vantagem somada ao natural incremento da vitalidade urbana central com melhores condições de acesso de pedestres,

aumento das micro economias e empregos, é por si só motivo bastante para justificar a intervenção não fosse ainda a considerável economia de divisas resultante do aumento de rendimento viagem-passageiro de um transporte central seletivo com respeito as origens destino também centrais;

d) Outra importante intervenção no plano dos equipamentos estáticos de transporte, localiza-se em Micro - Escala, no chamado Vale dos Barris, mas insinuando-se ao longo da encosta da Rua Direita da Piedade de forma a viabilizar a integração do transporte de massa expresso de vales com as linhas de circulares centrais, que necessariamente transitarão nos três importantes eixos de cumeadas junto a Piedade, Rua Direita da Piedade, Avenida Sete de Setembro e Carlos Gomes.

Trata-se de Terminal Periférico dedicado a veículos coletivos seletivos quanto a origem-destino Bairros - Terminal Periférico, de forma a melhor desempenhar suas funções de transporte em condições de superioridade qualitativas e quantitativas e principalmente a custo mais reduzido, completando-se o sistema de acessibilidade ao centro pela atuação neste mesmo Terminal Periférico de Equipamentos de Ascensão Mecanizada de Pedestres ao nível do Módulo Geomorfológico da Sete de Setembro.

Impõe-se que o Terminal Periférico em questão poupe o mais possível o desempenho residencial dos Barris, como Nicho Ecológico Urbano que é, de forma a preservar este bolsão residencial, motivo pelo que se elaborou, a nível deste trabalho piloto, seu desenho diretor, ZC-n-P-S-004, Síntese das Intervenções da Micro-Escala de Urbanismo na Área dos Barris e Piedade, de forma a estabelecer o necessário enlace dos transportes expressos e circulares centrais, revitalizando as funções centrais do importante Módulo Sete de Setembro, semprejuízo da delicada sobrevivência da função residencial do Módulo Barris, no espírito da expressa recomendação do

Termo de Referência que instruiu este trabalho.

Nessas condições prevê-se a cuidadosa passagem de acesso do sistema viário do vale ao espaço disponível junto à encosta da Rua Direita da Piedade atrás da atual Secretaria de Segurança, mediante entrada e saída por baixo das ruas Junqueira Aires e Aurelino Leal através pequenos viadutos com arrimos armados em concreto no sentido de liberar amplas caixas de rua e poupar o tecido urbano residencial dos Barris, entrada e saída estas que dando acesso ao referido espaço disponível serão usadas exclusivamente pelos veículos coletivos coletivos Terminal - Bairros no sentido do desembaraçado desempenho do mesmo.

Outrossim, o desenho do terminal no espaço em causa, deverá usar passarelas e escadas mecânicas de forma a viabilizar a movimentação de pedestres em planos diferentes da dos veículos como nas gares de metrô e ferroviárias.

Persegue-se em síntese a movimentação mecanizada de pedestres do nível do amplo Terminal Periférico a ser construído em espaço disponível a leste do edifício da atual Secretaria de Segurança (em vésperas de ser remanejada) para o nível da Praça da Piedade em pleno Módulo Geomorfológico da Sete de Setembro (módulo de desempenho predominantemente central) de forma a minimizar a promiscuidade de pedestres e veículos, maximizar a facilidade de manobras, tráfego direto de passagem de ambas as frotas (expressa e de circulares), embarque e desembarque de passageiros em ambas as frotas, tanto no Terminal Periférico, como na Praça da Piedade, otimizando-se assim, a integração da acessibilidade de Macro e Meso Escalas, através da intervenção no plano dos Equipamentos Estáticos de Transporte em pauta nestes logradouros.

A par, ainda, do Terminal em questão e, de suas escadas rolantes, deve ser explorada ao máximo o potencial de área

quase plana no vale dos Barris, no sentido de espaço para estacionamento periférico de veículos privados, recorrendo-se igualmente, a mecanização da locomoção de pedestres, dos estacionamentos ao plano do Módulo Sete de Setembro, através da Rocinha da Piedade, com área disponível para tanto.

e) Outros equipamentos estáticos de transporte se fazem necessários, no contexto geral da Zona Central, tais como "bairros" para embarque e desembarque de passageiros de coletivos centrais, ao longo da estreita infra-estrutura de remoto passado; pontos de taxi em situações adequadas à sua integração de desempenho, com os sistemas de transporte coletivo e pedestrelização mecanizada ou simples; estacionamentos periféricos abordados no desenho ZC-m-P-A-001, de título Hierarquização Integradora dos Sistemas Viários de Equipamento Estático de Transporte e das Frotas de Transporte Coletivos e Veículos Particulares.

Compreende-se, no entanto, que tal grau de pormenorização e, na extensão de toda a área do universo de interesse, Zona Central de Salvador, foge naturalmente, às possibilidades de recursos e tempo, do presente trabalho piloto, o que, não quer dizer que sejam de menor importância, o que demonstra a absoluta necessidade de se dar continuidade ao processo de planejamento aqui iniciado.

Para tanto, haverá que proceder metodologicamente, no espírito da metodologia desenvolvida no primeiro capítulo deste trabalho piloto, objetivando-se dar continuidade ao processo aqui iniciado, abordando de forma sistêmica e continuada, a realidade em causa, nas três escalas de abordagem responsáveis cada uma pelos fatores exógenos, endógenos e de micro urbanismo.

Ao longo dos trabalhos assim encaminhados surgirá, com auxílio do sistema de codificação da documentação gráfica aqui proposta, um sem fim de documentos de Micro Escala

que, a exemplo dos produzidos até aqui, instruirão a Revitalização do Centro sem prejuízo de sua Imagem e Características mais Desejáveis.

Este trabalho, demanda enorme tratamento de Micro Escala, que afeta a Malha Urbana e que adiante consideramos.

Objetiva-se nessa escala os traçados tipo de ocupação a nível de logradouro e edificações, de forma a hierarquizar o uso viário, otimizando o desempenho viário e de transporte de massa (nos termos da metodologia expressa no item 1 (hum) adequar a densificação, melhorando inclusive a qualidade do ambiente e da paisagem urbanas, otimizando o benefício custo dos investimentos privados, e do setor público, induzindo o crescimento saudável da malha urbana, mediante a formulação de uma nova política de Parcelamento e Edificações para as áreas novas, e uma readequação da estrutura de desempenho urbano e, revitalização das áreas antigas, como é o caso do Centro em causa e sua Área Histórica.

Entende-se por Malha Urbana o conjunto de ruas, calçadas, praças e quadras, ocupadas ou não, que, como infraestrutura de micro-urbanismo (criada por ocasião do parcelamento das glebas de passado rural), condiciona daí mediante o desempenho urbano.

3.6.2 Intervenções Continuadas Integradoras

Como é óbvio, transcende às possibilidades dos projetistas de loteamento do setor privado, uma percepção das demandas espaciais de meso e macro-escala, em futuro remoto (quando as glebas semirurais se transformarem em interior urbano). Dessa forma, os projetistas de loteamento não podem de sua consciência compatibilizar as demandas locais, específicas da malha urbana com as do âmbito dos sistemas e redes de uso global urbano.

A municipalidade, armada apenas das legislações de loteamento e construções, parcelamento e edificações, somente pode exigir percentuais de áreas para vias e lazer, sem que sua disposição obedeça a uma racionalidade maior que o simples entroncamento de ruas dos diferentes loteamentos sem quase nenhuma hierarquização. No caso das urbanizações anteriores ao processo de loteamento, caso centro, a mesma ausência de antecipação projetiva resultou na atual Malha Urbana Central.

É perfeitamente claro que o simples enfileiramento das vias dimensionadas para as demandas locais do passado produziu exatamente o colapso viário de hoje quando então, a demanda passa a ser o somatório das demandas locais encadeadas.

É portanto indispensável que os instrumentos de normação da malha urbana estejam, desde logo, compatibilizados com a concepção da estrutura física global de meso e macro-escala, de forma que a intervenção sobre um conflito local não apenas o remova para mais adiante.

Somente um Plano Diretor de fato, prenunciando a especialização do espaço físico segundo usos e vias hierarquizados, pode prevenir o compulsório agigantamento caótico do desenvolvimento urbano espontâneo. Farto é o exemplo brindado pelos precedentes urbanos nacionais e estrangeiros de maior porte que Salvador, como também de menor porte.

A antecipação e objetividade do Plano Diretor, de grande importância nas macro e meso-escalas, assumem na micro-escala importância ainda maior; vez que, nesta mais próxima da escala humana, se conforma a paisagem urbana, suas características ambientais, funcionalidade e principalmente economicidade, sem perda de qualidade, o que nas condições da Zona Central adquire importância ainda maior.

Este é o critério básico de intervenção na escala da malha urbana, destinado a evitar o encadeamento aleatório de micro-decisões e conseqüente agigantamento do labirinto espontâneo e caótico, onde o procedimento mais óbvio revela-se, quando implantado, inócuo face a desinformação Macro e Meso.

Dessa forma, os modelos de Parcelamento e Remembramento, acompanharão a concepção do Traçado Básico de Meso-Escala, integrando-se aos modelos de interseções (entroncamentos viários) e predispondo a heterogeneidade de usos necessária à rápida maturação das áreas ativadas, ou rápida reativação das antigas.

No caso do Centro, prevalece o conceito de Modelo de Remembramento..

Somente mediante uma política de incentivo ao remembramento, se pode alcançar o desempenho ótimo dos equipamentos, quaisquer que sejam, como dos usos espontâneos ou programados de forma que, a Legislação de Ocupação a ser elaborada, quando da continuação da ação planejadora, obediente à metodologia adotada por este estudo piloto, instrua o detalhamento do equipamento urbano, instruindo os planejadores, quanto ao dimensionamento de cada um.

A nível do atual trabalho piloto, foi possível localizar com segurança, aqueles equipamentos de papel preponderante e da hierarquia básica quanto à integração MESO-MACRO, mas seria aleatório o resultado de uma maior pormenorização, na escala da Malha Urbana.

4. PRODUTOS DO NÍVEL DE PLANEJAMENTO PILOTO

Entenda-se por Planejamento Piloto para a Zona Central de Salvador, o esforço inicial, objeto deste trabalho, de coleta, checagem, interpretação, triagem, codificação e processamento da informação disponível; formulação da metodologia de abordagem; formulação da metodologia de estudo e proposição

de intervenções urbanísticas; delimitação dos universos Macro Meso e Micros de Intervenção; formulação das estratégias básicas de intervenção para cada e todos os aspectos preponderantes do condicionamento do desempenho urbano e da intervenção urbanística, no âmbito central e correlatos; definição do primeiro elenco de intervenções a curto prazo; e programação inicial para a continuidade da ação planejadora, sua institucionalização, custeio e operação.

Compreende-se do simples exame do escopo acima referido e, profusamente detalhado no documento de título ESTUDO: ZONA CENTRAL - TERMO DE REFERÊNCIA, a sua amplitude e complexidade, de forma que, nas condições de tempo e recursos já apontadas, foi possível empreender o dito esforço inicial que, adiante explicitamos.

4.1 Objetivos e Meios Gerais

Aqui são examinados os três primeiros objetivos estratégicos que, pautaram o atual trabalho, como as recomendações gerais a eles afetas, as quais, instruíram e intervieram nos produtos do Nível Piloto.

4.1.1 Preservar Características de Responsabilidade Quanto ao Significado do Centro.

A preservação do que podemos chamar a Personalidade Urbana do Centro em causa, cuidadosamente estudada nos trabalhos precedentes relativos à Imagem, ao Patrimônio Histórico, à Paisagem e Ecologia Urbana, o que determinaram as medidas institucionais e de planejamento, até o momento adotadas, apresenta-se carente do critério urbo-econômico qual seja:

A preservação dos valores característicos da personalidade urbana, não pode ser mantida por medidas institucionais e de planejamento, ditadas exclusivamente, pela preocupação sócio-cultural, relativa aos mesmos valores.

Tanto o homem como o patrimônio urbo-arquitetônico, mantem-se no micro-sistema ecológico urbano dos logradouros, mediante o constante consumo de "nutrientes", de recursos econômicos e financeiros que, somente serão gerados pela prestação de trabalho, desempenhado este ou no logradouro, caso das áreas de uso misto comercial-serviços e residencial, industrial-residencial e de uso exclusivo comercial ou industrial, ou, ainda, fora dele, como nas áreas exclusivamente residenciais.

Nas condições peculiares do Centro em causa, com seus tecidos urbanos de uso predominantemente comercial e de serviços, e seus bolsões residenciais, a preservação e manutenção das características de significado central, a manutenção da personalidade urbana, será fatalmente custeada, ou por fundos perdidos ou pela saudável geração de recursos próprios, pelos mesmos comércios e serviços.

Como é, e a experiência assim o demonstra, inviável contar-se com os fundos perdidos na escala do porte da área urbana em apreço, fica perfeitamente claro que a "Preservação daquelas Características existentes que dão Significado de Centro" somente será viável, pela efetiva geração própria de recursos com base na Revitalização das Funções Geradoras de Recursos, sabidamente Comércio e Serviços nas Zonas Centrais principalmente quando, além da Preservação, identifica-se também, a necessidade de Restauração da Vitalidade nas áreas já devastadas pela miséria.

O inteligente artifício usado com êxito no Pelourinho e no Carmo, de custear a Restauração e Preservação da imagem pela introdução da Personalidade Turística, não pode ser estendida a toda a área central por óbvias Razões Mercadológicas.

Cabe estear a Preservação e Restauração em apreço, além de nas medidas institucionais e de planejamento voltadas para o sócio-cultural, em medidas institucionais e de planejamento, voltadas para a Vitalidade e ou Revitalização das funções

Geradoras de Recursos, ou seja, para o sócio-econômico.

Apenas os monumentos singulares poderiam e, assim mesmo, com dificuldade, ser mantidos a fundos perdidos.

Percebe-se que o presente objetivo, objeto deste item, pode ser alcançado mediante a formulação da Acessibilidade (restaurando-se-á), dos Usos (readequando-se-os à geração de recursos), da Ocupação (estagnando-se-á nas áreas históricas e readequando-se-á nas comuns) e do Equipamentos (redimensionando-se-os).

4.1.2 Preservar a Vitalidade e ou Revitalizar o Centro.

O presente objetivo estratégico, "preservar a vitalidade e ou revitalizar o centro através de medidas de proteção, recuperação e incentivos, proporcionando a sua estruturação e a integração dos valores sócio- culturais, de imagem e dos fatores econômicos" tem sua viabilidade residindo exatamente na correta Integração dos Valores Sócio-Culturais, de Imagem com os Fatores Econômicos e Geradores de Recursos.

Compreenda-se que a Vitalidade Sócio-Cultural é Alimentada e Custeada pela Geração de Recursos Proporcionada pela Vitalidade Econômica.

Analogamente às conclusões indicadas no item anterior, o objetivo deste item, a preservação e ou revitalização em apreço, pode ser alcançada mediante a formulação da Acessibilidade (restaurando-se-á), dos Usos (readequando-se-os à geração de recursos), da Ocupação (mesmo estagnando-se-á nas áreas históricas e readequando-se-á nas comuns) e dos Equipamentos (redimensionando-se-os).

As referidas intervenções de readequação, restabelecimento, redimensionamento, são impostas pelo necessário incremento das ofertas nas condições de revitalização e mesmo nas de manutenção da vitalidade, por força da necessária geração

de demanda na escala das atividades rentáveis capazes de custear a mesma vitalidade.

Compreenda-se que se o custo fixo de manutenção de velhos edifícios for superior à renda aferida deles, o resultado lógico, mais cedo ou mais tarde, será sua ruína, qualquer que seja o empenho de seus proprietários em preservar ou restaurar o status, a imagem, qualquer que seja o uso, comercial, de serviço ou residencial.

Nesse particular os principais fatores de aviltamento do desempenho econômico dos edifícios centrais, vem sendo, via de regra, no cenário mundial, e particularmente em Salvador, o estrangulamento gradativo da acessibilidade aliado à hipertrofia de ocupação.

Fica portanto, óbvio que a Política de Revitalização somente se pode apoiar no correto manejo dos acessos e da ocupação, mediante o rendimensionamento do equipamento estático de transporte (reduzindo-se as frotas e ampliando-se-lhes a capacidade de transporte) restringindo-se-lhes drasticamente a ocupação (readequação da lei) e criando-se assim, condições para um melhor desempenho econômico dos usos, que, em última instância, custearão a vitalidade central e sobretudo, custearão a onerosa manutenção da vitalidade.

4.1.3 Identificar, Definir e Orientar as Funções Centrais Para Viabilizar Seu Desempenho Como Tal.

O objetivo também estratégico em causa, fecha, como veremos, com os dois objetivos, anteriormente tratados, o ciclo ecológico urbano, de forma a restabelecer-lhe o equilíbrio se efetivamente alcançado.

Se, como vimos nos itens 4.1.1 e 4.1.2, a imagem e a vitalidade urbanas tem sua viabilidade custeada pelos usos rentáveis e como, a renda dos usos típicos dos centros

urbanos é sabidamente superior a dos usos típicos dos bairros e arrebalde, somente um colapso da oferta de acesso (principal fator caracteristicamente demandado pelos usos típicos centrais) pode inverter a tendência de superioridade da renda central, afetando o desempenho do Centro como tal.

É quando os centros começam a se esvaziar para melhores condições de acessibilidade, sendo substituídos no espaço central, por usos de cada vez menor hierarquia, não típicos das funções centrais, afetando, quando não destruindo, o desempenho do Centro como tal.

Em Salvador, e como atesta o diagnóstico longamente exposto no item 2 (dois), transparecem todos os sintomas do início da agonia e morte do seu Centro tradicional, acompanhada do surgimento de novos e dispersos centros, com usos gradativamente cada vez mais nobres, nos termos dos prognósticos também presentes no item 2 (dois), Diagnósticos e Prognósticos para a Zona Central de Salvador.

Ora bem, esta tendência assim verificada não é nem desejável, nem incontornável, nem tolerável.

Sabe-se com segurança que Restabelecido o Nível de Acessibilidade Central demandado pela hierarquia dos usos centrais, dos usos mais nobres, de mais baixa frequência de demanda, mas de grande abrangência, com grande universo de demanda, alcançando toda a urbes, a metrópole e a região, fica Restabelecida a Vitalidade dos Usos Centrais, resultando no Restabelecimento das Funções Centrais e portanto, Restabelecimento da Razão de Ser do Centro, de seu Desempenho Como Tal.

Como as causas fundamentais do conhecido colapso da acessibilidade central vem sendo, via de regra, no cenário urbano mundial, e particularmente, no Sítio Geomorfológico do Centro em Salvador, a descontinuidade física de porte e

qualidade dos sistemas viários expresso e local para o mesmo Centro, aliada à hipertrofia da ocupação calçada em legislação anacrônica e absurda, fica portanto óbvio que, a Política de Identificar, Definir e Orientar as Funções do Centro somente pode se apoiar no correto manejo dos acessos e da ocupação, mediante redimensionamento do equipamento estático de transporte (reduzindo-se as frotas e ampliando-se-lhes a capacidade de transporte, segundo as recomendações do item 2.2 (dois ponto dois) além da rigorosa reformulação da legislação de ocupação (restringindo-se prosseguimento da ocupação hipertrofiante do Centro) de forma a Propiciar as Funções Típicas da Hierarquia Central.

Pretender identificar, definir e orientar as funções centrais sem intervir na acessibilidade e na densidade, Resulta em Legislar Para o Descumprimento da Lei, posto que é possível fechar um prostíbulo com a força da lei, mas não há lei que possa mandar abrir, no mesmo imóvel, outro serviço de hierarquia central, uma Corretora da Bolsa, por exemplo, sem acessibilidade, estacionamento, imagem e outros requisitos, indispensáveis a mesma sobrevivência econômica das funções da hierarquia central.

Conclui-se daí, que a legislação de usos quanto às funções centrais será fatalmente inócua, se não for calcada na exata medida da relação Densidade - Acessibilidade, cuja Dimensão Matemática simplesmente Inexiste Antes da Intervenção Nos Aspectos da Densidade cuja intervenção será Absurda se Procedida Antes de Dimensionada a Capacidade Nominal do Potencial de Acesso Disponível Mediante o Projeto Integrado de Circulação e Transporte nos termos do item 3.2 (três ponto dois) Intervenção No Plano Da Acessibilidade - Integração Transporte de Massa.

- 4.1.4 Encadeamento Lógico de Intervenções Para Alcançar os Objetivos Pretendidos.

Os objetivos gerais, tão bem levantados pelo ESTUDO: ZONA CENTRAL da OCEPLAN - PLANDURB que serviu de TERMO DE REFERÊNCIA para o presente PLANO PILOTO DE INTERVENÇÃO, somente, serão alcançados, mediante o encadeamento lógico e ineludível apresentado nos itens imediatamente anteriores, quais sejam 4.1.1 (quatro hum hum), 4.1.2 (quatro hum dois) e 4.1.3 (quatro hum três) e, que adiante sintetizamos:

- a) Projeto Integrado de Circulação e Transporte nos termos do item 3.2 (três dois) de título Intervenção no Plano de Acessibilidade;
- b) Obtenção do Potencial Operacional de Circulação e Transporte, da Capacidade Nominal do Projeto Integrado Completo;
- c) Avaliação do Limiar e Teto do Potencial de Ocupação Viável Face o Potencial Nominal do Projeto Integrado de Circulação e Transporte;
- d) Elaboração de Radical Readequação da Legislação de Ocupação Vigente no limite exato do Teto do Potencial de Ocupação Viável Face o Potencial Nominal do Projeto Integrado de Circulação e Transporte;
- e) Implantação do Projeto Integrado de Circulação e Transporte nos termos do item 3.2 (três dois), Intervenção no Plano da Acessibilidade - Integração do Transporte de Massa;
- f) Avaliação dos Reflexos da Implantação do Projeto Integrado de Circulação e Transporte no Desempenho Operacional das Funções Centrais e das Não Centrais no Âmbito do Centro;
- g) Elaboração de Radical Readequação da Legislação de Usos, com Vistas a Privilegiar as Funções Centrais

da Hierarquia do Centro Metropolitano em Relação as Funções Centrais da Hierarquia do Passado Urbano, as Quais Já Estarão Sendo Assumidas Pelos Sub-Centros da Metrôpole;

h) Acompanhamento das Mutações de Uso, Ocupação e Desempenho Face as Intervenções em Causa e Exercício das Atividades Normativa, Fiscalizadora e Reguladora de Distorções;

i) Exercício da Ação Planejadora Continuada com Vistas as Necessárias Mutações de Procedimento da Ação Planejadora e da Ação Implantadora Face as Mutações Macroeconômicas e Tecnológicas, com Destaque das Motivadas Pela Crise Mundial de Energia.

4.2 OBJETIVOS E MEIOS ESPECÍFICOS (TÁTICOS)

Trataremos a seguir, dos chamados objetivos específicos, do Termo de Referência, os quais, identificamos como OBJETIVOS TÁTICOS, os quais, são abordados aqui, do ponto de vista de sua integração, uns e outros, no interesse da perseguição aos OBJETIVOS ESTRATÉGICOS abordados no item 4.1 (quatro hum): READEQUAÇÃO DO TRANSPORTE DE MASSA, PARA DIMENSIONAMENTO READEQUADO DA OCUPAÇÃO, PARA REVITALIZAÇÃO DAS FUNÇÕES CENTRAIS E PRESERVAÇÃO DA IMAGEM, SIGNIFICADO PAISAGÍSTICO, SOCIAL E ECONÔMICO DO CENTRO, NA PERSPECTIVA HISTÓRICA DE SUA INEXORÁVEL MUTAÇÃO DE CENTRO URBANO PARA CENTRO METROPOLITANO, PARALELAMENTE AO DESENVOLVIMENTO POLICÊNTRICO TÍPICO DA METRÓPOLE EM GESTAÇÃO, conforme foi verificado e comprovado pelos estudos para elaboração do MFT, Modelo Físico Territorial para Salvador, da OCEPLAN - PLANDURB.

4.2.1 Delimitação da Área Central.

Conforme ficou claro no MFT, principalmente em sua Terceira Alternativa, o atual porte físico da Zona Central, de tecido urbano intimamente comprometido com as funções centrais, abrange indiscutivelmente, todos os módulos glomorfométricos do perímetro mapeado no desenho ZC-m-P-I-001 de título Zona

Central - Meso Escala - Proposição Institucional - Delimitação do Centro e suas Sub-Áreas de características específicas.

Note-se no entanto, que a subdivisão e a mesma pormenorização dos limites, não pode obedecer mecanicamente a compartimentação aleatória do espaço ditada pelas atuais zonas de tráfego pelas razões que a seguir se apresenta:

As atuais zonas de tráfego não têm a devida expressão institucional face o atual colapso do transporte de acesso ao Centro; a estrutura geomórfica do Centro, aspecto preponderante do condicionamento de acessibilidade, ocupação e usos centrais, não coincide com as atuais zonas de tráfego; a indispensável e inadiável readequação da acessibilidade viária, de equipamento estático de transporte, de tráfego de veículos e de circulação de pedestres, subverterá necessariamente, as atuais zonas de tráfego.

Conforme podemos verificar, os limites tanto da zona central como de suas sub-áreas, não podem coincidir com ruas cumeadas e vales, mas sim, tem de passar, necessariamente, ao longo das encostas, verdadeiros limites físicos entre os diferentes comportamentos do espaço urbano.

4.2.2 Delimitação das Sub-Áreas Centrais com Características Específicas.

Pelas mesmas razões apresentadas no item anterior de número 4.2.1 (quatro dois hum), as sub-áreas, também mapeadas no desenho ZC-m-P-I-001, já referido, obedecem ao condicionamento preponderante, o geomorfológico, nas condições sui-gêneres do Centro de Salvador, resultando nos módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo, que estes sim, apresentam características específicas de comportamento zonal de uso, ocupação e desempenho.

Com base nesta ótica, voltada para o caráter perene que deve

inspirar a institucionalidade , são identificadas as seguintes sub-áreas: Módulo Sete de Setembro; Módulo Barris; Módulo Joana Angélica com seus cinco setores, Mouraria, Campo da Pólvora, Tororô, Saúde - Nazaré e de Joana Angélica propriamente dito; Nazaré Extremo; Barbalho; Lapinha; Baixa do Sapateiro; Sê; Comércio; Sete Portas; longo e extenso Vale do Tororô.

Todos estes módulos no entanto, sub-áreas da zona central, têm seus limites ao longo das meia encostas, de forma que se constituam em espaços homogêneos do ponto de vista da intervenção urbanística, social e econômica, constituindo-se assim, em instrumento institucional realmente útil e não, numa mera compartimentação burocrática.

Estas sub-áreas são ainda identificadas, segundo a natureza de suas características específicas, a saber:

- a) Quanto ao Valor Histórico, segundo as recomendações dos órgãos competentes e, principalmente com base nos estudos do PLANDIP;
- b) Quanto as Atividades Comerciais em estreita vinculação ao quadro atual e projetivo da acessibilidade;
- c) Quanto a Serviços nos termos da mesma organicidade de função;
- d) Quanto ao Uso Industrial minoritário no Centro mas merecendo recomendação no sentido do incremento daquelas indústrias manufatureiras não poluidoras, tipo confecções e de pequenas montagens (eletrônica, por exemplo);
- e) Quanto as Atividades Artesanais com ênfase nas artísticas e especializadíssimas da hierarquia central;

- f) Quanto ao Uso Residencial, nos bolsões residenciais de vocação inequívoca, face ao condicionamento geomórfico;
- g) Quanto a Valores Sócio-Culturais, identificados com o equipamento urbano de cultura, museus, teatros, monumentos e logradouros históricos;
- h) Quanto a Recreação e Lazer, sabidamente de menor envergadura nas Zonas Centrais, mas de importante responsabilidade no desempenho dos bolsões residenciais. Infelizmente, a intensa ocupação e a pulverização do parcelamento, tornam financeira e economicamente difícil a readequação destas atividades nos bolsões residenciais, por força da histórica atuação da Legislação Vigente de Ocupação e Parcelamento. Mesmo a Urgente Readequação desta Legislação não intervirá retroativamente na melhoria do resultado histórico já institucionalizado. Felizmente, esse quadro não chega a preocupar, dada a privilegiada natureza da cidade de Salvador, quando à recreação e o lazer (cidade praiana) desde que, em superiores condições de circulação de transporte.

4.2.3 Estabelecimento de Medidas Para Preservação, Proteção, Recuperação e ou Restauração das Áreas Históricas.

Fica perfeitamente óbvio que a preservação do enorme Patrimônio Histórico no âmbito do Centro de Salvador, transcende as possibilidades financeiras e econômicas de procedimentos a fundos perdidos, incentivos, verbas especiais ou qualquer outro artifício sem retorno.

Fica igualmente claro que o expediente de recorrer-se a Indústria Turística como gerador de recursos restauradores e conservadores do Patrimônio Histórico, encontra-se explorado no limite de suas possibilidades e está praticamente esgotado na atualidade.

Resulta claramente óbvio que a preservação do patrimônio histórico em causa somente, pode ser enfrentada com base na mesma revitalização das funções centrais e residenciais, capazes de assumirem o custo de restauração e manutenção da imagem histórica, mediante o restabelecimento das condições mínimas de acessibilidade para tanto.

Fica no entanto, também claro que, as medidas e diretrizes já adotadas pelos órgãos competentes, são suficientes desde que, esses órgãos, recebam recursos para aplicação nas atividades normativas da revitalização a ser desencadeada pela readequação da acessibilidade.

4.2.4 Estabelecimento de Medidas Para Conservação, Recuperação e Manutenção dos Locais Sócio-Culturais (Locais de Festas) e Paisagísticos.

Como esses locais não funcionam todo o tempo com tais finalidades, mas apenas nas datas festivas, não é possível que se pretenda mantê-los a fundos perdidos para uso eventual, de forma que somente poderão ser recuperados e mantidos, com base no desempenho urbano perene, nos intervalos do calendário festivo.

Como o desempenho urbano central perene está em colapso face a descabida ocupação nas condições da decadência da acessibilidade, somente a readequação de ambas, pode refletir na viabilização da recuperação e manutenção dos espaços sócio-culturais e paisagísticos.

4.2.5 Estabelecimento de Medidas Para Preservação das Áreas de Uso Habitacional.

A preservação e melhoria das condições de habitabilidade dos bolsões habitacionais, no âmbito do Centro, são igualmente dependentes de recursos oriundos da mesma atividade residencial, vez que, se o desempenho urbano residencial do

logradouro degenera, via de regra, pelas condições de :
acessibilidade e eventualmente, pela perda de qualidade
ambiental, avilta-se o valor de uso dos edifícios e imóveis
residenciais do mesmo logradouro, resultando na rápida e
degeneração do uso habitacional.

Sabe-se no entanto, que o nível de acessibilidade do
desempenho habitacional, difere d'aquela exigido pelo
desempenho urbano central, diferença essa que se caracteriza
por uma demanda quantitativamente menor, de forma que
restabelecida a acessibilidade central e considerando-se
ainda, a interioridade dos bolsões residenciais no universo
do Centro, ficam, automaticamente, restabelecidas as
condições de preservação e conservação das áreas de uso
habitacional, mesmo porque, sua vocação como tal está
definitivamente determinada pelo condicionamento geomórfico.

No entanto, cabe a oportuna programação institucional de uso,
com base na Readequação da Legislação Vigente de Usos, em
perfeita harmonia com as tendências mais espontâneas do
condicionamento geomórfico e não, segundo uma utópica
racionalidade arbitrária.

Trata-se de proceder medidas orgânicas e não meramente de
racionalidade cartesiana e abstrata

4.2.6 Estabelecer Medidas Para Preservação, Proteção e Recuperação dos Locais Onde Hoje se Encontra a População de Baixa Renda.

A população de baixa renda, não tem condições econômicas de
escolher onde mora, via de regra, ela é empurrada para os
piores lugares, sejam os mais longínquos, ou então, os mais
centrais, poluídos, arruinados, insalubres, feios, íngremes,
inseguros, os de mais baixo potencial urbanizável e baixo
custo.

Compreenda-se que o rico, via de regra, procura bons terrenos onde a construção de suas casas é mais econômica, onde o transporte, seu e de seus familiares ao trabalho; às escolas e aos equipamentos urbanos, é mais barato e fácil, onde a qualidade ambiental é mais saudável, e por tudo isto, o rico paga um alto preço pelo seu terreno, abandonando assim, os espaços antieconômicos justamente aqueles, com piores condições de aproveitá-los.

Assim é que o pobre vê-se, nas condições do sistema ecológico-urbano vigente, envolvido por um desesperante dilema:

A população de baixa renda ou reside em áreas de baixo custo extremamente longínquas e paga por isso, considerável parcela de sua parca receita para deslocar-se aos mercados de trabalho, deixando de comer para transportar-se, ou, submete-se a morar nas áreas centrais de mais baixo custo e, por isso mesmo, mais inumanas, trocando as poupanças com o transporte, pela marginalização de seus filhos, é quando se prostitue para comer melhores migalhas.

Compreende-se daí, que o problema da preservação, proteção e recuperação dos locais centrais onde hoje se encontra a população de baixa renda, foge a capacidade de atuação das recomendações do urbanismo de micro-escala, da escala dos bolsões residenciais de baixa renda no Centro, demandando da política habitacional, importante investimento para a readequação habitacional de baixa renda no Centro, a qual somente se Viabilizará Mediante Um Procedimento Rigorosamente Especulativo Por Parte da Política Habitacional, entendendo-se Rigorosamente Especulativo como meio de viabilidade financeira e econômica da intervenção da melhoria da habitabilidade.

Este Procedimento Especulativo no bom sentido da palavra, reside em utilizar-se do baixo custo de aquisição das áreas deterioradas, antes, obviamente, das intervenções urbanísticas revitalizadoras de adequação da acessibilidade, beneficiar-se destas intervenções, pela fatal revalorização das áreas e,

redestinã-las à baixa renda. Obviamente, dado o baixo poder de compra dos tetos de salário-família das populações aí residentes, como só e acontece nos empreendimentos do BNH, em áreas próximas ao Centro, estes imóveis recuperados, serão absorvidos muito mais pela classe média baixa que, pelos atuais moradores de baixa renda, por força de provável e compulsória inadimplência dos compradores de baixa renda.

Sendo assim, e de qualquer forma, a melhoria das condições de habitabilidade dos locais centrais onde se encontra a população de baixa renda, sofrerão considerável influência positiva das intervenções revitalizadoras do plano da acessibilidade, o que não se pode impedir nas condições do sistema urbo-ecológico vigente, é que suas populações de baixa renda sejam desalojadas daí, seja pelo livre jogo dos interesses privados, seja pela preocupação com a sobrevivência financeira do próprio Sistema Financeiro da Habitação na própria Faixa de Baixa Renda.

4.2.7 Incentivar a Expansão do Uso Habitacional no Centro?

Não serão medidas de implantação e controle que poderão intervir na expansão do uso habitacional no Centro, vez que, o comportamento urbano de usos obedece a rigorosas leis de mercado que nas condições de uma economia de mercado, neutralizarão qualquer legislação de urbanismo que as contrarie por mais bem intencionada e utópica que seja.

Nessas condições, A Expansão do Uso Habitacional no Centro Será o Produto Inevitável da Melhoria das Condições de Habitabilidade em Função da Melhoria da Acessibilidade, Sempre e Quando Esta Última Melhoria Não Privilegiar as Tendências Espontâneas de Expansão dos Usos Tipicamente Centrais.

Significa dizer que, uma legislação de uso não deve contrariar as tendências espontâneas de uso ditadas pelo delicado Equilíbrio Econômico Urbano, sob pena de causar mais mal que

bem por melhores que sejam suas vãs intenções.

Compreende-se perfeitamente que uma valorização significativa dos aluguéis, mediante um incremento de Qualidade da Centralidade Inviabiliza o Uso Unifamiliar dos Imóveis Gerando os Curtiços, este é o caso de grande parte dos sobrados do Maciel, onde os aluguéis são da ordem, atualmente, de Cr\$. . . . 60.000,00 (sessenta mil cruzeiros) pese a desencorajante ambiência urbana.

Obviamente, uma legislação que pretenda arbitrar e incentivar o uso residencial, será responsável pela geração e proliferação das casas de cômodo e curtiços, vez que, somente os usos da hierarquia central, podem suportar o custo de mercado da centralidade.

Este não é o caso dos bolsões espontaneamente residenciais como os Barris, Tororô, Nazaré, Saúde, Mouraria, Santo Antonio e outros, onde a relativa excentricidade geomórfica, estabelece e propicia a manutenção de saudável vocação residencial.

A correta filosofia contemporânea de zoneamento de Usos não pode admitir, pelas razões apresentadas, a antiga, pretensa e desastrada arbitração dos usos que caracteriza a absurda Lei Vigente de Usos em Salvador.

4.2.8 Definir Áreas em Processo de Esvaziamento e Deteriorização e Estabeler Medidas para sua Revitalização.

O esvaziamento e deteriorização, o nome está dizendo, é um fenômeno urbano determinado pela cessação de atividades determinada pela inadequabilização do espaço urbano para o desempenho das mesmas atividades, o que é sintomático do estrangulamento do acesso. A deteriorização do tecido urbano é o resultado lógico da inacessibilidade assim como, necrose dos tecidos vivos, é o resultado lógico da interrupção do fluxo sanguíneo.

Um pedaço de tecido retirado de um cadáver, pode ser mantido vivo em laboratório, se garantido o fluxo sanguíneo ou similar.

O tecido urbano em processo de esvaziamento e deteriorização, é sintoma evidente da falta de "nutrientes" o que no organismo urbano significa falta de atividade rentável, e assola tanto os Centros urbanos e metropolitanos autofágicos, como as cidades mineiras esgotadas as reservas minerais, como as cidades agrícolas esgotadas as reservas regionais de sólo, como as cidades entrocamentos rodoviários ou ferroviários ou ainda, aquoviários esgotada ou transferida a importância viária, e como tanto outros exemplos como a imaginação possam ocorrer atividades rentáveis (pesqueiras, industriais, entrepostos, administrativas, etc).

Nas áreas centrais urbanas, metropolitanas e particularmente em Salvador, atravessando sua fase de franca metropolização, a revitalização do Centro repousa na "readministração" dos "nutrientes" centrais caracteristicamente necessitados de acessibilidade universal para seu vasto mercado de consumidores de bairro, urbanos, metropolitanos e regionais.

Nessas condições a reavitalização das áreas de esvaziamento e deteriorização identificadas no Centro, desenho ZC-m-D-0-002, de título Qualidade de Ocupação, onde se verifica as áreas de ocupação predominantemente em mau estado e as de ocupação predominante de ruínas, somente pode ser alcançada, mediante a readequação da Acessibilidade nos termos do item 3.2 e 3.3 (três dois e três três) associada a readequação da ocupação, da densificação pela readequação da Legislação de Ocupação, nos termos do item 3.5 (três cinco).

4.2.9 Definição dos Usos Compatíveis e Incompatíveis e Estabelecimento de Medidas e Normas Para Sua Implantação.

Conforme já abordado nos itens 4.2.5 (quatro dois cinco), 4.2.6 (quatro dois seis), 4.2.7 (quatro dois sete) e 4.2.8 (quatro dois oito) não há dúvida quanto a urgência de reformulação da

arbitrária Legislação de Usos vigente em Salvador, mas é absolutamente indispensável que suas arbitrariedades não sejam apenas substituídas por outras de nova lavra.

Não se trata de Definir e Arbitrar Usos Compatíveis e Incompatíveis, mas com exceção dos usos industriais poluentes atmosféricos, auditivos, visuais, de efluentes, obviamente incompatíveis, faz-se necessário Acompanhar Sem Arbitrariedade o Processo Saudável e Espontâneo de Substituição Gradativa dos Usos da Hierarquia de Centro Urbano Pelos de Centro Metropolitano enquanto que os Sub-Centros Urbanos do Contexto de Macro Escala Sejam Liberalizados Para Assumir as Funções Migrantes.

De forma que a Nova Legislação de Usos seja Muito Mais Liberal Que a Presente sob pena de se estar contribuindo para o embotamento do desempenho metropolitano de Salvador e agravando a crise atual de espaço para usos terciários e quaternários, a qual vem se refletindo num péssimo desempenho das condições de atividades administrativas e empresariais que já afetam o desempenho dos setores secundários do CIA e Pólo Petroquímico da Metrôpole.

Não se pode pretender que os valores de uso da realidade urbana, provinciana mesmo, de há vinte e mais anos atrás, continuem prevalecendo como diretrizes do espaço urbano-metropolitano da Salvador do porte de hoje.

Nessas condições, o único uso incompatível com o espaço urbano da Zona Central, nas condições do processo de metropolização acelerado de Salvador é o Industrial Poluente.

Estamos assistindo, no que tange os demais usos, a um processo espontâneo e saudável de acomodação dos tecidos urbanos à sua nova estrutura de organismo metropolitano.

4.2.10 Incentivar a Continuidade de Expansão das Atividades Terciárias Necessárias à Vitalidade e Revitalização da Zona Central?

Não cabe o incentivo a continuidade e expansão das atividades terciárias, vez que elas são consequência natural das condições do desempenho urbano central. Falido este desempenho as atividades terciárias centrais, também falirão e, muito menos, se expandirão.

A simples readequação da acessibilidade e a restrição da posterior ocupação reestrangulante garantirá a continuidade e expansão das funções terciárias centrais.

4.2.11 Estabelecimento De Medidas De Preservação Para Atividades Informais e Definição de Áreas Para Feiras Livres, Artesanato, etc.

As atividades informais são tão informais como algo nômades, exatamente como condição indispensável de se viabilizarem.

Os vendedores ambulantes, por exemplo, são ambulantes porque precisam compensar a precária sobrevivência financeira do comércio de suas quinilhariarias pela agressiva perseguição aos pedestres em circulação. A simples localização de ambulantes os elimina por imobilização.

As feiras, igualmente, alcançam sua relativa eficiência quanto a qualidade e preço dos produtos mediante uma expressa mobilidade que usufrue da economia de escala dos consumidores de vários bairros para custear e viabilizar poucas vantagens que oferecem em contraposição ao monopólio do abastecimento. Essas poucas vantagens, no entanto, são extremamente importantes para a população de baixa renda quando não para toda a população.

Os artesãos, analogamente, se plantados num mesmo logradouro,

em pouco tempo esgotarão o mercado representado pelos frequentadores deste logradouro e terão de deslocar-se de ponto.

No entanto, em condições centrais, onde cresce o universo de frequentadores de todos os bairros da urbes ou da metrópole, surgem pontos excepcionalmente propícios às atividades informais, as quais assumem algumas vezes, situações crônicas de ótimo resultado quanto a seus desempenhos, tanto do ponto de vista de suas sobrevivências, como do ponto de vista do serviço que prestam à população universal da urbes ou metrópole.

Este é o caso da Feira de São Joaquim um dos poucos bastiões que resistem ao monopólio do abastecimento e nesse particular tudo deve ser feito para sua conservação, readeguando-se, no entanto, seu esquema de higienização.

Merece especial atenção a importância de São Joaquim pelo serviço que presta ao Cinturão Verde de Pequenos Produtores Ortigranjeiros da Metrópole, inclusive, Ilhéus e das localidades do recôncavo, ainda servidas pelo fantástico veículo sem combustível que é o Saveiro a vela.

Este pormenor é da maior importância, tanto para a economia de abastecimento como para a agrícola e pesqueira metropolitana, ambas responsáveis por milhares de empregos e substituidoras de importações (não vendem peixe congelado do Rio Grande nem frangos e ovos de São Paulo).

4.2.12 Incentivar a Implantação de Equipamentos de Apoio Turístico e Estabelecimento de Medidas Para Seu Controle?

Considera-se que o Turismo em Salvador, está convenientemente assumido pela BAHIATURSA de forma que a intervenção urbanística deve caber apenas a indicação das possibilidades turísticas de exploração da espantosa vista disponível ao

longo da borda da falha geológica de Salvador. Este é um forte ingrediente da atratividade turística em Salvador cujo potencial em plena Zona Central de Salvador, encontra-se praticamente inexplorado.

4.2.13 Assegurar Condições Para Permanência às Indústrias Existentes no Centro e Estabelecer Medidas Para Seu Controle e Expansão.

Este objetivo cabe a política de usos a qual já longamente abordada, deve recomendar o uso industrial não poluente, grande empregador de mão de obra, perfeitamente compatível com o espaço urbano central.

Não é por acaso que as manufaturas mais nobres, confecções e outras atividades secundárias desse tipo, ocupam áreas cênicas em Buenos Aires, São Paulo, Nova Iorque, Paris e outras cidades de grande porte.

Prevalece aqui a grande importância social dessas atividades como empregadoras de massas para a população de baixa renda dos complexos urbo-centrais.

No entanto, devem ser observadas rigorosas restrições às instalações insalubres, faltosas de segurança do trabalho e, principalmente poluidoras visuais, da imagem, e ambiência urbana, sobretudo nas áreas históricas. É fácil exigir-se através das posturas e normas disponíveis, a correta instalação das indústrias em causa, em perfeita harmonia com a imagem desejável para o Centro em apreço, desde que, os órgãos municipais tenham recursos materiais e humanos para exercer as atividades fiscalizadoras e normativas.

4.2.14 Readequação do Mobiliário Urbano, Sanitários, Bancos, Sombreamento, Sinalização, Lixeiras, Telefones, Caixas Postais, Comunicação Visual, Etc.

É indispensável não confundir mobiliário urbano com equipamento urbano. O mobiliário urbano, não chega a comprometer o desempenho funcional do espaço central, motivo pelo que, preferimos deixar que seja objeto do prosseguimento da ação planejadora, vês que, sua enorme variedade e peculiaridades, consumiriam os escassos tempo e recursos do presente trabalho piloto, em prejuízo dos aspectos preponderantes da qualidade urbana central.

4.2.15 Readequação do EQUIPAMENTO ESTÁTICO DE TRANSPORTE.

Trata-se da definição de uma política de Terminais Periféricos e Centrais, Estacionamentos Periféricos e Centrais, além de Estacionamentos dos Transportes de Carga. Representa uma das intervenções de importância preponderante no desempenho no desempenho urbano do Centro.

Deve perseguir, nas condições da atual crise mundial de energia, privilegiar sempre que possível o transporte coletivo, mesmo que em detrimento do de automóveis particulares, sob pena de prejudicar gravemente o desempenho da economia urbana, regional e nacional, esta última no que respeita o difícil equilíbrio da balança de pagamentos.

No exato espírito dos itens 3.2 e 3.3 (três dois e três três) faz-se necessário e urgente, dotar o centro de um conjunto de equipamentos estáticos de transporte que adiante listamos:

- a) Novos Terminais Periféricos para Veículos Coletivos, de grande porte e situados no Aquidabam e na parte baixa dos Barris.
- b) Ampliação e adequação do atualmente único terminal periférico (em eixo tangencial) do Centro de Salvador, o da França. Não é por acaso que tem melhor desempenho que os demais não periféricos, o da Barroquinha, o da Sé e mais recentemente, o da Mouraria.

c) Remanejamento de Terminais Centrais, atualmente de uso promíscuo central e periférico para suas especializações para a hierarquia exclusivamente central, na Sé, na Barroquinha, na Mouraria e no Campo Grande.

Este remanejamento deve visar um mínimo de ofensa a imagem local e, sempre que possível, minimizar a promiscuidade de pedestres e veículos, mediante diferenciação de planos de passagem, com auxílio de escadas rolantes.

d) Remanejamento de logradouros, introdução de "baías" ao longo das calçadas para a otimização do desempenho de circulares centrais em passagem, no Campo da Pólvora, Praça da Piedade.

e) Remanejamento de logradouros para introduzir vastos estacionamentos periféricos para veículos privados, nos limites do potencial fundiário disponível nos vales dos Barris, do Tororó, do Canela, e em áreas ociosas do Porto e junto ao Porto no Comércio.

f) Introdução de novos equipamentos urbanos de ascensão mecanizada de pedestres nos desníveis chave entre os mais importantes módulos de espaço quase plano contínuo, Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, Baixa do Sapateiro - Joana Angélica, Barroquinha - Sete de Setembro e Piedade - Novo Terminal Periférico dos Barris.

g) Estudar e projetar o maior número possível de "baías" para embarque e desembarque de passageiros dos circulares centrais ao longo de toda a rede viária da hierarquia central. Entenda-se por "baías", o alargamento da via mediante estreitamento da calçada ou recuo de construções para uso exclusivo dos pontos de ônibus seletivos de origem-destino central (a exemplo do desenho já implantado na Rua Direita da Piedade).

4.2.16 Levar a prática Política de Estacionamentos, Privilegiadora dos Estacionamentos Periféricos e Inibidora dos Estacionamentos Centrais.

Faz-se indispensável uma notável diferença do preço da hora entre os estacionamentos centrais e periféricos, privilegiando estes últimos de forma a inibir o uso indiscriminado do carro particular no Centro. Para os casos de urgência e curta duração, deverá ser fixada uma taxa baixa para a primeira meia hora de estacionamento no Centro, mas deve ser introduzido um respeitável incremento progressivo do preço por tempo adicional, no sentido, de tornar insuportável as longas permanências, induzindo assim, a alta rotatividade dos estacionamentos centrais.

Esta política no entanto, somente se torna viável, em função da readequação do transporte coletivo seletivo de origem-destino central, na escala do porte da demanda real e, com base na adequação do equipamento estático de transporte. Somente com a oferta de alternativa coletiva de porte adequado, será possível, implantar uma política realmente capaz de inibir o uso indiscriminado do carro particular no espaço central.

A simples diminuição do acesso de veículos particulares ao Centro, determinará o aumento do desempenho da frota de coletivos seletivos da origem-destino central, produzindo-se em fim, um relacionamento recíproco dos dois níveis de transporte, o periférico e o central, única e econômica maneira de maximizar a capacidade do sistema viário central.

A cirurgia rodoviarizante que, via de regra, vem sendo empregada em benefício do carro particular, é nociva e mesmo fatal à sobrevivência do Centro, como tal; mas por outro lado, a inibição compulsória do acesso de carros particulares sem uma paralela oferta de opção de acesso coletivo, com bom desempenho, também afetará a vitalidade do Centro

4.2.17 Hierarquização Viária Segundo o Princípio das Origem-Destino, Central e Periféricas.

Ainda no espírito dos itens 3.2 e 3.3 (três dois e três três) e com base na constelação de equipamentos estáticos de transporte, é possível, indispensável e inadiável, a hierarquização viária, segundo os dois níveis Origem-Destino, destinando-se as avenidas de vale, os eixos tangenciais ao tráfego de acesso específico a periferia do Centro, e especializando-se a trama viária central para o tráfego de alta frequência dos circulares centrais.

Dessa forma, é possível restabelecer a acessibilidade ao centro ao nível de sua atual demanda e da de próximo futuro, nas condições da escassa disponibilidade de espaço da trama viária, central, originária do passado remoto, sem recorrer-se à cirurgia rodoviarizante no mesmo centro, o que significaria sua definitiva destruição.

Compreenda-se que as funções centrais não sobrevivem às condições de tráfego veloz, como também, não se desenvolvem em condições precárias de acesso, de forma que precisam e principalmente, de uma eficiente pedestrelização, apoiada em circulares centrais e equipamentos de ascensão mecanizada de pedestres, os quais, ambas devem conectar-se ao sistema rodurbano da escala urbana e metropolitana, garantindo assim, as indispensáveis relações centro-bairro, centro-urbes, centro-metrópole e centro-região.

4.2.18 Estabelecer Medidas Para a Integração dos Sistemas Rodo e Aquovitários.

Nas condições da presente ocupação residencial de lazer da Ilha de Itaparica, estão estabelecidas as premissas para sua oportuna, espontânea e fatal mutação de uso, do residencial de lazer para o residencial pura e simplesmente.

Esta é a tendência inexorável dos sítios urbanos similares, a margem de baías, lagos, rios e estuários, tais como Recife, Vitória, Rio, Santos, Florianópolis e Porto Alegre.

É óbvio que, a cada dia, cresce a pressão de demanda sobre a oferta de transporte aquoviário Salvador - Itaparica nos fins de semana, e essa demanda vem provocando o incremento da oferta, de forma que em determinado momento, o acesso nos dias úteis, se torna muito mais cômodo que nos feriados e fins de semana, de forma a viabilizar com vantagem a opção pelo uso residencial.

É claro que fica mais fácil transportarem-se diariamente a pequena parcela da população ativa, que todos seus familiares nos fins de semana, e nessas condições, Itaparica, em pouco tempo, assumirá características de área dormitório, depois equipando-se com o equipamento de bairro, funcionará como gigantesco bairro ou conjunto de bairros que dado o enorme potencial urbanizável a baixo custo (topografia favorável) passará a demandar transporte aquoviário numa escala sem precedentes.

Nessas condições, inverte-se a relação oferta-demanda e, assim, como a oferta do "Ferry-Boat" gerou a ocupação da Ilha, gerou a demanda, esta mesma demanda passará a viabilizar e gerar o incremento da oferta.

É oportuno lembrar que quando do projeto de viabilidade do "Ferry-Boat", idealizado para a função rodoviária da BR 101, discutia-se a viabilidade de operar-se uma ou duas embarcações, do ponto de vista do retorno do investimento, e hoje, quatro embarcações são visivelmente insuficientes nos fins de semana.

Como mais uma vez aqui, está se repetindo um modelo rodoviarizante, incompatível com a crise mundial de energia, cabe a veemente recomendação no sentido de privilegiar-se

o transporte de passageiros, o incremento da frota de passageiros da Bahiana e de Lanchas para Mar Grande (com melhores condições de atracação nesta última localidade) no sentido de inverter-se a tendência de hipertrofia do transporte aquaviário no melhor propósito de emprestar-lhe melhor desempenho, adequado a demanda coletiva, integrada a linhas de circulares Ilhéus, agigantando-se-lhe a capacidade de transporte na proporção da demanda fatal de próximo futuro.

A mesma dificuldade representada pelas imensas filas domingueiras do Ferry Boat, será o instrumento viabilizador da expansão da frota de passageiros, desde que a Bahiana de Navegação ou outra instituição qualquer (privada ou estatal) assuma o transporte interno na Ilha nos termos da mesma filosofia dos itens 3.2 e 3.3 (três dois e três três).

A relativa importância dada aqui a problemática de acessibilidade da ilha de Itaparica, se deve a que seu enorme potencial urbanizável a baixo custo, seu processo de urbanização galopante já desencadeado e seu condicionamento hidro-geomórfico, vai descarregar suas enormes tensões de próximo futuro (coisa de 5 a 10 anos) em pleno Centro Metropolitano de Salvador, sendo fácil compreender a extensão do impacto sobre o já precário desempenho do mesmo.

Faz-se indispensável, portanto, urgente e inadiável readequar a política de transporte hidroviário no sentido de incrementar a frota de passageiros, associar-se-lhe um eficiente sistema de coletivos circulares internos na Ilha de Itaparica e resguardar o "Ferry-Boat" para sua adequada e inequívoca função rodoviária ligada à BR 101.

Compreenda-se que a mais cara, a mais lerda incômoda e a mais irracional maneira de transportar pessoas é através de carros em ferry-boats, muito embora o ferry-boat seja um ótimo veículo para o transporte de carga, mudanças ou traslado de veículos.

Trata-se, mais uma vez, de adequar a especificidade do desempenho à especificidade da carga, humana ou não.

Nessas condições haverá que estudar-se a integração dos terminais aquaviários aos sistemas centrais, urbanos e metropolitanos de acessibilidade através suas linhas, vias e equipamentos estáticos de transporte, tanto no continente como na Ilha, e na exata observação da metodologia exposta no item 3.2 (três dois) de título Intervenção no Plano da Acessibilidade - Integração do Transporte de Massa.

4.2.19 Definir Áreas e Estabelecer Medidas para a Implantação de Um Efetivo Sistema de Pedestrelização do Centro.

Sabe-se com segurança, modernamente, que a presença da multidão de pedestres é o ingrediente indispensável ao saudável desempenho do uso comercial central. A prestação de serviços, manifesta maior independência em relação a multidão, desde que serviços de baixa frequência, vez que usuário e prestador podem escolher o dia e a hora do encontro, adaptando suas agendas. Já o comércio, dependente do processo psicológico que envolve a oportunidade de compra, vê-se absolutamente carente da presença física dos compradores em potencial, para que, possa usufruir dos fortuitos impulsos aquisitivos.

Essa presença física e na escala da multidão, somente se constitui, quando o universo de compradores em potencial, transita a pé junto às ofertas, o que, favorece e mesmo viabiliza, o desempenho do comércio da hierarquia central. Agora bem, considerando-se o lado social da atividade comercial, ofertando empregos, distribuindo a produção industrial e, assim, dinamizando toda a economia, é importante que usufrua da centralidade como fator maximizante de seu desempenho, mas faz-se absolutamente indispensável que, a centralidade em questão, não careça

das condições de pedestrelização indispensáveis a maximização das oportunidades de transações, sob pena de perderem o desempenho da hierarquia central, para assumirem a personalidade urbana de mero comércio sub-central.

Esta perda de substância é a flagrante tendência apresentada pelo comércio, no âmbito central de Salvador, nas condições do crescente estrangulamento da acessibilidade com destaque da queda da pedestreabilidade, nas condições do espaço esclerosado pelo acesso de veículos, com baixa transportabilidade.

Objetivando a indispensável reabilitação de pedestreabilidade do Centro, verifica-se, com base no quadro atual de circulação de pedestre, a urgente necessidade de ampliar-se o espaço quase plano contínuo, emprestando-lhe condições de economia de escala, mediante a introdução dos já anordados equipamentos estáticos de ascensão mecanizada de pedestres, entre os diferentes níveis topográficos dos módulos geomórficos do contexto central.

Baseia-se, outrossim, a referida decisão, no importante desempenho do equipamento similar em operação, singular peculiaridade do cenário urbano da Salvador Central.

Faz-se, no entanto, necessário que as intervenções urbanísticas, voltadas para a pedestreabilidade, estejam perfeitamente sincronizadas com os demais aspectos da acessibilidade, nos termos da metodologia de intervenção adotada e no espírito dos itens 3.2 e 3.3 (três dois e três três).

Outrossim, cabe estudar as possibilidades de introdução de "calçadas", ou sejam, ruas exclusivas para pedestres o que passa a ser possível com base na diminuição da demanda de espaço viário, pela mesma readequação da acessibilidade.

Note-se, por exemplo, que durante a interrupção do tráfego de veículos pela Baixa do Sapateiro, as vendas não caíram na escala do que se previa, e se assim mesmo caíram 20% (vinte por cento), tal fato pode ser atribuído mais bem aos buracos e obstáculos físicos decorrentes das obras que, a ausência do trânsito de veículos.

Esta singularidade vem de ser testemunhada pelos comerciantes que privados do tráfego de veículos, tiveram, no entanto, em suas portas, melhores espaços, passarelas e taboados, para a franca circulação de pedestres.

4.2.20 Estudar Possibilidade de Remanejamento nas Cercanias do Porto, com Vistas ao Uso Público.

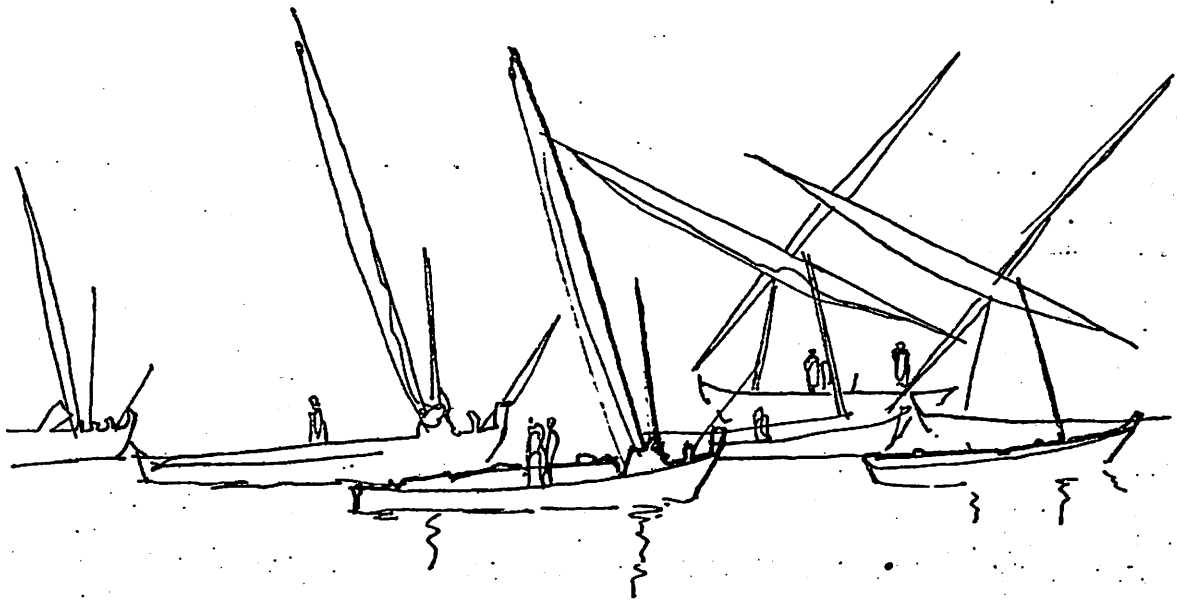
Faz-se oportuno o estudo de remanescentes fundiários da Zona Portuária, no Comércio, para seu remanejamento, quando possível, para a aplicação das políticas de acessibilidade e circulação, sempre e quando na estrita observação da metodologia adotada a nível deste trabalho piloto e, sem prejuízo da manutenção do "pulmão do Porto", áreas de expansão e manobras operacionais portuárias.

4.2.21 Aproveitamento de Áreas da Feira de São Joaquim

Podemos considerar como inconveniente, o remanejamento de áreas da Feira de São Joaquim, para outros usos que não os de abastecimento econômico, tão bem desempenhados pela referida feira, tão bem integrada pelos saveiros a toda a região produtora do recôncavo.

Cabe, ainda, compreender a importância do Saveiro, não só como aspecto da imagem urbana de Salvador, mas como importante meio de transporte, sem combustível, em início de processo de reabilitação.

A Feira de São Joaquim é importantíssimo fator condicionante



O século movido a energia alternativa,
a eólica, sobrevive a todo o ciclo do
petróleo, começando a apresentar os primeiros
sintomas de recuperação de sua viabilidade
face a crise mundial de energia.

do desempenho urbano, não só como equipamento de abastecimento, mas como imagem e característica da Cidade e, influente fator condicionante do desempenho de atividades agrícolas em todo o recôncavo.

Isto seria suficiente para sua reabilitação, não fosse ainda, a importância sócio-econômica de abrangência metropolitana.

A CEASA é o Centro de Abastecimento por terra, por caminhões movidos a petrodólares, enquanto São Joaquim é o Centro de Abastecimento aquoviário, por saveiros a vela, movidos pela energia alternativa, a EÓLICA, de custo igual a zero, em plena Crise Mundial de Energia.

Cabe, como já abordado no capítulo sobre equipamento urbano de abastecimento, sua renovação higienizadora e readequação da acessibilidade, com ênfase no estudo da integração Feira-Coletivos; e nada de estacionamento de veículos particulares, os quais, seriam absorvidos em áreas mais próximas ao Centro, sob pena de sobrecarregar-se o eixo de transporte da Calçada, com uma multidão de motoristas esperando ônibus.

4.2.22 Estabelecimento de Medidas de Utilização das Áreas de Contato com o Mar para Recreação e Lazer.

Inicialmente, cabe renovar a observação do extraordinário contato visual com o mar, ao longo da beira superior da falha geológica de substancial potencial turístico.

O contato direto com o mar em Zonas Centrais, no entanto, oferece menos potencialidade quanto à recreação e lazer, muito embora, caiba examinar-se o trecho do Mercado Modelo ao Solar do Unhão, com absoluto destaque do Forte de São Marcelo, sempre carente de acesso dinamizador de seu desempenho, seja como Museu, como Restaurante Marinho, ou como ambos.

4.2.23 Estabelecimento de Espaço Com Vocação Específica e Elaboração de Políticas para Estruturação.

Ao longo dos trabalhos ora realizados e mesmo antes, quando da elaboração pelo PLANDURB do Termo de Referência, assim como, do Modelo Físico Territorial - Estrutura Urbana Para Salvador - 1990, foi possível identificar inequívocas vocações funcionais apresentadas por espaços urbanos, com tendências bem definidas além das de outros com vocações potenciais que, embora ainda não declaradas pelo quadro de usos espontâneo, podem ser renunciadas pela quantidade e qualidade dos condicionantes físicos, econômicos, sociais e institucionais.

É certo que, a nível do presente trabalho piloto, não é possível esgotar a identificação e estabelecimento dos referidos espaços urbanos de vocação específica, como menos ainda, elaborar cabalmente as diretrizes políticas para estruturação e intervenção urbanística em cada um, mas faz-se em seguida, a indispensável listagem d'aqueles de vocação mais significativas quanto ao melhor desempenho do Centro, face a sua dinâmica atual de desenvolvimento qualitativo de status de centro urbano ao de metropolitano.

Obviamente, o trabalho de identificação, elaboração de políticas, ação planejadora e ação implementadora da intervenção planejada nesses espaços, deve ser objeto do prosseguimento do planejamento sistêmico, ora iniciado e, que, se pretende institucionalizar, motivo pelo que abordaremos apenas os espaços de vocação inequívoca a nível do presente trabalho piloto:

- a) Aquidabam - Ladeira do Carmo junto a Baixa do Sapateiro, espaço urbano de vocação flagrante para o restabelecimento da acessibilidade ao Centro via Baixa do Sapateiro, com enorme e indiscutível responsabilidade no desempenho e sobrevivência do mesmo, conforme as indicações do diagnóstico, prognóstico e proposições deste Plano Piloto;

- b) Vale dos Barris no entorno do Bairro de mesmo nome e junto a Piedade, igualmente de vocação inequívoca quanto a integração da acessibilidade ao Centro dos níveis Macro e Meso, mediante intervenção de Micro Escala, com base nas indicações do diagnóstico, prognóstico e proposições deste Plano Piloto;
- c) Área da Nova Feira de Água de Meninos, Feira de São Joaquim, de vocação inequívoca para importante centro de abastecimento integrado a todo o sistema de produção e transporte marítimo, no âmbito do recôncavo, em processo de franca reabilitação, face a crise mundial de energia. Assim sendo, a Feira de São Joaquim, demanda intervenção de grande porte, no sentido de propiciar o adequado desempenho de sua vocação, no exato espírito do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;
- d) Áreas onde se localizaram as intervenções em equipamento de ascensão mecanizada de pedestres, áreas de vocação inequívoca para o restabelecimento da pedestrelização do Centro, nas condições de condicionamento geomórfico dos módulos de desempenho central conforme o diagnóstico, prognósticos e proposições do presente Plano Piloto;
- e) Perímetro Superior da Falha Geológica, área de grande potencial quanto a exploração do contato visual com o mar, com inequívoca vocação para os usos de recreação e lazer, em função do mesmo acesso visual ao mar, nos termos do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;
- f) Área da Avenida do Contorno, de inequívoca vocação para o desempenho das funções de recreação e lazer, de contato direto com o mar, nos termos do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;

- g) Área de Santo Antonio de vocação inequívocaresidencial central, em nobre ambiência histórica, merecendo tratamento especial, no sentido de privilegiar esta tendência a ser acentuada pela legislação de usos e beneficiada pelas intervenções na acessibilidade, nos termos do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;
- h) Área dos módulos, de vocação flagrantemente central, em todos os pavimentos, a sofrerem intervenções reabilitadoras da acessibilidade, incentivadoras do desenvolvimento qualitativo dos usos (no sentido de mutações para usos da hierarquia metropolitana) e inibidoras, quando não limitadoras, do desenvolvimento da ocupação, até o limite do potencial disponível de acessibilidade, nas condições da readequação da infraestrutura, frotas e equipamentos estáticos de transporte, nos termos do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;
- i) Áreas dos módulos de vocação central nos pavimentos térreos, vocação tendente à incorporação dos demais pavimentos às funções centrais, a sofrerem intervenção reguladora das mutações de uso, no sentido da preservação das atuais condições de espaço, para a acessibilidade às demais áreas de vocação central em todos os pavimentos, restringindo-se a incorporação em pauta e, por outro lado, limitando-se o incremento da ocupação, conforme diagnóstico, prognósticos e proposições do presente Plano Piloto;
- j) Área do Alto dos Barris, de tradição residencial, a ser mantida mediante intervenção reguladora dos usos, muito embora, possa admitir incremento da ocupação dadas as novas condições de acessibilidade a serem criadas no Vale do mesmo nome, de forma a propiciar demandas de retorno para o sistema de transporte central readequado, no espírito das proposições resultantes do diagnóstico e Prognósticos deste Plano Piloto;

k) Área do Alto do Tororô, com idêntica tradição de uso residencial, a ser mantida pelas mesmas razões, segundo o diagnóstico, prognósticos e proposições do Plano Piloto em pauta;

l) Área da Mouraria, sofrendo rápidas mutações de uso face a recente ativação aí, de um terminal central de coletivos, de forma a merecer cuidadoso estudo para definição de política para manter ou inverter tal tendência.

Trata-se de recente mutação vocacional a ser estudada com base no diagnóstico, prognósticos e proposições do presente Plano Piloto;

m) Área da Saúde e Nazaré do Sul, com vocação residencial central, a ser mantida face as mesmas razões identificadas junto ao Terminal Periférico proposto dos Barris, mas já em função do Terminal Periférico proposto para o Aquidabam - Ladeira do Carmo, com base no diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;

n) Área de Nazaré do Norte, com vocação residencial central, abrigando ainda, importantes equipamentos de ensino da hierarquia central em Salvador, como também, equipamento de saúde, merecendo tratamento no sentido de manter-se o presente equilíbrio, face as facilidades a serem introduzidas pela readaptação da acessibilidade, nos termos do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;

o) Área do Barbalho, merecendo idêntico tratamento conforme diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;

p) Área da Lapinha, com vocação residencial periférica do Centro, mas com importante papel na difícil acessibilidade norte, exigindo cuidadoso exame Projetivo, no

sentido da manutenção da acessibilidade entre o mesmo Centro e o grande potencial residencial de baixa renda da Liberdade e entorno, nos termos do diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto;

q). Área das Sete Portas em conexão com a Barros Reis, com flagrante vocação para o adensamento da função comercial e de serviços, mas exigindo radical esforço, no sentido de impedir a tendência de estrangulamento da acessibilidade via Barros Reis, de fundamental responsabilidade no desempenho do Centro, conforme diagnóstico, prognósticos e proposições deste Plano Piloto.

4.2.24 Estabelecimento de Política para o Paisagismo Verde no Âmbito do Centro.

Como se há de compreender, não é possível manter em pleno Centro de Salvador, o mesmo nível de tratamento paisagístico alcançado nos melhores logradouros de bairros, como nas espaçosas avenidas de vale, pela simples razão da mesma densidade de ocupação e qualidade de uso dos espaços urbanos da função central, mas faz-se necessário intervir na radical substituição das espécies de pequeno porte e ornamentais, pela densa introdução de espécies arbóreas sombreadoras.

A função do paisagismo do Centro, não deve ser, em Salvador, cidade litorânea de clima quente e bem úmido, a ornamentação pura e simples dos logradouros, mas sim, a função de intenso sombreamento, vez que, os espaços abertos centrais, praças e logradouros, descampados, são intensamente insolados em condições que, por mais belos que sejam os jardins de pequeno porte, pouco se pode usufruir de suas belezas, por causa do micro-clima do sítio urbano central.

No entanto, este micro-clima no âmbito central em Salvador, se torna extremamente agradável, quando adequadamente sombreado, seja pela contiguidade do mar com sua brisa constante,

seja pela amenidade visual em contraste com o entorno típico da zona central.

Não vemos, por conseguinte, necessidade da dispendiosa manutenção de áreas gramadas e floridas nas condições das grandes densidades de transeuntes dos espaços centrais, mas sim, a copiosa cobertura sombreadora, podendo ser o solo apenas pavimentado, exatamente pra atender a enorme gama de alternativas de trajeto dos pedestres, em espaço de uso central. Este pavimento pode e deve ser equipado com numeroso mobiliário urbano, como compete ao paisagismo central, de forma que, se situe em condições de usufruir do sombreamento em apreço.

As espécies devem, no entanto, ser escolhidas de forma a minimizar os tratos de manutenção e limpeza urbana, cabendo ainda a recomendação, no sentido de que sejam plantadas, mediante cuidadoso preparo da cova, quanto ao solo e nutrientes artificiais e naturais. Neste particular, é notável o investimento perdido em Salvador, pelo plantio de numerosas árvores que vêm a perecer, dadas a más condições do solo, de forma que, seria mais econômico plantar menos e melhor. Equivale dizer, investir mais em preparo do solo, para melhores resultados do esforço de plantio, sobretudo, nas áreas centrais onde a depredação motivada pela alta densidade de pedestres, de difícil fiscalização, possa ser compensada pela proporção de mudas vingadas.

4.3 SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

Vistos os principais objetivos e meios de alcançá-los, no referente a readequação do desempenho da sub-unidade central no contexto de Salvador, do ponto de vista das três escalas de abordagem, Macro, Meso e Micro, referentes aos fatores condicionantes, respectivamente, exógenos, endógenos e da escala do micro-urbanismo, passamos a examinar a título de recapitulação, a síntese relativa aos três produtos básicos.

ao nível do presente Plano Piloto, quais sejam: um detalhamento de uso do solo; uma proposta de circulação e transporte; bases para nova legislação de uso e ocupação; com suas recomendações de estudos e projetos necessários à primeira geração de trabalhos e prosseguimento da ação sistêmica de planejamento da Zona Central de Salvador, ora desencadeada.

Objetivando reunir de forma simplificada as Recomendações resultantes deste Plano Piloto, passamos a explicitar o conjunto de intervenções de curto, médio e longo prazos, destinadas à readequação do desempenho urbano da Sub-Unidade Central (Centro Urbano Metropolitano de Salvador) no sentido de sua revitalização e mesmo sobrevivência. Uma maior pormenorização das recomendações em pauta será obtida no contexto precedente de diagnóstico, prognósticos e proposições, sempre no espírito da metodologia adotada e preconizada.

4.3.1 Um Detalhamento do Uso do Solo.

A Zona Central (da terminologia de urbanismo) a qual ganha o nome de Sub-Unidade Central (do conjunto de sub-unidades que compõe o MFT de Salvador), encontra-se delimitada para sua institucionalização, segundo os fatores preponderantes de condicionamento do desempenho urbano e de intervenção urbanística, limites documentados no desenho ZC-m-P-I-001 (Zona Central - Proposição de Meso Escala - Institucionalização).

Este desenho mostra, não só o limite exterior da referida Sub-Unidade, como seus Setores Internos, segundo o irredutível condicionamento geomórfico do desempenho e comportamento urbanos, de forma que seja viável estudar, projetar e implementar cada um desses setores de forma integrada, em conformidade com sua integridade físico- econômico- social- institucional.

Dentro desta compartimentação orgânica, ditada pelas características históricas comportamentais de seus sítios

urbanos, verificadas quanto a perenidade projetiva de suas tendências, e somente segundo esta compartimentação, é possível proceder o adequado zoneamento de usos, sempre em obediência a espontaneidade viabilizadora da vitalidade urbana (com base na viabilidade econômica das atividades exercidas nos espaços), voltadas para o aperfeiçoamento qualitativo de usos da hierarquia metropolitana, destinando-se às atividades da hierarquia urbana, as sub-áreas centrais do primeiro, segundo e terceiro grau, adequada aos usos da hierarquia meramente urbana.

Sendo assim, cabe a continuidade da ação planejadora para a pormenorização, a nível da micro escala de urbanismo de Nova Legislação de Usos em cada Setor Interno da Sub-Unidade Central, sempre obediente ao condicionamento geomórfico, levando-se em consideração as isoplanas de 10% (dez por cento), delimitando áreas de declividades inferiores a 10% como limiar físico do pleno desempenho das funções centrais de comércio e serviços da hierarquia metropolitana, nas condições de adequada acessibilidade, e demais áreas para a importante função residencial no âmbito central, sempre observadas as vocações determinadas pelo binômio geomorfologia - acessibilidade, conforme desenho ZC - m P - U - 001 (Zona Central - Proposição de Meso Escala para Usos).

Ainda com base na mesma compartimentação orgânica do espaço físico da sub-unidade, equivale dizer, segundo os referidos setores internos do âmbito central, cabe a continuidade da ação planejadora para a pormenorização, a nível da micro escala de urbanismo, da Nova Legislação de Ocupação para cada setor interno da Sub-Unidade Central, com vistas a expressa limitação da ocupação às condições de acessibilidade disponível, a ser aferida da capacidade nominal do projeto de circulação e transporte, objeto do próximo item.

A Nova Legislação de Ocupação, para cada e todos os Módulos, Setores Internos da Sub-Unidade Central, deverá, por outro lado, atender rigorosamente as exigências relativas a manutenção da imagem patrimônio dos sítios históricos, que além do binômio geomorfologia- acessibilidade ditarão as taxas de ocupação e coeficientes de utilização e gabaritos de altura, segundo o desenho ZC-m-P-O-001 (Zona Central, Proposição de Meso Escala para a Ocupação).

Merece ainda, especial referência, o exame do comportamento de usos nas chamadas encostas mais ou menos íngremes do ponto de vista de restringir-se-lhe a ocupação para os limites adequados à sua vocação predominantemente residencial.

4.3.2 Uma Proposta para Circulação e Transporte.

Como ficou claro, em função dos diagnósticos e prognósticos deste Plano Piloto, é no colapso da acessibilidade e na intervenção urbanística reabilitadora da mesma acessibilidade, que reside a maior soma de elementos indispensáveis à mesma qualificação dos usos e quantificação da ocupação.

Nessa condições, somente o projetamento e detalhamento do Plano e Projetos de Readequação da Acessibilidade, propostos nas três escalas de abordagem, a Macro, a Meso e a Micro, instruirá adequadamente a subsequente programação dos usos e ocupação (Zoneamentos de Uso e Ocupação) de forma profícua quanto a revitalização do Centro e sua sobrevivência como tal.

Sendo assim, cabe o prosseguimento da ação planejadora para a pormenorização, a nível de micro urbanismo, da Proposição de Circulação e Transporte do nível deste Plano Piloto, Readequação da Acessibilidade, com ênfase no tratamento privilegiado dos coletivos e da pedestrelização, restringindo-se drasticamente o incremento das tendências automobilizantes e rodoviarizantes no Centro, sob pena de assistirmos seu definitivo e irreparável colapso e morte,

dadas as condições do singular condicionamento geomórfico da Salvador Central.

A readequação da acessibilidade em pauta em pauta, somente será possível, mediante as intervenções de porte adequado exaustivamente preconizadas por este Plano Piloto e que, adiante explicitamos:

a) Reequipamento Estático de Transporte.

Introdução dos Grandes Terminais Periféricos Para Coletivos Seletivos da Origem - Destino Periferia Central - Bairros, Introdução dos Terminais Centrais Para Coletivos Seletivos de Origem - Destino Centro - Centro e Incremento da Oferta de Equipamentos Mecanizado de Ascensão de Pedestres nos Pontos de Integração dos Módulos Geomorfológicos de Espaço Quase Plano Contínuo e Vocação Funcional Central;

b) Rigorosa Hierarquização das Vias.

Destinação hierarquizada das vias, segundo suas localizações e portes, ao tráfego preferencial de veículos de idêntica hierarquia quanto a Seletividade Origem-Destino dos âmbitos Central e Periferia-Bairros;

c) Remanejo das Frotas de Coletivos.

Remanejo de todas as concessões para exploração das linhas de coletivos, no sentido de maximizar-se o desempenho das mesmas, suas rentabilidades, minimizar-se os custos operacionais e otimizar-se a capacidade de transporte, mediante a utilização do Equipamento Estático de Transporte proposto, assim como a Rigorosa Hierarquização Viária;

d) Compulsória Inibição das Tendências Automobilizantes e Rodoviarizantes do Centro.

A importante inversão das tendências constatadas de estrangulamento galopante da acessibilidade central pela hipertrofia dos modelos automobilizantes e rodoviarizantes no Centro, podem e devem ser urgentemente invertidas, mediante a utilização do Equipamento Estático Específico, estacionamentos periféricos de grande porte e baixo custo de permanência e, estacionamentos centrais de custo proibitivo às longas permanências, sempre e quando estes equipamentos sejam adotados em sincronia com a oferta alternativa de acesso, mediante o sistema de terminais e coletivos da hierarquia central (circulares) apoiados ainda, pelo importante incremento da ascensão mecanizada de pedestres, esta nas condições da singular geomorfologia dos sítios urbanos centrais em Salvador;

- e) Incentivo à Coletivização dos Translados Aquoviários Centro - Itaparica.

A mesma filosofia destinada a otimização da capacidade de transporte, maximização do desempenho seletivo origem-destino e, minimização dos custos operacionais, pode e deve ser aplicada à crescente hipertrofia automobilizante e rodoviarizante dos translados aquoviários Centro - Itaparica, mediante o incremento da oferta do transporte de passageiros (embarcações só para passageiros) associada a oferta de transporte coletivo interno na Ilha.

Constata-se já, atualmente, demandas internas na Ilha que, viabilizam tal intervenção e uma adequada política diferenciável de preços, para o traslado de automóveis e passageiros, pode significar importante instrumento de inversão das tendências rodoviarizantes e automobilizantes dos sistemas aquoviários.

O Ferry-Boat deve se especializar para o desempenho de sua principal vocação funcional, como equipamento específico da BR 101;

f) O "Feede-Bach" da Acessibilidade e conjunto de Intervenções no plano da acessibilidade, é que fornecerão a informação quantitativa objetivamente indispensável à adequada formulação e Detalhamento do Uso e Ocupação do Solo.

4.3.3 Bases Para as Novas Legislações de Uso e Ocupação do Solo.

Uma vez projetada e pormenorizada a nível de micro urbanismo, a proposta de circulação e transporte deste Plano Piloto, aqui elaborada a nível de Macro e Meso Escalas de Abordagem e detalhada a nível de estudo preliminar, apenas para a intervenção de micro escala no Vale dos Barris, é que se terá condições, com base na exata avaliação do potencial de acessibilidade viável no quadro de condicionamento geomórfico do universo em pauta, de preconizar com um mínimo de objetividade, a programação dos usos e, principalmente de ocupação.

Proceder fora deste encaminhamento lógico, é cometer arbitrariedade com a mesma inconsequência das atuais, inadequadas, absurdas, e nocivas legislações anacrônicas e vigentes de uso e ocupação, seja por sub ou super dimensionamento.

Somente o conhecimento antecipado do potencial teto de acessibilidade nas condições da tecnologia vigente e do condicionamento geomórfico inerente do sítio urbano central de Salvador, pode instruir com objetividade a adequada recomendação de usos e quantificação da ocupação para o correto desempenho urbano da Sub-Unidade Central de Salvador em suas novas condições de Centro Metropolitano e Histórico.

Fica, portanto, óbvio que se deve proceder com a devida urgência o projetamento e pormenorização, em micro escala de urbanismo, da proposição de maximização do desempenho da

circulação e transporte deste Plano Piloto, para em seguida e com base na capacidade nominal do referido projeto, avaliar e distribuir a ocupação teto viável no farto mas acidentado espaço urbano da Sub-Unidade Central do MFT de Salvador.

Ainda como bases para as Novas Legislações de Uso e Ocupação cabem aqui aquelas recomendações que não sendo ditadas pela intervenção no plano da acessibilidade, também condicionarão a concepção e elaboração do Modelo Programado de Ocupação e Usos.

a) Recomendações Quanto ao Uso.

Os usos típicos de centros metropolitanos e no caso específico de Salvador, de centro metropolitano histórico, caracterizam-se mais pela excelência qualitativa da hierarquia metropolitana que pelo porte quantitativo próprio dos usos típicos dos centros urbanos.

Não se trata aqui de um comércio ou serviços de grande porte de demanda mas sim de ampla faixa de demanda, não se tratam por exemplo de relojoarias e relojoeiros, mas dos representantes de relógios e respectivas peças, para a reposição dos estoques de relojoarias e relojoeiros. Compreenda-se que os consumidores de um centro metropolitano, originam-se não só dos bairros do contexto urbano, como também de outras cidades da área de influência da metrópole, assim como, de toda a região alcançada pela força de gravitação do Polo Metropolitano.

Prevalecem assim, na hierarquia metropolitana, as funções comerciais e de serviços super-especializadas, as quais demandando muito menos espaço que aquelas da hierarquia urbana, necessitam, por outro lado, de uma ambiência, de uma qualidade urbana e de vitalidade adequada ao status de sua hierarquia; assim é que, se acomodam perfeitamente ao cenário urbano de longo passado histórico (Wall Street,

Centro de Amsterdan, etc) sempre e quando uma cuidadosa intervenção urbanística, mais cuidadosa que onerosa, viabilise a manutenção da vitalidade indispensável do tecido urbano histórico para seu adequado desempenho metropolitano, com destaque da acessibilidade.

Faz-se necessário uma acessibilidade universal, próxima aos terminais ferroviários, rodoviários e aquaviários além dos terminais periféricos centrais do contexto urbano, mas e sobretudo, um Centro Metropolitano não sobrevive à promiscuidade rodoviarizante; não é por acaso que se torna quase impossível estacionar um veículo particular, automóvel em Wall Street, muito embora seja relativamente fácil lá chegar de ônibus, metrô ou Rolls Roice com Choufer.

Não é por acaso que no Comércio, em Salvador, situam-se as principais Sedes Bancárias, sem que, no entanto, se possa estacionar automóveis em suas portas como se fora em qualquer pequena cidade interiorana, mas é absolutamente Necessário Que Se Restabeleça A Acessibilidade Ao Histórico Centro Metropolitano de Salvador através o fácil acesso de ônibus, taxis e ou Rolls Roices com choufer;

b) Recomendações Quanto à Ocupação.

Analogamente, a Ocupação de um Centro Metropolitano não é necessariamente tão carente de densidade como a dos Centros Urbanos, vêz que, os mesmos usos típicos da hierarquia metropolitana não o exigem, desde que garantida a referida acessibilidade universal àquela gigantesca faixa de usuários da escala metropolitana.

Nessas condições, uma séria restrição ao incremento da ocupação no centro metropolitano, longe está de prejudicar o desempenho das funções da hierarquia metropolitana, contribuindo, isto sim para a gradativa migração dos usos menos nobres da hierarquia urbana em busca dos outros centros tipicamente urbanos da metrópole, e de maior

densidade, deixando assim lugar para o crescimento qualitativo do centro histórico, mediante sua metropolização.

Não é todos os dias que se vai aos cartórios de títulos e por isso mesmo, estes não precisam espalhar-se como padarias por toda a cidade, mas é absolutamente necessário que se possa lá ir sem a absurda perda de dias e dias determinada pela inacessibilidade.

A readequação da acessibilidade é, como entendemos, o principal instrumento de intervenção para a revitalização do desempenho urbano, conseqüente viabilização financeira e econômica da natural restauração da imagem das áreas históricas, correlata renovação da imagem das áreas menos antigas (futuramente históricas), pleno desenvolvimento qualitativo dos usos da hierarquia metropolitana, sem que tudo isto implique, e muito pelo contrário, no incremento da densidade, quando tratamos especificamente de um centro histórico e metropolitano.

Cabe portanto, a expressa limitação do incremento da ocupação como base para a Nova Legislação de Ocupação da Sub- Unidade Central do MFT de Salvador.

Esta mesma limitação deve ter, como teto, como instrumento de quantificação, a capacidade nominal do projeto de acessibilidade proposto a nível deste Plano Piloto a ser necessariamente desenvolvido a nível de microurbanismo se é verdade que, não se pretenda assistir o colapso e morte da Zona Central de Salvador e paralela deteriorização definitiva de seu Patrimônio Histórico Central.

PREFEITURA DA CIDADE DE SALVADOR
O C E P L A N

DIRETRIZES E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA
CENTRAL DE SALVADOR

v. 2

CLAN S.A.
maio/79

VOLUME II

APRESENTAÇÃO

O presente documento visa complementar e tornar mais operacional o Plano Piloto para intervenção no Centro de Salvador, realizado pela CLAN, compatibilizando suas propostas com as dos demais estudos existentes, quer setoriais ou específicos.

Entretanto, para lastrear esse conjunto de propostas, este documento não pode se furtar tanto a uma interpretação histórica, mesmo que sucinta, quanto ao esboço de uma estratégia de desenvolvimento para o Centro de Salvador. No campo do planejamento esta estratégia foi desdobrada segundo os objetivos gerais e específicos definidos pelo PLANDURB para esta área.

Face ao tempo disponível, essa interpretação da realidade e tendências históricas da Área Central não objetiva apresentar informações numéricas ou detalhadas, considerando-se, em princípio, que os vários diagnósticos sobre o Centro da cidade já aprofundaram exaustivamente estes aspectos e que foi a partir destes aprofundamentos que se estruturam as proposições apresentadas.

Sendo documento para sistematização de propostas, a sua elaboração se pauta na avaliação sumária de diferentes projetos e na consulta a diferentes técnicos e especialistas no assunto, todos ex-integrantes das equipes que realizaram estes mesmos estudos, consultores e/ou funcionários de órgãos governamentais. Com esta colaboração, pode ser dito que este documento expressa o consenso da maioria dos estudiosos da matéria e, em certa medida, reflete também o pensamento da atual gestão de governo no que diz respeito a intervenções imediatas no Centro da Cidade.

Os estudos consultados foram os seguintes:

- Estudo de Reintegração do Núcleo Histórico de Salvador - 1968
- Primeiro Seminário sobre o Centro da Cidade de Salvador - 1977
- Revista da Cidade do Salvador - vol.1 - 1975
- Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador - 1978
- T.R. para a Zona Central - 1978
- Inventário de Proteção do Acervo Cultural - 1975
- IPUCS - Uma Experiência de Planejamento Urbano - 1976
- Estudo de Transportes Coletivos - TRANSCOL - 1978
- Proposta de Melhoria de Transportes Urbanos - PROBUS - 1977
- Plano Diretor do Pelourinho - PLANDIP - 1979

E, ainda, em parte, os seguintes:

- Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador - PLANDURB: Modelo Físico Territorial para 1990, Imagem Ambiental Urbana, Áreas Verdes e Espaços Abertos - 1976 a 1978
- Estudo de Uso do Solo e Transportes - EUST/2000 e EUST - PMD/1985.

Luiz Ribeiro - Ant. Habitação
Rubem - T.R.
Especificamente, agradecemos a Assis Reis, Deloy Beker, Joffre Dalcum, Waldeck Ornelas, Luiz Ribeiro, Viderval de Oliveira Dias e Paulo Roberto Pinheiro Nunes.

Estes estudos ~~e~~ técnicos foram realizados pelos seguintes órgãos:

GEIPOT - do Ministério de Transportes;
Fundação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural da Bahia;
OCEPLAN - Órgão Central de Planejamento;
CONDER - Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador;
Secretaria da Indústria e Comércio.

SUMÁRIO

TEXTO COMPLEMENTAR

DIRETRIZES E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA CENTRAL
DE SALVADOR

Primeira Parte:

Análise Sumária e Estratégia de Desenvolvimento

1. INTRODUÇÃO
2. A ÁREA CENTRAL - O SÍTIO URBANO
3. O CENTRO - UM LOCAL DE MERCADO
4. O CENTRO - PÓLO DE EQUIPAMENTOS DE SUPERESTRUTURA
5. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO PARA A ÁREA CENTRAL

Segunda Parte:

Diretrizes Setoriais e Propostas

6. MÉTODOS E SISTEMÁTICA DE APRESENTAÇÃO DAS DIRETRIZES
7. DIRETRIZES DE OCUPAÇÃO
8. DIRETRIZES DE USO
9. DIRETRIZES DE VALORIZAÇÃO DA IMAGEM AMBIENTAL
10. DIRETRIZES DE TRANSPORTES

Terceira Parte:

Estratégia de Implantação e Medidas Imediatas

11. INTEGRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS DIRETRIZES
12. ESTRATÉGIA E ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO
13. MEDIDAS E PROJETOS DE CURTO PRAZO.

PRIMEIRA PARTE
ANÁLISE SUMÁRIA E ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

1. INTRODUÇÃO

Para esboçar uma estratégia, para a Área Central de Salvador, ainda que em rápidos traços, é necessário interpretá-la, não somente nos limites de seu espaço, reduzindo-a às características de seu sítio urbano: sua geomorfologia, ocupação, uso, imagem ambiental e condições de acessibilidade. É preciso ir além, descobrir a sua lógica interna, sua estrutura, as forças econômicas que a dinamizam ou entravam seu processo de expansão. A Área Central é sempre resultado do exercício das funções urbanas em seu lugar de mercado mais central; é, portanto, expressão espacial, em cada momento, do estágio de desenvolvimento da formação econômica-social predominante.

Nas condições do capitalismo contemporâneo, o espaço central caracteriza-se, ao refletir nas atividades e usos mais dinâmicos, a lógica do processo de acumulação de capital. Sua dinâmica própria, portanto, apesar de se apresentar com suas leis históricas específicas, é sempre consequência, em maior ou menor grau, da evolução histórica daquele estilo de acumulação; de suas tendências, de suas manifestações no campo da superestrutura.

Por essas razões, este documento procura, além de caracterizar o mais sumariamente possível a Área Central em seu sítio urbano, defini-la como local de mercado e como pólo de equipamentos que expressam, no espaço, as manifestações da superestrutura: política, religião, cultura, artes, etc...

Neste contexto, a estratégia de desenvolvimento não se limita ao encaminhamento de soluções para os problemas físicos, ela exige do Estado uma atitude mais coerente face às raízes do processo de acumulação. Tampouco preconiza o

Centro-espetáculo ou o Centro-completamente-organizado. A estratégia de desenvolvimento para a Área Central exige, em síntese, a preparação desse Centro para o exercício de suas funções de atividades de ponta, compatibilizando-as às demais atividades centrais e adequando-as às características e especialidades de seu sítio urbano.

2. A ÁREA CENTRAL - O SÍTIO URBANO

Definida como Sub-unidade Central pelo Modelo Físico Territorial do PLANDURB, a área do Centro de Salvador extravasa, sobremaneira, os limites do Núcleo Histórico. Correndo a falha geológica, vai da Gamboa e Banco dos Ingleses até Água de Meninos e Feira de São Joaquim; penetrando para o interior a partir do Campo Grande, os seus limites seguem na direção noroeste através do Vale dos Barris, Dique de Tororó, Fonte Nova, Sete Portas, cercam o Barbalho e a Lapinha. Estes limites diferem, um pouco, daqueles configurados pelo estudo de Imagem Ambiental Urbana (que excluem o Barbalho e a Lapinha).

Com esta extensão, a Área Central resultou em um sistema de espaços quase planos contínuos, com declividade limite de 10%, rigorosamente coincidentes com o sistema de áreas de maior vitalidade operacional. Estes espaços, que Gilberto Koble chamou de módulos geomorfológicos, são, ao todo, onze: Santo Antonio, Barbalho, Lapinha, Baixa do Sapateiro, Sé, Comércio, Sete de Setembro, Barris, Joana Angélica (subdividida em cinco setores: Campo da Pólvora, Saúde, Tororó, Mouraria e Joana Angélica propriamente dita), Nazaré e Sete Portas.

Este sistema realça o significado marcante do desnível de 65 metros expresso pela falha ^{de} geológica, principalmente, entre os módulos da Sé e do Comércio.

Os módulos geomorfológicos determinam espaços de múltiplos usos e diferentes formas de ocupação, cuja característica central comum é ditada pelo alto volume de negócios, em relação ao resto da cidade (a chamada área CBD - "Central Business District"). Entretanto, essa predominância funcional não abstêm a sub unidade central da existência de inúmeras "ilhas residenciais".

A rigor, segundo Kobler, nesta área não se conta com um Centro propriamente dito, mas com um conjunto de micro-centros mais ou menos isolados uns dos outros, quais sejam: Comércio-Calçada; Terreiro de Jesus-Rua Chile; Baixa do Sapateiro; Av. Sete-Campo Grande; Joana Angélica e Sete Portas.

"Nestes módulos, as duas maiores artérias comerciais são a Rua J.J. Seabra (Baixa do Sapateiro) e a Av. Sete de Setembro que pode ser considerada como um prolongamento das ruas Chile e Ajuda. Além dessas duas vias e seus arredores imediatos, existem áreas comerciais em torno da Praça da Sé e na parte antiga do Comércio, em concentração significativa". Não se pode esquecer, também, de citar o conjunto Rua Djalma Dutra e Sete Portas como de excelente desempenho em comércios e serviços.

Quanto a serviços burocráticos, cartórios e bancos e "negócios de papel", as concentrações mais significativas se apresentam aos arredores da Rua da Ajuda, ao redor das Praças principais do Núcleo Histórico e na parte nova do Comércio.

Os módulos geomorfológicos tipicamente residenciais, envolvidos por declividades superiores a 10% são: Lapinha, Barbalho, Santo Antonio, Extremo Nazaré, Saúde, Tororó, Mouraria e Barris. No entanto, existe, também, uso habitacional

concentrado em partes mais antigas deterioradas dos módulos da Sé e Comércio (Maciel, Saldanha, Conceição da Praia, Taboão), assim como na área da Baixa do Sapateiro.

Nas encostas intersticiais, declives e escarpas, situadas entre os módulos de maior potencialidade urbana ocorre, também, uma ampla gama de usos não-centrais. Além destas, outras áreas resultantes do condicionamento geomorfológico são os vales periféricos, de vocação viária expressa, e a extensa falésia da falha geológica de Salvador.

Do ponto de vista de ocupação, verifica-se uma intensa concentração de verticalidade nos três principais módulos geomorfológicos no âmbito do Centro: Sete de Setembro/Carlos Gomes, Rua Chile/Praça da Sé e Comércio. As ruturas dessas verticalidade ocorrem por conta da descontinuidade geomórfica, de descontinuidade de acessibilidade e das limitações impostas pela presença do Patrimônio Histórico. De todas estas, a concentração vertical do Comércio é a que mais prejudica e limita a visão da cidade, descaracterizando suas partes mais antigas.

Em todos os módulos, há grande carência de espaços livres e áreas verdes, "sendo significativos apenas as encostas não ocupadas, o quintal do convento de São Francisco e o jardim da antiga Faculdade de Medicina". Os terrenos baldios e ruínas, encontram-se, em sua maior parte, na área histórica entre o Pelourinho e o Saldanha e alguns no Comércio.

A área histórica e seu entorno de influência, compreendem, segundo os limites traçados pelo Plano Diretor do Pelourinho, o conjunto Pelourinho, Maciel, Taboão, Pilar e Santo Antonio, apesar de muitos dos sítios e prédios neles existentes não terem sido, ainda, tombados. Esta área coincide, aproximadamente, com as áreas dos módulos de Santo Antonio, parte da Sé e da Baixa do Sapateiro.

Todo o conjunto de módulos que compõem o centro é entrecortado por uma malha de vias de cumeada que se encontra perpendicularmente com as avenidas de vale nos seus limites periféricos, à exceção da Avenida Contorno e das vias que têm como diretriz básica a Avenida Frederico Pontes, em direção à Calçada.

No que diz respeito à acessibilidade, verifica-se que o sistema viário expresso, definido pelas avenidas de vale, congestionam-se no encontro com o sistema de eixos secundários do tecido central, composto de vias de cumeada, formando toda uma linha de pontos de estrangulamento que praticamente desenha uma barreira em forma de anel em torno da Área Central: Túnel Américo Simas, Viaduto Marta Vasconcelos, Fonte Nova, Jardim Baiano, Convento da Lapa, Politeama, Aflitos, Forte de São Pedro e Mercado Modelo.

No âmago da área central, as principais vias de cumeada são a Avenida Joana Angélica e a Avenida Sete de Setembro, compreendendo-se nesta categoria, também, a Baixa do Sapateiro e a Avenida da França que, embora, topograficamente, não possam ser consideradas como tal, assim o são devido ao seu desenvolvimento histórico.

A circulação segue, em grandes linhas, esta estrutura, valendo ressaltar a importância, por um lado, das ladeiras, como elemento de ligação entre os bairros localizados nas cumeadas e as avenidas de vale e, pelo outro, dos ascensores mecanizados, cujo desempenho facilita extremamente a vinculação dos módulos geomorfológicos de diferentes níveis.

As vias pertencentes ao sistema geral de circulação vão, aos poucos, se transformando em vias de sentido único, como

ocorre com a Avenida Sete de Setembro, a Carlos Gomes, a Chile, o Campo da Pólvora, o Campo Grande e a maioria das ruas do Comércio.

Mesmo assim, a acessibilidade estrangula-se ao aproximar-se do âmagos da Rua Central, tanto pelo Sudeste, através do Politeama e dos Barris, quanto pelo Noroeste, através de Nazaré Norte, Barbalho, Aquidabam e Calçada. As ruas que apresentam maiores congestionamentos são as que permanecem ainda em regime de sentido duplo, como ocorre no Corredor da Vitória, na Avenida Joana Angélica, na Rua Djalma Dutra e Padre Feijó.

Dos veículos que penetram no âmagos da Área Central, pode ser dito que, segundo dados da CONDER e do GEIPOT, 50 a 60% são autos particulares, cerca de 30% são taxis e somente 10 a 20% são ônibus.

Considerando-se, em conjunto, as principais vias de cumeda que oferecem acesso a estes âmagos, ou sejam, Sete de Setembro, Baixa do Sapateiro, Joana Angélica, Avenida da França e Contorno, praticamente atinge-se um volume de 9 a 10 mil veículos/hora que destina ou atravessa o Centro. Para esse fluxo cotidiano existem cerca de 4.000 vagas em diferentes áreas da cidade. Dessas 4.000, 900 pertencem a edifícios-garage e o restante está distribuído entre diferentes praças, terrenos baldios e ruas.

Os taxis despejam cerca de 2.000 passageiros/hora na Área Central e os ônibus, entre 7 e 8 h despejam cerca de 42.000 passageiros nos vários terminais existentes e nos caminhos que chegam aos mesmos: França (20.000); Largo São Miguel e Barroquinha (11.500); Castro Alves e Sé (8.000); Viaduto (2.000). Constata-se, assim, que muitos dos passageiros que

se destinam aos principais terminais centrais, não os atingem. Por exemplo: os ônibus que trafegam da Piedade à Sé, o fazem com a capacidade reduzida a 20%.

Segundo o GEIPOT, existiam em 1978: na França 165 linhas; na Sé 42; na Barroquinha 29 e no Campo Grande, 25 totalizando, aproximadamente 650 ônibus. Havia, portanto, uma certa irracionalidade na distribuição das linhas e no seu destino final, face aos desejos dos passageiros. Este quadro, ainda que sumário, agravado pelo controle operacional deficiente dos terminais, eferece uma idéia das condições de ocupação e congestionamento do espaço viário central e dos problemas de circulação de veículos, que alimentam toda uma série de conflitos com a movimentação de pedestres.

Segundo a proposta de valorização do Centro Histórico de Salvador (CONDER, pg.37), estes tipos de conflitos registraram-se:

- em estacionamentos indesejáveis, como na Praça Tomé de Souza, a igreja da Barroquinha, o Largo da Palma, a Praça do Cruzeiro do São Francisco, o Belvedere da Sé e quase todas as ruas do Comércio;

- calçadas insuficientes, entre as quais destacam-se: a Baixa do Sapateiro, a Rua Chile, certos trechos da Avenida Sete e da Carlos Gomes, a área do Pelourinho e do Saldanha, o Terminal da França, a Ladeira do Taboão, o Viaduto da Sé, a Ladeira da Praça e as ruas do Gravatá e da Ajuda.

3. O CENTRO - UM LOCAL DE MERCADO

O centro de uma cidade e, principalmente, de uma capital de Estado, expressa com maior intensidade, as funções e atividades de controle e de ponta de seu desenvolvimento

econômico-social. As características de ocupação e uso de seu solo, a sua imagem ambiental, as suas condições de acessibilidade, nada mais são que as consequências destas funções e atividades em uma dada configuração morfológica.

É no Centro que se localiza, historicamente, o poder de decisões políticas de toda a cidade, região ou Estado no qual está situado. É no Centro onde se estrutura o mais amplo espectro de serviços, inclusive os de ponta, e é no Centro onde se localiza, em geral, o comércio especializado e de bens duráveis, as operações financeiras mais vitais ao sistema, etc...

Essa compreensão do papel estrutural do centro de uma cidade como local onde se fundamenta sua economia é o ponto de partida para a interpretação histórica de sua dinâmica espacial.

Não é preciso recorrer às suas origens mais antigas, por exemplo, para compreender as suas tendências físicas de adensamento e expansão; mas é preciso examiná-lo, sempre à luz das modificações e das tendências mais recentes da conjuntura econômica-social que o determina, para chegar à compreensão de suas mutações de uso e ocupação. Um exemplo deste fato: não é possível explicar a expansão física do comércio unicamente pela proximidade do mar, ou pelo fato de ter sido escolhido como área estratégico-militar para crescimento da cidade em seus primórdios. Isto são verdades, mas elas só atingem sua real dimensão quando se pensa que durante três séculos a cidade de Salvador se pautou pelas atividades comerciais exportadoras.

Neste caso forma sentido dizer que o Centro da Cidade de Salvador tinha no Porto um marco fundamental para sua estrutura espacial. Foi ao redor do porto que se consolidou o comércio atacadista, que se alicerçaram as condições para o funcionamento de feiras e mercados de abastecimento, que se

estabeleceram os terminais de transporte de carga, as atividades financeiras e de serviços de apoio. Modificada essa conjuntura, modificou-se o símbolo do porto na estruturação espacial. Mediante o processo de industrialização e, por conseguinte, de todo o sistema interno e externo de trocas, é evidente que se modificaram, também, o sentido e a importância das funções portuárias com evidente reflexos em toda configuração espacial do Comércio. Hoje, consolida-se esta tendência, com a transferência dos granéis sólidos e líquidos para Aratu, e com a construção do terminal de carga, no mesmo Centro Industrial. Por isso, acentuam-se, ainda mais, as tendências de modificação da área do Comércio.

Em cada atividade ou uso central, encontram-se explicações semelhantes: nas atividades de intermediação, por exemplo. Houve época em que outras atividades eram reduzidas, quase que exclusivamente, a operações de depósito, apoio às exportações e financiamento das atividades agro-pecuárias. Poucos bancos espalhados pela SÉ e Comércio eram suficientes para estas operações. O estilo de acumulação de capital, entretanto, exigiu toda uma série de modificações na estrutura de intermediação financeira para atender às exigências de ponta da industrialização que a tornou muito mais complexa, especializada, extensiva e descentralizada. Por isso, ao invés de poucos bancos, existem, hoje, toda uma série de agências para diferentes fins (depósito, financiamentos, investimentos, seguros), as quais operam com toda a sorte de papéis em um mercado extremamente sofisticado. Estas agências espraiam-se em todo o espaço do Centro, tomando conta de antigas casas comerciais, casarões residenciais ou ocupando novas construções que desfiguram, em parte, a própria ambiência urbana.

Em suma, o Centro é o local das mais intensas atividades do complexo mercado metropolitano. Concentrando e centralizando atividades de poder político e de controle do dinamismo desse mercado, o Centro é um poderoso pólo de atração de empregos (mais de 50% dos empregos urbanos), com alta densidade; é, também, um pólo de atração de viagens (mais de 50% das viagens totais da região), de veículos/hora (mais ou menos 6.500 nas principais vias) de população flutuante (cerca de 50.000/dia) etc... Por essas razões, o Centro além de expressar espacialmente os fundamentos da economia urbana, reflete, com intensidade surpreendente, as contradições dessa economia no espaço, ou seja, todo o conjunto de contradições inerente à própria estrutura de produção.

Assim, ao mesmo tempo em que o Centro expressa em sua ambiência, em cada período histórico, o dinamismo e o controle da economia de ponta, a nível superior do sistema, expressa também a pobreza, as mazelas sociais e a marginalidade econômica desse mesmo sistema. Isto significa que esta pobreza, oriunda das condições do mercado de trabalho, agravado por toda espécie de degenerescência e delitos sociais, também se manifesta no espaço do Centro com certa lógica histórica. É no solo central, por exemplo, exatamente nas ruínas do Núcleo Histórico onde se refletem, com maior expressividade, essas contradições sócio-econômicas: pobreza dos moradores; serviços de baixa qualificação, mal remunerados e sem proteção trabalhista; comércio de quinquilharias; produção artesanal; mercado de drogas e mulheres, etc... No solo central, exatamente nas áreas de maior influência de pedestres, como a Barroquinha, a Sé e a Praça Castro Alves é também onde proliferam os camelôs e vendedores ambulantes.

Além destas atividades informais, que convivem facilmente com atividades de controle do sistema e as complementam, em certa medida, podemos nos referir, também, aqui, às demais atividades centrais: industriais, turísticas, culturais e religiosas, de abastecimento, etc... Em todas, encontraríamos a mesma lógica estrutural, baseada no desenvolvimento histórico do mercado urbano, expressando os extremos do sistema dominante com uma clareza impressionante em suas configurações espaciais, de ocupação e uso.

Entretanto, não é este o nosso propósito: queremos apenas armar o esqueleto metodológico para a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento das áreas centrais, que esteja apoiada nas realidades e tendências históricas do estilo dominante de acumulação do capital. Só a partir desta linha de raciocínio, considerações sobre geomorfologia, propriedade, ocupação e uso do solo, acessibilidade, circulação e transportes, imagem urbana e qualidade de vida formam sentido no quadro de objetivos do trabalho. E se torna possível avaliar as possibilidades de cada proposta, face às perspectivas de evolução do modo de produção dominante na Metrôpole.

4. O CENTRO - PÓLO DE EQUIPAMENTOS DE SUPERESTRUTURA

É também, na lógica estrutural e na interpretação histórica que encontraremos a dimensão espacial do Centro como pólo de alguns dos principais equipamentos que representam fisicamente as manifestações da superestrutura, principalmente a político-militar, a religiosa e a cultural.

Foi no Centro, por exemplo, que se estruturaram a máquina burocrático-administrativa do poder político, a armadura superior do poder religioso, os equipamentos centrais do poder militar, as instituições culturais de maior relevo.

Nas raízes de sua formação histórica, o Estado, o Exército e a Igreja integraram-se antropologicamente para ocupação da área que hoje constitui o Centro, estruturando todo um conjunto de equipamentos que hoje definem, de maneira marcante, a imagem ambiental, como símbolos de um poder que paulatinamente, se transformou, à medida que se transformou toda sua base econômica a nível regional e central.

Muito embora não exista uma rigorosa lei de correspondência entre a etapa de desenvolvimento sócio-econômico, o regime político e os diferentes mecanismos burocrático-administrativos que os suportam, existem, no entanto, fortes vinculações entre o Estado e a economia, que se refletem no espaço urbano. À medida que se desenvolve e se reestrutura a base econômica, transforma-se e torna-se mais complexo o aparelho do Estado, que passa a consumir mais espaço, e a exigir que este se oriente para o exercício de novas funções, com repercussões sobre todo o funcionamento urbano.

A Casa de Câmara e Cadeia, o Palácio dos Vice-Reis e o Paço Municipal foram marcos estruturantes do espaço imperial; a República acordou com a organização burocrática dos três poderes, constituída nas esferas municipal, estadual e federal, projetando-se através do Forum Rui Barbosa, dos desdobramentos do poder executivo municipal em várias repartições, das diferentes secretarias estaduais, das diversas representações ministeriais, dos organismos de economia mista etc..., todos no âmbito da área central. O que era, no Império, um pequeno conjunto de edifícios, voltados para uma única praça representativa do Poder, tornou-se um aglomerado de prédios e casarões espalhados por todo o tecido urbano central.

Poderíamos investigar, mais profundamente, essa dinâmica histórica. Entretanto, essa interpretação só interessa na medida em que pretende traçar uma estratégia que não se limite a diretrizes espaciais sem a devida compreensão das forças econômico-políticas e da superestrutura que as condicionam. Seria, também, extremamente exaustivo estender essas explicações sumárias a todas as manifestações da superestrutura: religião, cultura, artes etc... Em todas elas encontraríamos uma interpretação lógica e histórica muito mais decisiva que explicações sobre a estrutura geomorfológica do sítio urbano central ou a configuração formal de ocupação, dos usos e da acessibilidade.

5. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO PARA A ÁREA CENTRAL

Não se trata, aqui, de se render às evidências lógicas de representação no espaço do processo de acumulação de capital ou as eventuais características da manifestação de superestrutura, que suportam esse processo, principalmente aquelas que dizem respeito à máquina do Estado.

Mas o fato é que somente estes fatores têm condições de revitalizar o Centro, porque são eles que o justificam. Não se pode esperar que se modifique toda uma estrutura homogênea do modo de produção exatamente nas atividades centrais que melhor expressam essa estrutura. Portanto, não é pelo Centro que se poderão modificar radicalmente as configurações espaciais do controle e do poder econômico e político. É tolice, assim pensar, por um lado, que o Centro pode "morrer" de uma hora para outra devido a condicionamentos de ordem física ou de medidas arbitrárias de descentralização de algumas de suas funções; e, pelo outro, que o Centro pode ser "revitalizado" somente mediante um conjunto de medidas de intervenção física.

Dessa forma, por um lado, o congestionamento da acessibilidade pode frear o desenvolvimento de algumas atividades, mas não de todas. As políticas de descentralização espacial podem atingir algumas atividades dinâmicas, como, por exemplo, as atividades industriais, em geral; podem atingir, também, segmentos comerciais e de prestação de serviços, de raio de alcance intra-urbano limitado, no que diz respeito ao consumo, como, por exemplo, o comércio de artigos de luxo, hoje transferido para os sub-centros da Barra e do Iguatemi. Podem atingir, ainda, algumas atividades básicas de superestrutura como, por exemplo, a administração estadual, hoje transferida para a Av. Paralela.

Mas não podem atingir, integralmente, quase com força de lei social e consenso das camadas dirigentes, as atividades que controlam, a nível superior, a estrutura econômica dominante: as atividades financeiras, bancárias e securitárias; o controle do comércio interestadual; os serviços de ponta da pesquisa superior; os serviços especializados dos diferentes profissionais liberais, etc... Se desativadas, repentinamente, estas atividades, a nível central, as deseconomias de escala resultantes dessa descentralização arbitrária, apesar de compensadas parcialmente pelos serviços de telecomunicações, poderiam trazer graves repercussões para o funcionamento integrado do mercado regional: existem fortes laços entre os diferentes segmentos econômicos, a nível gerencial, que se expressam no espaço central de forma muito definitiva, que não podem ser desfeitos sem afetar a produtividade geral do sistema. Tendo sido o Centro definitivo como local estratégico do mercado regional, é evidente, também, que medidas de descentralização extremamente rigorosas ou modificações abruptas de tendência poderiam afetar o próprio nível de consumo desse mesmo mercado.

No plano estratégico, portanto, a sobrevivência do Centro está sempre ligada à manutenção, no seu espaço, das atividades de poder e de controle, a nível superior, do processo de acumulação, assim como das atividades que impulsionam, mais fortemente, a expansão do mercado regional. Em linhas muito sumárias, a estratégia de desenvolvimento da Área Central pode, então, ser assim definida, em termos de sua base econômica:

- apoio às atividades financeiras, tipicamente centrais e vitais ao desempenho do processo de acumulação, bancos de depósitos e de investimentos, agências de financiamento e seguradoras, corretoras e bolsas de títulos e valores que pertencem à gama de serviços de intermediação financeira, cuja vitalidade gera forte ritmo de desenvolvimento central;
- incentivo às atividades turísticas que podem vitalizar o ambiente histórico central;
- apoio à produção industrial, em pequena escala artesanal ou manufatureira, utilizando tecnologias tradicionais inócuas para o meio ambiente, tais como confecções, calçados, artefatos de couro, pequenos objetos de uso doméstico;
- apoio à comercialização de produtos de primeira qualidade para acabamento da habitação, tais como materiais cerâmicos, aparelhos sanitários, ferragens, aparelhos de iluminação e ventilação etc... Sendo comércio vinculado às indústrias de ponta de materiais de construção, têm longo alcance regional pelo seu consumo dirigido a camadas de mais alta renda e pela ampla faixa de demanda sofisticada que atinge;
- apoio às chamadas atividades "solo-intensivas e massa-extensivas", acionadas pelo trabalho da população local e dirigida a clientelas populares", segundo a professora Maria Brandão (em "Primeiro Seminário sobre o Centro de Salvador", pg.73 - Planejar o Núcleo Histórico);

- apoio às "atividades inseridas, ainda que não diretamente, a nível alto do circuito de produção e de controle do sistema, mas com alta dependência do uso de símbolos", como por exemplo, a parte soft da pesquisa e do ensino superior e os serviços de referência à produção de informação", segundo a mesma professora (ob. citada);

- apoio à comercialização de peças de reposição e conservação de bens duráveis, assim como os serviços de alta especialização, necessários a essa mesma manutenção. São atividades destinadas a um espectro limitado de consumidores, porém de longo alcance de ofertas, pois tem como função gerar outras atividades de prestação de serviços, tais como comercialização de acessórios e peças para automóveis, de peças para reposição de estoque de relojoaria e relojoeiros, etc...;

- conservação das atividades informais que caracterizam o Centro, como complementares e essenciais ao próprio processo de acumulação, além de servir de apoio a sobrevivência de vários setores da população. São as atividades dos camelôs, dos vendedores ambulantes, dos comerciantes de quinquilharias, dos feirantes que atraem ao Centro inúmeros contingentes de população com baixo poder aquisitivo.

Nos modernos conceitos de uso do solo e transportes esta estratégia se pauta na manutenção e revitalização, na Área Central, das atividades "de comparação" (in Estudo do Uso do Solo e Transportes), ou seja, das atividades que, necessariamente, geram longas viagens para aquisição de consumo dos bens por elas produzidos ou comercializados. Evidentemente, as diretrizes de ocupação, uso e acessibilidade deverão assegurar, no Centro, o dimensionamento integrado destas atividades compatibilizando-as entre si na distribuição do espaço existente, assim como deverão assegurar a complementariedade entre estas e as demais atividades econômicas que, embora não pertencendo estrategicamente à hierarquia central, estão localizadas no âmbito do Centro.

Desdobrada ao nível das representações físicas das manifestações da superestrutura, essa estratégia pode ainda ser definida:

- pela melhor preparação do Centro para o exercício das funções de Poder. Isto significa que, apesar da transferência da esfera estadual da administração pública para a Paralela, o Centro ainda deve se reequipar para apoio às diversas funções estatais de natureza municipal: coleta de impostos e tributos diversos, atendimento à população no que diz respeito ao cadastramento e uso do solo, ao gerenciamento dos trabalhos de urbanização e manutenção dos serviços urbanos, etc...;

- pelo maior apoio às atividades culturais, vinculadas à recreação e lazer. Teatros, cinemas, museus, feira de cultura e arte, feiras de livro e exposição de equipamentos de animação, que traduzem, na dimensão espacial, a força da criação artística, a tradição cultural, os valores morais, os modos e costumes de um povo e de uma região. Estas manifestações ideológicas recriam continuamente, pela afluência dos espectadores e participantes e pelo seu raio de influência regional, a vida no âmbito do Centro;

- pela valorização do patrimônio histórico, artístico e cultural: sobrados, casarões, solares, igrejas, fortes, praças e ruas construídas nos séculos passados constituem todo um acervo cujo valor, fruto de todo o desenvolvimento urbano e de todas as economias externas a ele acumuladas, não se restringe ao preço específico de seu solo, ao seu uso atual ou a sua imagem ambiental, não raras vezes prejudicada pela especulação do entorno.

Esta estratégia de desenvolvimento está apenas esboçada. Entretanto, é nela que se lastreiam as diretrizes setoriais de ocupação, uso do solo e transportes, para cuja consecução foram integradas as propostas existentes. Contudo, mais que

a consolidação desta estratégia, não se pode esquecer, também, como diz o professor Ademar Sato (in 1º Seminário sobre o Centro de Salvador, pg. 83 - Aspectos Econômicos do Centro de Salvador), nenhuma estratégia de planejamento tem valor se não apela à população para "participar mais extensiva, mais regular e mais responsavelmente no processo de planejamento". E, na mesma medida, se esta estratégia, em suas linhas mais elementares, não contar, desde já, com o apoio do poder público e da iniciativa privada no sentido de implementá-la a médio e longo prazos.

SEGUNDA PARTE
DIRETRIZES SETORIAIS E PROPOSTAS

DIRETRIZES SETORIAIS E PROPOSTAS

6. MÉTODOS E SISTEMÁTICA DE APRESENTAÇÃO DAS DIRETRIZES

Compreendidas a estratégia de desenvolvimento, tanto do mercado em seu lugar central, quanto das superestruturas que o caracterizam a nível superior de poder, a base de sua lógica interna e de sua tendência histórica, fica um pouco mais fácil apresentar as diretrizes de uso do solo e transportes, relacionando-as com a leitura físico-territorial da situação atual.

Em princípio, estas diretrizes reportam-se aos objetivos de planejamento definidos pelo PLANDURB para Área Central (in Termo de Referência, pg. 4 a 7). São diretrizes referentes à ocupação, uso, imagem ambiental e transportes (sistema viário, circulação de veículos e pedestres, estacionamento, linhas e terminais de transportes coletivos, etc...). Na medida do possível, estas diretrizes são, também, apresentadas com uma indicação preliminar dos meios e instrumentos pelos quais podem ser implantadas: decreto do Prefeito, normas legais a serem aprovadas pela Câmara, dispositivos de regulamentação administrativa e burocrática; desapropriação por interesse social de áreas críticas; obras de urbanização ou de construção de equipamentos, etc....

Em sua essência, os objetivos do planejamento físico-territorial do solo no Centro de Salvador, fixados pelo PLANDURB, expressam duas grandes preocupações:

- preservar as características ambientais, de ocupação e uso que dão significado ao Centro;

- revitalizar, recuperar ou recriar essas características, sob nova forma, quando se apresentem deterioradas ou decadentes.

No que diz respeito à ocupação, essas preocupações se traduzem:

- em diretrizes para recuperação de terrenos baldios, das áreas em ruínas, das áreas onde ocorrem esvaziamento e deterioração dos imóveis, concomitantemente a degradação das condições sócio-econômicas de seus habitantes e usuários;

- em direção para o tratamento dos espaços da Área Central onde seja permitida a renovação da imagem ambiental e/ou sua reurbanização;

- em diretrizes para conservação das atuais condições de ocupação, consideradas satisfatórias para preservação das características atuais.

No que diz respeito ao uso, essas preocupações se dirigem:

- a diretrizes para a convivência de usos diversos no mesmo espaço;

- a diretrizes para a especialização de espaços determinados em atividades específicas;

- a diretrizes de localização para atividades secundárias e terciárias, se possível especificando-as a nível de detalhes, no que diz respeito a espaços específicos;

- a diretrizes de localização para as atividades governamentais;

- a diretrizes para localização de equipamentos turísticos, recreação e lazer;

- a diretrizes de localização de atividades informais;
- a diretrizes para a localização habitacional;
- a diretrizes para a localização eventual de atividades culturais, artísticas, religiosas e de recreação, em praças e logradouros públicos.

No que diz respeito à imagem ambiental e ao paisagismo, as preocupações maiores se refletem:

- em diretrizes para conservação do Patrimônio Histórico;
- em diretrizes para recuperação de áreas do Porto;
- em diretrizes para proteção e recuperação das paisagens em contato com o mar;
- em diretrizes para manutenção, recuperação e/ou reordenação das praças e logradouros públicos, em termos de vegetação.

Por fim, no que diz respeito a transportes, incluindo sistema viário, acessibilidade, circulação de veículos e pedestres, estacionamentos, linhas e terminais de transporte coletivo, as preocupações básicas dos objetivos de planejamento listados pelo PLANDURB podem ser expressas por:

- diretrizes para hierarquização do sistema viário;
- diretrizes gerais para melhoria das condições de integração dos diferentes sistemas de transporte;
- diretrizes para melhoria das condições de circulação de veículos;
- diretrizes para melhoria das condições de pedestralidade;
- diretrizes para racionalização do sistema de transportes coletivos (linhas, terminais, operação);

- diretrizes para estacionamento de veículos particulares;
- diretrizes para sinalização de tráfego e orientação de itinerários;
- diretrizes para o transporte de carga.

Este conjunto de diretrizes abarca, praticamente, toda a gama de objetivos de planejamento designados pelo PLANDURB para a Área Central, à exceção da delimitação física rigorosa da mesma ou de suas sub-áreas componentes, com vocação específica. No próprio enfoque deste trabalho, a Área Central é considerada como um local de mercado, cuja dinâmica de expansão não se submete aos rigores da configuração física. Por conseguinte, apesar de terem sido adotados os limites do MFT para a Área Central e a sua subdivisão em módulos geomorfológicos para maior facilidade da leitura física, estes limites foram considerados flexíveis consoante as tendências atuais, políticas específicas ou conjunturais de localização das diferentes atividades que se estruturam a cada momento. Este comportamento metodológico coincide plenamente com o princípio de critérios de adequabilidade de usos do solo central, adotado, posteriormente pelo PLANDURB para elaboração da legislação de uso do solo.

7. DIRETRIZES DE OCUPAÇÃO

É evidente que, para uma orientação mais precisa sobre as possibilidades de adensar ou reordenar a ocupação no Centro, como realça Kobler em seu texto, seria necessário dimensionar a capacidade atual de atendimento dos equipamentos de infraestrutura urbanística, principalmente do sistema viário. Entretanto, é possível adiantar, nas condições atuais da ocupação plena do solo central, algumas recomendações no que diz respeito a reocupação e reurbanização, principalmente no âmago da Área Central, ou seja, nos módulos da Sé, Comércio, Sete de Setembro e Baixa do Sapateiro.

Segundo a "Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador", pg.23, as áreas baldias se inserem no mesmo perímetro que circundam os monumentos tombados embora não apresentem uma distribuição espacial que configure uma característica específica. "Suas dimensões variam muito". "Há incidência de terrenos um pouco maiores perto da Rua da Ajuda e da Ladeira da Praça"; há poucos na Cidade Baixa e, ao se aproximar da periferia, esta disponibilidade aumenta, principalmente atrás dos Conventos da Lapa e no Vale dos Barris.

Há uma certa coincidência entre a localização dos terrenos baldios e as edificações em ruínas. "Nos últimos dez anos, o número de prédios que desabaram ultrapassou a meia centena, sendo a maior parte deles localizados na área histórica entre o Pelourinho e Saldanha". Há prédios em ruínas, também na ^{ba} parte mais antiga do Comércio.

No âmago do Centro, além das áreas baldias e terrenos com casas em ruínas, existe ainda certo potencial de reocupação e reurbanização nas áreas onde se localizam casas e prédios de pouco valor histórico e cultural, e cuja conservação tende a deteriorar em curto prazo de tempo. Entre estes estão diferentes prédios localizados na Ajuda, na Barroquinha e em toda a Baixa do Sapateiro, principalmente, nos limites da encosta que se vincula com a Saúde.

Nos demais módulos de uso tipicamente residencial na Área Central, o potencial de reurbanização e reocupação, como os Barris, Tororó, Saúde, Nazaré Norte, Lapinha e Barbalho é muito mais elevado, porém estas não são fundamentais para a revitalização do Centro, no que diz respeito a sua estratégia de desenvolvimento.

Já os terrenos baldios, os terrenos onde estão localizadas as casas em ruínas ou os prédios de pouco valor histórico, situados na área mais densa do Centro, são fundamentais para

esta estratégia e neles podem ser estruturados novos usos, desde comerciais e de serviços, até estacionamentos e atividades de recreação.

Nesta ótica, no entanto, um princípio deve ser preservado com todo rigor: o da conservação da imagem ambiental, paisagem visual e dos pontos de vista dos monumentos e sítios históricos de acordo com cada caso específico. Somente assim é possível registrar gabaritos de altura e parâmetros de localização que orientem, de maneira precisa, as condições de reurbanização, reocupação e conservação da ocupação atual.

No aprofundamento do plano de massa da Área Central, executado pelo arquiteto Joffre Dalcum para o OCEPLAN, a indicação dos gabaritos de altura segue à risca as diretrizes de conservação da imagem ambiental característica e de valorização do Centro Histórico.

Muitos dos terrenos baldios, de casas em ruínas ou de pouco valor podem, por exemplo, ser desapropriados e transformados em áreas livres, praças ou em estacionamento subterrâneo, ou a nível do solo, quer sob a égide do poder público, quer para exploração da iniciativa privada. Neste último caso estão algumas das propostas tanto da "Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador" (da CONDER - 1978), quanto do Estudo de Reintegração do Núcleo Histórico de Salvador (Assis Reis e Paulo Ormino, 1968), a serem apresentadas nas diretrizes de transporte, item estacionamento.

Desde que coerentemente compatibilizadas com as demais diretrizes, principalmente as que dizem respeito a transportes, as diretrizes de ocupação a nível do solo, assim preconizadas, só tendem a valorizar os espaços adjacentes e portanto, o Núcleo Histórico, com o qual limitam ou são parte integrante.

Também as ocupações de um e dois andares se coadunam com este tipo de diretriz. No âmago do Centro: no Sodré, para valorização das Igrejas de Santa Tereza e adjacências; na Gamboa, para valorização do Passeio Público e da Igreja do Aflitos; no São Bento, direção da Borroquinha, para o Mosteiro; no Castanheiro e Palma, para valorização das Igrejas; na Ladeira de Santana e nas adjacências do São Francisco, para valorização das respectivas Igrejas e, por fim, para toda a área do Santo Antonio, para a qual se pleiteia o tombamento do sítio, para valorização do mesmo como um todo.

A ocupação até três andares é preconizada para algumas praças e logradouros tradicionais que, embora não tenham significado histórico, constituem uma ambiência urbana característica do Centro de Salvador: na área dos grandes sobrados da Sé e do Terreiro, descendo pelo Saldanha até a Baixa do Sapateiro; na Ladeira da Praça e adjacências; na Baixa do Sapateiro; na Saúde.

Quando não interfere na paisagem ou quando já está devidamente comprometida com os edifícios existentes, é sugerida a ocupação até quatro andares, desde que devidamente recuada para ampliação do espaço viário, nos seguintes logradouros: Rua da Poeira até a Joana Angélica, quarteirões entre a Rua da Independência e o Campo da Pólvora, ruas transversais à Joana Angélica, no entorno do QG (Quartel General); e, por fim, nos quarteirões da Cidade Baixa próximos à encosta.

Até seis andares é sugerida a limitação do gabarito nos quarteirões situados na parte de trás da Prefeitura Municipal, beirando a Ladeira da Praça, a Barroquinha e a Ajuda. Também, até seis andares na medida do possível, é preconizada a re-ocupação na Rua Chile.

Acima deste patamar já é consumada a liberação do gabarito na Avenida Sete de Setembro/Carlos Gomes, parte da Rua Chile/ Praça da Sé e na parte nova do Comércio. Apesar do estrangulamento visual a alguns monumentos históricos (o Mosteiro de São Bento, as Mercês, o Forte de São Pedro e o Palácio da Aclamação), parece difícil impor instrumentos legais que revertam essa tendência.

Entre estas diretrizes de ocupação, inclui-se a definição das áreas non edificandi da falha geológica, da ladeira da Montanha e dos Conventos de São Bento, São Francisco e Desterro.

Incluem-se, também, as diretrizes de manutenção do atual padrão de ocupação nos sítios e prédios históricos já tombados pelo IPHAN e alguns que, apesar de não terem, ainda, tradição secular, já se definem como marcos da imagem ambiental do Centro. Entre os primeiros estão o Terreiro, o Pelourinho, a Ladeira do Carmo, a Ladeira da Preguiça e de Conceição da Praia, os Largos da Palma e da Saúde. Entre os segundos; as casas da Palma, o sítio da Saúde, o Forte Santo Antonio, a Igreja da Trindade, a Prefeitura, o Forum, o Elevador Lacerda e o Plano Inclinado do Pilar.

As diretrizes de ocupação, aqui expressas, dizem muito mais respeito ao âmago do Centro, ou seja, aos módulos da Sé, Baixa do Sapateiro, Comércio e Avenida Sete de Setembro, que propriamente a toda área definida como Central. A ocupação dos Barris, Tororô, Nazaré, Barbalho, etc... é, pela sua própria expressão atual, menos problemática permitindo um maior amadurecimento das diretrizes para estes módulos.

No plano legal, sugere-se que estas diretrizes, mesmo que atinjam a Área Central como um todo, sejam regulamentadas por decreto do Prefeito, apoiadas em lei de uso de solo que expresse o critério de valorização da imagem ambiente do Centro,

principalmente aquela do Núcleo Histórico. Por outro lado, seria interessante tomar imediatas providências administrativo-burocráticas, no sentido de que todos os projetos arquitetônicos de prédios a serem construídos neste Âmagó Central sejam submetidos a exame por uma comissão ou grupo de trabalho específico.

As obras de reocupação ou reurbanização do Centro podem tanto ser empregadas pelo poder público, quanto pela iniciativa privada. Pelo poder público, as diretrizes de ocupação podem ser transformadas em obras quando disserem respeito à construção ou recuperação de prédios para fins administrativos, à construção de praças e belvederes, à recuperação de monumentos históricos, etc... O poder público pode, inclusive, ser acionado para recuperação de habitações hoje ocupadas por população de baixa renda, desde que tenham sido tombadas e convenientemente desapropriadas. Já a iniciativa privada só pode ser acionada quando, realmente, estas diretrizes de ocupação permitirem razoáveis taxas de lucro aos investimentos necessários ou quando forem indispensáveis à sobrevivência dos usos centrais.

Neste último caso, as reocupações tendem, em geral, a se caracterizar como prédios residenciais ou de escritórios de gabarito elevado, edifícios garage, centros comerciais de grande porte. Sugere-se para que tal atitude não venha a se tornar nociva à imagem ambiental, que a Comissão do Grupo de Trabalho do Centro da Cidade se dedique a discutir os empreendimentos de forma casuística, a fim de realmente atender os interesses e diretrizes gerais de revitalização do Centro.

Através do diálogo entre esta Comissão e empresários da construção civil pode, por exemplo, resultar no remembramento de diversos lotes ora ocupados por prédios sem valor histórico para execução de um empreendimento de grande porte: uma garage subterrânea, conjugada a um Shopping Center de dois andares, encimado por uma torre ou lâmina de escritórios; ou, por exemplo, remembramento de terrenos baldios para construção de

um estacionamento subterrâneo, conjugado a um terminal de coletivos ou a uma praça; ou ainda para construção de centro comercial conjugado a um centro cultural e de diversões, etc... Estes empreendimentos ofereceriam uma imagem mais marcante do Centro, independente de suas funções precípuas. Os exemplos, como se vê, podem ser vários e são apenas ilustrativos; além disso, estes empreendimentos podem ser promovidos pelo próprio poder público, desde que envolvam interesses sociais ou de revitalização da ambiência central.

8 DIRETRIZES DE USO

As diretrizes de localização das diferentes atividades econômicas no solo central, consubstanciam, no espaço, a estratégia de desenvolvimento sócio-econômico.

As atividades financeiras, por exemplo, são compatíveis com todos os usos, inclusive o residencial; entretanto, é conveniente coibir o uso bancário nas sub-áreas tipicamente residenciais da Área Central, como Barris, Tororó, Nazaré Norte, Barbalho, etc... Porém, a nível de térreo, casa dos bancos, casas de câmbio e bolsa de títulos e valores, essas atividades são prejudiciais, quando aglomerados num mesmo espaço, à animação central nesse mesmo espaço. Por isso, é conveniente que a localização dessas instituições financeiras seja mesclada e integrada a outras atividades, mantendo uma certa distância entre elas. Dois critérios podem ser utilizados para uma norma que regulamente tal localização através de decreto do Prefeito: a existência de uma quantidade mínima-padrão de outra atividade, que dêem animação a área (por exemplo, cinco estabelecimentos, duas lojas comerciais, um cinema, um bar, um edifício de escritórios) ou uma distância mínima de 100 metros, por exemplo, entre diferentes agências. É óbvio que estes parâmetros devem ser discutidos com representantes das diferentes agências ou cadeias bancárias com poder de negociação e decisão sobre o assunto.

Já para as atividades industriais, apesar das restrições "sine qua non" relativas a inocuidade das mesmas ao meio ambiente, seria mais conveniente induzir a sua aglomeração em áreas específicas. Não só facilitaria a procura dos intermediários e consumidores, como permitiria, também, a regulamentação do acesso dos transportes de matéria-prima e a fiscalização específica de suas instalações industriais.

Na Área Central, os quarteirões do Maciel, do Pelourinho e do entorno do São Francisco parecem os mais adequados a estas atividades, extremamente compatíveis com a informalidade do mercado local.

As atividades turísticas podem ser permitidas em qualquer local do Centro que apresente condições adequadas de ambiência histórica, comercial, de recreação e lazer. O Núcleo Histórico, as áreas da cidade alta que permitem uma melhor visualização do mar, as zonas costeiras, todas são extremamente favoráveis à exploração turística. Esta destinação, entretanto, exigirá: a regulamentação das atividades hoteleiras, cuja localização para fins turísticos, no âmbito do Centro pode ser prejudicial por diferentes motivos: acessibilidade, poluição sonora, falta de segurança noturna; em segundo lugar, a implantação de uma melhor disposição paisagística e de um melhor serviço de sinalização e orientação para turistas; em terceiro lugar, a implantação de um serviço de manutenção e limpeza mais rigoroso dos logradouros e áreas turísticas; e, por fim, em quarto, a realização de uma série de pequenas obras, de baixo custo, para valorização do patrimônio turístico como, por exemplo, um belvedere na Ladeira da Montanha, cujo tratamento urbanístico deve ser integrado ao da Praça Castro Alves, da mesma forma que os Belvederes da Praça Tomé de Souza e Sé são integrados às respectivas praças; a construção de uma marina ao longo do quebra-mar, já prevendo o remanejamento de áreas do Porto; a construção de um deck no Solar do Unhão, ou de outros

equipamentos de apoio ao longo da Avenida Contorno; o remanejamento e reequipamento do Largo dos Aflitos, dando continuidade ao Passeio Público e a ambiência da Igreja, com valorização da paisagem visual para a baía, etc...

No que diz respeito às atividades comerciais e de serviços, consoante a estratégia de desenvolvimento, sugere-se diretrizes de localização somente para as atividades mais especializadas, as quais tendem a se aglomerar em algumas ruas e áreas específicas como, por exemplo, as lojas de acessórios e peças para automóvel, na Rua Djalma Dutra; as lojas de serviços eletrotécnicos, na Rua do Saldanha; as lojas de aparelhos de iluminação e de materiais de construção, no entorno do Plano Inclinado Gonçalves, no Comércio; as lojas de pesca e marinha, ao lado do Elevador Lacerda, no Comércio; as lojas de materiais de construção na Sete Portas e em Água de Meninos; as lojas de couro e plásticos, na Ladeira do Taboão, etc... Dada a dinâmica do mercado e a razoável mobilidade dos comércios e dos serviços de ponta, em permanente reestruturação espacial, não é conveniente o estabelecimento de normas para a localização dos mesmos; decretos do Prefeito, ou mesmo de portarias regulamentares, sem força de lei, mas com força de implementação nos serviços de concessão de alvarás de funcionamento seriam suficientes para assegurar estas políticas de localização. Detalhe que não deve passar despercebido no encaminhamento destas políticas é a implantação de normas que regulamentem a apresentação de letreiros de propaganda, em gás neon de vitrines e de publicidade em cartazes de forma a criar, por um lado, símbolos característicos de ambiência urbana e, pelo outro, evitar a poluição visual. Nas diretrizes de circulação de pedestres e estacionamentos, cabe, também, atenção a estas políticas, a fim de assegurar melhores condições de acesso a estes logradouros "especializados".

Quanto aos demais tipos de comércio e serviços "de comparação", peculiares ao Centro, não cabem restrições de localização, a não ser nos módulos habitacionais, objeto de políticas específicas.

Dois tipos de atividades informais são regulamentáveis, nas políticas de localização de uso. São, em primeiro lugar, as atividades informais que exigem espaço construído tais como, atividades industriais menores e artesanatos, registradas na Prefeitura, mas que não têm apoio na legislação trabalhista. Para estas já foi aventada a hipótese de um decreto que regulamente a sua localização no Maciel, Pelourinho e entorno do São Francisco. Em segundo lugar, são as atividades informais ambulantes ou localizáveis em logradouros públicos, tais como: venda de jornais e quinquilharias, venda de frutas, doces, salgados e cigarros, venda dos mais diferentes objetos e utensílios de pequeno porte, etc... Barracas e camelôs costumam ficar nas áreas ou caminhos de maior afluência, por um lado, impedindo o trânsito, pelo outro, atraindo consideráveis faixas de pequenos consumidores. Envolvendo questões graves de emprego, e não apenas questões de localização e vitalidade restritas ao âmbito do Centro, é conveniente que as diretrizes para este tipo de atividade sejam discutidas com a Secretaria de Trabalho e Bem Estar Social. Em princípio, admite-se que seja reservado um espaço específico para estas atividades em cada área ou praça do sistema proposto no Estudo de Valorização do Centro Histórico de Salvador: Terreiro, Sé, Tomé de Souza (ou Viaduto), Praça dos Veteranos, Praça Castro Alves, Visconde de Cairu, Inglaterra e Riachuelo; e, além destas, o Largo de São Bento, Piedade, Campo Grande e algumas ruas de uso exclusivo de pedestres, a serem designadas nas diretrizes específicas para este fim.

No plano estratégico, a sobrevivência do Centro depende da racionalidade espacial que se ofereça à expansão do poder

municipal, para atender necessidades cada vez maiores do crescimento acelerado de Salvador. Há dois séculos, a Casa de Câmaras e Cadeia e o Paço Municipal eram suficientes para o gerenciamento das questões municipais. Hoje existe uma multiplicidade de repartições, distantes umas das outras, dificultando não só as movimentações burocráticas internas, quanto o trânsito e o atendimento das populações. Diretrizes de localização dos diferentes serviços que visem agregá-los espacialmente entre si, são suficientes para superar estes problemas. Prédios únicos, conjunto de prédios ou sobrados, quarteirões de casas articuladas entre si, são algumas das respostas urbanístico-arquitetônicas que, qualificadas por um fácil acesso, poderiam oferecer uma nova dimensão ao poder político na imagem ambiental dominante. Um dos quarteirões que apresenta a médio prazo, potencial de reocupação para esta resposta de localização das atividades governamentais é aquele onde está situado o Paço do Saldanha e os cines Liceu e Popular. Os demais quarteirões que estão situados entre a Rua do Saldanha e a Baixa do Sapateiro são, também, favoráveis a este uso, desde que tratados convenientemente para uma melhor circulação e movimentação de pedestres e concebidos para o acesso e estacionamento de veículos oficiais. Caso seja viável a utilização dos prédios históricos localizados nestes quarteirões, a Prefeitura Municipal poderá contar, ainda, com o apoio financeiro do Plano de Recuperação de Cidades Históricas através do IPHAN.

As atividades culturais, de recreação e lazer, principalmente, as voltadas para o consumo da classe média, podem ser localizadas em qualquer âmbito dos módulos centrais, à exceção em geral, dos módulos destinados unicamente à habitação. Entretanto, a dispersão espacial destas atividades não favorece o acesso de espectadores à múltiplas opções próximas uma das outras, não gera economias externas pela simples aglomeração das sub atividades comuns e as dependentes; nem cria ambiência realmente expressiva em nenhuma área específica. Por isso,

são perfeitamente plausíveis as recomendações de especialização de uma sub-área central, caracterizando-a com ambiência própria, para este tipo de atividades. Potencialmente, o sítio mais adequado para um Centro Cultural deste porte parece ser o conjunto Campo Grande, Forte de São Pedro, Passeio Público e Largo dos Aflitos. A existência do Teatro Castro Alves, do Teatro Vila Velha e Gamboa, e de equipamentos como o Forte de São Pedro (que está para ser desativado face a construção do Centro Militar na Paralela), ou como o Palácio da Aclamação (praticamente desativado com a transferência das atividades do governo estadual para o CAB), favorece esta diretriz de especialização de uso. Para que ela seja implantada, exige-se: regulamentação dos locais de atividades artísticas e culturais, principalmente aqueles que ficam ao ar livre, no Campo Grande e no Passeio Público; promoção e programação destas atividades, através de um calendário específico; negociações para reocupação e recuperação do Forte de São Pedro e do Palácio da Aclamação junto as autoridades militares e estaduais; tratamento e preparação destes equipamentos para atividades culturais; recuperação da ambiência histórico-paisagística da Praça Dois de Julho; favorecimento para localização de galerias de arte, na Avenida Sete, em áreas próximas ao Campo Grande, no Politeama; obras urbanísticas para integração do Campo Grande, Passeio Público e Largo dos Aflitos; compatibilização destas medidas com as diretrizes de transportes, principalmente as que se referem à articulação dos coletivos centrais e de bairros no Campo Grande, a circulação de pedestres na área e a ligação dos prováveis e existentes estacionamentos de São Raimundo e Barris com o Centro Cultural projetado.

O uso habitacional é extensível a toda Área Central. Entretanto, ele é especificamente adequado a alguns módulos: Barris, Tororó, Nazaré Norte, Saúde, Santo Antonio, Lapinha e Barbalho. Nestas áreas o uso habitacional é compatível com todos os demais usos, à exceção dos industriais poluentes;

porém, a localização do comércio e dos serviços para consumo local se baseia nos mesmos critérios que orientam as localizações dos centros de bairros residenciais: (ruas e quarteirões específicos, nenhuma aglomeração especializada, fáceis condições de acesso e de circulação de pedestres).

Excepcional, porém, é o uso habitacional na área de maior concentração do mercado central. Nestas áreas, o uso habitacional é destinado a populações de baixa renda e têm raízes históricas. No período comercial-exportador este uso se radicou nas ruas próximas ao Porto, parte antiga do Comércio. Estendeu-se falha geológica acima, na direção da Preguiça, do Sodré e do Cabeça, a Leste; na direção do Santo Antonio, Pilar, Lapinha e Barbalho, a Oeste. Ocupou os antigos casarões do Saldanha, Pelourinho, Maciel, antigas moradias de senhores abastados, na época imperial. E alastrou-se pela Barroquinha, Baixa do Sapateiro, Taboão. Não é recomendável institucionalizar o uso habitacional destas áreas, a fim de evitar a especulação imobiliária desassombrada. Contudo, sendo na maioria das vezes, áreas habitacionais em decadência, mas de grande valor histórico, é possível pensar-se como sugere Kobler, em seu trabalho, na aplicação específica de um projeto CURA integrado a diretrizes de valorização da imagem ambiental. O apoio do BNH é imprescindível a esta diretriz, que fugiria um pouco ao modelo Pelourinho.

Verificadas em seu conjunto, as diretrizes de uso para a Área Central parecem não oferecer substância suficiente para uma lei específica. Entretanto, todos os decretos e portarias regulamentando atividades tipicamente centrais podem ser reunidos numa espécie de mini-código de urbanização e posturas para a Área Central, o qual pode se tornar em um excelente instrumento para a concessão de alvarás de localização.

9. DIRETRIZES PARA VALORIZAÇÃO DA IMAGEM AMBIENTAL

Evidentemente, o eixo de valorização da Imagem Ambiental no Centro é a valorização do Núcleo Histórico. Atualmente, este Núcleo compreende os seguintes sítios já tombados pelo IPHAN: Terreiro, Pelourinho, Carmo, Preguiça/Conceição da Praia, Largos da Palma e da Saúde. O tombamento destes sítios faz parte das recomendações do primeiro plano de reestruturação do Centro Histórico de Salvador (1968), cujos limites iam do Boqueirão (Rua Custódio de Melo) até a Monte Alverne. No entanto, já se considera que os limites deste Centro podem ser estendidos, a Leste até o Saldanha e Ladeira da Praça e a Oeste até o Santo Antonio e Água Brusca. Esta é uma das primeiras conclusões do Plano Diretor do Pelourinho (PLANDIP), ora em elaboração. Há ainda, recomendações do PLANDURB, no estudo de Imagem Ambiental Urbana, no sentido de incluir, também, nas recomendações de tombamento, as casas da Palma e algumas áreas da Saúde, além de marcos característicos do Centro da Cidade: a Prefeitura, o Forum, o Elevador Lacerda, o Forte Santo Antonio.

O tombamento é um instrumento importante para a proteção da Imagem Ambiental, mas não é suficiente. A Fundação do Patrimônio não tem recursos suficientes para uma restauração progressiva dos sítios tombados, ou o poder de polícia para punir os crimes contra o Patrimônio. Por isso, recorre a políticas alternativas de valorização envolvendo, quer o poder público, quanto a iniciativa privada, combinando interesses e necessidades na medida das disponibilidades financeiras de cada qual. A primeira aplicação destas políticas, no entanto, no modelo Pelourinho, não foi de molde a encorajar a continuidade das tentativas neste sentido, que partem sempre do princípio de que devem ser modificados os usos atuais.

Hoje há um certo consenso na Fundação Patrimônio sobre o modo de tentar superar a contradição entre o uso dos imóveis, no momento ocupados por populações de baixa renda e a necessidade de valorização da Imagem Ambiental. A idéia é de, paulatinamente, desapropriar quarteirões e não apenas prédios isolados combinando essa ação com medidas de assistência social. O Projeto 10-M, para o quarteirão situado entre as Ruas Inácio Acirole, Gregório de Matos, Muniz Barreto e Frei Vicente tem esse espírito: combinação de uso habitacional e atividades comerciais, tais como camisarias e lavanderias coletivas. Existem, além desse, outros projetos executados como, por exemplo, os postos de saúde e posto policial na mesma área.

Algumas diretrizes de localização do uso habitacional e do uso industrial no Centro da Cidade, já explicitados, também complementam essa política de conservação e recuperação da imagem ambiental: desapropriação por interesse social, aplicação do Projeto CURA, decreto e regulamentação das atividades informais, apoio e incentivos da Secretaria de Trabalho e Bem Estar Social, etc... Enfim, medidas que visem oferecer, também, às áreas históricas condições de gerar renda para o mercado informal nele situado.

Entretanto, a valorização da Imagem Ambiental, complementada pelas demais diretrizes de ocupação e uso, consoante a estratégia de desenvolvimento, não se limita ao Núcleo Histórico. As próprias áreas e ruas para as quais se preconiza uma dada especialização, constituem caminhos para a valorização ambiental, desde que objetos de uma regulamentação rigorosa de toda a apresentação de fachadas, letreiros e publicidades, com caracterização específica a cada caso. Um Centro Cultural no Campo Grande, um Centro Administrativo no Saldanha, a própria Rua do Saldanha e algumas ruas do Comércio, as diversas áreas de camelôs e vendedores ambulantes, mercados, praças, etc... podem ser algumas destas ambiências valorativas da Área Central.

Também, os equipamentos estáticos de transporte, a serem devidamente tratados nas diretrizes de transporte, podem se tornar marcos do centro valorizado, assim como as feiras e mercados: São Joaquim, Rampa do Mercado, Largo Dois de Julho, Sete Portas, desde que devidamente remanejados e convenientemente fiscalizados e limpos

No caso de novas construções, que substituam imóveis antigos, mesmo que se enquadrem nas diretrizes de ocupação e uso, devem ser examinados quer do ponto de vista de seu estilo, quer devido ao seu volume, para que não fiquem discordantes ou conflitantes com a ambiência existente ou projetada para o Centro.

Estas diretrizes de valorização para as áreas ocupadas ou a ocupar devem ser complementadas com diretrizes de reordenação e reurbanização de praças, áreas livres, espaços abertos ou áreas específicas para o lazer e o descanso visual.

A Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador aponta a necessidade de estudo e projeto das seguintes praças públicas; e na seguinte ordem de prioridade: Largo do Cruzeiro São Francisco, Terreiro, Sé, Praça Tomé de Souza, Praça dos Veteranos, Largo do Tira-Chapéu, Praça Castro Alves, Praça Visconde de Cairu, Largo na frente da Companhia de Navegação Baiana, Praça da Inglaterra e Praça Riachuelo. Além destas, dentro dos limites da Área Central, traçados pelo MFT (Modelo Físico-Territorial) de Salvador, podem, ainda ser citados: o Largo Dois de Julho, os Largos de São Bento e Piedade, o Campo Grande e Largo dos Aflitos, os Largos da Palma e da Saúde. Nas diretrizes de valorização destas Praças, devem ser consideradas as seguintes funções: de circulação dos pedestres, de descanso eventual dos transeuntes, de sombreamento do meio ambiente, de conservação da tradição histórica, de valorização da paisagem visual (principalmente do mar) e de guarda a atividades informais.

Por isso, já são recomendadas: a construção de belvederes no Largo dos Aflitos e na Praça Castro Alves, com o mesmo propósito de valorizar a paisagem do mar que os belvederes da Tomé de Souza e da Sé; a substituição de espécies de pequeno porte e ornamentais por espécies de árvores sombreadoras, por causa do clima quente e bem úmido, nas Praças Tomé de Souza, dos Veteranos, do Tira-Chapéu, Castro Alves, Largo dos Aflitos; a sinalização do solo para atender a enorme gama de alternativas de trajeto, por exemplo, na Praça Castro Alves, Piedade, Aflitos; a regulamentação das atividades ambulantes na Sé, Praça Castro Alves, Praça da Inglaterra, Largo da Piedade e Campo Grande.

Nas diretrizes de valorização da imagem ambiental entram, também, a renovação das áreas de encosta e a recuperação das pequenas praias ao lado do Unhão e do Arsenal da Marinha.

Por fim, uma diretriz que pode auxiliar enormemente a imagem ambiental do Centro é o remanejamento das áreas do Porto para o contato visual e o acesso ao mar, com absoluto destaque ao Forte São Marcelo.

10. DIRETRIZES DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

De acordo com o Plano Piloto para intervenção no Centro de Salvador a hierarquização viária pode ser feita segundo os dois níveis de origem-destino: as avenidas de vale, destinando-se ao tráfego de acesso específico à periferia do Centro (aproximadamente no eixo do 2º anel de contorno do plano de Mário Leal Ferreira) e a trama viária central, especializando-se para o tráfego de alta frequência dos circulares centrais. Por isso, esta diretriz estratégica traz em si, uma série de medidas menores de hierarquização na própria trama central; vias principais exclusivas para coletivos; vias principais destinadas a

coletivos e veículos particulares; vias locais secundárias exclusivas para os pedestres. Essa hierarquização depende, portanto, diretamente, das diretrizes básicas de circulação, na Área Central e, indiretamente, dos usos e atividades que se pretende implantar e/ou consolidar em cada área específica.

Segundo a Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador (CONDER, 1978, pg. 41) as diretrizes de circulação de veículos podem ser divididas em duas fases de implantação.

"A primeira, de aplicação imediata, se constitui nas proposições do TRANSCOL",... "que apresentam como característica principal a reserva de vias exclusivas para coletivos na parte nova do Comércio, em grande parte da Baixa do Sapateiro e no acesso à Barroquinha."

"A segunda fase a ser implantada a médio e longo prazos, pressupõe soluções mais radicais, com o objetivo de especializar, ao máximo, as vias de circulação, em termos de sua utilização por pedestres, veículos particulares e transporte coletivo". Esta segunda fase pressupõe, também, estudos mais rigorosos, como aquele que vem sendo realizado pelo GEIPOT para o Plano Setorial de Transportes para o ano de 1985.

"Os pontos básicos desta segunda fase podem ser descritos como:

- implantação de um sistema de mão única na Avenida Joana Angélica;
- interdição do tráfego de veículos no trecho Avenida Sete de Setembro que vai da Piedade à Praça Castro Alves;
- mudança do terminal da Avenida França para a Praça da Ingraterra.

De acordo com esta diretriz, os veículos particulares só terão acesso ao Centro Histórico por dois itinerários básicos:

- na Cidade Alta, descendo pela Ladeira de Santana, atravessando a Baixa até a Ladeira da Praça, subindo esta até a Rua Chile, e daí seguindo o sentido de trânsito já hoje consagrado, pela Carlos Gomes; o sentido inverso seria interdito ao tráfego de veículos particulares (Piedade-Castro Alves-Ajuda-Sé-Terreiro);

- na Cidade Baixa, nos dois sentidos, Avenida da França e Avenida Contorno, tal como hoje.

Evidentemente, algumas vias devem permitir ainda, o acesso local de veículos, tais como:

- na Cidade Alta: Rua Vinte e Oito de Setembro, São Francisco e Gregório de Matos, João de Deus, Rua da Oração, Três de Maio e Misericórdia;

- na Cidade Baixa: Rua Portugal, Santos Dumont, Argentina, Espanha e Pinto Martins;

- e na falésia: Taboão e Ladeira da Montanha.

obviamente estas diretrizes de hierarquização, especialização e circulação do sistema viário condicionam as diretrizes de estacionamento. Em prazos muito curtos, estas diretrizes resumem-se, segundo a Proposta de Valorização do Centro Histórico (ob. citada, pg. 45):

- para a Cidade Alta diminuição do número atual de vagas de 2.234 para 1.423, assim distribuídas:

. 412 em edifícios existentes (na Barroquinha, Rua do Julião e Praça Tomé de Souza);

. 400 em edifícios-garage a serem construídos entre a Rua da Ajuda e a Rua Chile;

- . 250 em terrenos baldios e áreas livres, devidamente estruturados para tal (Rua Frei Vicente, Gregório de Matos, Três de Maio, Baixa do Sapateiro, entre o Saldanha e a Ladeira da Praça e na Castro Alves);
- . 213 organizadas em praças e áreas livres (na Barroquinha, Viaduto da Praça, São Francisco, Terreiro, Sé, Tomé de Souza e Castro Alves);
- . 148 nas ruas, apenas em locais permitidos (Taboão, Pelourinho, Palma e Rua Rui Barbosa).

No estudo de Reintegração do Núcleo Histórico de Salvador, ainda sob forte influência de algumas das cirurgias viárias preconizadas por Mário Leal Ferreira, outras hipóteses de estacionamento são aventadas ao longo da Baixa do Sapateiro, tais como aquelas que visariam aproveitar o terreno onde está atualmente localizado o Corpo de Bombeiros e o pátio do clube Cavaleiros de Bagdá (ao lado da sede do Jornal da Bahia).

Considerando-se a proposta da nucleação das participações públicas municipais em uma única área, possivelmente atrás do Saldanha, é provável que tais propostas possam vingar, visto que a grande maioria das viagens que se destinam ao Centro Histórico, na estratégia de circulação proposta, o serão para o trabalho e resolução de problemas com a Prefeitura Municipal.

Entretanto, tal racionalização no sistema de distribuição de vagas no âmbito do Núcleo Histórico para melhorar as condições de atendimento, deve ser integrada a uma política de uso intensivo do estacionamento, através de preços progressivos de custo-hora, ou de limitação de tempo por carro.

Evidentemente, esta redução drástica do acesso de veículos particulares ao Centro Histórico só pode ser realizada na medida em que forem implantados não só estacionamentos periféricos, como, também, estacionamentos de maior porte:

1 - nas "ilhas" residenciais da Zona Central: nos Barris, Tororô, extremo Nazaré, Barbalho, etc...;

2 - onde e quando houver concentração de atividades de "comparação", ruas estreitas ou prédios de interesse turístico: Djalma Dutra, Sete Portas, Largo de Nazaré, de Santo Antonio, da Lapinha e Carmo.

Os estacionamentos periféricos atuais (São Raimundo, Barris, Fonte Nova) já apresentam uma certa saturação de vagas. Contudo, este problema pode ser diminuído, por um lado, pelo aumento do número de vagas através da racionalização e mecanização das operações de colocação de carros nas vagas e, pelo outro, pela expansão da quantidade de estacionamentos. Já existe o projeto de um novo estacionamento em Água de Meninos, com solução pendente de autoridades federais. Outros podem, ainda, serem implantados: no remanejamento das árvores do Vale dos Barris, ou em áreas próximas aos terminais projetados para coletivos no Campo Grande e Aquidabam. Estes últimos podem, inclusive, tomar a forma de edifício-garage ou praças cobertas, conforme o caso.

A concepção, portanto, de acessibilidade fácil ao Núcleo do Centro Histórico se baseia numa correta integração entre os diferentes sistemas de transportes. O viajante, no seu carro particular, tem duas opções: ou estaciona na periferia ou vai ao âmago do Centro em "seletivos" ou estaciona em áreas ou edifícios de alta rotatividade e alto custo. Já o viajante do ônibus salta, necessariamente, num dos terminais de

transporte coletivo na periferia e realiza seu transbordo para as linhas circulares centrais. Evidentemente, isto significa que deve haver uma justa combinação entre os terminais de transporte coletivo Centro-Bairros, os terminais de linhas circulares centrais e os estacionamentos periféricos de forma que o sistema funcione integradamente.

Este posicionamento já expressa, com maior clareza, a intenção de especializar as principais vias de cumeada, de acesso ao Núcleo Histórico, (tendo como ponto mais central a Sé), em tráfego de circulares centrais. Esta diretriz estratégica implica, no entanto, em uma série de medidas concatenadas de curto, médio e longo prazo.

As primeiras delas, de curtíssimo prazo, dizem respeito à especialização de alguns corredores de tráfego; a racionalização das linhas a melhoria das condições de operação, ao remanejamento espacial dos terminais existentes e, eventualmente, à tentativa de implantação da primeira linha circular central.

São medidas do PROBUS, refinadas pelo TRANSCOL - Estudo dos Transportes Coletivos, realizado pelo GEIPOT, em 1977/1978. Segundo este estudo, algumas vias da trama viária central tendem, estrategicamente, a se tornar corredores exclusivos de transporte coletivo: Campo Grande-Sé, Politeama-Jardim Nazaré, França-Mares, Barroquinha-Largo dois Leões. Isto significa a aplicação de um conjunto de medidas de intervenção física: construção de terminais de transbordo, de baias de embarque, de eliminação de pontos críticos, de regularização de largura de vias. Estas medidas foram concebidas para fácil implantação, baixo custo e pouca alteração do espaço viário disponível.

Porém a especialização destas vias (Sete de Setembro, Carlos Gomes; Ajuda, Chile, Direita da Piedade, Joana Angélica, Frederico Pontes, Avenida da França, J.J. Seabra) não significa que elas se tornem, de uma hora para outra, vias exclusivas para linhas circulares centrais. Os passos para a consecução deste objetivo são vários e envolvem, também, as medidas que devem ser implantadas para melhorar o sistema de transportes particulares e a pedestralidade. Inicialmente, por exemplo, pretende-se uma racionalização das linhas nos cinco terminais existentes (França, Sé, Aquidabam, Barroquinha e Campo Grande) com eventual implantação de uma única linha circular, de caráter experimental, com a respectiva entrada em operação de um terminal de transbordo: seria a linha Barroquinha-Dois Leões, tendo o Aquidabam como terminal de transbordo.

A diretriz de racionalização das linhas preconiza 65 linhas para o terminal da França, 9 linhas para a Sé (atualmente são 42), 15 linhas para o Aquidabam (atualmente são 29, transferidos da Barroquinha pelas obras na Baixa do Sapateiro), 14 linhas na Barroquinha (atualmente deslocados para o Aquidabam) e 25 linhas para o Campo Grande.

Esta diretriz integra-se com a diretriz de remanejamento espacial dos terminais:

- no terminal da França preconiza-se alargar a plataforma, construir melhores abrigos, criar duas faixas exclusivas no sentido BANEB/Mercado, eliminar o estacionamento no trecho e segregar o tráfego de veículos particulares;
- no terminal do Campo Grande preconiza-se extinguir com o localizado em frente ao Castro Alves e criar um terminal de transbordo na via que liga o Banco dos Ingleses ao Politeama; eliminar o estacionamento atualmente localizado próximo ao Tribunal de Contas construir melhores abrigos, conservar a imagem histórica do Campo Grande e segregar o tráfego de veículos no trecho;

- no terminal da Sé, preconiza-se a sua transformação em terminal de linhas circulares centrais com consequente transferência das linhas de bairro para o Campo Grande, os dois grandes terminais de transbordo; a entrega da parte do solo atualmente ocupado pelo terminal para reurbanização; a eliminação do terminal do Viaduto, com a concomitante criação de algumas vagas para veículos particulares, tanto na Sé como no Viaduto. Admite-se, inclusive, a criação de um estacionamento subterrâneo;
- no terminal da Barroquinha, preconiza-se a desativação parcial como terminal de bairros, com a redução imediata e drástica de 60% das viagens. Isto significa reduzir o número de ônibus/hora de 238 para 91, criar um terminal de linha circular central, remanejar os espaços centrais para facilitar as manobras, construir melhores abrigos, e segregar o tráfego de veículos particulares.

Quanto ao terminal de Aquidabam, recentemente construído, já foi concebido com uma estratégia inflexível (não permitindo sua expansão ou remanejamento) e subdimensionada.

Para uma segunda etapa, a médio prazo, é prevista:

- a construção do terminal de transbordo da Lapa, com eventual transferência de parte das linhas do Campo Grande e da Sé para o mesmo;
- a implantação de um sistema de transporte de massa de Mares a França, com deslocamento de várias linhas hoje com ponto final no terminal da França para a estação de transbordo da Calçada/Mares; transferência do terminal da França para a Praça da Inglaterra. O sistema de massas pode ser metrô, ônibus elétrico ou ônibus articulado, sendo que este último mantém a preferência técnica pelo custo mais baixo, flexibilidade de integração e nível mais rápido de operacionalidade;

- a implantação de um sistema semelhante ao anterior, possivelmente até o Aquidabam;
- implantação de um sistema de ônibus convencionais, com faixas exclusivas e menor número de linhas que o atual;
- e implantação final de um sistema alimentador.

Estas diretrizes para circulação e transbordo de transportes coletivos integradas às diretrizes de circulação e estacionamento de veículos particulares, praticamente atendem a Área Central de tal forma que nenhum percurso a pé excede os 500 metros.

Várias circulares de ônibus, além de trafegar nos corredores mencionados, correm, praticamente, todo o perímetro da Área Central (Barris, Tororô, Dique, Djalma Dutra, etc...) e atinge todos os módulos residenciais neste âmbito.

Entretanto, isto não elimina a necessidade de uma série de medidas para melhorar as condições de pedestrabilidade, principalmente na área do Núcleo Histórico ou nas áreas de forte desnível para acesso a diferentes usos e atividades centrais. Entre as primeiras que podem ser adotadas, quase de imediato e envolvendo um número reduzido de pequenas obras, segundo a Proposta de Valorização do Centro de Salvador (ob. citada, pg. 45 e 46), citam-se:

- supressão dos estacionamentos nos seguintes locais: Praça Anchieta (Cruzeiro de São Francisco), Largo da Palma, Praça Tomé de Souza, Belvedere da Sé e Praça da Inglaterra;
- fechamento para veículos, da passagem entre o Terreiro de Jesus e a Praça da Sé;

- transformação das seguintes vias em ruas exclusivas para pedestres: Rua Alfredo Brito, Frei Vicente, Aristides Milton, Ladeira do Taboão, do Carmo, Praça em frente à Casa dos Sete Candeeiros.

Segundo o mesmo trabalho, as propostas de médio prazo consideram ainda, o fechamento para veículos da maioria das ruas nas áreas históricas.

Nestes casos podem estar, por exemplo, as ruas que se pretende especializar em atividades específicas. Nesta proposta pode se incluir, também, a desobstrução e o remanejamento das galerias que ligam a Avenida Sete à Rua Carlos Gomes.

Quase todas as demais propostas de melhoria das condições de pedestralidade são a essência do Plano Piloto para intervenção no centro da cidade. Elas dizem respeito a elevadores, planos inclinados, escadas rolantes para circulação de pedestres entre planos geomorfológicos de diferentes níveis, soluções consideradas como de característica tipicamente local.

A primeira destas propostas, um pouco mais antiga, refere-se, após estudos de viabilidade técnica e econômica, à criação de uma circulação inclinada para pedestres, ligando a parte antiga do Comércio à Cidade Alta, e módulos do Comércio e da Sé. Esta ligação poderia ser feita através de um sistema de escadas rolantes, ou similar, e considera, basicamente, a futura incapacidade do Plano Inclinado e do Elevador Lacerda, em função do crescimento previsto do fluxo de pedestres que atualmente o utilizam (Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador, pg. 41).

Também é proposta a ampliação e reativação do Elevador do Taboão; segundo Kobler, cabe o estudo de escadas rolantes, em edifício próprio "obediente às implicações da imagem urbana",

podendo "abrigar outras funções rentáveis", tais como o comércio e serviços. Esta atitude melhoraria a ligação entre os módulos do Comércio e da Baixa do Sapateriro, podendo, ainda, servir de ponto de partida para reurbanização e especialização da Ladeira do Taboão em comércio de couro e plástico.

Estes ascensores, juntamente com o Elevador do Pilar, de acesso a Santo Antonio e o Plano Inclinado da Liberdade (fora do âmbito da Área Central) formariam o conjunto de ascensores da extensa falha geológica.

No entanto, o melhoramento das condições de acessibilidade dos pedestres à Zona Central não se limita a esta encosta. Ele é proposto, também para vencer o desnível entre o módulo da Sé e o da Baixa do Sapateiro; entre o dos Barris e o da Sete de Setembro; entre o módulo da Sete de Setembro e o da Baixa do Sapateiro e, por fim, entre o módulo da Joana Angélica e o da Baixa do Sapateiro. Com estas propostas estariam facilitadas as condições de ligação, por exemplo, Campo da Pólvora-Baixa do Sapateiro-Terreiro-Comércio; ou Campo da Pólvora-Baixa do Sapateiro-Avenida Sete ou Santo Antonio ou Taboão. De acordo com estas propostas, a Baixa do Sapateiro passaria a se constituir, tal como a falésia, num eixo de distribuição de ascensores mecanizados e/ou escadas rolantes.

Da Barroquinha à Avenida Sete de Setembro, a proposta do Plano Piloto sugere a mecanização do acesso de pedestres nas cercanias imediatas do Convento de São Bento.

Da Baixa do Sapateiro ao Terreiro, o Plano Piloto sugere a introdução de escadas rolantes, ao longo da margem da ladeira Doze de Outubro, em frente ao edifício da Ordem Terceira de São Francisco. Este espaço poderia ser integrado ao espaço arquitetônico interior do casario, já no lado do Maciel, com reflexos de vitalização para esta área. Por outro lado, deve ser integrado, também, às diretrizes de estacionamento, que preconizam a criação de vagas nesta área.

Da Baixa do Sapateiro ao Campo da Pólvora, o mesmo Plano Piloto sugere um equipamento mecanizado nas proximidades do Desterro, tipo escada rolante, agilizando o acesso da Fonte Nova à Barroquinha e/ou Aquidabam.

Por fim, o Plano Piloto sugere elevadores e planos inclinados do projetado terminal do transbordo da Lapa, dos estacionamentos periféricos do Vale dos Barris e São Raimundo até a Piedade.

Estes equipamentos, devidamente integrados ao sistema de circulares centrais, mediante a articulação com baias de embarque e desembarque, seriam de acordo com as diretrizes enunciadas, elementos fundamentais para recuperação da vitalidade central, unindo, mais facilmente, atividades e espaços de níveis diversos.

Entre as diretrizes de transporte para a Área Central cabem, ainda, algumas recomendações:

- a organização e implantação de um sistema horário para carga e descarga de caminhões, fixando uma tara máxima de 3 toneladas (caminhões pequenos tipo F-350);
- o remanejamento do terminal atual de carga do Comércio (transferido para o CIA);
- o remanejamento das áreas do Porto de Salvador, quando estiver desativado, parcialmente, após a transferência do embarque e desembarque de grãos líquidos e sólidos para Aratu;
- integração do terminal da Baiana com as áreas do Porto remanejadas (principalmente, as que oferecem acesso visual ao Forte São Marcelo) e com o terminal da França, ou o futuro terminal da Praça da Inglaterra;

- a integração do terminal do Ferry-boat com o estacionamento periférico projetado para Água de Meninos e as linhas de transporte coletivo (ou circulares centrais);
- a ampliação do Ferry-boat para o transporte de passageiros em embarcações ligeiras;
- a integração da Estação da Leste com o sistema projetado para o transporte de massa, com as linhas circulares centrais e/ou as linhas convencionais de bairros.

Por fim, incluem-se também, nestas diretrizes de transportes, recomendações quanto à sinalização de tráfego e orientação de itinerários:

- normalização dos letreiros, placas e sinais de orientação do tráfego;
- seleção de locais para colocação das leituras e placas;
- criação de um sistema de orientação de itinerários turísticos.

11 INTEGRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS DIRETRIZES

De acordo com a estratégia de desenvolvimento, as diretrizes espaciais definem a especialização e/ou a caracterização de uma série de áreas no âmbito do Centro.

As diretrizes de transporte, pela alta densidade de tráfego, pela sua especialização ou pelo uso intensivo do solo, caracterizam as seguintes áreas:

- 1) Áreas de bordo das vias de tráfego de alta densidade, na periferia do Centro (aproximadamente correspondendo ao 2º anel de contorno do Plano Mário Leal Ferreira), onde se situam as conexões entre o sistema expresso (avenidas de vale) e a malha viária de circulação central (vias de cumeada): Campo Grande, Politeama, Vale dos Barris, Dique do Tororô, Djalma Dutra, Sete Portas, Barros Reis, Barra de Quintas, Calçada, Frederico Pontes, avenida da França e Avenida do Contorno. Nestas áreas recomenda-se o uso residencial; que se evite, na maioria dos casos, o uso comercial (sem estacionamentos e/ou áreas de acesso privadas), para não criar congestionamentos no tráfego de passagem; a ocupação com gabaritos menos elevados, pelo mesmo motivo; e, por fim, que se valorize a imagem ambiental dessas vias, através de arborização e divertimentos adequados. Estas diretrizes visam enfim, segregar tanto o tráfego de chegada ao ângulo do Centro, como o tráfego de passagem pelo Centro do tráfego local e dos estacionamentos ora existentes, através de medidas complementares de ocupação e uso de bordo das vias.
- 2) Áreas onde se localizam os grandes equipamentos estáticos de transporte, existentes ou projetados, na periferia do Centro. São áreas que podem ser consideradas "entradas" do Centro: Campo Grande, São Raimundo, Vale dos Barris, Lapa, Dique/Fonte Nova, Aquidaban/Ladeira do Carmo e Calçada/Água de Meninos. Nestas áreas é recomendado o uso comercial e de serviços, quer integrado aos próprios equipamentos, de

transporte, quer em seus arredores. Não há restrições quanto à ocupação e as recomendações quanto à imagem ambiental são as mesmas que para o resto da cidade; exigem o exame casuístico por parte de uma Comissão designada para tal fim.

3) Áreas onde se localizam equipamentos estáticos de transporte, existentes ou projetados, que funcionam como pontos de distribuição de tráfego na malha interna ao Centro, propriamente dito. São áreas onde se localizam futuros terminais de circulares centrais, hoje terminais de coletivos de bairros ou eventuais estacionamentos de médio porte e alta rotatividade: Sê, Barroquinha, França, Piedade, Ajuda e/ou Praça dos Veteranos. As recomendações quanto ao uso, ocupação e imagem ambiental são idênticas àquelas para as áreas onde se localizam os equipamentos estáticos da periferia ao Centro.

4) Áreas onde se localizam equipamentos estáticos de transportes, existentes ou projetados, cuja função é transportar, mecanicamente, os pedestres a módulos geomórficos de diferentes níveis: são as áreas do entorno do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado Gonçalves, dos elevadores do Taboão e do Pilar e dos projetados equipamentos para Lapa/Piedade (via Cons. Junqueira Aires - uma opção), para a Baixa do Sapateiro/Sete de Setembro (via Barroquinha/São Bento), para a Baixa do Sapateiro/Joana Angélica (via Ladeira de Santana - Campo da Pólvora), para a Baixa do Sapateiro/Terreiro (via Ladeira 12 de Outubro). Nestas áreas, à primeira vista, são compatíveis os usos comercial, de serviços e residencial, se bem que outros, talvez, possam ser implantados, na medida do seu exame casuístico. A ocupação deve ser de molde a valorizar estes equipamentos, sendo, por isso, sugerido gabarito máximo de 2 ou 3 andares no seu entorno. Em geral, estes equipamentos tendem a se tornar marcos significativos no ambiente central, quer pela intensidade do uso, quer pelas possibilidades de sua exploração plástica.

As diretrizes de uso, por sua vez, caracterizam quatro

classes de área, no âmbito central:

5) Áreas de uso tipicamente central, sem distinção de tipo, ou seja, áreas onde se localizam unidades de comércio e serviços de bens de comparação, em geral: Baixa do Sapateiro, Sé/Rua Chile e Ajuda, Comércio (da Conceição à Água de Meninos), Sete de Setembro (da Castro Alves ao Politeama e Campo Grande) e, mais afastadamente, Djalma Dutra/Sete Portas. Nestas áreas sugere-se que o tráfego de passagem ou de acesso aos equipamentos estáticos próximos seja segregado ao máximo do tráfego de pedestres; que o uso de calçadas seja incentivado, na medida do possível, para facilitar as compras a pé (como na Baixa do Sapateiro e na Carlos Gomes, até a esquina da Rua do Cabeça); que alguns estacionamentos sejam desativados, como os da Praça Castro Alves, Praça da Inglaterra, Largo do Cruzeiro, de São Francisco) e outros que sejam construídos, sob a forma de edifícios-garagem (na Ajuda, na parte nova do Comércio); que a médio prazo seja interdito o uso de veículos particulares em alguns trechos de vias (como entre a Piedade e a Praça Castro Alves, ou o Terreiro de Jesus e a Praça da Sé); que as galerias entre a Avenida Sete de Setembro e a Carlos Gomes sejam desobstruídas; e, por fim, que as praças e locais de descanso, localizados nestas áreas, sejam imediatamente valorizados, com arborização e sombreamento adequados. Nestas áreas, quando o uso, tipicamente central, limitar-se ao pavimento térreo, recomenda-se que o mesmo seja estendido aos demais pavimentos, para aproveitamento integral da infraestrutura disponível.

6) Ruas de uso tipicamente central especializadas, ou seja, áreas ou logradouros onde se localizam ou tendem a se localizar, especificamente, alguns tipos de comércio ou serviços de comparação. Em abastecimento, por exemplo, são características as áreas da Rampa do Mercado, da Feira de São Joaquim, do Mercado das Sete Portas e São Miguel e do centro de hortifrutigranjeiros, localizado na antiga Rodoviária; em equipamentos culturais, a área do Campo Grande;

em equipamentos administrativos, a área entre a Sé e a Baixa do Sapateiro (Paço do Saldanha e adjacências); em equipamentos turísticos, toda a área histórica da Conceição, Pelourinho, Maciel, Pilar, Palma e Santo Antônio, além do perímetro superior da falha geológica, de grande riqueza visual para o mar. Algumas ruas, também, tendem a especializar-se: em peças de automóveis, a Djalma Dutra; em materiais de construção, Água de Meninos, nos arredores da Ladeira da Água Brusca; em comércio de automóveis, também, Água de Meninos, entre a Frederico Pontes e o terminal do Ferry-Boat; em materiais de iluminação e acabamento da habitação, ruas do Contorno, do Plano Inclinado Gonçalves; em materiais e móveis de escritório, entre este Plano e a Rua Portugal; em materiais para a pesca, nas proximidades do Elevador Lacerda; em instrumentos musicais, no Viaduto e na Praça da Sé; em peças e serviços eletrotécnicos, a Rua Saldanha da Gama; em bancos, a Praça da Inglaterra; em artesanato, as ruas do Pelourinho e o Terreiro de Jesus. Para estas áreas são sugeridas medidas de melhoria das condições de acesso, semelhantes às áreas de uso tipicamente central, sem distinção de tipo: segregação das diversas modalidades de transporte entre si; uso de calçadas, áreas livres e ruas exclusivamente para pedestres (Saldanha da Gama, algumas áreas do Comércio, a maioria das ruas do Núcleo Histórico); valorização de praças (Inglaterra, Campo Grande). Em termos de ocupação, parte-se do princípio de que o padrão atual deve ser conservado. Em termos de valorização ambiental, constata-se a necessidade de recuperar a imagem histórica, em alguns casos (Maciel, Pelourinho, Taboão, Campo Grande etc.) e criar uma imagem significativa em outras ruas especializadas como a Djalma Dutra, Saldanha da Gama etc.).

7) Áreas de uso tipicamente residencial, ou seja, verdadeiras "ilhas" residenciais inseridas no âmbito do Centro, mas segregadas de suas atividades principais, quer pela sua disposição geomorfológica, quer pela sua funcionalidade histórica. São as áreas do Santo Antônio,

Barbalho, Lapinha, Nazaré e as sub-áreas da Joana Angélica: Saúde, Tororó, Mouraria, Lapa e região da Joana Angélica, propriamente dita. Nestas áreas as diretrizes de transporte preconizam a especialização de algumas de suas vias principais para passagem de tráfego ao núcleo mais central, definindo-as como corredores de coletivos e circulares centrais. Preconizam, também, a especialização de algumas vias em tráfego local.

8) Áreas de uso residencial inseridas em áreas de uso tipicamente central. São as áreas habitacionais de baixa renda do Pelourinho, Maciel, Taboão, Preguiça, Sodré, Comércio etc. Como estas áreas coincidem, em certa medida, com as áreas de uso tipicamente central especializado, as diretrizes de transportes, ocupação e imagem ambiental são semelhantes em ambos os casos. Muitas vezes essa coincidência é ditada pelo próprio uso misto dos imóveis, que conservam comércio e serviços no térreo e habitação nos andares superiores.

9) Áreas de uso sub-central, ou seja, áreas nas quais o comércio e os serviços se restringem aos chamados bens de conveniência (ou de consumo imediato e local), com raio de alcance limitado às "ilhas" residenciais no âmbito do Centro. Em muitas áreas do Centro esse comércio se mescla com o comércio de bens de comparação de uso tipicamente central. Mas, às vezes, formam núcleos menores e típicos de bairros como, por exemplo, no Largo de Nazaré, no Campo da Pólvora e adjacências (Joana Angélica, Independência), na Sete Portas em direção à Barros Reis, no Barbalho (próximo ao ICEIA), no Largo de Santo Antônio, em algumas ruas do alto dos Barris, alto do Tororó e Saúde.

Em síntese, as diretrizes de ocupação, praticamente, visam consolidar o atual padrão da Área Central, que pode ser considerado quase saturado, principalmente, no seu âmago (Sé, Comércio, Baixa do Sapateiro, Avenida Sete de Setembro),

apesar das sugestões existentes quanto ao estudo da capacidade de atendimento da infraestrutura disponível para confirmar esta hipótese. Parece válido, assim, indicar:

10) Áreas onde seja possível modificar o atual padrão de ocupação. São áreas localizadas ao longo da vertente da Baixa do Sapateiro que se limita com a Saúde (prédios de pouco valor histórico); são áreas localizadas, também, na Baixa do Sapateiro, entre a Praça dos Veteranos e a Barroquinha, na vertente que se limita com a Sê (desde que não desfigurem a imagem ambiental, de conteúdo histórico-cultural); são as áreas onde estão localizadas diferentes ruínas (aproximadamente 100), principalmente no Maciel e no Pelourinho; alguns terrenos baldios esparsos na área central; poucos terrenos na Ajuda e na Avenida Sete de Setembro, cujos prédios não possuem valor histórico, assim como algumas áreas no Comércio (que não prejudiquem a paisagem visual que tem como pontos de referência a falha geológica e o mar). Nestas áreas as diretrizes prevêm a reocupação de prédios de térreo, um andar e dois andares e muito raras vezes quatro andares. Eventualmente, alguns lotes podem ser lembrados, dando margem à elaboração de um projeto mais adequado, sempre guardando a recomendação de preservar a imagem ambiental de real valor no entorno e proximidades. No que diz respeito às diretrizes de uso e transportes, não existe nenhuma recomendação específica a estas áreas que serão beneficiadas de acordo com o enquadramento da vizinhança nesta ou naquela classe de área, já prevista em itens anteriores.

As diretrizes de imagem ambiental, por sua vez, para toda a área central, reiteram as demais diretrizes de transporte e uso que, também, já caracterizaram as seguintes sub-áreas no plano morfológico:

11) As áreas históricas, quer aquelas já tombadas, quer aquelas cujo tombamento é preconizado tanto pela Prefeitura quanto pela Fundação do Patrimônio: Terreiro,

Pelourinho, Carmo, Preguiça/Conceição da Praia, Sodré, Largo da Palma e da Saúde, casas da Palma e do Santo Antônio, Largo do Santo Antônio e áreas próximas ao Paço do Saldanha.

12) Áreas livres e Praças Públicas: Largo do Cruzeiro de São Francisco, Terreiro, Sé, Praça Tomé de Souza, Praça dos Veteranos, Largo do Tira-Chapéu, Praça Castro Alves, Visconde de Cairu, Praça da Inglaterra, Praça Riachuelo, Largo 2 de Julho, São Bento e Piedade, Campo Grande e Largo dos Aflitos.

13) As pequenas praias ao lado do Unhão e do Arsenal de Marinha, além das áreas do Porto a serem remanejadas para o contato visual e o acesso ao mar.

14) E, por fim, o perímetro superior da falha geológica e as áreas da Avenida do Contorno, de grande potencial quanto à exploração do contato visual com o mar.

Como pode ser visto, as diretrizes de transportes, uso, ocupação e imagem ambiental caracterizam, muitas vezes, a mesma área física. Por isso, considerando unicamente a setorialização da Área Central, em termos geomorfológicos (ou seja, sua divisão territorial em áreas quase planas, contínuas, áreas de vale e de encosta), foi tentada uma distribuição espacial das diretrizes setoriais mais significativas, integrando-as, fisicamente, da seguinte maneira:

1 - No módulo da Sé, setor da Praça Tomé de Souza ao Terreiro/Pelourinho: valorização da imagem do Núcleo Histórico; remanejamento das praças da Sé, do Terreiro, do Cruzeiro de São Francisco, Tomé de Souza e Tira-Chapéu, com supressão de estacionamentos, modificação e racionalização de terminais de coletivos, reestruturação do paisagismo e sombreamento, valorização dos espaços para pedestres e normalização das atividades informais; especialização de

algumas ruas em determinados usos; implantação de um Centro Administrativo e respectivos equipamentos de apoio, inclusive estacionamento (subterrâneos ou edifícios-garagem); planejamento da reocupação dos terrenos baldios e ruínas. No setor da Ajuda, direção da Sê, especialização das vias em tráfego de circulares centrais; tráfego de autos somente na Rua Chile, sentido Praça Castro Alves; construção de edifícios-garagem.

2 - No módulo do Comércio, setor da Conceição ao Pilar:

remanejamento da Praça Visconde de Cairu, com modificação no plano de estacionamento; valorização da Avenida do Contorno e das praias existentes; remanejamento das áreas do Porto, próximas à Baiana e da praça em frente a esta e a Alfândega (atual Mercado Modelo); racionalização das operações e linhas do terminal da França, a curto prazo e deslocamento deste terminal para a Praça da Inglaterra; penetração de um sistema de transporte de massas até este terminal; modificação das condições de estacionamento (principalmente da Praça da Inglaterra e na Avenida da França, da Baiana ao Banco do Brasil), a partir da especialização das vias em tráfego de coletivos; especialização de alguns logradouros públicos em usos especificamente centrais (como nas áreas próximas ao Plano Inclinado Gonçalves); remanejamento do atual terminal de carga. No setor do Pilar à Calçada: criação do estacionamento de Água de Meninos; especialização desta área em usos específicos; remanejamento e valorização da Feira de São Joaquim; melhoria dos transportes de passageiros para Itaparica, com conseqüente remanejamento do terminal do Ferry-Boat; articulação do terminal da Leste na Calçada com terminais de bairros e de circulares centrais; valorização ambiental dos largos e praças do trecho.

3 - No módulo Baixa do Sapateiro, setor da Barroquinha à Santana: remanejamento da Barroquinha com racionalização das linhas de transporte coletivo que a ela se destinam, a curto prazo; transformação da Barroquinha em terminal de circulares centrais, a médio prazo; aproveitamento dos

terrenos baldios, próximos ao Jornal da Bahia; transferência do Corpo de Bombeiros e estudo do terreno onde o mesmo está localizado para aproveitamento por repartição pública e/ou, por exemplo, conjunto integrado estacionamento comercial e de serviços (desde que não desfigure a imagem histórica do Convento de São Francisco); remanejamento da Praça dos Veteranos; articulação da Ladeira de Santana com a Ladeira 12 de Outubro; criação de calçadas e, por fim, favorecimento dos acessos de pedestres ao Largo de São Bento, ao Terreiro e ao Campo da Pólvora e Santana. No trecho Aquidaban/Santana: modificação na caixa da rua; reocupação orientada da encosta que limita com a Saúde; redimensionamento do Terminal do Aquidaban e valorização da Ladeira do Carmo.

4 - No módulo Sete de Setembro, trecho Castro Alves/Piedade: remanejamento da Praça Castro Alves, com supressão dos estacionamentos próximos, construção de belvedere, arborização intensiva e regulamentação das atividades informais (na Ladeira da Montanha e no acesso à Barroquinha); especialização, a médio prazo, do trecho da Avenida Sete de Setembro, entre a Piedade e Castro Alves, em tráfego de circulares centrais; remanejamento do Largo de São Bento para melhoria das condições de acesso à Barroquinha; desobstrução das galerias para pedestres entre as ruas Carlos Gomes e Avenida Sete de Setembro; melhoria das condições de pedestrabilidade da Carlos Gomes, com valorização de acesso à Ladeira de Santa Tereza; remanejamento da Piedade para o futuro acesso ao terminal da Lapa/Barris. No trecho Piedade/Mercês: continuidade das diretrizes anteriores; melhoria da articulação entre a Piedade e os Barris, onde se projetam os novos equipamentos estáticos de transporte; melhoria das condições de sombreamento e descanso na Praça 2 de Julho; valorização do Largo dos Aflitos. No trecho Mercês/Politeama - Campo Grande: remanejamento e reconstrução da imagem histórica do Campo Grande/Passeio Público/Largo dos Aflitos; transferência do terminal de coletivos da frente do Teatro Castro Alves para as imediações do Hotel da Bahia; construção do terminal de

transbordo para circulares centrais na mesma área; extinção do estacionamento próximo ao Tribunal de Contas; especialização da Avenida Sete e do Politeama em tráfego de passagem; articulações com o Vale dos Barris, mais desembaraçadas; implantação de um Centro Cultural com valorização dos equipamentos existentes.

5 - No módulo Joana Angélica, trecho Nazaré/Campo da Pólvora: institucionalização de um centro secundário para abastecimento e consumo local; na Saúde: valorização do Largo, definição do uso habitacional como uso predominante e implantação de um sistema de ruas locais; Mouraria e Tororó: medidas semelhantes às recomendáveis para o Tororó, sendo que uma ou duas ruas podem ser destinadas, especificamente, ao comércio do bairro; na rua Joana Angélica, propriamente dita, pode ser configurada uma destinação cultural secundária (escolas e museus), compatível com uso residencial predominante.

6 - Nos módulos de Nazaré, Lapinha e Barbalho se configuram recomendações semelhantes às da Saúde, Mouraria e Tororó: destinação quase que exclusiva ao uso residencial, especialização de alguns logradouros para abastecimento e consumo local; implantação de um sistema de ruas locais e especificação das vias mais importantes para passagem do tráfego aos módulos centrais; e, por fim, valorização de ruas onde estão situados equipamentos vários de superestrutura urbanística: escolas, hospitais, igrejas etc.

7 - No módulo Santo Antônio, além das recomendações anteriores, expressa-se, também, a preocupação pela imagem ambiental que exige novos tombamentos (o Forte, por exemplo) e uma política de valorização para a praça principal.

8 - No módulo Sete Portas recomenda-se: remanejamento e melhoria do mercado existente, articulando-o com aquele implantado na velha rodoviária; especialização da Djalma Dutra

e da Barros Reis em comércio específico; remanejamento do largo; normalização do comércio de bairro e definição das vias para tráfego de passagem, suprimindo estacionamentos ao longo das mesmas e promovendo a criação de estacionamentos verticalizados.

9 - Nas áreas de vale, ou seja, especificamente no Vale dos Barris, no Dique do Tororó/Fonte Nova, Vale do Ogunjá e Barros Reis, recomendam-se vias especializadas em tráfego de alta velocidade, na chegada ao Centro; recomenda-se caracterização das áreas de bordo em uso habitacional, com tratamento paisagístico das encostas; por conseguinte, o uso comercial ou de serviços, que exige estacionamentos ao longo destas vias, deve ser coibido, a não ser que disponham de vastas áreas privativas.

10 - Nas áreas de encosta, principalmente na falha geológica, é recomendado o uso de ascensores mecanizados para pedestres; remanejamento do potencial de transporte do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado Gonçalves, a médio prazo; revitalização do Taboão e valorização do Pilar. Entretanto, existem para as vertentes de separação dos módulos de diferentes níveis em relação ao mar, recomendações semelhantes para implantação de ascensores (elevadores ou escadas rolantes): na Lapa/Piedade (Cons. Junqueira Aires), na Baixa do Sapateiro/Sete de Setembro (Barroquinha - São Bento), na Baixa do Sapateiro/Santana (Ladeira de Santana), na Baixa do Sapateiro/Terreiro (Ladeira 12 de Outubro).

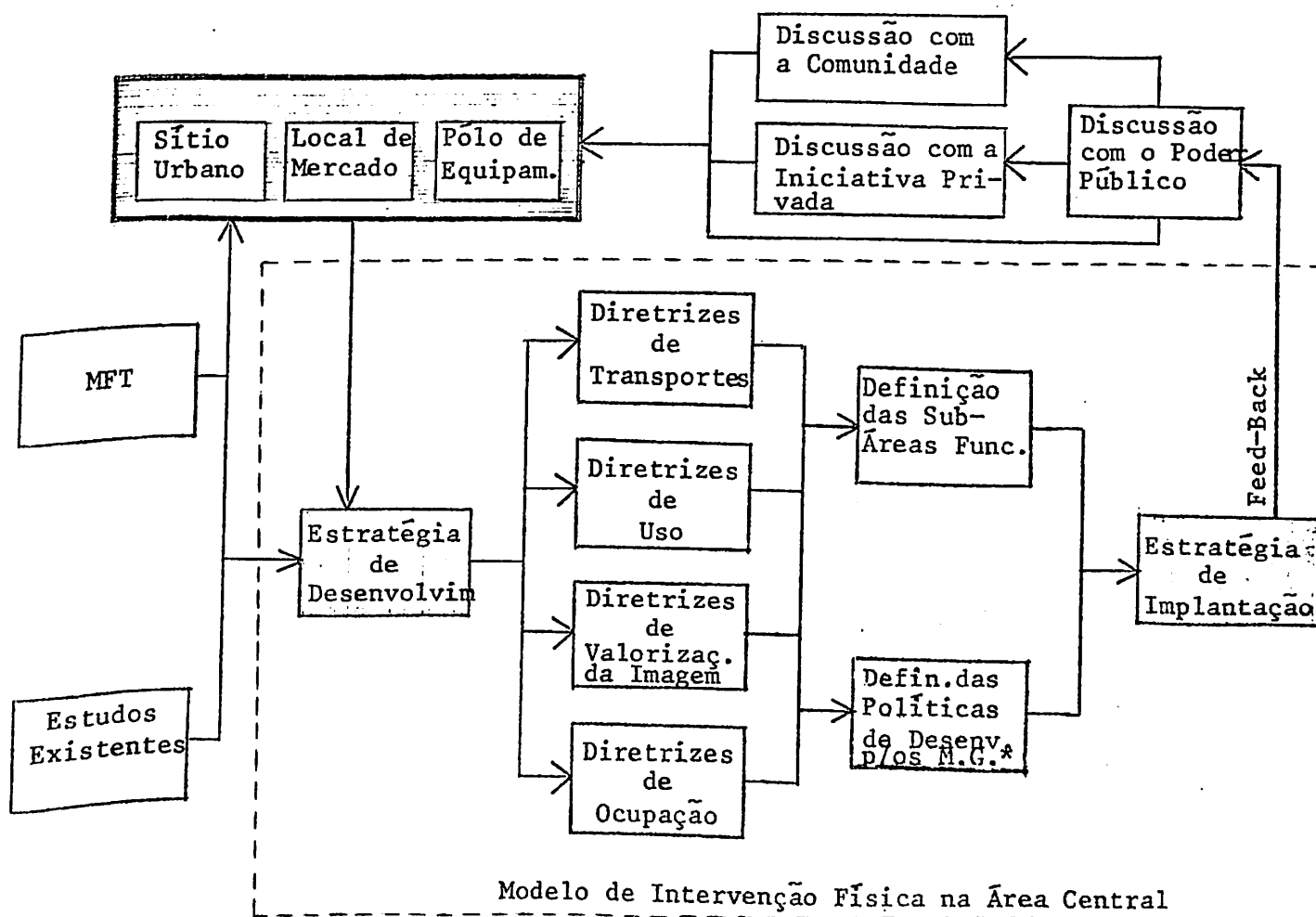
Como pode ser visto nos diferentes módulos, áreas de encosta e de vale, ocorre o posicionamento de diferentes sub-áreas especializadas segundo sua funcionalidade em transportes, seu uso específico, sua ocupação característica e a riqueza de sua imagem ambiental. Para simplificar esta visão foi elaborado o seguinte quadro, no qual são resgistradas as ocorrências de sub-áreas funcionais do Centro em cada módulo, área de encosta ou vale.

Distribuição por Módulos		Módulo da Sé	Módulo Comércio	Módulo Baixa dos Sapateiros	Módulo Sete de Setembro	Módulo Joana Angélica	Módulo Nazaré	Módulo Lapinha	Módulo Barbalho	Módulo Stº Antônio	Módulo Sete Portas	Vale Barris	Dique Tororó	Área das Encostas
Quanto aos Transportes	Áreas de Bordo das Vias de Tráfego de Alta Densidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-
	Áreas de Grandes Equipamentos Estáticos de Transporte na Periferia do Centro	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	x	x	-
	Áreas de Equipamentos Estáticos de Transporte no Âmbito do Centro	x	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Áreas de Ascensores Mecanizados de Pedestres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x
	Áreas de Uso Especificamente Central em Distribuição de Tipo	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
Quanto ao Uso	Áreas de Uso Especificamente Central Especializadas	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	x
	Áreas de Uso Tipicamente Residencial	-	-	-	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-
	Áreas de Uso Residencial e Misto	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
	Áreas de Uso Sub-Central para Atendimento das Áreas Residenciais	-	-	-	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-
Quanto à Ocupação	Áreas para Reocupação e Remanejamento	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Quanto à Imagem Ambiental	Áreas Históricas	x	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-
Áreas Livres e Praças Públicas		x	x	x	x	x	-	-	-	x	x	-	-	-
Praias e Porto		-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Perímetro Superior da Falha Geológica e Áreas em Contato com o Mar		x	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	-	x

12 ESTRATÉGIA E ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO

Distribuídas espacialmente entre os diferentes módulos geomorfológicos da Área Central ou especificadas em determinadas áreas segundo sua funcionalidade (em transportes, ocupação, uso e valorização da imagem ambiental), as diretrizes existentes configuram, desta maneira, um modelo de intervenção física bastante operacional e aberto, permitindo a sua implantação através de diferentes medidas, ações e normas, tanto dos diversos setores de administração pública Municipal e Estadual (que podem intervir no Centro da cidade) quanto da própria iniciativa privada.

O roteiro metodológico para dinamização deste modelo, sob a forma de um processo contínuo de planejamento pode ser esquematizado, rapidamente, como se segue:



* Módulos Geomórficos

A estratégia de implantação, com definição das intervenções setoriais específicas e imediatas e das medidas ou projetos de curto prazo, é o passo seguinte na explanação do modelo adotado. Esta estratégia, portanto, visa determinar, quer em termos setoriais, quer em termos espaciais, as prioridades de intervenção física na área central, a partir de um justo equilíbrio das atitudes de descongestionamento e revitalização, no âmago desta área.

Do ponto de vista espacial, esta estratégia se configura na tentativa simultânea de abordagem da problemática das áreas mais centrais e congestionadas do Centro da cidade e de abordagem da problemática das áreas periféricas como forma de apoio às próprias diretrizes de descongestionamento. Isto significa, como já foi possível verificar, que tanto os módulos da Sé, do Comércio, da Baixa do Sapateiro e Sete de Setembro, como as áreas de encosta e de vale (Barris, Dique, Barros Reis) são os módulos prioritários para intervenção imediata. A revitalização dos demais módulos, principalmente os residenciais (Tororó, Saúde, Nazaré, Barbalho, Lapinha etc.) ainda que importante, não se expressa como vital para uma ação imediata.

Do ponto de vista setorial, como já realçou apropriadamente Kobler no Plano Piloto, as políticas fundamentais para descongestionamento e revitalização imediata da Área Central repousam na melhoria das condições de acessibilidade e transportes. Em segundo lugar destaca-se a necessidade de tomar medidas e acionar projetos de curto prazo que interfiram na morfologia dos usos centrais. Em terceiro lugar emerge a importância de valorização da imagem ambiental e, por fim, em quarto, a transformação padrão de ocupação em algumas áreas específicas.

É claro que os critérios de determinação desta ordem de prioridades poderiam ter-se baseado nas necessidades maiores ou menores de resolver, imediatamente, dos problemas mais

graves aos menos graves do Centro da cidade. No entanto, foram adotados como critérios de determinação aqueles critérios que dizem respeito às facilidades de implantação, ou seja: maior facilidade na tomada de decisões políticas imediatas, possibilidade de obter, a curto prazo, sistemas eficientes de descongestionamento central, através de pequenas cirurgias físicas, com investimentos baixos e custos desprezíveis para modificação operacional dos sistemas existentes.

Neste quadro, as diretrizes de transportes, apesar de envolverem diferentes órgãos (e, portanto, de difícil consenso e coordenação operacional) foram as que se mostraram mais susceptíveis de implantação imediata, bem mais que as de ocupação e uso. Estas envolvem, pelo seu conteúdo normativo, por exemplo, problemas de ordem legal e institucional cuja resolução transcende o âmbito do Executivo. Por outro lado, as diretrizes de transporte se mostraram, também, muito menos onerosas que as diretrizes de valorização da imagem ambiental e as de modificação do padrão de ocupação e de uso, cuja implantação envolve custos muito mais elevados. E, por fim, a prioridade às diretrizes de transporte atende, perfeitamente, às intenções de atuação da atual gestão de governo que definem o setor transportes urbanos como o prioritário da administração municipal.

Entre as diferentes diretrizes de renovação e consolidação das atividades centrais, as diretrizes de reestruturação de ocupação em áreas específicas e aquelas de valorização da imagem ambiental, as primeiras foram consideradas prioritárias pelo menor custo que envolvem em relação às demais, se bem que tal prioridade dependa de complexas decisões político-administrativas. No entanto, caso seja adotado um comportamento de regulamentação de usos mais simples que a aprovação de lei pela Câmara (conjunto de decretos específicos e de Portarias regulamentares assinadas pelo Prefeito, por exemplo), esta complexidade pode ser superada com muito menor dispêndio de esforços.

Por fim, entre as diretrizes de valorização da imagem ambiental e aquelas de renovação do padrão ocupacional, as primeiras foram consideradas mais fáceis de implantar que as últimas pela simples questão do trato com a iniciativa privada. No caso de valorização da imagem ambiental, apesar dos altos custos envolvidos é possível lançar-se mão de recursos federais (como, por exemplo, do Plano de Recuperação de Cidades Históricas) ou de verbas municipais para adequação de prédios históricos às funções administrativas. Isto só depende do empenho e do poder de decisão das autoridades competentes. Já em quase todos os casos de reocupação (a não ser aqueles assumidos pelo próprio Poder Público), essas diretrizes têm de ser discutidas com a iniciativa privada para que ela se empolgue e assumia seu papel de agente revitalizador do Centro, o que demanda tempo e esforços específicos de diálogo (mesmo que se adotem políticas tributárias e de apoio).

Não se esgota, aí, a estratégia de implantação. Em cada bloco de diretrizes setoriais existem, também, aquelas que podem ser consideradas as mais importantes, quer no âmbito do espaço físico, quer no âmbito de suas próprias particularidades.

Em transporte, por exemplo, emergem como prioritárias as medidas relativas, em primeiro lugar, aos transportes coletivos; em seguida, as melhorias de condições de pedestrabilidade; e, por fim, as relativas a estacionamento. As demais diretrizes de circulação, especialização viária, normalização do transporte de carga, remanejamento do Porto, se mostram secundárias em relação às primeiras. A raiz dessa ordem de prioridades encontra-se expressa, tanto nas metas e objetivos do PLANDURB, quanto nas metas e objetivos do estudo de Uso, do Solo e Transportes.

Entre as diretrizes de uso sobressaem aquelas que dizem respeito quer à especialização de determinadas vias e

logradouros em atividades específicas quer à interdição de usos não compatíveis nas bordas das vias expressas. Carecem, em seguida, de regulamentação imediata, a localização das atividades de ponta e das atividades informais no âmbito do Centro. Logo depois, realçam-se as diretrizes de implantação dos centros de atividades administrativas municipais e culturais. Tanto as normas legais para localização dos demais usos assim como as regras para sua compatibilização espacial, não são tão urgentes como as primeiras em uma política de revitalização imediata, haja visto o esboço geral da estratégia de desenvolvimento sócio-econômico para a Área Central.

Já no que se refere à imagem ambiental, a primeira prioridade recai sobre a revitalização das praças e áreas livres a partir de seu próprio remanejamento para fins de aplicação das políticas de transporte. Em segundo lugar, a prioridade se situa na restauração daqueles prédios cujas novas funções já se preconizam como essenciais à dinamização do Centro. São prédios que podem ser destinados às atividades administrativas municipais, às atividades de ponta (bancos ou serviços de informações a nível superior, por exemplo) e às atividades informais. Entre os sugeridos para atividades administrativas estão o Paço do Saldanha e os prédios da rua do Saldanha, 25 e rua do Tijolo, 8. Entre os sugeridos para as atividades de ponta (principalmente culturais) estão os prédios do Palácio da Aclamação e do Forte São Pedro. E entre os sugeridos para atividades informais estão várias casas do Maciel e do Pelourinho. Em terceiro lugar, do ponto de vista estritamente de conservação da imagem, estão as sugestões de tombamento de novos sítios e de restauração de prédios históricos, tais como igrejas, prédios destinados a museus etc. Em quarto lugar está o tratamento das áreas em contato visual com o mar e das praias remanescentes do Comércio. As demais diretrizes de valorização da imagem ambiental, inclusive as que se referem a melhorias e construção de equipamentos turísticos e de lazer podem ser consideradas secundárias.

A ordem de prioridades com que foi encarado este conjunto de medidas advém de sua integração com as prioridades das políticas de uso e transporte.

Por fim, no que diz respeito às diretrizes de reocupação, as prioridades recaem:

- 1) nos terrenos onde podem ser localizados edifícios-garagem, estacionamentos subterrâneos e/ou estacionamentos a nível do solo, consoante as diretrizes de transporte;
- 2) nos terrenos próximos aos prédios históricos de principal estruturação para as atividades administrativas, onde podem ser localizadas outras atividades que lhe forem complementares, desde que o projeto arquitetônico não entre em conflito com a valorização da imagem histórica;
- 3) nos terrenos em ruína ou terrenos cujos prédios têm pouco valor histórico, cujo remembramento permita a rápida reocupação por atividades consideradas prioritárias em cada zona específica (na Baixa do Sapateiro, por exemplo).

Esta ordem de prioridades, também, foi estabelecida consoante a sua integração com as prioridades para as diretrizes de transporte e de uso.

Jogadas e integradas às políticas prioritárias de descongestionamento, valorização de espaço, estas prioridades determinam uma ordenação das diferentes diretrizes em intervenções setoriais e específicas imediatas e em medidas e projetos de curto prazo.

No que se refere às intervenções setoriais e específicas imediatas, emergem as seguintes diretrizes:

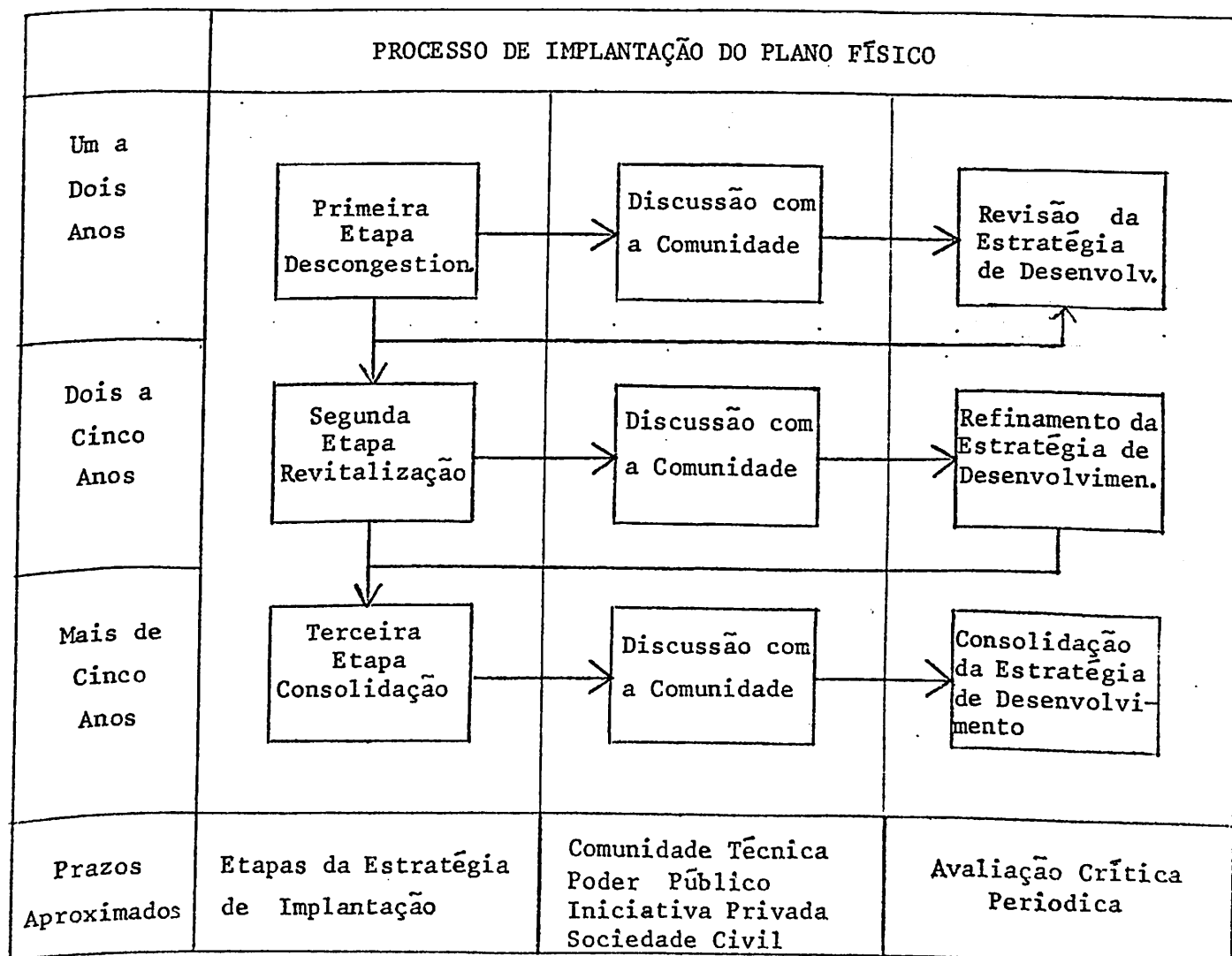
- 1) melhoria do sistema de transporte coletivo através de implantação do TRANSCOL e tendo como terminais prioritários, pela ordem: Barroquinha/Aquidaban, Campo Grande, França e SÉ;
- 2) regulamentação do uso especializado nesses logradouros, principalmente das atividades administrativas nas adjacências da SÉ, das atividades culturais no Campo Grande, de algum tipo de comércio e/ou serviços especializados na SÉ, Terreiro e arredores e das atividades informais nessas mesmas áreas;
- 3) valorização ambiental e paisagística destas três praças (SÉ, Terreiro e Campo Grande), elementos estruturais básicos dos módulos centrais da SÉ, Baixa do Sapateiro, Sete de Setembro e Comércio;
- 4) implantação de um estacionamento periférico em Água de Meninos;
- 5) interdição de usos não residenciais nas áreas de bordo do sistema de vias expressas que dão acesso imediato ao Centro: Vale dos Barris, Dique do Tororô e Barros Reis (trecho de Baixa de Quintas a Sete Portas), caso não disponham de acesso a estacionamentos particulares;
- 6) utilização de ônibus articulados em linhas circulares centrais, em caráter experimental;
- 7) execução imediata dos projetos de curto prazo.

Este conjunto de medidas imediatas corresponde, na verdade, à primeira etapa da estratégia de implantação cujo objetivo é o descongestionamento do âmbito da Área Central; a segunda etapa caracteriza-se pelo objetivo de revitalizar o Centro através da implantação dos projetos acima referidos. A terceira etapa, de médio prazo, caracteriza-se com a

consolidação da Área Central como Núcleo Metropolitano, através da implantação de sistemas de transportes de massa e de entrada em operação, plena de aglomerações de atividades de ponta cujos equipamentos foram construídos na etapa anterior.

O detalhamento da segunda e terceira etapas, ainda que possa ter base neste documento, é deixado para o momento oportuno quando da primeira avaliação efetiva de aplicação destas políticas e diretrizes.

Por fim, cabe registrar que, no modelo proposto para intervenção física na Área Central, a participação da comunidade no processo de crítica e avaliação das proposições é fundamental, para que o Plano Piloto adquira realmente as características dinâmicas que lhe são atribuídas.



13 MEDIDAS E PROJETOS DE CURTO PRAZO

Este pacote contém 9 (nove) projetos e medidas a serem elaborados em curtíssimo prazo. São os seguintes:

- I - Projeto Urbanístico do Vale dos Barris, incluindo o terminal de transbordo da Lapa, estacionamentos periféricos de São Raimundo e Barris, hierarquização das vias e tratamento paisagístico de toda a área;
- II - Política de Estacionamentos na Área Central, incluindo estacionamentos periféricos, estacionamentos de alta rotatividade (áreas azuis) e localização de edifícios-garagem;
- III - Estudo de Viabilidade dos Ascensores Mecanizados para pedestres, principalmente para aqueles propostos pelo Plano Piloto, quer em termos de sua propriedade urbanística e arquitetônica, quer em termos do baixo custo/benefício;
- IV - Ante-Projeto do Centro Administrativo na Sé;
- V - Plano Diretor do Centro Cultural no Campo Grande (incluindo o Forte de São Pedro, Passeio Público e Largo dos Aflitos);
- VI - Projetos de Restauração imediata de prédios históricos;
- VII - Plano Diretor do Pelourinho - PLANDIP;
- VIII - Projeto de Remanejamento das praças e ruas livres;
- IX - Minutas dos Decretos de regulamentação urbanística e de postura na Área Central.

Para cada um destes projetos e medidas são apresentados, sumariamente, nas páginas seguintes os objetivos, a justificativa, algumas recomendações para sua elaboração, os prováveis recursos necessários e a responsabilidade funcional pela sua execução.

PROJETO OU MEDIDA
PLANO DIRETOR DO CENTRO CULTURAL DO CAMPO GRANDE

1

Justificativa Sumária - As atividades centrais de cultura e lazer acham-se dispersas, mal articuladas e funcionalmente decadentes em Salvador. O local mais propício à revitalização destas atividades é a área que circunscribe o Campo Grande, pela existência de inúmeros equipamentos e prédios adaptáveis a tal fim.

Objetivos - Revitalizar e ordenar as atividades culturais, principalmente as de ponta no âmbito da Zona Central.
Retomar a imagem e a ambiência histórico-cultural do conjunto Praça Dois de Julho, Passeio Público e Largo dos Aflitos.

Recomendações para a Elaboração - Integração com as diretrizes de transportes para a mesma área; Estudo urbanístico integrado do Largo Dois de Julho, Passeio Público e Largo dos Aflitos, inclusive com estudo das possibilidades de um belvedere para exploração da imagem visual para a baía; Projeto de recuperação dos prédios históricos da área, principalmente Palácio da Aclamação e Igreja dos Aflitos; Viabilidade de reutilização do Forte de São Pedro.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA
ANTEPROJETO DO CENTRO ADMINISTRATIVO DA SÉ

2

Justificativa Sumária - As atividades administrativas municipais acham-se localizadas em vários pontos do Centro, dificultando não só as movimentações burocráticas internas como o atendimento do público. O local mais propício para aglutinação dessas atividades é a área dos arredores da Sé, nas proximidades do Núcleo Histórico.

Objetivos - Racionalizar espacialmente as funções administrativas do município, oferecendo-lhes dignidade compatível com o exercício do poder.
Utilizar o remanejamento destas atividades como forma de revitalização da Área Central.

Recomendações para a Elaboração - Apresentação de alternativas de localização no âmbito da Sé. Estudo detalhado da acessibilidade do estacionamento.
Projeto de recuperação dos prédios históricos da área, adaptando-os para os fins administrativos. Manutenção dos padrões de ocupação e da imagem ambiental.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA

PROJETO URBANÍSTICO DO VALE DOS BARRIS E DA LAPA

3

Justificativa Sumária - O Vale dos Barris apresenta-se como uma das "entradas" mais importantes da Área Central, tendo sido selecionada como área ideal de localização de estacionamentos periféricos; integrada à Lapa, mostra-se potencialmente como o melhor local para implantação de um terminal de coletivos de bairro e circulares centrais.

Objetivos - Favorecer a melhoria das condições de acessibilidade ao Centro mediante a implantação de equipamentos estáticos de transporte. Integrar urbanisticamente o sistema expresso de vales à malha viária interna da Área Central, em seu extremo Sul.

Recomendações para a Elaboração - Estudo da acessibilidade de pedestres ao Campo Grande e a Rocinha da Piedade. Viabilidade de implantação de micro-centros comerciais. Melhoria das condições de operacionalidade para o estacionamento. Atendimento integral das recomendações do TRANSCOL. Anteprojeto arquitetônico dos equipamentos estáticos de transporte. Diretrizes paisagísticas para toda a área.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN/GEIPOT

PRAZO
QUATRO MESES

PROJETO OU MEDIDA

PLANO DIRETOR DO PELOURINHO

4

Justificativa Sumária - As diretrizes existentes para recuperação do Núcleo Histórico, em seus limites atuais, não se mostraram suficientes para equacionar toda a problemática urbanística arquitetônica, artística cultural da Área Central. É necessário ampliá-las e estender seus limites ao Saldanha e a Santo Antonio, integrando-as as diretrizes de seus arredores imediatos.

Objetivos - Todos os já designados pelo PLANDIP (iniciado, porém desativado, no atual momento); recuperação da imagem histórica, nos limites do estudo; reanimação dos usos existentes desde que não implique na expulsão irrefletida dos moradores de baixa renda; estudo de novas utilizações; determinação dos padrões de ocupação do entorno, etc.

Recomendação para a Elaboração - Retomada da execução, no mais breve espaço de tempo; Estudo das condições de circulação no Centro, integrado às diretrizes de transporte (principalmente do TRANSCOL); Determinação das prioridades de recuperação nos diferentes prédios; Estudo de legislação específica.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
FUNDAÇÃO PATRIMÔNIO/OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA
 PROJETOS DE RESTAURAÇÃO IMEDIATA DE PRÉDIOS HISTÓRICOS

5

Justificativa Sumária - O patrimônio arquitetônico artístico e cultural da Área Central vem sendo sistematicamente destruído pelo tempo, pelos incêndios, pela falta de atenção das autoridades competentes, pela falta de recursos financeiros; é vital sua restauração para a própria revitalização da Área Central.

Objetivos - Recuperar prédios de alta significância histórica para novas utilizações imediatas, principalmente pelo poder público, quer para fins administrativos, quer para fins culturais.

Recomendações para a Elaboração - Verificação das potencialidades de cada qual, face as destinações principais do Plano Diretor do Centro Cultural, do Anteprojeto do Centro Administrativo e do PLANDIP;
 - Integração de cada prédio a eventuais anexos, com ambiência moderna;
 - Estudo consciencioso das redivisões internas e seu mobiliário.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
 FUNDAÇÃO PATRIMÔNIO/OCEPLAN

PRAZO
 HUM ANO

PROJETO OU MEDIDA
 PROJETOS DE REMANEJAMENTO DE PRAÇAS E ÁREAS LIVRES

6

Justificativa Sumária - A maioria das praças e áreas livres do Centro acham-se congestionadas por inúmeras funções (principalmente de transportes) incompatíveis com sua dignidade urbanística. Além disso, as novas diretrizes de transporte (do TRANSCOL) e de preservação de imagem ambiental exigem a sua readequação espacial e funcional.

Objetivos - Recuperar a dignidade urbanística (às vezes, histórica) das praças e áreas livres da Área Central, contribuindo assim para a revitalização do Centro. Criar ambientes para o passeio e descanso visual dos transeuntes.

Recomendações para a Elaboração

- Integração com o TRANSCOL;
- Estudo das áreas de contato visual com o mar, principalmente destinada a belvederes;
- Manutenção das atividades informais;
- Cuidado nas diretrizes de arborização e sombreamento.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
 OCEPLAN

PRAZO
 TRÊS MESES

PROJETO OU MEDIDA
POLÍTICA DO ESTACIONAMENTO NA ÁREA CENTRAL

7

Justificativa Sumária - A atual disposição dos locais de estacionamento no âmbito Central, favorece a criação de pontos de estrangulamento do tráfego, cria embaraços à imagem ambiental, conflita com o trânsito de pedestres, e não se relaciona, de forma integrada, com os demais sistemas de transporte.

Objetivos - Racionalizar a distribuição dos estacionamentos permissíveis, com base no critério de alta rotatividade. Montar um sistema integrado de edifícios-garagem, estacionamentos ao nível do solo e estacionamentos subterrâneos.

Recomendações para a Elaboração - Integração com o TRANSCOL; Respeito à diretriz de uso, ocupação e imagem ambiental do documento políticas e diretrizes para a Área Central; Previsão a médio e longo prazo das vagas necessárias, segundo a destinação de seus usuários (empresários, funcionários públicos, viajantes para negócios e compras, etc.).

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
GEIPOT/OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA
ESTUDO DE VIABILIDADE DOS ASCENSORES MECANIZADOS

8

Justificativa Sumária - As atividades centrais localizam-se em platôs e/ou módulos de diferentes níveis, cujo acesso e interligação faz-se muitas vezes através de ladeiras e/ou escadarias de difícil pedestralidade.

Objetivos - Integrar fisicamente módulos geomórficos de diferentes níveis, na Área Central:

- Favorecer a integração espacial de usos semelhantes situados em platôs de diferentes níveis;
- Incentivar a acessibilidade de pedestres à Área Central.

Recomendações para a Elaboração

- Integração com o TRANSCOL;
- Estudo da ocupação do uso do solo e da imagem ambiental nos locais onde se pretende implantar ascensores mecanizados;
- Estudo das recomendações do Plano Piloto.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
QUATRO MESES

PREFEITURA DA CIDADE DE SALVADOR
O C E P L A N

PLANDURB

PLANO PILOTO PARA INTERVENÇÃO NO CENTRO DE SALVADOR

CLAN S.A.
outubro/78

VOLUME I

APRESENTAÇÃO

Tendo em vista as recomendações do Modelo Físico Territorial para Salvador, elaboradas pelo PLANDURB em 1978, foi procedido o presente trabalho, objetivando o desencadeamento de um processo contínuo de intervenção no âmbito do Centro de Salvador.

A necessidade deste processo justifica-se pelo dinamismo de Salvador, no qual se destaca o processo de ocupação do Centro Industrial de Aratú e do Pólo Petroquímico de Camaçari, a implantação do Porto de Aratú, a duplicação da rodovia Bahia-Feira de Santana, a construção do Centro Administrativo da Bahia, a implantação da avenida Paralela, a recente entrada em operação do grande trevo rodoviário urbano do Acesso Norte etc.

O desembaraçado desenvolvimento urbano de baixíssima densidade ao longo das avenidas de vale, rodovia BR-324 e Paralela, contrasta, no entanto, com o acelerado e desastroso colapso da Zona Central de Salvador determinado pelo estrangulamento da acessibilidade e pela hipertrofia dos usos centrais.

Os precedentes históricos desta tendência comprovam a inevitável destruição da qualidade urbana das Zonas Centrais, comum às grandes metrópoles, assim como a crescente deseconomia resultante da deteriorização do patrimônio construído nestas áreas, da queda do potencial de desempenho social, salvo nos casos de intervenção planejada. Os centros não podem crescer indefinidamente, mas sim encontrar seu porte e densidade ótimos face às limitações do potencial geomorfológico de ocupação e do potencial de acesso disponível a veículos e pedestres.

Após este porte otimizado, recomenda-se modernamente a correta multiplicação dos centros em sub-centros dos diversos níveis, segundo a tendência natural de complementariedade entre a

oferta e a demanda, concentrando-se no antigo e tradicional centro, uma gama de usos de hierarquia gradativamente superior e concomitante menor frequência de consumo, mantido, no entanto, um mínimo de usos de menor hierarquia para o atendimento da demanda do entorno imediato do mesmo centro.

PLANO PILOTO PARA INTERVENÇÃO NO CENTRO DA CIDADE

Í N D I C E

1. CRITÉRIOS METODOLÓGICOS

1.1 ESCALAS DE ABORDAGEM

1.2 NÍVEIS DE ABORDAGEM

2. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR

2.1 CONDICIONANTES GEOMORFOLÓGICOS

2.2 CONDICIONANTES DE ACESSIBILIDADE

2.3 CONDICIONANTES DE USO

2.4 CONDICIONANTES DE OCUPAÇÃO

2.5 CONDICIONANTES DE EQUIPAMENTO

3. PROPOSIÇÕES DE INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

3.1 INTERVENÇÕES NO PLANO GEOMORFOLÓGICO

3.2 INTERVENÇÕES NO PLANO DA ACESSIBILIDADE

3.2.1 Considerações Metodológicas

3.2.2 Estratégia de Integração Viário-frota

3.2.3 Readequação da Hierarquia Viária

3.2.4 Adequação do Equipamento Estático de Transporte

3.3 INTERVENÇÕES NO PLANO DO USO

3.4 INTERVENÇÕES NO PLANO DA OCUPAÇÃO

3.5 INTERVENÇÕES NO PLANO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

3.6 CONCLUSÕES SOBRE A INTEGRAÇÃO DAS INTERVENÇÕES SETORIAIS

4. OBJETIVOS E MEIOS DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO NA ÁREA CENTRAL

4.1 OBJETIVOS E MEIOS GERAIS

4.2 OBJETIVOS E MEIOS ESPECÍFICOS

5. SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

5.1 UM DETALHAMENTO DO USO DO SOLO

5.2 UMA PROPOSTA PARA CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

5.3 BASES PARA AS NOVAS LEGISLAÇÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

1 CRITÉRIOS METODOLÓGICOS

Na correta interação dos fatores condicionantes do desempenho urbano como da intervenção urbanística, faz-se indispensável avaliar de forma integrada os condicionamentos geomorfológico, de acessibilidade, de usos, de ocupação e da estrutura de equipamentos pontuais.

Para tanto adotou-se um conjunto de critérios metodológicos, destinados a pautar não apenas o presente trabalho mas todo o processo de planejamento da intervenção física.

1.1 ESCALAS DE ABORDAGEM

Três escalas foram adotadas para a abordagem: a macro, a meso e a micro, destinadas, cada uma, a abrangência específica dos fatores respectivamente exógenos, endógenos e particulares do centro em causa.

A abordagem macro refere-se aos âmbitos urbano e metropolitano e diz respeito aos fatores exógenos que de fora do centro interferem no seu comportamento, seja inibindo como propiciando e incrementando o desempenho do mesmo.

A abordagem meso refere-se ao âmbito específico da Zona Central de Salvador e trata dos fatores endógenos que condicionam e/ou determinam a qualidade do desempenho urbano do referido centro.

A abordagem em micro escala trata de pormenores em setores da Zona Central, com abrangências variáveis em função do porte específico de cada logradouro ou conjunto de logradouros em estudo.

Definidas em plantas, as três abordagens podem ser reavaliadas criticamente no processo contínuo de intervenção que este estudo propõe.

1.2 NÍVEIS DE ABORDAGEM

Devido ao dinamismo peculiar às Zonas Centrais escolheu-se para os levantamentos à nível do presente trabalho uma abordagem cinemática, mais voltada para as tendências e predominâncias que para a pesquisa cadastral de minúcias.

No entanto, ao longo do processo de intervenção, é pretendido um crescente nível de pormenorização a que chamaremos níveis de abordagem.

Os níveis de abordagem referem-se ao diagnóstico, às alternativas de intervenção e às proposições de intervenção.

O nível de diagnóstico pretende reunir, de forma inteirada, o conjunto de informações sobre tendências e predominâncias de modo a permitir, em tempo útil, a compreensão do conjunto de variáveis urbanas, facilitando a geração de decisões.

O nível do presente diagnóstico utilizou-se a farta documentação constante do Estudo - Zona Central, do OCEPLAN/PLANDURB.

O nível de abordagem diagnóstico não apenas refere-se às escalas de abordagem macro, meso e micro, como também aos principais fatores condicionantes do desempenho e da intervenção urbanística, geomorfológicos, acessibilidade, usos, ocupação e equipamento, relacionando-os entre si.

O nível de estudos alternativos de intervenção visa desarticular os principais conflitos, sempre com vistas ao desempenho integrado de usos, ocupação, acessibilidade e equipamentos, dentro do potencial geomorfológico.

Devido ao comprometimento geomorfológico de Salvador, reduz-se drasticamente o número de hipóteses alternativas de intervenção. Por isso, muitas vezes será necessário esquecer este nível, passando-se diretamente do diagnóstico às proposições.

Obviamente é necessário considerar-se que a nível de projeto arquitetônico ou de engenharia restabelece-se a oportunidade dos estudos alternativos, ou partidos, como base para a adoção da alternativa ótima.

O nível de proposição para implantação imediata parte da alternativa ou do partido escolhido e desenvolve os projetos de obra de implantação, compreendendo anteprojeto, projetos arquitetônicos, estruturais, elétricos, hidráulicos, mecânicos, detalhes gerais, orçamentação, programação de obra e execução.

Quanto ao nível de proposição para a implantação imediata é produzido neste trabalho apenas um rol de recomendações de estudos e projetos.

2 DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR

2.1 CONDICIONANTES GEOMORFOLÓGICOS

A peculiar geomorfologia do sítio urbano do Centro de Salvador e de seu entorno imediato, tanto no aspecto topográfico como no de subsolo, constitui-se no mais forte fator condicionante do comportamento urbano do sítio em causa, como historicamente se comprovou.

Salvador, e principalmente a Salvador Central, caracterizou-se desde seus primórdios como uma cidade de altos e baixos, não só pela acidentada topografia de vales e cumeadas bem definidos como pela presença da violenta falha geológica que secciona o sítio urbano ao longo do litoral Oeste.

Em macro escala, nota-se o centro praticamente ilhado entre o vale do Tororô e as águas da baía em seus limites Leste e Oeste, sendo, por outro lado, barrado em seu desenvolvimento ao Sul e a Norte, respectivamente pelo vale do Canela e pela estreita passagem litorânea da Calçada.

Ainda na macro escala, podemos verificar a expressiva importância da rede de vales, identificada por Mário Leal, como de vocação viária expressa, recentemente implantada de forma a contornar e interligar os bolsões residenciais que, segundo Diógenes Rebouças, ocorrem em forma de pétalas ao longo das cumeadas.

Esta singular e eficaz rede de vales ganha com facilidade o eixo rodoviário da BR-324, assim como também o eixo viário urbano da Paralela, de forma a agilizar de forma privilegiada (em comparação às cidades brasileiras de mesmo porte) o desempenho urbano em causa.

Mais recentemente o sistema de vales ganhou o Acesso Norte de forma a se constituir num vigoroso fator condicionante de

um desembaraçado desempenho urbano de macro escala.

Fica, no entanto, perfeitamente clara a limitação deste sistema ao acercar-se da Zona Central de Salvador.

Torna-se, assim, evidente a necessidade de intervenção na acessibilidade ao Centro, integrando-a aos condicionantes de uso e ocupação.

A solução de continuidade entre os desempenhos urbanos de macro e meso escalas na periferia imediata da Zona Central pode ser compreendida de forma mais pormenorizada na documentação gráfica do condicionamento geomorfológico.

O traçado de isoplanas de 10% de declividade, delimitando e separando áreas quase planas (platôs, vales, cumeadas e planícies) das áreas de mais acentuada declividade (encostas, ribanceiras, escarpas e penhascos) permitiu a definição de módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo.

A declividade limite de 10% foi adotada em função da acessibilidade do pedestre e de sua facilidade de marcha, que afetam o desempenho dos usos centrais de comércio e serviços.

O sistema de manchas de espaços quase planos contínuos é rigorosamente coincidente com o sistema de áreas de maior vitalidade operacional no contexto da Zona Central, o que nos induz a crer que os espaços intersticiais e declives, encostas e escarpas, embora ocupados com o uso residencial sempre que possível, fogem a adequabilidade das funções específicas do Centro. Por isto mesmo assumem funções as vezes características de bairros habitacionais.

Este quadro demonstra ainda que a Cidade não possui um centro propriamente dito mas um conjunto de micro-centros pouco

interligados entre si: Comércio-Calçada; Terreiro de Jesus-Rua Chile; Baixa do Sapateiro; Avenida Sete-Campo Grande; Joana Angélica-Nazaré; e mais apartadamente o micro-centro das Sete Portas.

Além destas áreas de espaço quase plano contínuo de flagrante vocação e tradição central, podemos identificar ainda outras áreas, também de espaço quase plano contínuo, mas que por seu relativo isolamento se constituem como que ilhas tipicamente residenciais envolvidas por declividades superiores a 10%, quais sejam: Lapinha; Barbalho; Santo Antônio; Extremo Nazaré; Saúde; Tororó; Mouraria (salvo sob a recente influência do terminal da Mouraria) e Barris.

Nas encostas intersticiais que serpenteiam por entre os módulos quase planos contínuos de maior potencialidade e adequabilidade urbanas ocorre uma ampla gama de usos não central que vai desde áreas decadentes e/ou de problemática residencial aguda a aprazíveis áreas residenciais para população de média renda.

Outras áreas resultantes do condicionamento geomorfológico são as representadas pelos vales periféricos de vocação viária expressa e a extensa falésia da falha geológica de Salvador.

Com base no minucioso mapeamento das isoplanas de 10%, podemos ainda adiantar algumas considerações importantes relativamente ao condicionamento geomorfológico do desempenho urbano e intervenções urbanísticas no Centro de Salvador, a serem naturalmente confirmadas quando do exame dos demais condicionamentos.

Em princípio, pode ser notada a presença de quatro importantes fatores de intervenção urbanística no condicionamento geomorfológico: Elevador do Pilar; Elevador do Taboão; Plano Inclinado e Elevador Lacerda. Estes ascensores adequam-se perfeitamente às necessidades de interligação entre os dois

platões mais importantes do sistema Sé e Calçada.

Pode ser notado, também, que os tunéis e viadutos têm seu melhor desempenho associado com o descompromisso em relação à acessibilidade central.

Pode ser notado, ainda, que os terminais mais eficientes são aqueles que tangenciam o Centro, resolvendo os conflitos no acesso à Zona Central e, simultaneamente, definindo melhor a diferença geomorfológica entre módulos específicos e centrais. Os usos comerciais e de serviços típicos do centro, por sua vez, coincidem necessariamente com os espaços planos contínuos, testemunhando a relação uso central - acesso de pedestres.

Por fim, os espaços planos contínuos não apresentam predominância de comércio e serviços do tipo central quando isolados ou distanciados do acesso franco de pedestres, ou seja, quando estão situados em módulos de diferentes níveis, isolados, de fato, pelas dificuldades de transportes.

2.2 CONDICIONANTES DE ACESSIBILIDADE

Em condicionantes de acessibilidade estão considerados:

- a) a adequação do traçado dos sistemas viário, ferroviário, aquoviário, de pedestrelização, para a acessibilidade ao Centro;
- b) desempenho das frotas de coletivos e outros veículos, taxis e particulares;
- c) a localização do equipamento estático de transportes.

Sem sombra de dúvida, um dos mais efetivos condicionantes do bom desempenho das funções centrais é, e sobretudo nas condições do agudo condicionamento geomorfológico em Salvador, o quadro de acessibilidade na escala de massa.

O presente trabalho piloto constata no entanto que é possível e perfeitamente viável restituir melhores condições de acessibilidade ao Centro de Salvador na escala de massa.

Em macro escala pode-se perceber a excelência do sistema viário expresso, que atende satisfatoriamente à Zona Sul, Orla e Miolo do Contexto urbano de Salvador, esbarrando no entanto em agudo estrangulamento do espaço viário quando no perímetro imediato do Centro.

Aí o sistema expresso conecta-se com acanhados eixos secundários do tecido central tradicional e o seu desempenho esboroa-se contra a promiscuidade de pedestres e veículos nos movimentos e locomoções entre e internos aos módulos geomorfológicos.

No que tange ao sistema viário de macro escala no entorno do Centro, há que notar ainda que aquela excelência das avenidas de vale, presentes no entorno Sudeste, desaparece quando no entorno Nordeste, onde se encontra, no entanto, o maior contingente de usuários de renda média e baixa. Dessa forma, a acessibilidade ao centro se processa nessa área através tortuosos caminhos de cumeadas estrangulando-se igualmente ao acercar-se do Centro tanto pelo Barbalho como pela Calçada.

Percebe-se como a eficiência viária de macro escala resulta neutralizada no atendimento específico da acessibilidade central.

Para superar este impasse entre os sistemas viários interno e externo ao Centro, entende-se, portanto, que é necessária uma adequada interação da acessibilidade quer de veículos, quer de pedestres, mediante uma inteligente complementabilidade. Várias soluções podem ser aventadas. Entre estas, destaca-se a articulação entre terminais e coletivos; elevadores e planos inclinados, ao sabor das exigências geomorfológicas do sítio urbano local, típicas de Salvador.

O desenho geomorfológico sugere que a referida interação de pedestres e veículos deverá se dar no perímetro do Centro, onde precisamente se estrangula o Sistema Viário de macro escala, onde ocorre o limite natural das funções urbanas centrais e não centrais, onde se encontra atualmente a cadeia de pontos de conflito de tráfego e trânsito.

No diagnóstico de acessibilidade de veículos na meso escala de abordagem à Zona Central de Salvador, identificam-se, nos sistemas primário e secundário do contexto do centro e seu entorno imediato, os principais pontos de estrangulamento crônico entre ambos os sistemas e as origens das rotas aquoviárias que partem do centro.

Nota-se, principalmente, que a ocorrência dos pontos de estrangulamento desenha uma nítida barreira em forma de anel em torno do Centro propriamente dito.

Percebe-se que esta barreira anelar coincide com as conexões entre os sistemas viários primário e secundário, estes representados pela antiga trama de eixos de cumeada do remoto passado urbano e aquele oriundo da recente cirurgia viária nos vales preconizada por Mário Leal. Isto porque o plano original de Mário Leal, onde era prevista a integração do sistema viário de vales no interior do Centro, mediante significativas obras de arte como a ligação Vale do Barris - Barroquinha, ficou historicamente postergado até a configuração de sua inviabilidade atual.

Algumas inteligentes intervenções tais como estacionamentos periféricos e linhas de circulares centrais têm sido implantadas para vencer a barreira de conflitos, mas numa escala insuficiente e sempre voltadas para o benefício do acesso de veículos particulares enquanto a frota de coletivos continua ocupando longos carreadores de baixíssimo rendimento de passageiros por veículo.

No que tange à acessibilidade de pedestres, em meso escala, observa-se o violento contraste entre a vitalidade das atividades tipo centro, de comércio e serviços, nas áreas de boa ou regular acessibilidade de pedestres e uma flagrante decadência da vitalidade em áreas ilhadas pelos obstáculos geomorfológicos ou pelo colapso do acesso de pedestres.

Cabe, ainda, notar a importante função dos equipamentos mecanizados de ascensão dos pedestres entre os módulos geomorfológicos em planos diferentes, Elevador Lacerda, Plano Inclinado e Taboão, facilmente identificáveis como viabilizadores da integração dos três módulos Sete de Setembro, rua Chile e Comércio, os quais assim integrados representam o principal corpo dos usos centrais.

O exame conjunto do quadro de alta densidade de pedestrialização, do quadro de usos e do quadro de ocupação fornece as premissas fundamentais de uma intervenção revitalizadora das funções centrais, preservando-se por outro lado, funções não centrais, residenciais de baixa e média renda, quando convenientes no contexto central.

Em princípio, e com base no correto enlace do eficiente sistema viário de diferentes escalas, mediante um hierarquizado uso das frotas, segundo origem-destinos (centrais e urbanos), além de uma correta intervenção voltada para a agilização da acessibilidade de pedestres, é possível restituir a acessibilidade vitalizadora ao Centro de Salvador sem ampliação do espaço viário no centro. Isto pode ser feito pela ampliação do espaço dedicado ao equipamento estático de transporte: terminais periféricos de coletivos (além dos estacionamentos periféricos de veículos) associados à linhas circulares centrais; utilização intensiva de áreas afins para estacionamento de veículos particulares (alta rotatividade); e incremento dos dispositivos elevatórios de pedestres.

2.3 CONDICIONANTES DE USO

Por mais desejáveis que sejam os objetivos da legislação ordenadora do uso, este, via de regra, obedece a lógica inexorável do equilíbrio ecológico urbano, onde a oferta gera a demanda e a demanda gera a oferta em condições ecológicas propícias de acessibilidade, espaço e ocupação.

Equivale dizer que não é suficiente predeterminar que uma área deva ser residencial, comercial e de serviços, industrial, de lazer ou institucional, se não houverem condições que viabilizem o uso preconizado.

Os centros urbanos estão cheios de expressivos exemplos do que afirmamos e particularmente, o Centro de Salvador.

A mera destinação legal do espaço para o uso comercial e de serviços, por exemplo, não evita a sistemática falência de todo aquele comerciante ou prestador de serviços que aí se instale se não existirem as condições físicas de acessibilidade (ida e volta), pedestralidade (declividade adequada do logradouro) e densidade dos transeuntes (frequência suficiente de usuários ou compradores em potencial) que otimizem as condições de desempenho do uso preconizado. Também as condições sociais e econômicas podem influir diretamente no sucesso da área em questão, em sendo esta local de mercado.

A destinação legal do espaço para o uso residencial, por outro lado, não evita necessariamente a deteriorização da qualidade da vida pelo tráfego crescente, pela poluição sonora e atmosférica e pelo afluxo desordenado de pedestres e veículos.

Realmente não é possível restaurar tecidos urbanos decadentes, de baixa vitalidade ou necrosados, com base em legislação, decretos, dispositivos de lei ou recomendações que não removam as causas efetivas do mau desempenho dos referidos tecidos.

Em micro escala podemos admitir que o Centro de Salvador encontra-se, atualmente, passando por um processo acelerado de estrangulamento gradativo em função seja da sua própria hipertrofia seja do agigantamento das demandas de funções centrais face ao crescimento urbano acelerado.

Nessas condições, muitas das funções centrais não atendidas pela Zona Central passaram a ser desempenhadas pelos sub-centros de terceiro, segundo e primeiro graus do contexto urbano.

Assim é que quatro sub-centros de expressiva vitalidade desenvolveram-se no tecido urbano da macro escala de abordagem de forma a complementar o atendimento da demanda de usos centrais, comércio e serviços não atendida pelo Centro tradicional.

A descentralização relativa de algumas funções de menor hierarquia e maior frequência de uso pelos sub-centros de bairro, representa um processo de enriquecimento da complexidade urbana de uma cidade que alcança a maturidade e o porte metropolitano. Mas este fenômeno não pode ser considerado promissor se acompanhado do esvaziamento e morte do mais antigo, histórico e hierarquicamente mais importante Centro.

Portanto, intervir na descentralização espontânea e organicamente necessária mediante um zoneamento restritivo dos usos comercial e de serviços fora da Zona Central não é suficiente para beneficiar este Centro Tradicional.

É necessário intervir no próprio Centro onde podemos diagnosticar a urgente carência de readequação da acessibilidade de pedestres e veículos ao Centro Tradicional, na escala de sua atual responsabilidade.

As flagrantes tendências de conurbação entre o Centro e os Sub-Centros mais próximos, Barra, Liberdade e Itapagipe, por si só já são sintomas de um zoneamento de usos anacrônico e inadequado, o que deve, também, ser considerado no processo da intervenção física a nível de acessibilidade.

Outro dado relevante é a mais remota, mas importantíssima tendência a conurbação dos usos centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do primeiro grau no vale do Camurugipe através dos dois eixos viários primários, Bonocô e Barros Reis. Conforme foi constatado e identificado no Modelo Físico Territorial, faz-se necessária a urgente adequação da Barros Reis para o desenvolvimento desta tendência, preservando-se o Bonocô como indispensável, único e principal eixo de integração de macro escala, único capaz de atender à enorme demanda Urbo-Rodoviária, face aos eventos CIA e Pólo Petroquímico.

Na meso escala de abordagem, a escala do Centro em causa propriamente dito, ressaltam os aspectos do uso espontâneo que ilustram a compreensão dos já examinados aspectos geomorfológicos e de acessibilidade na Zona Central.

A predominância do uso residencial identifica-se não só nos bolsões residenciais no interior do Centro como nos bairros tipicamente residenciais do entorno do Centro. A predominância de comércio e serviços identifica-se primeiramente pela utilização de pavimentos térreos em edifícios residenciais. Nos corredores do transporte mais próximos da periferia do próprio Centro, identifica-se a utilização de comércio e serviços em todos os pavimentos, exatamente dentro dos limites específicos da área mais densa no âmbito da Zona Central.

Fica, também, perfeitamente clara a aguda descontinuidade que caracteriza o acidentado Centro de Salvador salvo, exatamente, nos locais onde a conhecida descontinuidade geomorfológica foi compensada, mediante a vigorosa intervenção na acessibilidade pela mecanização do acesso vertical para pedestres (Planos Inclinados e Elevador) entre os módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo Comércio e Praça da Sé - Rua Chile.

A simples superposição dos estudos de ocupação, uso e geomorfologia evidenciam a constante relação da estrutura de uso tipicamente central com a estrutura dos espaços quase planos contínuos, sempre que garantida a acessibilidade aos mesmos espaços numa escala do porte de massa.

Ficam, assim, explicados os bolsões residenciais do âmbito central, em áreas quase planas contínuas, mais ou menos ilhadas, a salvo do fácil acesso de grande densidade dos pedestres, muito embora atravessadas por veículos de transporte de massa, tais como Barbalho, Santo Antônio, Nazaré, Saúde, Joana Angélica, Tororô, Mouraria (antes do terminal), Barris, Dois de Julho, Campo da Pólvora, além de um modo geral, todos os logradouros de encosta que não sejam escarpas com a sintomática exceção da Ladeira da Praça.

Nessas condições, podemos prognosticar com suficiente segurança uma insignificante oportunidade de expansão da demanda e da oferta de comércio e serviços nas atuais condições do estrangulamento da Zona Central, que em si, não seria de maior inconveniência não fosse o acelerado processo de inativação do tecido urbano em causa.

Nessas condições, torna-se mais recomendável, em alguns casos, induzir o uso comercial de centro mediante a adequação do acesso de massa e do estacionamento ou da continuidade do espaço plano através circulações mecanizadas (casos sobrelojas do Edifício Fundação Politécnica) do que regulamentar as atividades desse mesmo uso.

Em outros casos pode-se inibir o uso comercial e de serviços mediante a limitação do acesso de massa, do estacionamento (crise crônica de algumas áreas centrais), restringindo, a capacidade da circulação vertical mecanizada (caso do Elevador do Pilar, dimensionado para demanda residencial).

Enfim a legislação somente deve ser formulada a partir de intervenções simultâneas na acessibilidade, quer de pedestres, quer de veículos consideradas as tendências espontâneas de ocupação.

2.4 CONDICIONANTES DE OCUPAÇÃO

Inicialmente, cabe assinalar que os processos espontâneos de ocupação, nas condições do sítio urbano em pauta, são de molde

a fomentar a auto-destruição da qualidade urbana. Ocupações de baixa densidade (sobrados e casarões) tendem a se adensar através da transformação dos usos habitacionais unifamiliares em plurifamiliares (pensões, casas de comodos etc.); ocupações de densidade média (em casarões e sobrados deteriorados) tendem a ser substituídas por ocupações de alta densidade pela verticalização.

E, finalmente, quando verticalizada a ocupação, verifica-se a total inadequabilidade da densidade alcançada para os níveis mínimos de acessibilidade no espaço viário disponível, em geral ao longo da acanhada infraestrutura original do modelo inicial de predominância horizontal.

É necessário perceber que no início dos processos de ocupação é desejável um rápido incremento da fase verticalizante como meio de alcançar-se a maximização do benefício - custo sobre o investimento inicial em infraestrutura, pavimentação, água, esgotos pluviais e sanitários, luz e equipamentos. Por este motivo, as legislações de ocupação formuladas nesta época são destinadas a incentivar a verticalização.

Contrariamente, nas áreas urbanas mais maduras onde já foram maximizados os níveis de densidade apropriados à otimização benefício-custo da infraestrutura, e antes que se inicie a fase de sobrecarga desta infraestrutura original disponível, com o colapso e decadência da qualidade urbana, a legislação de ocupação passa a perseguir a radical restrição da verticalização.

Paradoxalmente, em Salvador, a legislação vigente continua a estimular a densificação das áreas antigas, maduras e em pleno colapso do acesso, enquanto, por outro lado, exige baixa densidade exatamente nas áreas novas, carentes de estímulo mediante a otimização benefício-custo da implantação de infraestrutura.

Nestas condições encontramos as mais altas taxas de ocupação como os mais altos índices de aproveitamento em plena área problema do centro em agonia, enquanto taxas e índices acanhados são exigidos para a área do Sub-Centro de Primeiro Grau no Camurugibe.

Trata-se, em síntese, de uma legislação anacrônica, tanto por retardamento em algumas áreas, como por antecipação em outras, que somente presta um enorme desserviço ao harmonioso desenvolvimento urbano como à manutenção da qualidade do desempenho urbano das áreas mais antigas.

Fundamentalmente, na macro escala, verifica-se a disposição espacial dos eixos de ocupação predominantemente verticalizada e suas principais tendências atuais de expansão. Observam-se ainda áreas de alta densidade de ocupação de baixa renda, as quais, embora com predominância horizontal, alcançam alta densidade de habitantes pela pulverização do parcelamento. Por exclusão, percebe-se a vasta área de predominância horizontal de baixa densidade, representada pelos espaços residenciais de melhor renda assim como pelas áreas ainda não ocupadas nos limites de seus potenciais urbanizáveis, ou em estoques de terra.

Com este enfoque, constata-se a majoritária predominância da horizontalidade do universo em exame, muito embora fique perfeitamente clara a intensa concentração da verticalidade no extremo Sudoeste de Salvador.

No que respeita à Zona Central propriamente dita como parte do contexto de macro escala, verifica-se ainda a intensa concentração da verticalidade nos três principais módulos geomorfológicos de espaço plano contínuo do âmago do centro, a saber: Sete de Setembro - Carlos Gomes, Rua Chile - Praça da Sé e Comércio.

As curiosas ruturas da continuidade da ocupação predominantemente verticalizada devem-se a três fatores básicos, a saber: à descontinuidade geomorfológica, à descontinuidade da acessibilidade ou às limitações impostas pela preservação do patrimônio histórico arquitetônico das áreas de mais remota e valiosa ocupação, como nos pontos coincidentes com a presença de edifícios e monumentos tombados.

Percebe-se, ainda, além do vazio de verticalidade predominante nos módulos geomorfológicos comprometidos com o patrimônio histórico, um importante limite da verticalidade no Comércio em direção à Calçada, que deve ser entendido como o limiar da atual demanda potencial de verticalização nas condições de desvalorização relativa e da queda da qualidade do desempenho urbano do Comércio diante do atual colapso da acessibilidade.

Percebe-se, também necessidade de incrementar e incentivar a ocupação vertical no âmbito do Sub-Centro de Primeiro Grau no Vale do Camurugibe, sempre e quando não comprometer o desempenho do sistema viário expresso de vales a fim de criar alternativas para a verticalização central.

Em meso escala, percebe-se a inadequação da legislação vigente de ocupação. O modelo esboçado nesta legislação esbarra em franca contradição com as exigências dos órgãos de proteção ao patrimônio histórico urbano e arquitetônico, federais e estaduais, favorecendo a tendência atual de deterioração do Núcleo Histórico.

Nas áreas desse núcleo, precariamente preservadas pelos órgãos de proteção, são preconizadas ocupações de 8 (oito), 6 (seis) e 4 (quatro) pavimentos num flagrante testemunho da irracionalidade da legislação de ocupação.

No que tange à qualidade da ocupação espontânea, verificam-se acentuados sintomas de morte do tecido urbano, com ocorrência de manchas, indicando predominância de ruínas exatamente no Núcleo Histórico.

No que respeita ao Perímetro de Proteção ao Bordo, verifica-se mais uma vez a inadequação da legislação vigente de ocupação, onde a verticalidade da ordem de 15 (quinze) andares é preconizada para toda a estreita faixa litorânea da Zona Central.

Se esta é a situação atual, pode-se imaginar a gravidade de uma situação futura, na qual se radicalizem as atuais tendências de ocupação deteriorada. No que tange à área histórica, mesmo com recente esforço de restauração com base na viabilização de funções turísticas, como no Pelourinho e no Carmo, nota-se a clara insuficiência do mercado como base econômica da restauração e preservação.

Parece, assim, não existir quantidade de demanda de usos turísticos capaz de suportar o gigantesco custo de restauração e principalmente o custo fixo de manutenção da imagem no conjunto urbo-arquitetônico de época, privilegiadamente situado na Zona Central de Salvador.

Nessas condições, resta prognosticar sua rápida e definitiva deteriorização, ruína e destruição como patrimônio histórico urbanístico, mesmo considerando-se a possibilidade da preservação de alguns edifícios isolados, os quais quando muito se constituirão em patrimônio histórico arquitetônico

e não histórico-urbanístico, salvo se revitalizadas as áreas em questão para outros usos, típicos do contexto central, mediante a implantação de equipamentos para o funcionamento de funções de ponta e a agilização da acessibilidade de massa a essas funções, mantidas, como princípio, rigorosas restrições à descaracterização construtiva.

Equivale dizer que somente a reconstituição de condições de desempenho urbano para o desenvolvimento de atividades econômicas e políticas administrativas contemporâneas de uso central, pode gerar os recursos necessários à restauração e principalmente à manutenção do inestimável patrimônio da escala de todo o conjunto, Pelourinho, Macial, Taboão, Pilar e Santo Antônio.

Esta reconstituição das condições de desempenho urbano pode se situar quer no âmbito do Poder Público quer no da iniciativa privada. Tanto a utilização de prédios históricos para o exercício de funções municipais quanto a ocupação destes mesmos prédios por atividades culturais, recreativas ou mesmo industriais (quando inócuas) são compatíveis com a atuação quer do Poder Público quer da iniciativa privada.

O incentivo a esta atuação aliada à readequação da acessibilidade de pedestres e veículos formam as condições ecológicas indispensáveis à viabilidade da restauração e manutenção da imagem do Centro. Esta readequação pode ser feita mediante o redimensionamento e construção de micro-estruturas urbanísticas, tais como terminais de transportes coletivos, estacionamentos periféricos, elevatórias para pedestres etc.

Apenas um risco deve ser encarado, qual seja: a revitalização da área tem de ser acompanhada de perto por rigorosa fiscalização das intervenções restauradoras e de manutenção

para evitar que o incentivo e incremento das obras de adequação aos usos contemporâneos não desfigure a valiosa imagem que se pretende preservar.

Neste particular, contamos com a experiência dos órgãos federais e estaduais de preservação do patrimônio histórico, cujas debilidades residem em limitações orçamentárias, as quais poderiam ser devidamente recompensadas pela revitalização da área em causa.

Uma das hipóteses de mecanismo financeiro que poderia ser acionado para o empreendimento em causa seria o dos Projetos Cura; outra hipótese seria a ação conjunta dos órgãos estatais e do setor privado, intervindo aqueles na implantação de infraestrutura, normalização e adequação de prédios a funções públicas e estes nas adaptações e restaurações para novas utilizações, sob a rigorosa fiscalização daqueles.

Resumindo as afirmações anteriores, a Zona Central de Salvador apresenta tanto hipertrofia da ocupação face uma legislação superada quanto atrofia relativa das vias incapazes de atender o incremento da demanda atual.

2.5 CONDICIONANTES DE EQUIPAMENTO

As diversas redes de equipamento urbano funcionam, no tecido urbano qualquer, como um conjunto de sistemas paralelos que emprestam a este melhores condições de desempenho. No caso específico de tecido central, este conjunto de sistemas tem ainda a peculiaridade de suas dimensões e nível hierárquico dos equipamentos pontuais em relação aos congêneres de bairro.

É fácil compreender-se que sendo o centro, por princípio e por

definição, o núcleo principal de todas as atividades fim da mesma aglomeração urbana, é precisamente aí que se estabelecerão as melhores oportunidades de encontro, de complementação, de transação entre umas e outras atividades fim.

Começaremos por examinar os equipamentos ligados às atividades meio do contexto urbano, aqueles que cercam a moradia: escolas do 1º grau, primeiros ciclos do 2º grau, comércio de abastecimento de consumo diário, equipamento de lazer, praças e parques, postos de saúde, ambulatórios, hospitais, pronto socorro, campos de esporte e outros. Em seguida enfocaremos o equipamento ligado às atividades fim comércio e serviços, de maior hierarquia, já condizentes com o espaço central, que por princípio deve ser acessível ao universo de usuários urbanos: escolas dos últimos ciclos do 2º grau, o 3º grau, estabelecimentos de ensino superior, cursos de especialização, museus, teatros, estádio, principais e maiores cinemas, instituições culturais, biblioteca de porte municipal ou estadual, teatro municipal, assim como centrais assistenciais ligadas ao equipamento de saúde (não o próprio equipamento de saúde). Finalmente, abordaremos a constelação de equipamentos ligados ao transporte, estações rodoviárias, estações ferroviárias, terminais centrais de ônibus, terminais periféricos do centro, estacionamentos centrais e periféricos, abrigos, baias, pontos de taxis, estações aquoviárias e, no caso particular do Centro de Salvador, os Elevadores e Planos Inclinados.

O simples cadastramento do equipamento na área mostra a presença indistinta de toda sorte de equipamento urbano, desde a mais elementar escola à biblioteca estadual. Não poderia ser de outra forma dada a peculiar complexidade geomorfológica do Centro de Salvador, sabidamente heterogêneo tanto no uso como na ocupação. Coexistem num mesmo módulo geomorfológico de espaço plano contínuo, o aprazível bolsão residencial e o ativo eixo comercial e de serviços representadas assim no mesmo espaço ambas as atividades, as fim e as meio, do conjunto urbo-metropolitano.

Mas, já no que se refere ao universo de macro escala como um todo, existem equipamentos de grande porte que se destacam como elementos estruturais de organização do espaço central. São: o Centro Administrativo, o Campus Universitário, o Aeroporto, os Hospitais Centrais, o Terminal Rodoviário, o Terminal Ferroviário e o Porto. Os dois últimos especificamente, são extremamente importantes para o desempenho da Zona Central.

O Terminal Ferroviário, da Estação da Leste Brasileira reflete-se no desempenho do Centro Tradicional face o adensamento do eixo de desenvolvimento suburbano e à crescente importância do transporte de massa ferroviário.

Constata-se no entanto, a total inadequação da Estação da Leste para responder a este crescimento ou sua importância, tendo em vista o seu isolamento no sistema de transportes coletivos o que não oferece seletividade de destino à capacidade ferroviária para longas distâncias.

Nas atuais condições, o passageiro desembarcado pela Leste, em sua estação da Calçada, é um perfeito pária em matéria de mobilidade, marginalizado pelos coletivos lotados de passagem pelo local. Este fato agrava as condições de operação da mesma ferrovia.

Não é difícil identificar como indispensável a construção de um terminal de ônibus na Calçada, junto à Estação da Leste que auxilie na integração das diferentes linhas com um sistema de penetração ao Centro.

No que tange ao Porto de Salvador, são notórios os problemas que trazem ao Centro de Salvador: congestionamento de tráfego de carga com tráfego de coletivos e pedestres; localização demasiado central de atividades atacadistas de abastecimento, paisagem visual deteriorada pelo conflito arquitetônico entre aquele edifício e os prédios residenciais vizinhos.

Entretanto, modernamente, com as transformações tecnológicas da engenharia naval e portuária, o surgimento dos graneleiros, da automação de carga e descarga dos granéis e mais recentemente o advento e vulgarização dos "containers" para carga comum, subvertem-se de certa forma as relações entre o porto e a cidade, visto que aumentam sua operacionalidade, diminuem os problemas de descarga para as vias terrestres, favorecem à descentralização de algumas funções atacadistas, além de criar melhores condições para o fluxo de transporte de carga.

Estas transformações, porém, se dão em ritmo lento. Por isso, apesar das mais recentes instalações portuárias petroleiras de Mataripe, do Porto Industrial de Granés de Aratu, do Terminal de Granéis da USIBA em São Tomé de Paripe e outras obras de menor porte, todas na baía de Todos os Santos, o tradicional Porto de Salvador continuará desempenhando, ainda, importantíssimo papel para o funcionamento da cidade desde que se readeque a redução de suas funções, ou à criação de novas, como por exemplo, o turismo internacional de massas ora em ascensão. Contudo, é necessária a reurbanização de suas áreas próximas à Baiana, para melhor complementar a imagem da Praça Marechal Deodoro e do Mercado Modelo. Admite-se, assim, que não haverá uma desativação total do porto.

Instalações, no entanto, como os estabelecimentos atacadistas, depósitos e sede de empresas de transporte que se situam tradicionalmente no entorno da Praça Marechal Deodoro, ali localizadas desde os tempos da cabotagem de Escunas e Saveiros, tendem a se deslocarem em função do terminal de transportes metropolitanos que se instalará no CIA perto da CEASA, como do Porto Seco Pirajã, de iniciativa privada junto à BR-324.

Assim, também, a unidade dos Fuzileiros Navais, acantonada em barracões no Comércio desde a Segunda Guerra Mundial, em situação que literalmente a prejudica quanto à mobilidade, a eficiência de manobras e mesmo quanto a vulnerabilidade, pode

eventualmente ser remanejada, mesmo porque conta ainda a baía de Todos os Santos com importante Base Naval.

Ainda no âmbito do equipamento de macro escala é interessante assinalar a singular presença do Estádio da Fonte Nova. Este tipo de equipamento, via de regra, situa-se em sítios não centrais, como o Maracanã, o Pacaembu, o Mineirão e outros.

Esta ocorrência singular testemunha a recente explosão de desenvolvimento de uma cidade média que alcança o porte metropolitano em apenas dez anos. Porém, não existe inconveniência da presença central do Estádio desde que equacionado o transporte de massas na área do Centro.

Em meso escala, no que respeita ao equipamento estático de transporte, terminais periféricos, terminais centrais, estacionamentos periféricos, estacionamentos centrais, elevadores públicos, planos inclinados e estações, fica evidenciada a inadequação da rede, tanto quanto ao equipamento do nível periférico, responsável este pelo enlace macro-meso, como quanto ao equipamento do nível central, especificamente de meso escala. O notório hiato entre as duas escalas de equipamento estático de transporte vem condicionando a total disfunção das frotas de transportes.

Tais constatações sugerem que o desempenho do transporte de massa somente poderá melhorar mediante o inviável redimensionamento, ampliação dos espaços viários, de estacionamentos e de terminais no interior do Centro; e como tal ampliação, na escala demandada é incompatível com a própria sobrevivência do Centro, fica perfeitamente patente a contradição apontada.

Por isso sugere-se que as transformações se situem, nesta Rede, nos equipamentos do tipo terminais periféricos de transporte coletivo, associados com o sistema central de circulação para circulares com seus terminais centrais de circulares, a fim de evitar que a contradição entre a expansão do espaço viário e de transportes de massa com a retração do espaço para exercício das funções centrais se torne insuperável.

Os estacionamentos periféricos, já insuficientes para aliviar a sobrecarga do espaço rolante central, terão de ser igualmente ampliados no mesmo espírito de evitar o aguçamento das condições de congestionamento do espaço viário central.

Os pontos de taxi, por sua vez, operam mal: longas filas tempo demorado de espera são reflexos das dificuldades de trânsito e, portanto, de circulação de taxis. Sua velocidade de viagem no Centro é, em média, 15 km/h. Não se pode exigir mais, portanto, da frota urbana de taxis, salvo mediante a readequação da acessibilidade.

No quadro diagnosticado do equipamento estático de transporte ressalta a eficácia dos velhos elevadores e planos inclinados em operação, os quais, onde funcionam, são cercados de excepcional vitalidade urbana.

Observa-se, contudo, sintomas de decadência do tecido urbano circundante nos casos de inatividade temporária ou longa dos elevadores e planos inclinados.

No que respeita às estações aquoviárias, Rampa do Mercado, Baiana de Navegação e Ferry-Boat, faz-se sentir presentemente um importante incremento da demanda face o processo acelerado

de urbanização para recreio da ilha de Itaparica, mas sem maiores implicações, por enquanto, com o desempenho urbano da Zona Central.

As longas filas de automóveis nos fins de semana e feriados do Ferry-Boat têm contrapartida já prevista no projeto original do mesmo, quando foi indicada a duplicação dos ancoradouros para um natural aumento das embarcações face ao aumento da demanda.

Se esta tendência for mantida, é possível antever-se um futuro uso residencial, propriamente dito, na ilha de Itaparica e consequentes reflexos na Zona Central de Salvador pelo seu concomitante aumento de responsabilidade funcional.

No que respeita o equipamento de cultura, biblioteca, museus, teatros, grandes cinemas de centro, aqueles típicos da hierarquia de equipamentos centrais, da meso escala de abordagem, observa-se perfeitamente que existe uma certa defasagem entre a oferta atual deste tipo de equipamento e o porte atual da metrópole, o que se explica pelas dificuldades do poder público em infraestruturar com a mesma rapidez do crescimento urbano.

Por isso deve-se considerar aqui a oportunidade de propiciar e incentivar o surgimento de novos equipamentos culturais de hierarquia central.

Estes museus, institutos, teatros e fundações, não são de molde a sobrecarregar o centro, seja pela frequência seletiva, seja pelos horários dos espetáculos, de forma que se beneficiam do poderoso sistema de transporte central no sentido de se tornarem acessíveis ao grande universo de usuários urbanos e metropolitanos, nos horários de baixa demanda.

No que respeita o equipamento de Turismo no âmbito central, incomum de um modo geral, ele ocorre no caso de algumas cidades e em Salvador particularmente, dada a importância histórica, urbanística, arquitetônica, cultural e pitoresca do Centro em questão.

Existem vários hotéis na área central, alguns, inclusive, aproveitando o próprio potencial arquitetônico das casas antigas como os hotéis do Carmo e do Pelourinho, por exemplo. Este resultou do remanejamento parcial do convento do Carmo em pleno centro histórico, no módulo geomorfológico de Santo Antônio. Os museus que, também, aproveitam este patrimônio são equipamentos de turismo, como o Museu Afro, na antiga Faculdade de Medicina, no Terreiro.

A par dos hotéis de turismo no Centro, ocorrem, ainda, os hotéis típicos, os quais são vítimas da crise da Zona Central pelas dificuldades de transporte, principalmente táxis.

Ainda na pauta do turismo, devem ser lembrados equipamentos de informação e orientação da população flutuante. A atual estrutura de centros turísticos no Centro de Salvador parece atender bem a demanda presente de usuários.

No que diz respeito ao Equipamento de Saúde, é de se notar que no estrito espaço da Zona Central devem ficar descartadas as novas localizações hospitalares, ambulatoriais e mesmo as de grandes postos de saúde, em virtude do risco de contaminações em condições de alta densidade. Por outro lado, devem ser privilegiados os pronto-socorros, exatamente pelas mesmas condições de densidade, que favorecem a alta frequência de acidentes. Isto não quer dizer que os pronto-socorros devam se situar no Centro, mas em suas proximidades.

Nas condições atuais da Zona Central de Salvador, o atendimento de urgência é prejudicado, também, pelas dificuldades de transporte e tráfego.

No que se refere ao equipamento de lazer no universo da Zona Central, além das poucas praças e recantos aprazíveis do tipo centro, ocorre a presença da Fonte Nova, já comentada.

Entretanto, existe um grande potencial de lazer disponível ao longo da borda da falha geológica de Salvador, onde, a exemplo dos restaurantes da Gamboa, do antigo Chez Bernard, do Hotel Pelourinho e muitos outros, como o pequeno teatro panorâmico, também na Gamboa, procede uma intensa exploração da deslumbrante paisagem sobre a baía de Todos os Santos. Deve-se privilegiar e incentivar a implantação de equipamento de lazer desde a falésia de Santo Antônio até a já referida Gamboa.

No que concerne o Equipamento de Comunicações, nota-se uma relativa escassez de pontos receptores dos Correios, assim como de centros telefônicos públicos sem que isto, no entanto, chegue a constituir um fator importante para a adequação do desempenho urbano. Cabe, no entanto, a recomendação de um esforço dos órgãos responsáveis para o melhor dimensionamento dessas redes de equipamento.

No que afeta o Equipamento de Abastecimento no âmbito da Zona Central, não se vê maior deficiência, considerada a relativa tendência de substituição do uso residencial pelo de comércio e serviços de forma que se pode admitir uma lenta diminuição da demanda para a atual rede do equipamento de abastecimento na área.

Quanto às feiras tradicionais, de grande importância para os usuários de baixa renda, constatou-se no presente diagnóstico a importância que assumem no centro devido à facilidade de transportes coletivos. Desempenham notável papel social, além de representarem expressiva atração turística.

Faz-se, no entanto, notar a urgente necessidade de estudar sério esquema de higienização do logradouro de São Joaquim, tanto no aspecto da limpeza urbana como no da infraestrutura de pavimentação e drenagem de águas pluviais. Mas é importante frisar da absoluta necessidade de manter-se o pitoresco e cultural da imagem.

No que tange o equipamento urbano de segurança, beneficia-se o Centro da presença das guarnições de polícia aí sediadas, o que lhe empresta certa vantagem em relação a outras áreas de Salvador, muito embora, mesmo aí, seja perceptível a defasagem entre o atual contingente de polícia e o aumento do porte urbano de cidade para metrópole.

Já a situação do serviço de combate a incêndios é péssima. Considerando-se a natureza dos edifícios históricos, sua densidade, seu mau estado de conservação, o baixo padrão de segurança de suas instalações elétricas, além das dificuldades de circulação no centro, é realmente surpreendente que este patrimônio não se perca, totalmente, através de incêndios constantes. Mas não são poucas as fachadas de ruínas ocas de prédios consumidos pelo fogo.

Já seria um grande benefício a readequação da acessibilidade no âmbito do Centro, no sentido de melhorar as condições de acesso aos incêndios. Isso não evita a necessidade, no entanto, de ampliar a rede de equipamentos urbanos de combate a incêndio nesta área e melhor operacionalizá-la.

3 PROPOSIÇÕES DE INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

No quadro das proposições de intervenção, prevalece o critério de integração dos aspectos geomorfológicos, de acessibilidade, usos, ocupação e equipamentos, examinados para cada escala de abordagem.

Dessa forma, compreenda-se, por exemplo, que não terá sentido intervir isoladamente no aspecto geomorfológico sem que se objetive conjuntamente a intervenção nos aspectos da acessibilidade, usos, ocupação e equipamentos.

3.1 INTERVENÇÕES NO PLANO GEOMORFOLÓGICO

Desde o início dos trabalhos ficou patente a pluralidade de módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo, cada qual com sua atual vocação de usos e ocupação face a atual estrutura de acessibilidade, assim como apresentando uma rede de equipamentos urbanos intimamente associada às condições de seu atual desempenho. São os módulos de: Santo Antônio, Lapinha, Barbalho, Baixa de Sapateiro, Sê, Comércio, Sete de Setembro, Barris, Joana Angélica, Nazaré, Sete Portas e Encostas.

1) Intervenções no Módulo Santo Antonio

O módulo Santo Antônio constitui-se em espaço urbano de cumeada, pequeno altiplano, relativamente isolado do contexto da Zona Central pelas escarpas e encostas íngremes e ligado por eixo de cumeada a seu vizinho Barbalho. O relativo isolamento geomorfológico de Santo Antônio no contexto da Zona Central condiciona sua atual vocação de uso predominantemente residencial, pouco trânsito de passagem, e existência de um precioso

conjunto arquitetônico: Convento do Carmo, Igreja de Santo Antônio, grandes sobrados etc.

Desempenha, no entanto, este módulo de Santo Antônio, um importante papel na estrutura de acessibilidade à Zona Central. Isto, porque é através de sua conexão com o Barbalho que se tem acesso à Liberdade, via Lapinha.

Ainda no referente à acessibilidade, observa-se o difícil desempenho da Ladeira do Aquidabã que, alcançando o vale do mesmo nome, conecta o eixo viário de cumeada Liberdade - Lapinha - Barbalho - Santo Antônio com o importante eixo de uso central, comércio e serviços da Baixa do Sapateiro.

Não é por acaso que aí se localiza a obra de um terminal de Ônibus, o do Aquidabã, que, embora corretamente situado, mostra-se sub-dimensionado.

Santo Antonio dispõe ainda do Elevador do Pilar que, vencendo o condicionamento geomorfológico da falha geológica de Salvador, o interliga com o Comércio. Atende, assim, tanto aos transeuntes que demandam o mesmo Comércio através Santo Antônio, como aqueles residentes no bairro. Estas condições de acessibilidade refletem-se na boa qualidade de conservação da ocupação do Santo Antônio, a qual começa a decair visivelmente quando ao longo da encosta, em ladeiras inibidoras do acesso. Ao aproximar-se do Taboão e do Pelourinho, nas áreas planas, essa acessibilidade é retomada assim como a vitalidade urbana e a qualidade da imagem ambiental.

No que tange às intervenções no Santo Antônio, elas estão intimamente ligadas aos desempenhos do Comércio via Taboão e Pilar, assim como da Baixa do Sapateiro via Aquidabã e ladeira do Carmo, motivo pelo qual serão abordadas nos respectivos itens.

2) Intervenção no Módulo do Barbalho

o módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do Barbalho apresenta-se, também, como um bolsão residencial, periférico do Centro, embora atravessado pelo eixo viário de cumeadas em direção à Liberdade, via Lapinha. Representa importante papel no que tange à concentração do equipamento urbano de ensino secundário, com colégios e Escola Técnica, beneficiados todos pela acessibilidade de massa proporcionada com o referido eixo.

Sua relação funcional com o Centro repousa precisamente no tráfego de passagem do eixo de cumeadas.

3) Intervenção no Módulo da Lapinha

O mesmo se pode dizer do módulo geomorfológico de espaço plano contínuo, representado pela Lapinha, salvo no que respeita à densidade do equipamento urbano de ensino secundário, o qual, na Lapinha, é inferior à do Barbalho.

Isto ocorre certamente por força de sua localização menos central que a do Barbalho, o que lhe priva de melhor acesso de usuários do sul, ou ainda pela reduzida disponibilidade de espaço quase plano contínuo; trata-se de pequeno módulo.

4) Intervenção no Módulo da Baixa do Sapateiro

Módulo de vale, a Baixa do Sapateiro é um módulo longo e estreito, apertado entre encostas de acentuada declividade mas de uso tipicamente central, intenso comércio e serviços.

Atribui-se a vocação de uso da Baixa do Sapateiro tanto à extensão do espaço plano contínuo, embora linear, como a sua

localização no contexto central. Trata-se de uma estreita faixa mas com quase todas as alternativas de acesso aos demais módulos geomorfológicos de desempenho central.

Sua estrutura de acessibilidade foi assim responsável pelo seu histórico desempenho dos usos de comércio e serviços, ligada pelo Aquidabã aos usuários procedentes do norte, pelo Taboão aos procedentes do Comércio, pela Barroquinha aos procedentes da Sete de Setembro e da Mouraria, pela ladeira da Praça aos procedentes da Praça da Sé e pela ladeira de Santana aos do Campo da Pólvora; a Baixa do Sapateiro, mesmo sofrendo atualmente as consequências de obras de saneamento que lhe interromperam completamente o tráfego de coletivos, ainda demonstra uma considerável vitalidade dos usos de comércio e serviços.

A Baixa do Sapateiro representa o eixo estratégico de maior importância para a agilização do desempenho urbano da mesma Zona do ponto de vista da integração dos diversos módulos geomorfológicos lindeiros.

No que tange às atuais condições de acessibilidade, ressen-te-se do congestionamento de tráfego com a Barroquinha funcionando como um beco sem saída na extremidade de extensa, estreita e sobrecarregada via de acesso único.

Nessas condições, qualquer tentativa de ampliar o espaço viário da Baixa do Sapateiro resultaria na destruição do parco potencial geomorfológico disponível para o intenso uso central que aí ocorre. Porisso, a Baixa do Sapateiro deve ser complementada com uma circulação de hierarquia também central e livre, portanto, da utilização por veículos de hierarquia periférica.

Faz-se importante, assim, estudar-se o pleno aproveitamento do

sítio urbano do Aquidabã até a ladeira do Carmo como único espaço geomorfológico disponível para a adequação do enlace dos níveis de transporte de macro e meso escalas, enlace do transporte seletivo de bairro com o heterogêneo de centro.

Outro importante instrumento de revitalização tanto para a Baixa do Sapateiro como do Comércio é o redimensionamento (ampliação) e a reativação (encontra-se parado) do elevador do Taboão, cabendo o estudo da utilização de escadas rolantes para o mesmo.

Sugere-se, outrossim, a introdução de novo equipamento urbano do tipo ascensor de pedestres, especialmente de escadas rolantes, para o desnível Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, ao longo da margem norte da ladeira 12 de Outubro, em frente ao belo edifício da Ordem Terceira de São Francisco. Este equipamento, para não destoar da imagem do logradouro pode ser integrado ao espaço arquitetônico interior do Casario, já no lado do Maciel.

5) Intervenções no Módulo da Sé

No módulo Terreiro de Jesus - Praça da Sé - Rua Chile, módulo da Sé, trata-se de pequeno mas ativo espaço urbano de vocação central, estrategicamente situado entre o Comércio, o Pelourinho, a Baixa do Sapateiro e a Avenida Sete, núcleo original do uso central na ocupação da chamada Cidade Alta.

A exemplo do observado na Barroquinha, a Praça da Sé resulta num terminal com conhecido passado de bom desempenho, apresentando atualmente sintomas de baixa acessibilidade resultante do baixo rendimento dos veículos coletivos provenientes do congestionamento no eixo de cumeada Sete de Setembro - Carlos Gomes.

Aqui, mais uma vez, fica clara a utilização inadequada do espaço viário sem a devida hierarquização dos veículos coletivos segundo sua seletividade origem-destino, os centrais e os de bairro.

Ressalta ainda no módulo da SÉ o desempenho dos equipamentos Elevador Lacerda e Plano Inclinado, os quais estabelecem a integração espacial com o Comércio, favorecendo a acessibilidade de pedestres, fundamental para a vitalidade urbana.

Nessas condições, a já referida intervenção do mesmo tipo, elevador ou escada rolante, na rua 12 de Outubro em frente a Ordem Terceira de São Francisco, produzirá em aditamento ao desempenho do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado, a extensão da integração Comércio - SÉ até a Baixa do Sapateiro. Esta agilização da acessibilidade de pedestres, segundo um eixo transversal à dominância do condicionamento geomorfológico nos três módulos, Comércio, SÉ e Baixa do Sapateiro, passaria a funcionar como um importante instrumento de desafogo da responsabilidade dos coletivos de bairro na acessibilidade central.

A ladeira da Praça apresenta-se como um dos raros casos do uso comércio e serviços em espaços de declividade superior a 10% (dez por cento), exceção esta que confirma a alternativa única de acesso de pedestres SÉ - Baixa do Sapateiro (em condições de comodidade e segurança do trajeto). É incomum o uso comercial em tais condições geomorfológicas de sítio urbano.

6) Intervenções no Módulo do Comércio

O módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do Comércio, entre a falésia da falha geológica e o mar é, no contexto da Zona Central, o maior espaço potencial de expansão dos usos

centrais, módulo de longa tradição comercial, junto ao Porto de Salvador.

Aí se situam o importante, antigo, centro bancário, sedes de empresa, escritórios em geral e um intenso comércio térreo que também sofrem com os reflexos da crise geral de acessibilidade ao Centro.

Contando com áreas de intensa taxa de ocupação mas dispondo ainda de áreas de menor densidade de utilização, estende-se em direção à Calçada com nítidos sintomas de próxima conurbação com o sub-centro de Itapagipe. No módulo do Comércio encontram-se ainda os principais equipamentos urbanos aquoviviários que, dadas as tendências de Itaparica, denunciam uma crescente importância para o deslocamento dos habitantes e para o abastecimento da ilha. O módulo acumula ainda a importante responsabilidade de atender a demanda proveniente do potencial urbanizável da Avenida Suburbana, esta com infra-estrutura ferroviária.

Compreende-se daí as tendências mais remotas do desenvolvimento histórico do módulo Comércio, mas nem por isso fica esta área em segundo plano nas condições atuais do desempenho urbano do contexto central de Salvador, vez que aí se encontram os eixos da Calçada e da Perimetral. Estes eixos funcionam como um grande eixo tangencial ao Centro de Salvador, que não fora o túnel por baixo de Santo Antônio, Américo Simas, seria a única ligação Sul-Norte, Vale do Canela - Itapagipe e Suburbana.

No que tange ao desempenho central, o referido eixo Calçada - Perimetral assume responsabilidade preponderante na estrutura de acessibilidade ao Centro, através do terminal da França. Este terminal, associado aos equipamentos Elevador Lacerda, Plano Inclinado, Elevadores do Taboão e do Pilar, constitui a sua estrutura mestra.

Nas condições do módulo Comércio e como intervenção urbanística face ao condicionamento geomorfológico, identificam-se túnel Américo Simas, Elevador Lacerda, Plano Inclinado, Taboão, Pilar, obras de arte das avenidas do Contorno e as antigas ladeiras da Montanha e da Conceição.

O desempenho dos elevadores e planos inclinados, conjugado com equipamentos do mesmo tipo ao longo da encosta oeste da Baixa do Sapateiro, pode produzir importante continuidade do espaço quase plano contínuo, no sentido da economia de escala das funções centrais.

7) Intervenções no Módulo Sete de Setembro

O módulo Sete de Setembro e Carlos Gomes, englobando São Bento, São Pedro, Mercês, Campo Grande ao sul e 2 de Julho a oeste, chamado módulo Sete de Setembro, reúne como o do Comércio, funções e usos predominantemente do tipo central, apresentando ocupação verticalizada.

Devido à forma alongada, de cumeada do módulo Sete de Setembro, seu desempenho quanto à acessibilidade apresenta-se obviamente comprometido face o atual modelo de transporte, promíscuo quanto à seletividade origem-destino. Dessa forma suas principais vias de cumeada Sete de Setembro, Carlos Gomes e rua Direita da Piedade, suportam a lenta penetração das filas de coletivos com baixa velocidade e péssimo desempenho, tanto em direção à Praça da Sé ou Joana Angélica, como à Vitória, Canela ou Federação. Recentemente, em face às obras viárias do vale dos Barris e suas ligações com o Tororô, Piedade e Politeama, agravou-se a desproporcionalidade entre os espaços viários de macro e meso escalas, de forma que o módulo Sete de Setembro começa a apresentar os primeiros sintomas de decadência do seu desempenho central, queda de vitalidade do comércio e serviços.

Nessas condições verifica-se a perfeita oportunidade de agilizar-se a acessibilidade, mediante a introdução de importantes equipamentos urbanos, tais como um terminal de Ônibus periférico no vale dos Barris associado à elevadores e planos inclinados de acesso à Piedade. Este terminal não deve, no entanto, apresentar a forma clássica de grande praça de estacionamento para coletivos e suas filas, mas sim obedecer a um desenho rigorosamente axial, com entrada e saída para o vale, conforme a natureza exata da estrutura geomorfológica do sítio em pauta, dotado de escadas rolantes que garantam o acesso de massa dos pedestres ao platô de usos centrais. Cabe, ainda, a rigorosa inibição de todo uso comercial no nível de vale sob pena de se estar contribuindo para comprometer sua insubstituível função viária.

Compreenda-se que este sítio, devido a sua singular geomorfologia, é uma das últimas oportunidades fundiárias de readequação revitalizante do desempenho da Zona Central.

Outro equipamento assaz importante para o desempenho do Centro de Salvador, no que tange ao condicionamento geomorfológico, é a mecanização do acesso de pedestres entre a Sete de Setembro e a Barroquinha, nas cercanias imediatas do Convento de São Bento, o que resolveria definitivamente a continuidade dos espaços de vocação central da Baixa do Sapateiro com a Sete de Setembro de forma a aliviar o engarrafamento da Barroquinha.

8) Intervenção no Módulo Barris.

Outro pequeno módulo central mas de vocação predominantemente residencial, o dos Barris, conserva-se ilhado, o que pode e deve ser mantido mediante a mínima intervenção quando do projeto e construção do terminal periférico do vale dos Barris, exatamente para continuar residencial. Recomenda-se para tanto, que os acessos mecanizados de pedestres deste terminal destinem-se

apenas à encosta da Piedade. É absolutamente necessário que a passagem que se deve criar entre a Rocinha dos Barris e o vale dos Barris, passe por baixo das ruas Junqueira Aires e da Aurelino Leal, mediante pequenos e econômicos viadutos de pequena responsabilidade viária de forma a preservar ao máximo a adequada predominância residencial do pequeno platô dos Barris.

9) Intervenção no Módulo Joana Angélica

O módulo da Joana Angélica trata-se, na realidade, de uma cumeada central, representada pela Avenida Joana Angélica, associada a quatro platôs adjacentes, quais sejam: Tororô, Mouraria, Campo da Pólvora e Nazaré - Santo Antônio.

A predominância de uso, neste módulo, a Joana Angélica, apresenta-se em processo de transformação, prevalecendo, no entanto, a tendência ao uso comercial e de serviços no eixo Joana Angélica e Campo da Pólvora, cabendo aos platôs Tororô, Mouraria e Nazaré - Santo Antônio, o uso predominantemente residencial.

Nessas condições cabe criar formas de conexão entre a Joana Angélica e a Baixa do Sapateiro, perto do Convento do Desterro. Além da acessibilidade de pedestres garantida do Campo da Pólvora ao Comércio, através dos equipamentos semelhantes já referidos dos módulos da Baixa do Sapateiro, Sé e Comércio, fica outrossim agilizado o acesso de massas ao equipamento metropolitano do Estádio da Fonte Nova. Neste particular, há que considerar-se a economia de combustível, tempo e espaço viário nas eventuais movimentações de grande porte para os eventos futebolísticos da Fonte Nova.

No que tange ao uso do módulo Joana Angélica, a ocorrência de muitos estabelecimentos de ensino típicos da hierarquia central e decorrente demanda de acesso de massa para estudantes, reforça-se a viabilidade do equipamento proposto.

10) Intervenção no Módulo Nazaré

Outro módulo do contexto central, Nazaré, apresenta atualmente predominância residencial, mas acentuada densidade de ensino secundário e importantes hospitais, de forma que, também, se beneficiará do equipamento mecanizado de acesso para pedestres Baixa do Sapateiro - Joana Angélica, nas proximidades do Desterro.

O pequeno módulo em questão, o de Nazaré, como módulo periférico no âmbito do Centro, mas de vocação tipicamente residencial, abriga de forma muito eficiente o equipamento de ensino e saúde, já referido, de modo a atender usuários oriundos dos mais diversos bairros da escala urbana. Sua proximidade em relação ao grande eixo viário do vale Tororô - túnel Américo Simas, sua proximidade em relação às Sete Portas e, principalmente, sua proximidade em relação ao terminal periférico do Aquidabã, reforçam esta tendência de forma que somente se pode recomendar a manutenção desses usos em Nazaré.

11) Intervenção no Módulo Sete Portas

O módulo Sete Portas, desenvolvendo-se em vale, com intenso uso comercial e de serviços, testemunha importante tendência de expansão da Zona Central em direção à Barros Reis. Sua contiguidade em relação ao terminal do Aquidabã e Baixa do Sapateiro, confere-lhe inequívoca vocação central de forma que faz-se mister recomendar a urgente duplicação das pistas que darão continuidade ao porte viário do Aquidabã à Barros Reis como resultado natural do condicionamento geomorfológico deste sítio urbano, no sentido da adequação funcional tanto das Sete Portas como da própria Zona Central.

Ainda aí, no módulo das Sete Portas, é necessário perceber a

tendência detectada quando da elaboração do Modelo Físico Territorial para Salvador, de uma próxima conurbação dos usos centrais e sub-centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do Primeiro Grau junto à Rodoviária e Iguatemi.

Considerando-se, ainda, os dois fenômenos conurbatórios paralelos, este da Barros Reis e o do Bonocô, cabe aqui a devida atenção às recomendações do MFT (Módulo Físico Territorial) no sentido de se privilegiar a tendência da Barros Reis, restringindo-se sempre que possível a do Bonocô, motivo pelo que as intervenções no módulo das Sete Portas assumem grande importância.

12) Intervenção nas Encostas

Examinados os módulos de espaço quase plano contínuo no contexto do universo de meso escala, Zona Central, assim como os principais instrumentos de intervenção junto ao condicionamento geomorfológico do desempenho destes módulos, faz-se necessário o exame do espaço intermediário a esses módulos, constituídos de encostas mais ou menos íngremes. Na prática, essas encostas inadequadas ao desempenho urbano central por força de suas topografias, encontram-se marcadas pelo uso predominantemente residencial, que, em pleno interior do Centro, se constitui em uma saudável heterogeneidade relativa do uso, que deve ser mantida.

Como são geomorfologicamente dependentes do desempenho urbano dos módulos planos que circundam, somente na medida em que estes forem revitalizados, as encostas poderão, também, ser melhor beneficiadas.

Assim é que o Maciel se beneficiará do equipamento de mecanização do acesso de pedestres Baixa do Sapateiro - Terreiro de Jesus, via 12 de Outubro, com melhoria do status ecológico urbano e naturalmente da imagem urbana, onde o

aspecto social sofrerá necessariamente mutações positivas.

Analogamente o mesmo efeito revitalizador beneficiará o bairro de Santo Antônio, em função do redimensionamento e reativação do elevador do Taboão.

Compreenda-se que a imagem urbana não poderá continuar sendo perseguida com base em investimentos praticamente a fundos perdidos, voltados para a micro escala urbanística e arquitetônica dos edifícios, para a mera restauração de unidades prediais, mas sim, com base na readequação do desempenho econômico dos espaços urbanos do contexto maior, na peculiar estrutura geomorfológica e de acessos do Centro como um todo.

Quanto à intervenção nos espaços de encostas, recomenda-se o estudo rigoroso da consolidação das encostas quanto à deslizamentos, sobretudo na Falha Geológica.

3.2 INTERVENÇÕES NO PLANO DA ACESSIBILIDADE

3.2.1 Considerações Metodológicas

Inicialmente cabe expressar o conteúdo básico do termo seletividade e sua aplicação no urbanismo, referindo-se, simultaneamente, a dois tipos de seletividade: seletividade Origem - Destino e seletividade Faixa de Renda.

Entenda-se por seletividade Origem - Destino em transporte coletivo a capacidade de um determinado meio de transporte em levar cada passageiro da origem ao destino com o máximo de eficiência, expressa dentre outros aspectos, pela ocorrência de um número mínimo de paradas intermediárias.

Para que cada pessoa possa transportar-se sem paradas intermediárias, de um ponto A a um ponto B, considerando-se que cada pessoa tem uma origem-destino personificada, seria necessário que o número de lugares por veículo fosse mínimo.

O limite máximo do grau de seletividade origem-destino dos veículos é, então, alcançado por aqueles que dispuserem de um só lugar para o passageiro, o carro particular transportando uma só pessoa ou todos os membros de uma mesma família.

Isso não quer dizer que os demais veículos não sejam seletivos, posto que cada um tem seu grau específico de seletividade.

O táxi tem mais seletividade origem-destino que o microônibus, este mais que o ônibus, o qual tem mais que o "papafilas" e o "papafilas" mais seletividade que o trem.

Dessa forma, cada meio de transporte tem seu desempenho específico, com sua eficiência máxima associada a uma função urbana, também específica, sempre em função de sua seletividade O.D.

Um sistema de transporte na escala da cidade moderna deveria utilizar, via de regra, quase todos os meios de transporte, integrando ao máximo, o leque de oportunidades de O.D. com o máximo de eficiência. Isto porque, se uma composição ferroviária, por exemplo, tem alta capacidade em termos de passageiro por hora, baixo custo por passageiro, alta economicidade e baixa seletividade O.D., já uma frota de ônibus, de igual nível de economicidade e rendimento-custo, tem maior seletividade O.D. Ambas se complementam para otimizar o sistema como um todo.

Uma combinação de diferentes meios de transporte, com diferentes níveis de seletividade O.D., portanto, pode atender a mais variada gama de interesse e desejos dos habitantes.

Portanto, são simultaneamente necessários os seguintes meios de transporte com diferentes graus de seletividade Origem-Destino; com as respectivas vantagens e desvantagens:

- a) os meios com alto grau de seletividade Origem-Destino.
Apresentam como desvantagens: tragar toda disponibilidade de espaço viário, inflacionar o custo por passageiro, e, por fim, inviabilizar o atendimento de uma futura demanda na Zona Central nas condições da tecnologia contemporânea. Apresentam como vantagens: o conforto do passageiro, a rapidez das viagens, e uma maior facilidade de integração entre as diversas atividades humanas;
- b) os meios de baixo grau de seletividade Origem-Destino.
Apresentam como vantagens: grande capacidade passageiro/hora, alto índice de rendimento/custo, minimizando a utilização do espaço viário. Apresentam como desvantagens: a incapacidade de resolver a demanda Origem-Destino exigida pela completa interação de atividades humanas, o que os torna funcionalmente insuficientes para o adequado desempenho de um Centro Metropolitano.

Estes meios são o automóvel, os ônibus convencionais, os transportes de massa. Possuindo diferentes desempenhos econômicos, segundo às condições propícias a plena utilização de seus potenciais, mediante os equipamentos estáticos de transporte, estes meios se articulam entre si afim de propiciar a mais ampla forma de seletividade O.D. para a população metropolitana. Mas sua articulação deve ser objeto de rigorosa política de transporte, a fim de que as desvantagens de um ou outro meio, isoladamente, não congestionem o sistema como um todo.

O automóvel, por exemplo, veículo de alta seletividade O.D., sendo meio mais significativo dos transportes tem desvantagens que devem ser imediatamente superadas para o benefício do sistema como um todo. O automóvel é o responsável pela demanda de um crescente espaço viário e de estacionamento nas imediações dos Centros. Ora: em primeiro lugar o custo do solo, no Centro, é extremamente alto para desapropriações que visem a ampliação viária e a construção de estacionamentos e edifícios-garagem. Em segundo lugar, essa ampliação pode resultar num agravamento das condições dos demais sistemas não privilegiados através de congestionamentos crescentes na hora do pico. Por isso é antieconômico e antifuncional a busca de espaço para automóveis nas áreas mais centrais.

Já na periferia ao Centro o uso do automóvel não apresenta tantas desvantagens: o custo do solo é mais baixo, há maior disponibilidade de terra para estacionamentos e cirurgias-viárias e o custo de urbanização é menor. Simultaneamente, este tipo de atitude é mais funcional na medida em que desfavorece a penetração de veículos particulares às áreas mais centrais, a fim de evitar estrangulamentos.

Entretanto, é preciso solucionar o acesso dos passageiros de automóveis desses estacionamentos ao Centro. A solução mais viável parece ser a de linhas circulares de ônibus seletivos que atingem a Sé ou a Barroquinha.

Para tanto é necessária junto aos referidos estacionamentos uma infra-estrutura fixa de transporte, qual seja terminais para as linhas circulares centrais.

Os ônibus convencionais, por sua vez, de muito mais baixo grau de seletividade O.D. que o automóvel, transportam passageiros de destinação demasiadamente heterogênea, apresentando longos tempos de viagens em razão das paradas de embarque e desembarque ou do difícil trânsito ao longo dos corredores.

Têm, assim, sua capacidade potencial de transporte subutilizada, contribuindo, por outro lado, para o agravamento do colapso viário, sobretudo no âmago do Centro.

A ampliação pura e simples das frotas dos terminais no interior do Centro, apresenta as mesmas desvantagens de uma eventual ampliação viária para o uso de automóvel.

Por isso sugere-se que, pelo menos, grande número de linhas de ônibus não penetre até o âmago do Centro, descarregando seus passageiros na periferia. Para a penetração destes mesmos passageiros poderiam ser usadas, tal como para os passageiros de carros particulares estacionados na periferia, linhas circulares centrais.

Se esta é a concepção, haverá, naturalmente, que equipar as estações e a terminal ferroviária, acoplando-se-lhes terminais abrigados, para o desembarque e reembarque nos coletivos circulares locais e centrais, assim como de alguns coletivos expressos que daí se originem. Também podem ser acrescentados a este conjunto terminais periféricos de coletivos de bairro com a mesma finalidade de transbordo para os circulares centrais.

Por sua vez, a seletividade faixa de renda, significa a seletividade de cada meio de transporte, em função do nível de renda médio de seus usuários. Assim, o ônibus "seletivo" por renda é aquele destinado à circulação de passageiro de maior

poder aquisitivo que aqueles que utilizam os "convencionais". Também viagens ferroviárias em primeira classe são seletivas por renda em relação a viagens de segunda classe, ainda que o sejam no mesmo trem.

No que tange à seletividade Faixa de Renda, observa-se que no limite do universo atual do mercado representado pelos usuários de maior renda, é garantida a rentabilidade do investimento empresarial no transporte com "frescões", enquanto no universo representado pelos usuários de menor renda, esta rentabilidade é mínima.

Isso significa que o lucro por veículo seletivo para faixas de renda alta é várias vezes superior ao lucro por veículo convencional, o que torna necessário compensar a concessão de linhas populares com a concessão de linhas de "frescões".

Desta forma pode-se atingir a integração entre as seletividades de origem-destino e de faixa de renda, para melhor operacionalidade do sistema.

Condiciona-se, assim, o fornecimento de concessão para a exploração da faixa alta ao compulsório investimento de recursos na exploração da faixa baixa, numa proporção equivalente à estrutura de renda dos usuários como um todo.

Para cada ônibus seletivo de renda alta, o poder público pode exigir, através de normas para as concessionárias, a manutenção de determinados ônibus convencionais em outras linhas, para atendimento das populações de baixa renda. Tal diretriz exige negociações com os empresários privados, a fim de que seus interesses específicos não entrem em conflito com os interesses da coletividade, neste particular de melhor operacionalidade para o sistema de transportes.

A quantidade de ônibus convencionais em relação aos seletivos pode ser determinada econometricamente e discutida sua viabilidade econômica e financeira com as empresas interessadas.

Teremos, assim, um dispositivo social de redistribuição de renda dentro da filosofia preconizada recentemente pelo Governo Federal, em harmonia com o aperfeiçoamento do transporte coletivo na área urbana, objeto, também, da política recomendada para o Ministério dos Transportes, sem ferir interesses privados empresariais de transporte.

3.2.2 Estratégia de Integração Viário-frota

O correto uso do equipamento estático de transporte pode propiciar a correta hierarquização do tráfego segundo o critério da origem-destino, centro-bairro e circulares centrais de forma que se alcance a adequação da acessibilidade viária do Centro, reduzindo-se tanto a demanda sobre o espaço, como o congestionamento de veículos.

Sugere-se, assim, a seguinte estratégia para integração viária-frota:

- a) Projeto e construção de dois grandes terminais periféricos para veículos coletivos das linhas centro-bairros, no Aquidabã e Vale dos Barris.
- b) Impedimento da penetração desses veículos no espaço central, aperfeiçoando o desempenho do sistema de transportes em termos da vinculação bairros - periferia do Centro.
- c) Implantação, nos terminais de coletivos, de equipamentos de mecanização do acesso de pedestres aos espaços e vias típicas dos módulos centrais, de forma a restabelecer a acessibilidade de massa ao Centro.
- d) Implantação de linhas circulares centrais, dimensionadas para o seletivo deslocamento das origens-destino centrais,

sempre associadas aos equipamentos estáticos de transporte central, quer terminais quer elevadores e planos inclinados de acesso mecanizado de pedestres, antigos e novos.

Compreende-se facilmente que um sistema com tais características oferece consideráveis vantagens econômicas e sociais quais sejam:

- a) Significativa economia de petróleo importado.
- b) Significativa economia de material rolante, intervindo, naturalmente, no barateamento do transporte e melhor faturamento das frotas.
- c) Significativa economia em investimento se comparado ao do "compulsório" modelo cirúrgico rodoviarizante.
- d) Significativo aumento da acessibilidade central com desejável influência na revitalização das atividades centrais.
- e) Significativa diminuição do desgaste humano nas exasperantes movimentações diárias casa-trabalho.

3.2.3 Readequação da Hierarquia Viária

Nessas condições não procedem recomendações relativas a importantes obras viárias no âmago do Centro. É importante, no entanto, a correta hierarquização das vias, segundo o mesmo critério de origem-destino, de forma que com o apoio do equipamento estático de transporte se obtenham os níveis de qualidade e desempenho almejados.

I - Na Macro Escala ocorre o sistema de vias expressas, avenidas de vale e alguns corredores de cumeada:

a) Eixo Periférico do Tororô que se estende do túnel Américo Simas à praça dos Reis Católicos, assume a principal responsabilidade como receptor dos eixos expressos, Calçada - Aquidabã via Américo Simas; Barros Reis via Sete Portas; Bonocô via trevo da Fonte Nova; Vasco da Gama, Garibaldi e Centenário via rótula do vale dos Barris.

Compreende-se facilmente a vocação deste eixo para dois grandes terminais periféricos: o do Aquidabã e o do vale dos Barris, que viabilizam seu papel de elo entre a meso e a macro escala de transporte.

Não é por acaso que ao longo deste eixo e em todas as vias de interligação Vale-Centro, ocorrem, atualmente, pontos de conflitos e estrangulamento do tráfego.

b) Eixo do Bonocô, de extrema importância na manutenção da ligação expressa ao grande trevo urbo-rodoviário do Acesso Norte.

Deve ser reservado para ocupação com tipos de uso central, principalmente comércio e serviços, de forma a preservar sua importante função na acessibilidade rodoviária.

Não tem, no entanto, maior implicação imediata com a Zona Central, salvo como contribuinte do Tororô.

c) Eixo da Barros Reis, apresentando-se como conveniente faixa de conurbação das funções centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do Camurugibe, motivo pelo que devem ser consideradas intervenções de uso e ocupação nesta área, sempre e quando devidamente duplicado o mesmo eixo, previstos

os espaços indispensáveis às corretas intercessões com as malhas viárias locais.

- d) Eixo Vasco da Gama, carente de intercessão adequada à sua integração ao do Tororó, sobrecarregando de forma aguda a rótula do vale dos Barris.
- e) Eixo da Garibaldi, carente igualmente de adequada intercessão com o do Tororó e, produzindo os mesmos danos ao desempenho deste último.
- f) Eixo do Centenário, tendo sua intercessão da praça dos Reis Católicos em obras que o beneficiarão, como igualmente ao desempenho do túnel sob o Garcia.
- g) Grande Eixo periférico Calçada - Contorno, igualmente ao do Tororó importante receptor de outros eixos expressos, vale do Canela e Calçada, de forma a apresentar inequívoca vocação para conter o equipamento periférico de integração macro-meso, terminais e estacionamentos periféricos.

Como se desenvolve, ainda, ao longo da costa, é o único e amplo acesso ao equipamento aquoviário, nas proximidades e no próprio Centro.

Deve ser cuidadosamente reservado de uma ocupação asfixiante qualquer que seja o uso.

Integrado, ainda, aos quatro equipamentos estáticos de ascensão de pedestres, elevadores e planos inclinados de Santo Antônio, Taboão e Sé, desempenha exemplar função na adequação da acessibilidade de pedestres aos módulos centrais da área com notável efeito na vitalidade urbana destes logradouros.

h) Eixo corredor Barbalho - Lapinha, via estreita de cumeada mas. de insubstituível responsabilidade na acessibilidade norte da Zona Central, seja pelo radical condicionamento geomorfológico, seja pela reativa sobrecarga do eixo da Calçada.

Deve receber rigoroso tratamento com base nas intervenções de ocupação e uso.

i) Eixo corredor da Vitória, acanhada cumeada já comprometida por desproporcional ocupação de alta densidade, tem desempenho definitivamente limitado, embora importante, na acessibilidade ao Centro.

II - Já na Meso Escala, identificam-se os principais corredores e estreitos vales do contexto tipicamente central:

a) Triplo corredor Sete de Setembro - Carlos Gomes - Rua Direita da Piedade. Funciona como importante gerador do desempenho central no módulo Sete de Setembro, assumindo ainda, a acessibilidade viária aos módulos da Sé e Joana Angélica.

O triplo corredor em apreço, apresenta-se, no entanto, em franco colapso de sua capacidade face às pressões de transportes particulares.

Para desafogo deste corredor podem ser implantados terminais e estacionamentos periféricos como, por exemplo, os sugeridos para o vale dos Barris, além de elevadores e planos inclinados no mesmo sítio. Por outro lado, é possível especializá-lo como espaço viário básico na hierarquia central, destinando-o prioritariamente aos coletivos circulares e táxis, com faixas exclusivas.

b) Eixo corredor Joana Angélica. Desenvolve-se de Nazaré aos Barris, estabelecendo a acessibilidade do módulo geomorfológico de mesmo nome, com importantes mas escassos acessos ao sistema de macro escala, situação testemunhada pela própria estrutura de usos do módulo Joana Angélica e seus bolsões residenciais, platô de Tororô, Mouraria, Campo da Pólvora, Saúde e Nazaré.

Poderá ser beneficiado pela implantação de acesso mecanizado de pedestres Joana Angélica - Baixa do Sapateiro, assim como pelos equipamentos já recomendados para os Barris.

c) Eixo de vale extenso e estreito da Baixa do Sapateiro, típico da meso escala, de vocação exclusivamente central, ligando o Aquidabã com a Barroquinha, largo de uma única saída.

A vocação central da Baixa do Sapateiro é tão flagrante que, mesmo nas condições de total interrupção do tráfego, consegue manter um considerável nível mínimo de atividades. Isto somente pode ser atribuído à movimentação de pedestres que buscam atingi-la, mesmo por ladeiras bastante íngremes.

Esta centralidade sugere a intervenção no sentido de dotá-la na extremidade do Aquidabã, de grande terminal de ônibus periférico, acoplado a um terminal central, de forma que através da mesma Baixa do Sapateiro se viabilize uma importante distribuição dos destinos centrais, em condições de surpreendente integração da eficiência de ambas as frotas, a central e a de bairros.

Outrossim e mediante a reativação do elevador do Taboão e a introdução de outros junto à rua 12 de Outubro para o Terreiro de Jesus, nos fundos do Convento do Desterro para a Joana Angélica, como na Barroquinha para a Sete de Setembro junto ao Convento de São Bento, estará maximizada a acessibilidade de pedestres em todo o núcleo principal de módulos geomórficos

de vocação tipicamente central, de forma a diminuir adequadamente a sobrecarga de veículos circulares centrais.

3.2.4 Adequação do Equipamento Estático de Transporte

As proposições já apresentadas mostram claramente como a estrutura viária de macro escala, através dos Terminais Periféricos para o transporte coletivo e dos Elevadores, Planos Inclinados e Escadas Rolantes para o acesso mecanizado de pedestres, associa-se ao sistema viário central disponível, dedicado à circulação central de veículos entre os Terminais Centrais, de forma a viabilizar a econômica adequação da acessibilidade de massa ao complexo conjunto de módulos geomorfológicos do contexto central.

A acessibilidade de passageiros dos veículos particulares é ainda beneficiada pelo mesmo sistema central de vias, equipamentos e circulares centrais, privilegiando-se as alternativas de estacionamento de longa duração e baixo custo em estacionamentos periféricos, fora, mas perto dos equipamentos e dos sistemas central de acessibilidade.

Nesse particular, cabe a instituição de uma norma de intervenção indispensável: privilegiar os terminais em relação aos estacionamentos. Somente assim será possível inverter as atuais tendências de ocupação do sistema viário central.

3.3 INTERVENÇÕES NO PLANO DO USO

Os instrumentos legais de zoneamento de uso, predispondo a localização dos usos residencial, comercial, misto, industrial

e de lazer, não são suficientes para ordenar com eficiência o uso urbano.

Tanto assim que assistimos nos últimos anos ao constante conflito de usos, quando as zonas comerciais expandem-se mediante a lenta e onerosa substituição do uso residencial.

Este processo custa ainda às cidades modernas volumosos investimentos públicos e privados.

Nestes termos, é muito mais realista desenvolver instrumentos legais para utilização do solo somente enquanto subsídio da legislação de ocupação. Além disso, é necessário que estes instrumentos estejam em perfeita consonância com a hierarquização viária e racionalização do sistema de transportes.

Por isso, o Modelo Físico Territorial para Salvador aponta com correção a instituição dos subcentros do 1º, 2º e 3º graus, na Barra, Itapagipe, Liberdade e Iguatemi, cuja normalização legal é bem mais viável que a definição rígida de usos comerciais em tais ou quais vias urbanas.

No âmbito da Zona Central, no entanto, onde residem aqueles usos da hierarquia central, comércio e serviços, indispensáveis ao universo metropolitano dos usuários, não se pode pretender uma redução do espaço destinado aos mesmos, em função da responsabilidade crescente dos subcentros. As tendências apontam exatamente no sentido de uma especialização cada vez maior do comércio e serviços na Zona Central, ampliando a gama de ofertas sofisticadas, de baixa frequência de consumo "per capita" para todo o universo metropolitano, a qual exige o mesmo consumo de espaço atual.

As condições de acesso apresentam-se, portanto, como a melhor alternativa para adequar os usos centros às suas funções metropolitanas. Porém, não invalida a necessidade de, por um lado, liberalizar a aplicação de usos vigente, permitindo um

melhor desempenho dos centros de bairro e sub-centros, para que readquiram suas feições originais e preconizadas como de bom desempenho a curto prazo, não competindo com os centrais. E, pelo outro, não exclui a possibilidade de adequar a legislação de usos na Zona Central à demanda metropolitana, e, simultaneamente, à hierarquização viária.

Resumindo, é preconizada, por um lado, a readequação radical da acessibilidade ao Centro como forma de transformação dos usos urbanos e metropolitanos e, por outro, a liberalização radical dos usos e ocupação nos subcentros de 1º, 2º, e 3º graus do MFT.

3.4 INTERVENÇÕES NO PLANO DA OCUPAÇÃO

Em novas urbanizações, previstas as densidades de ocupação, estabelecem-se, por antecipação, as demandas infraestruturais e de equipamento, objetivando otimizar a economia de escala dos mesmos, sem prejuízo da qualidade do ambiente.

Este não é o caso de Zonas Centrais onde a estrutura do espaço remonta aos primórdios urbanos.

Os instrumentos de intervenção para o zoneamento de ocupação passam a ser as taxas de ocupação e os coeficientes de utilização, capazes de predeterminar a densidade. Estes instrumentos são tradicionalmente empregados, e continuam necessários mas não suficientes. Por este motivo introduz-se um conceito novo, qual seja, uma variação dos mesmos coeficientes e taxas em função do porte dos empreendimentos, dedicada a incentivar o investimento privado em projetos imobiliários integrados de maior envergadura que os habituais, evitando-se a pulverização das glebas em pequenos lotes de passado unifamiliar, quando da "renovação" verticalizante sobre as mesmas unidades territoriais de dimensões unifamiliares.

Nos projetos imobiliários integrados de grande envergadura, é possível maximizar a utilização das áreas "non edificandi" em função da economia de escala determinada por sua concentração, enquanto que no conjunto das re-edificações verticalizantes, uma para cada terreno anteriormente destinado a casa, sobrevem a pulverização do espaço remanescente (muros cercando pequenos pátios carcerários) com a conseqüente deterioração do ambiente.

Assim como na atual conceituação de zoneamento de uso, também no zoneamento de ocupação, passa a ser indispensável seu relacionamento direto com intervenção de micro-urbanismo, malha urbana e modelos de parcelamento, assim como os modelos de edificação, como insumo para as legislações do parcelamento e das construções.

Para atingir tal objetivo, faz-se necessário comparar o modelo convencional de ocupação com uma das hipóteses de modelo disponível, no sentido de avaliar os problemas e desempenhos dos mesmos.

O modelo convencional é apoiado, em geral, na malha quadriculada, na qual as vias de penetração dividem o espaço em quarteirões absolutamente regulares. Nestes quarteirões a ocupação se faz desordenadamente, o uso é indiscriminado e o sistema viário não é hierarquizado. Os modelos modernos procuram dividir os espaços segundo as funções para as quais se destinam, procuram segregar os tráfegos de diferentes vias, através da hierarquização viária, e procurar adequar a ocupação à geomorfologia do sítio. Com isso, evitam os problemas do modelo convencional, além de superar outros, tais como: área extensa destinada a veículos, inexistência de vias de pedestres, cruzamentos perigosos, localização espontânea antifuncional dos equipamentos e áreas verdes, desempenho aleatório dos transportes, ambiente urbano promíscuo e isolamento compulsório da estrutura comunitária.

O exemplo é suficiente para a compreensão dos objetivos perseguidos na tipificação do parcelamento como determinante da qualidade da ocupação. Pesquisas recentes mostram a possibilidade de muitas variações com a mesma racionalidade, vez que são muitas as variáveis no parcelamento de uma gleba, principalmente naquelas que se destinam ao uso central.

Nas áreas acidentadas, por exemplo, o desenho urbano pode apresentar um aspecto bastante diferente do cartesianismo tradicional pelo seu potencial urbanizável a custo econômico, aproximando-se, mesmo em períodos históricos de dominância da quadrícula urbanística, de modelos mais modernos.

Nessas áreas de topografia movimentada o desenho urbano adquire tendência orgânica no sentido de usufruir o mais possível dos platôs, cumeadas e vales, adquirindo feição diferente, em perfeita harmonia com a forma do sítio, em contraposição aos desenhos resultantes da legislação vigente para as mesmas topografias.

Evidentemente, esses modelos, seja o abstrato, para uma gleba singularmente plana e regular, como o orgânico, adaptado aos caprichos da topografia, destinam-se à ocupação residencial e comercial de bairro. Ambos, no entanto, admitem mutações de uso no curso histórico do amadurecimento urbano, assimilando sem maiores problemas outras funções, como a de centro urbano ou metropolitano, em condições de desempenho muito superiores às anteriores.

Nestas condições, torna-se necessário avaliar o grau de ocupação permissível de cada logradouro no sentido da econômica manutenção em prazo histórico das vitalidade e imagem urbanas do Centro.

Esse grau de ocupação permissível pode dar margem, por exemplo, a empreendimentos que reunirem o maior número possível de

parcelas territoriais, lembrando-as, mediante um coeficiente de utilização crescente para o remembramento crescente, associando-se este procedimento à compulsória adoção de projetos arquitetônicos compostos de lâminas e placas em oposição aos paralelepípedicos.

Naturalmente, para as áreas históricas deve ser mantido o critério de preservar rigorosamente o padrão histórico de ocupação, objetivando a manutenção rigorosa da imagem e características urbanas de época, mediante o total congelamento da densificação de ocupação.

Somente o uso pode e deve ser remanejado nessas áreas, no sentido de sua revitalização econômica e social.

Com essas condições é possível, com base na avaliação da capacidade do sistema de acessibilidade dimensionar o limite adequado de aproveitamento do potencial geomorfológico disponível no sentido da formulação de um modelo de ocupação da Zona Central.

Acima do referido limite de ocupação, todo crescimento das funções centrais em Salvador deverá caracterizar-se por mutações qualitativas e não quantitativas: aperfeiçoamento e sofisticação do comércio e serviços da Zona Central, amadurecimento, metropolização, cosmopolitização da mesma zona, transferindo-se, naturalmente, para os Sub-Centros do 1º, 2º e 3º graus a responsabilidade do crescimento quantitativo.

Nesse particular recomenda-se seja efetuada em perfeita sincronia com a reformulação da legislação de ocupação para a Zona Central, a simultânea reformulação liberalizante da legislação vigente de ocupação nos Sub-Centros do primeiro nível.

3.5 INTERVENÇÕES NO PLANO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

O papel dos equipamentos urbanos como condicionantes do desempenho urbano e das intervenções urbanísticas é tão variado quanto o enorme elenco dos próprios equipamentos urbanos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança e estáticos de transporte, mas no que afeta a hierarquia específica da problemática urbana central, prevalece a atuação daqueles equipamentos comprometidos com as intervenções urbanísticas destinadas a revitalização das funções centrais.

Compreende-se perfeitamente que se existem bolsões residenciais no âmago do Centro, o equipamento urbano de ensino do 1º grau e 1º nível (escolas primárias de antiga classificação) estará naturalmente ligado ao desempenho urbano residencial desses bolsões. Qualquer que seja o padrão de atendimento da faixa etária de habitantes usuários destas escolas no referido bolsão, entretanto, não vai influir no desempenho das funções centrais dos módulos de específica vocação para usos centrais.

Por isso, serão examinados apenas os equipamentos vinculados diretamente ao desempenho específico das funções centrais, ou seja, aqueles equipamentos de grande porte, destinados aos transportes no âmbito central e em seu perímetro imediato.

Atualmente, na maioria das cidades médias, como nas metrópoles brasileiras, apenas se observam poucos casos de equipamento estático de transporte urbano.

Com exceção da terminal Rodoviária, de caráter mais regional que urbano, os demais equipamentos estáticos de transportes

são praticamente improvisados ao longo dos logradouros: pontos de coletivos, pontos finais de linha, estacionamento e integração ferro-rod-coletivos.

Dessa forma fica completamente prejudicada a eficiência do sistema de transporte, como também o seu custo.

Para resolver esses problemas, tomando-se como base a rede proposta de equipamento estático de transporte, objeto da meso escala, cabe, na micro escala de planejamento, a formulação da tipologia das unidades da referida rede, a qual se traduz nos modelos específicos de cada logradouro chave.

Esses logradouros-chave, na estrutura de condicionamento do Centro, são Aquidabã - Ladeira do Carmo, Vale dos Barris, Comércio - Taboão - Baixa do Sapateiro, além de grandes áreas remanescentes do Comércio, como já foi dito.

Nesses logradouros se situa o elenco básico de equipamentos estáticos de transporte para veículos e pedestres.

No Aquidabã é possível encontrar o espaço para a construção simultânea de dois importantes terminais, um periférico e outro central, destinados respectivamente, um a veículos coletivos seletivos bairro - terminal periférico e outro a circulares de seletividade específica do centro. O casario existente não é comprometido com a imagem histórica entre a encosta de Santo Antônio e a Baixa do Sapateiro, além de pouca representatividade do ponto de vista do comércio e serviços de centro, empregos e vitalidade urbana.

A referida intervenção deverá visar, além das funções específicas dos importantes equipamentos estáticos de transporte, a cuidadosa valorização da imagem urbana histórica do Santo Antônio com destaque do Convento do Carmo, a exemplo da intervenção urbanística no Tabuleiro da Baiana - Largo da Carioca no Rio de Janeiro, que, atendendo as demandas de desempenho urbano no

logradouro, preservou e valorizou a histórica imagem do Convento de Santo Antônio no morro de mesmo nome d'aquela cidade.

É fácil antever o inestimável significado urbo-estético da encosta da Ladeira do Carmo tratado paisagisticamente e encimada pelo magnífico monumento arquitetônico representado pelo Convento do Carmo, parcialmente restaurado recentemente como importante equipamento turístico, religioso e cultural.

b) Na faixa do Taboão, englobando parte do Comércio, Ladeira do Taboão, parte do Pelourinho e alcançando a Baixa do Sapateiro, mediante a renovação e ativação do Elevador do Taboão, é possível reverter todas as tendências locais de esvaziamento e decadência pelo restabelecimento da mecanização do importante eixo de acessibilidade Comércio - Baixa do Sapateiro.

Se considerados ainda o desempenho dos anteriormente abordados terminais periférico e central do Aquidabã, verifica-se a adequação deste eixo como primeira alternativa de acesso Comércio - Aquidabã de forma a beneficiar tanto ao Comércio como ao Taboão, ao Pelourinho e a Baixa do Sapateiro.

Dependendo do partido adotado para a revitalização do Taboão, este deverá ser obediente às implicações da imagem urbana, podendo ainda abrigar comércio e serviços.

c) Na faixa do Terreiro de Jesus, englobando parte do Comércio, Plano Inclinado, Terreiro de Jesus, Ladeira 12 de Outubro e Baixa do Sapateiro, mediante a introdução de equipamento mecanizado para acesso de pedestres no casario da calçada norte da ladeira 12 de Outubro, em frente à fachada lateral da Ordem Terceira de São Francisco, fica estabelecido outro importante instrumento de intervenção, acrescentando ao desempenho do Plano Inclinado Comércio - Terreiro de Jesus a

alternativa de acesso pedestralizado do Comércio à Baixa do Sapateiro.

Este outro eixo de pedestralização Comércio - Baixa do Sapateiro intervem como fator de revitalização tanto no Terreiro de Jesus como na Baixa do Sapateiro, desempenhando, por outro lado, forte efeito de reabilitação da parte alta do Maciel.

d) Outra importante intervenção no plano dos equipamentos estáticos de transporte, localiza-se em Micro-Escala, no chamado Vale dos Barris, insinuando-se ao longo da encosta da Rua Direita da Piedade de forma a viabilizar a integração do transporte de massa expresso de vales com as linhas de circulares centrais. Estas linhas necessariamente transitarão nos três importantes eixos de cumeadas junto à Piedade, Rua Direita da Piedade, Avenida Sete de Setembro e Carlos Gomes.

Trata-se de Terminal Periférico dedicado a veículos coletivos seletivos quanto a origem-destino Bairros - Terminal Periférico, de forma a melhor desempenhar suas funções de transporte a custo mais reduzido. Completa-se este sistema de acessibilidade ao Centro pela atuação neste mesmo terminal periférico de equipamentos de ascensão mecanizada de pedestres ao nível do módulo geomorfológico da Sete de Setembro.

Impõe-se que o Terminal Periférico em questão poupe o mais possível o desempenho residencial dos Barris, como Nicho Ecológico Urbano que é, de forma a preservar este bolsão residencial.

Nessas condições prevê-se a cuidadosa passagem de acesso do sistema viário do vale ao espaço disponível junto à encosta da rua Direita da Piedade atrás da atual Secretaria de Segurança, mediante entrada e saída por baixo das ruas Junqueira Aires e Aurelino Leal através pequenos viadutos com arrimos armados em concreto no sentido de liberar amplas caixas de rua e poupar o tecido urbano residencial dos Barris. Estas

entradas e saídas darão acesso ao referido espaço disponível e serão usadas exclusivamente pelos veículos coletivos Terminal - Bairros, no sentido do desembaraçado desempenho do mesmo.

Outrossim, o desenho do terminal no espaço em causa, poderá usar passarelas e escadas mecânicas de forma a viabilizar a movimentação de pedestres em planos diferentes da dos veículos como nas gares de metrô e ferroviárias.

Persegue-se em síntese a movimentação mecanizada de pedestres do nível do amplo terminal periférico a ser construído em espaço disponível a leste do edifício da atual Secretaria de Segurança (em vésperas de ser remanejada) para o nível da praça da Piedade em pleno módulo geomorfológico da Sete de Setembro (módulo de desempenho predominantemente central) de forma a minimizar a promiscuidade de pedestres e veículos, maximizar a facilidade de manobras, tráfego direto de passagem de ambas as frotas (expressa e de circulares), embarque e desembarque de passageiros em ambas as frotas, tanto no terminal periférico, como na praça da Piedade, otimizando-se, assim, a integração da acessibilidade de macro e meso escalas.

A par, ainda, do terminal em questão e, de suas escadas rolantes, deve ser explorado ao máximo o potencial de área quase plana no vale dos Barris, no sentido de espaço para estacionamentos periféricos de veículos privados. Recorre-se igualmente, à mecanização da locomoção dos usuários destes estacionamentos ao plano do módulo Sete de Setembro, através da Rocinha da Piedade, com área disponível para tanto.

e) Outros equipamentos estáticos de transporte fazem-se necessários, no contexto geral da Zona Central, tais como "bairros" para embarque e desembarque de passageiros de coletivos centrais, ao longo da estreita infraestrutura de remoto passado; pontos de táxi em situações adequadas à

sua integração de desempenho, com os sistemas de transporte coletivo e pedestralização mecanizada ou simples e estacionamentos periféricos.

3.6 CONCLUSÕES SOBRE A INTEGRAÇÃO DAS INTERVENÇÕES SETORIAIS

Os projetistas de loteamento do setor privado têm enorme responsabilidade no que tange à percepção das demandas espaciais de meso e macro escala, em futuro remoto (quando as glebas semirurais podem se transformar em interior urbano). Só eles podem prever e compatibilizar as demandas locais com aquelas geradas pelos sistemas gerais de infra-estrutura e as redes de uso global urbano.

A municipalidade, armada apenas das legislações de loteamento e construções, parcelamento e edificações, pode exigir percentuais de áreas para vias e lazer; mas é difícil que possa exigir uma disposição que obedeça a uma racionalidade maior no que se refere à hierarquização viária e à compatibilidade do desenho especificado loteamento com o de outros loteamentos localizados em seus limites. Em caso de loteamentos centrais, isto se torna mais grave, pois conduz à completa inadequação do desenho de funções centrais e de ponta.

Na Área Central de Salvador, ocorreu tal fato: o simples enfileiramento das vias dimensionadas para as demandas locais do passado produziu o colapso viário, no qual a demanda em cada logradouro passou a ser o somatório de todas demandas locais encadeadas.

Por isso, somente um Plano Diretor, visto como um processo contínuo, pode superar parcialmente essas deficiências do desenho urbano central, a partir da especialização do espaço físico em usos e vias hierarquizadas.

Este plano deve dirigir-se, com antecipação e objetividade, para a realização e implantação de projetos, o que, nas condições da Zona Central, adquire importância única na Cidade. Este é o meio de evitar o encadeamento aleatório de micro decisões.

Dessa forma, os modelos de parcelamento e remembramento, acompanharão a concepção do traçado básico de meso escala, integrando-se aos modelos de interseções (entroncamentos viários).

Com a política de incentivo ao remembramento pode-se alcançar o desempenho ótimo dos equipamentos, a partir do dimensionamento de cada qual.

4 OBJETIVOS E MEIOS DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO NA ÁREA CENTRAL

4.1 OBJETIVOS E MEIOS GERAIS

São três os objetivos estratégicos que pautaram este trabalho:

- 1) Preservar Características de Responsabilidade Quanto ao Significado do Centro

A preservação do que podemos chamar a Personalidade Urbana do Centro em causa, cuidadosamente estudada nos trabalhos precedentes relativos à Imagem, ao Patrimônio Histórico, à Paisagem e Ecologia Urbana, que já determinaram medidas institucionais e de planejamento, apresenta-se carente de uma análise urbo-econômica mais aprofundada. Isto porque a preservação dos valores característicos da personalidade urbana não pode ser mantida por medidas institucionais e de planejamento, ditadas exclusivamente pela preocupação sócio-cultural, relativa aos mesmos valores.

Como é inviável contar-se com volumes significativos de investimentos a fundo perdido para reurbanização da área urbana em apreço, fica perfeitamente claro que a preservação daquelas características existentes que dão significado ao Centro, somente terá condições de efetivar-se mediante a geração própria de recursos com base na revitalização de comércio e serviços.

Para isto serão necessários, além de estudos específicos, a colaboração de entidades profissionais, de representante comércio, de entidades do poder público que tratam de tal matéria, inclusive no setor de trabalho e bem estar social.

O inteligente artifício usado com êxito no Pelourinho e no Carmo, de custear a restauração e preservação da imagem pela introdução da personalidade turística, não pode ser estendida a toda a área central por óbvias razões mercadológicas.

Apenas os monumentos singulares poderiam e, assim mesmo com dificuldade, ser mantidos a fundos perdidos. Por isso urge a definição de uma política de desenvolvimento sócio-econômico, específica ao Centro.

2) Preservar a Vitalidade e ou Revitalizar o Centro

O objetivo estratégico - "preservar a vitalidade e ou revitalizar o centro" - através de medidas de proteção, recuperação e incentivos, proporcionando a sua estruturação e a integração dos valores sócio-culturais, de imagem e dos fatores econômicos, tem sua viabilidade residindo exatamente na correta integração desses valores, a partir da geração de recursos próprios.

Compreenda-se que se o custo fixo de manutenção de velhos edifícios for superior à renda auferida deles, o resultado lógico, mais cedo ou mais tarde, será sua ruína, qualquer que seja o empenho de seus proprietários em preservar ou restaurar o status, a imagem, qualquer que seja o uso, comercial, de serviço ou residencial.

Em parte, isto se deve ao estrangulamento gradativo da acessibilidade aliado à hipertrofia de ocupação.

A solução deste problema só pode favorecer um melhor desempenho econômico dos usos que, em última instância, custearão a onerosa manutenção da vitalidade central.

3) Identificar, Definir e Orientar as Funções Centrais para Viabilizar seu Desempenho como tal

O objetivo também estratégico em causa, fecha, como veremos, com os dois objetivos anteriormente tratados, o ciclo ecológico urbano, de forma a restabelecer-lhe o equilíbrio.

Se a imagem e a vitalidade urbanas têm sua viabilidade custeada pelos usos rentáveis e como essa renda é superior a dos usos típicos dos bairros, somente fatores que afetam essa superioridade, como o colapso do acesso ou a mudança de estruturas econômico-espaciais, podem inverter o desempenho das funções centrais.

Por conseguinte, ao se identificar, definir e orientar as novas funções centrais, deve-se, também, empolgar a iniciativa privada e intervir na acessibilidade e na organização espacial. É possível coibir usos com o poder de polícia, mas é impossível incentivá-los sem que o mercado assim o determine ou sem que o poder público melhore as condições de acessibilidade, de estacionamento, de imagem e de outros requisitos indispensáveis à sobrevivência econômica.

Portanto, é necessário dimensionar a capacidade de acesso disponível mediante o projeto integrado de circulação e transporte, a fim de não se traçar políticas utópicas de substituição de usos centrais.

Estes três objetivos estratégicos e gerais, preconizados pelo PLANDURB para a Zona Central, poderão ser alcançados mediante o encadeamento lógico das seguintes medidas:

- a) Elaboração do Projeto Integrado de Circulação e Transportes.
- b) Obtenção do potencial operacional de circulação e transporte e da capacidade nominal do Projeto Integrado.
- c) Avaliação do teto do potencial de ocupação viável face o potencial nominal do Projeto Integrado.
- d) Readequação da legislação de ocupação vigente no limite exato do teto do potencial de ocupação viável.
- e) Implantação do Projeto Integrado de Circulação e Transportes.
- f) Avaliação dos reflexos da implantação do Projeto Integrado no desempenho operacional das funções centrais e das não-centrais no âmbito do Centro.

- g) Readequação da legislação de usos, com vistas a privilegiar as funções centrais em relação às funções dos sub-centros da metrópole.
- h) Acompanhamento das mutações de uso, ocupação e desempenho, face às intervenções preconizadas.
- i) Exercício da ação planejadora continuada com o objetivo de adequar o Plano do Centro à dinâmica da realidade sócio-econômica.

4.2 OBJETIVOS E MEIOS ESPECÍFICOS

Trataremos, a seguir, dos chamados objetivos específicos, os quais identificamos como OBJETIVOS TÁTICOS. São abordados aqui, do ponto de vista de sua integração, no interesse da perseguição aos OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

1) Delimitação da Área Central

Conforme ficou claro no MFT, principalmente em sua terceira alternativa, o atual porte físico da Zona Central abrange indiscutivelmente, todos os módulos geomorfológicos. Note-se, no entanto, que a subdivisão e a mesma pormenorização dos limites, não pode obedecer mecanicamente a compartimentação aleatória do espaço ditado pelas atuais zonas de tráfego, que foram utilizados para fins de levantamento de variáveis críticas para estudos metropolitanos de transporte a longo e médio prazos.

Os critérios para estudo de Zona Central são outros: geomorfológicos, de uso, ocupação e acessibilidade. Esses critérios fazem com que os limites das sub-áreas não coincidam com suas cumeadas e vales, mas com as encostas, verdadeiros

limites físicos entre os diferentes compartimentos do espaço urbano.

2) Delimitação das Sub-Áreas Centrais com Características Específicas

As sub-áreas do Centro, portanto, obedecem ao condicionamento geomorfológico, resultando nos módulos de espaço quase plano contínuo. Estes, sim, apresentam características específicas de comportamento zonal de uso, ocupação e desempenho.

Com base nesta ótica, voltada para o caráter perene que deve inspirar a institucionalidade, são identificadas as seguintes sub-áreas: Módulo Sete de Setembro; Módulo Barris; Módulo Joana Angélica com seus cinco setores, Mouraria, Campo da Pólvora, Tororô, Saúde - Nazaré e de Joana Angélica propriamente dito; Nazaré Extremo; Barbalho; Lapinha; Baixa do Sapateiro; Sê; Comércio; Sete Portas; longo e extenso Vale do Tororô. São espaços homogêneos do ponto de vista da intervenção urbanística, social e econômica.

Estas sub-áreas são ainda identificadas, segundo a natureza de suas características específicas, a saber:

- a) Quanto ao Valor Histórico, segundo às recomendações dos órgãos competentes e, principalmente com base nos estudos do PLANDIP.
- b) Quanto às Atividades Comerciais em estreita vinculação ao quadro atual e projetivo da acessibilidade.
- c) Quanto a Serviços nos termos da mesma organicidade de função.

- d) Quanto ao Uso Industrial minoritário no Centro mas merecendo recomendação no sentido do incremento daquelas indústrias manufatureiras não poluidoras, tipo confecções e de pequenas montagens (eletrônica, por exemplo).
- e) Quanto às Atividades Artesanais com ênfase nas artísticas e especializadíssimas da hierarquia central.
- f) Quanto ao Uso Residencial, nos bolsões residenciais de vocação inequívoca, face ao condicionamento geomórfico.
- g) Quanto a Valores Sócio-Culturais, identificados com o equipamento urbano de cultura, museus, teatros, monumentos e logradouros históricos.
- h) Quanto a Recreação e Lazer, sabidamente de menor envergadura nas Zonas Centrais, mas de importante responsabilidade no desempenho dos bolsões residenciais. Infelizmente, a intensa ocupação e a pulverização do parcelamento tornam difícil a readequação destas atividades.
- Porém, esse quadro não chega a preocupar, dada a privilegiada natureza da cidade de Salvador, quanto à recreação e o lazer.
- 3) Estabelecimento de Medidas para Preservação, Proteção, Recuperação e ou Restauração das Áreas Históricas

Fica perfeitamente óbvio que a preservação do enorme patrimônio histórico no âmbito do Centro de Salvador, transcende às possibilidades financeiras e econômicas de procedimentos a fundos perdidos, incentivos, verbas especiais ou qualquer outro artifício sem retorno.

Fica igualmente claro que o expediente de recorrer-se a indústria turística como gerador de recursos restauradores e conservadores do patrimônio histórico, encontra-se explorado no limite de suas possibilidades e está praticamente esgotado na atualidade.

A linha atual de atuação do IPHAN preconiza a preservação do patrimônio com base na revitalização das funções centrais e residenciais, capazes de assumirem o custo de restauração e manutenção da imagem histórica. Isto pode significar, muitas vezes, subsídios à manutenção do uso atual para habitação de baixa renda ou comércio e serviços de consumo popular, no sentido de dar melhores condições de renda às atividades que estão localizadas em prédios tombados.

4) Estabelecimento de Medidas para Conservação Recuperação e Manutenção dos Locais Sócio-Culturais (Locais de Festas) e Paisagísticos

Como esses locais não funcionam todo o tempo com tais finalidades, mas apenas nas datas festivas, não é possível que se pretenda mantê-los a fundos perdidos para uso eventual, de forma que somente poderão ser recuperados e mantidos, com base no desempenho urbano perene, nos intervalos do calendário festivo.

Além disso, a viabilização da recuperação e manutenção dos espaços sócio-culturais e paisagísticos reside, também, na possibilidade de recuperação da imagem ocupacional e acessibilidade.

5) Estabelecimento de Medidas para Preservação das Áreas de Uso Habitacional

As condições de habitabilidade dos bolsões urbanos são

igualmente dependentes do nível de renda (ou poder de aquisição) de seus moradores (que determinam, indiretamente, a imagem da habitação) e do nível dos investimentos públicos aplicados às mesmas áreas.

Assim sendo, se o volume de investimentos públicos é baixo, os serviços infraestruturais são de péssima qualidade, os logradouros mal servidos, os bolsões habitacionais tornam-se redutos de populações de baixa renda, e as habitações permanecem em péssimo estado de conservação.

No âmbito do Centro, estão bastante limitadas, em muitas áreas, as possibilidades, quer a nível de comportamento social dos moradores quer a nível das condições físicas, de intervenção do poder público. A recuperação da acessibilidade, via modificações em sub-áreas adjacentes, pode, entretanto, auxiliar no processo de recuperação dos bolsões residenciais em decadência no Centro de Salvador, ainda que não seja esta a única medida de ação eficaz para reabilitação de bolsões deteriorados, às vezes históricos.

Os bolsões residenciais de melhor nível de qualidade de vida no âmbito do Centro não possuem, por outro lado, muitos moradores, em comparação com outros bairros da Cidade. Isto significa que, à exceção do tráfego de passagem, os logradouros locais podem ser semi-bloqueados e de difícil acesso, o que não prejudica as condições de habitabilidade.

No que se refere ao processo de intervenção propriamente dito, pode ser lembrado que, pela sua interioridade no universo central, os bolsões residenciais podem ser reurbanizados, na maioria das vezes, sem que isto venha causar muitos transtornos ao funcionamento cotidiano do Centro.

Entretanto, esses bolsões, situados em módulos geomorfológicos definidos, podem ser interligados entre si ou com as sub-áreas

comerciais e de serviços do Centro. Nestes casos, a intervenção poderá ser mais difícil e onerosa. Porém, a não ser nos casos da elevação mecânica dos pedestres, não é recomendável modificar demasiadamente as condições de acessibilidade local.

- 6) Estabelecer Medidas para Preservação, Proteção e Recuperação dos Locais onde hoje se Encontram a População de Baixa Renda.

A população de baixa renda ocupa, em geral, solos de baixo custo e baixo potencial de urbanização.

Por isso, a população de baixa renda ou reside em áreas extremamente longínquas e paga custos de transporte elevados ou submete-se a morar em áreas centrais de qualidade de vida mais deteriorada.

Compreende-se, assim, que o problema da preservação, proteção e recuperação dos locais centrais onde hoje se encontra a população de baixa renda, extravasa a capacidade de atuação do Município e da iniciativa privada, demandando apoio do Estado e da União, no sentido de obter, quer investimentos a fundo perdido ou com baixa previsão de retorno, quer apoio político para a realização de políticas habitacionais menos ortodoxas.

Uma destas políticas poderia, por exemplo, preconizar a aquisição pelo poder público, a baixo custo, das áreas deterioradas, antes de qualquer intervenção urbanística; posteriormente, apesar da revalorização das áreas, redestiná-las a baixa renda. Obviamente, esta diretriz exigiria, também, mecanismos financeiros de apoio às atividades que possam gerar renda, específicas à produção artesanal e localizadas, muitas vezes, em parte da própria habitação, sob a forma de maquinários

para produção, por exemplo.

O princípio, enfim, é o de tentar que as populações de baixa renda não sejam desalojadas, o que, nas próprias áreas históricas, vem sendo objeto de atuação do IPHAN.

7) Incentivar a Expansão do Uso Habitacional no Centro

A expansão do uso habitacional no Centro será o produto da melhoria da qualidade de vida, resultante da melhoria da acessibilidade, sempre e quando esta última não privilegiar as tendências espontâneas de expansão dos usos centrais.

Isto, porque a atividade residencial, apesar do preço dos aluguéis, não é, em si, forte geradora de renda e, em certa medida, entra em conflito com as demais atividades tipicamente centrais. Além disso, pode acontecer que a atividade residencial se torne um elemento de apoio à degradação urbana e central, como no caso do Maciel onde, apesar desse fato, os aluguéis são altíssimos.

Por isso é preciso cuidado ao elaborar uma legislação específica ao uso residencial no Centro, a fim de evitar a proliferação de casas de cômodo e cortiços, vez que, a não ser estes, somente os usos de hierarquia central podem suportar o custo de compra e manutenção em muitos quarteirões no âmago do Centro de Salvador.

Este não é o caso dos bolsões espontaneamente residenciais como os Barris, Tororô, Nazaré, Saúde, Mouraria, Santo Antônio e outros, onde a relativa excentricidade geomórfica estabelece e propicia a vocação residencial.

- 8) Definir Áreas em Processo de Evasiamento e Deteriorização e Estabelecer Medidas para sua Revitalização

A revitalização das áreas de esvasiamento e deteriorização identificadas no Centro, áreas de ocupação predominantemente em mau estado e as de ocupação predominante de ruínas, somente pode ser alcançada mediante a readequação da acessibilidade associada à readequação da ocupação e da densificação, via nova legislação de ocupação.

- 9) Definição dos Usos Compatíveis e Incompatíveis e Estabelecimento de Medidas e Normas para sua Implantação

O único uso incompatível com o espaço urbano da Zona Central, nas condições do processo de metropolização acelerada de Salvador é o industrial poluente. No que tange aos demais usos, existe um processo espontâneo de acomodação dos tecidos urbanos à sua nova estrutura de organismo metropolitano, principalmente nos sub-centros. Assim sendo, só resta a legislação designar, mais que a compatibilidade e incompatibilidade, os usos de caráter metropolitano que devem ser incentivados na Zona Central e aqueles que, de menor porte ou consumo frequente, podem ficar no âmbito dos sub-centros.

- 10) Incentivar a Continuidade de Expansão das Atividades Terciárias Necessárias à Vitalidade e Revitalização da Zona Central

A continuidade e expansão das atividades terciárias depende, em grande parte, das condições do desempenho urbano central.

A readequação da acessibilidade e a restrição da posterior ocupação favorecerão bastante a continuidade e expansão das funções terciárias centrais.

- 11) Estabelecimento de Medidas de Preservação para Atividades Informais e Definição de Áreas para Feiras Livres, Artesanato, etc.

As atividades informais são, por excelência, imprescindíveis à sobrevivência das populações de baixa renda. O comércio de quinquilharias de baixo custo, as feiras, onde se negocia a preços mais acessíveis que os de supermercado, as lojas de prestação de serviços, artesanato e pequenas manufaturas onde se produz, conserta e venda a preços populares, são segmentos econômicos da maior importância para afluência, ao Centro, de populações de menor poder aquisitivo, quer do ponto de vista da demanda, quer do ponto de vista da oferta.

Assim, nas condições centrais, onde cresce o universo de frequentadores de todos os bairros da urbes ou da metrópole, surgem pontos excepcionalmente propícios às atividades informais.

Estes são os casos dos pontos de camelôs na praça Castro Alves, Barroquinha e Sê, das pequenas lojas de serviços (fotos, sapatarias, marceneiros) no Terreiro e no Pelourinho e, por exemplo, da Feira de São Joaquim, um dos poucos bastiões que resistem ao monopólio do abastecimento.

Merece especial atenção a importância de São Joaquim pelo serviço que presta ao cinturão verde de pequenos produtores hortigranjeiros do Recôncavo, ainda servidos por saveiros.

Por isso é conveniente que as políticas para esse setor sejam feitas com apoio de Secretarias Estaduais, principalmente a SETRABES, visto que envolvem o problema magno de emprego na Região.

- 12) Incentivar a Implantação de Equipamentos de Apoio Turístico e Estabelecimento de Medidas para seu Controle

Considera-se que o turismo em Salvador está convenientemente assumido pela BAHIATURSA de forma que a intervenção urbanística deve caber apenas à indicação das possibilidades turísticas de exploração da paisagem vista ao longo da borda da falha geológica de Salvador. Este é um forte ingrediente da atratividade turística em Salvador, cujo potencial em plena Zona Central de Salvador encontra-se praticamente inexplorado.

- 13) Assegurar Condições para Permanência às Indústrias Existentes no Centro e Estabelecer Medidas para seu Controle e Expansão

Este objetivo recomenda o uso industrial não poluente, grande empregador de mão-de-obra, perfeitamente compatível com o espaço urbano central.

Não é por acaso que as manufaturas, principalmente confecções, artigos de vestuário e mobiliário, ocupam áreas cênicas em Buenos Aires, São Paulo, Nova Iorque, Paris e outras cidades de grande porte.

Prevalece aqui a grande importância social dessas atividades como empregadoras de massas para a população de baixa renda dos complexos urbo-centrais.

No entanto, devem ser observadas rigorosas restrições às instalações insalubres, faltosas de segurança do trabalho e, principalmente, poluidoras visuais, sobretudo nas áreas históricas. É fácil exigir-se, através das posturas e normas disponíveis, a correta instalação das indústrias em causa, em

perfeita harmonia com a imagem desejável para o Centro em apreço, desde que os Órgãos municipais tenham recursos materiais e humanos para exercer as atividades fiscalizadoras e normativas.

- 14) Readequação do Mobiliário Urbano, Sanitários, Bancos, Sombreamento, Sinalização, Lixeiras, Telefones, Caixas Postais, Comunicação Visual, etc.

É indispensável não confundir mobiliário urbano com equipamento urbano. O mobiliário urbano não chega a comprometer o desempenho funcional do espaço central, motivo pelo qual deve ser objeto de estudos complementares, em cada intervenção recomendada.

- 15) Readequação do Equipamento Estático de Transporte

Trata-se da definição de uma política de terminais periféricos e centrais, estacionamentos periféricos e centrais, além de estacionamentos dos transportes de carga. Representa uma das intervenções de importância preponderante no desempenho do Centro.

Deve perseguir, nas condições da atual crise mundial de energia, privilegiar sempre que possível o transporte coletivo, mesmo que em detrimento do de automóveis particulares, sob pena de prejudicar gravemente o desempenho da economia urbana, regional e nacional, esta última no que respeita ao difícil equilíbrio da balança de pagamentos.

Os equipamentos estáticos recomendados são os seguintes:

- a) Novos terminais periféricos para veículos coletivos, de grande porte e situados no Aquidabã e na parte baixa dos Barris.
- b) Ampliação e adequação do atual terminal da França, periférico (em eixo tangencial) do Centro de Salvador.
- c) Remanejamento de terminais centrais, atualmente de uso promiscuo central e periférico, para suas especializações para a hierarquia exclusivamente central, na Sé, Barroquinha, Mouraria e Campo Grande.

Este remanejamento deve visar um mínimo de ofensa à imagem local e, sempre que possível, minimizar a promiscuidade de pedestres e veículos.
- d) Remanejamento de logradouros, introdução de "baías" ao longo das calçadas para a otimização do desempenho de circulares centrais em passagem, no Campo da Pólvora e praça da Piedade.
- e) Remanejamento de logradouros para introduzir vastos estacionamentos periféricos para veículos privados, nos limites do potencial fundiário disponível nos vales dos Barris, Tororô, Canela e em áreas ociosas do e próximas ao Porto.
- f) Introdução de novos equipamentos urbanos de ascensão mecanizada de pedestres nos desníveis-chave entre os mais importantes módulos de espaço quase plano contínuo, Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, Baixa do Sapateiro - Joana Angélica, Barroquinha - Sete de Setembro e Piedade - novo terminal periférico dos Barris.

g) Estudar e projetar o maior número possível de "baías" para embarque e desembarque de passageiros dos circulares centrais ao longo de toda a rede viária da hierarquia central. Endenda-se por "baías" o alargamento da via mediante estreitamento da calçada ou recuo de construções para uso exclusivo dos pontos de Ônibus seletivos de origem-destino central (a exemplo do desenho já implantado na rua Direita da Piedade).

16) Levar à Prática Política de Estacionamentos Privilegiadora dos Estacionamentos Periféricos e Inibidora dos Estacionamentos Centrais

É indispensável que o preço da hora privilegie os estacionamentos periféricos, em detrimento dos centrais, de forma a inibir o uso indiscriminado do carro particular no Centro. Para os casos de urgência e curta duração pode ser fixada uma taxa baixa para a primeira meia hora de estacionamento no Centro, mas deve ser introduzido um respeitável incremento progressivo do preço por tempo adicional, no sentido de tornar insuportável as longas permanências, induzindo, assim, a alta rotatividade dos estacionamentos centrais.

Esta política, no entanto, somente se torna efetiva na transmutação do Centro, em função da readequação do transporte coletivo seletivo de origem-destino central, na escala do porte da demanda real e com base na adequação do equipamento estático de transporte.

17) Hierarquização Viária Segundo o Princípio das Origem-Destino, Central e Periféricos

É indispensável a hierarquização viária, segundo os dois

níveis Origem-Destino, destinando-se as avenidas de vale, os eixos tangenciais ao tráfego de acesso específico à periferia do Centro e especializando-se a trama viária central para o tráfego de alta frequência dos circulares centrais e eventual acesso de carros particulares a estacionamentos de alta rotatividade.

18) Estabelecer Medidas para a Integração dos Sistemas Rodo e Aquoviciários

A cada dia cresce a pressão de demanda sobre a oferta de transporte Salvador - Itaparica nos fins de semana, tendo em vista a importância cada vez maior de Itaparica como área habitacional e de lazer.

Nessas condições, assim como a oferta do "Ferry-Boat" gerou a ocupação da ilha, esta ocupação gerou demanda bem maior que a capacidade atual de operação deste meio de transporte.

É oportuno lembrar que na época do projeto de viabilidade do "Ferry-Boat", idealizado para maior facilidade de acesso à BR-101, discutia-se a viabilidade de operar-se com uma ou duas embarcações; hoje, quatro embarcações são visivelmente insuficientes nos fins de semana.

Sugere-se, no entanto, que, simultaneamente à melhoria no sistema "Ferry-Boat", privilegie-se o transporte de passageiros, através do aumento da frota de passageiros da Bahiana e de lanchas para Mar Grande (com melhores condições de atracação nesta última localidade).

Complementando esta medida, sugere-se a integração desta frota com linhas circulares na própria ilha, agilizando o sistema de transportes na proporção do crescimento de Itaparica.

Nessas condições haverá que estudar-se a integração dos terminais aquovitários aos sistemas centrais, urbanos e metropolitanos de acessibilidade através suas linhas, vias e equipamentos estáticos de transporte, tanto no continente como na Ilha.

19) Definir Áreas e Estabelecer Medidas para a Implantação de um Efetivo Sistema de Pedestrelização do Centro

A prestação de serviços manifesta independência razoável em relação a multidão. Já o trânsito a pé junto ao comércio favorece e mesmo viabiliza o seu desempenho na hierarquia central.

Verifica-se, pois, a necessidade de reabilitação da pedestreabilidade para que aumente o volume de veículos do comércio; por outro lado que este volume de vendas volte a ser fator de atração para comerciantes mais especializados na Área Central. Urge, pois, a ampliação das condições de pedestreabilidade, através não só de medidas de trânsito, como de ascensão e transporte elevatório entre módulos geomórficos de diferentes móveis que facilite a integração de áreas quarteirões e comerciais.

Outrossim, cabe estudar as possibilidades de introdução de "calçadas", ou sejam, ruas exclusivas para pedestres o que passa a ser possível com base na diminuição da demanda de espaço viário, pela readequação da acessibilidade.

Note-se, por exemplo, que durante a interrupção do tráfego de veículos para Baixa do Sapateiro, as vendas não caíram mais que 20%, muito menos que se previa. Tal efeito, para os otimistas, pode ser sensivelmente diminuído, ou mesmo anulado, tendo em vista que essa perda no volume de vendas pode ser atribuída também aos obstáculos físicos decorrentes das obras que estão sendo realizadas, e não à falta de trânsito de veículos.

20) Estudar Possibilidades de Remanejamento nas Cercanias do Porto, com Vistas ao Uso Público

Faz-se oportuno o estudo re remanescentes fundiários da Zona Portuária, no Comércio, para seu remanejo, quando possível. Este estudo deve levar em consideração o "pulmão do Porto", áreas de expansão e manobras portuárias.

21) Aproveitamento de Áreas da Feira de São Joaquim

Não é conveniente o remanejo de áreas da Feira de São Joaquim para outros fins que não os de abastecimento alimentar. Esta Feira opera bem não só para os consumidores como para os produtores do Recôncavo, que enviam suas mercadorias por saveiros. A Feira de São Joaquim é também um marco-urbano contribuindo com sua imagem para caracterizar a Cidade Baixa.

De certo modo, São Joaquim complementa, a nível metropolitano, o CEASA. Enquanto o CEASA tem funções atacadistas de difícil acessibilidade, depende do transporte por caminhões (de alto custo) e não tem atração para populações de baixa renda, São Joaquim adequa-se ao consumo destas populações, pela fácil acessibilidade e baixo custo de mercadorias.

Sugere-se, assim, um estudo de integração feira-coletivos, com inibição ao estacionamento de veículos particulares, através do uso de áreas azuis (de alta rotatividade).

22) Estabelecimento de Medidas de Utilização das Áreas de Contato com o Mar para Recreação e Lazer

O contato direto com o mar em Zonas Centrais oferece menos potencialidade quanto à recreação e lazer do que propriamente uma paisagem para o descanso dos olhos. No centro de Salvador cabe examinar o trecho do Mercado Modelo ao Solar do Unhão,

com absoluto destaque do Forte de São Marcelo, sempre carente de acesso dinamizador de seu desempenho, seja como Museu, como Restaurante Marinho, ou como ambos.

23) Estabelecimento de Espaço com Vocação Específica e
Elaboração de Políticas para Estruturação

Foram contatados os seguintes espaços de vocação inequívoca:

- a) Aquidabam - Ladeira do Carmo junto a Baixa do Sapateiro, espaço urbano de vocação flagrante para o restabelecimento da acessibilidade ao Centro via Baixa do Sapateiro;
- b) Vale dos Barris no entorno do Bairro de mesmo nome e junto a Piedade, agualmente de vocação quanto a integração da acessibilidade ao Centro dos níveis Macro e Meso, mediante intervenção de Micro Escala;
- c) Área da Nova Feira de Água de Meninos, Feira de São Joaquim, com vocação para importante centro de abastecimento integrado a todo o sistema de produção e transporte marítimo, no âmbito do Recôncavo, em processo de possível reabilitação;
- d) Áreas onde se localizaram as intervenções em equipamento de ascensão mecanizada de pedestres, áreas de vocação para o restabelecimento da pedestrelização do Centro, nas condições de condicionamento geomórfico dos módulos de desempenho central;
- e) Perímetro Superior da Falha Geológica, área de grande potencial quanto a exploração do contato visual com o mar, com vocação para os usos de recreação e lazer;
- f) Área da Avenida do Contorno, com vocação para o desempenho das funções de recreação e lazer, de contato direto com o mar;

- g) Área de Santo Antonio com vocação residencial central, em nobre ambiência histórica, merecendo tratamento especial, no sentido de privilegiar esta tendência a ser acentuada pela legislação de usos e beneficiada pelas intervenções na acessibilidade;
- h) Área dos módulos de vocação central em todos os pavimentos, a sofrerem intervenções reabilitadoras da acessibilidade, incentivadoras do desenvolvimento qualitativo dos usos (no sentido de mutuações para usos da hierarquia metropolitana) e inibidoras, do desenvolvimento da ocupação, até o limite do potencial disponível de acessibilidade, nas condições da readequação da infra-estrutura, frotas e equipamentos estáticos de transporte;
- i) Áreas dos módulos de vocação central nos pavimentos térreos, vocação tendente à incorporação dos demais pavimentos às funções centrais, a sofrerem intervenção reguladora das mutações de uso, no sentido da preservação das atuais condições de espaço, para a acessibilidade às demais áreas de vocação central em todos os pavimentos;
- j) Área do Alto dos Barris, de tradição residencial, a ser mantida mediante intervenção reguladora dos usos, muito embora, possa admitir incremento da ocupação dadas as novas condições de acessibilidade a serem criadas no Vale;
- k) Área do Alto do Tororô, com tradição de uso residencial;
- l) Área da Mouraria, sofrendo rápidas mutações de uso face à recente implantação de um terminal central de coletivos, que merece cuidadoso estudo antes de qualquer definição a curto prazo;

- m) Área da Saúde e Nazaré do Sul, com vocação residencial central, a ser mantida face as mesmas razões identificadas junto ao Terminal Periférico proposto dos Barris, mas já em função do Terminal Periférico proposto para o Aquidabam - Ladeira do Carmo;
- n) Área de Nazaré do Norte, com vocação residencial central, abrigando importantes equipamentos de ensino da hierarquia central em Salvador, como também equipamento de saúde, merecendo tratamento no sentido de manter-se o presente equilíbrio, face as facilidades a serem introduzidas pela readequação da acessibilidade;
- o) Área do Barbalho, merecendo idêntico tratamento;
- p) Área da Lapinha, com vocação residencial periférica do Centro, mas com importante papel na difícil acessibilidade Norte, exigindo cuidadoso exame projetivo, no sentido da manutenção da acessibilidade entre o mesmo Centro e o grande potencial residencial de baixa renda da Liberdade e entorno;
- q) Área das Sete Portas em conexão com a Barros Reis, com vocação para o adensamento da função comercial e de serviços, mas exigindo radical esforço, no sentido de impedir a tendência de estrangulamento da acessibilidade via Barros Reis, de fundamental responsabilidade no desempenho do Centro;
- 24) Estabelecimento de Política para o Paisagismo Verde no Âmbito do Centro

Não é possível manter para o Centro o mesmo nível de tratamento paisagístico dos logradouros de bairros ou das avenidas de vale.

A função do paisagismo do Centro, de clima quente e úmido, não deve ser ornamental e sim, funcional, de intenso sombreamento. Não há necessidade de dispendiosa manutenção de áreas gramadas e floridas. Sugere-se, assim, a substituição de espécies de pequeno porte e/ou ornamentais por espécie sombreadoras. O solo pode ser apenas pavimentado, para atender a enorme gama de alternativas de trajeto dos pedestres em espaço de uso central. Este pavimento pode ser ainda equipado com numeroso mobiliário urbano.

As espécies devem, no entanto, ser escolhidas de forma a minimizar os custos de manutenção e limpeza urbana, dadas as dificuldades de fiscalização no âmbito do Centro, no sentido de conter o desgaste, as depredações, e o arranque de folhas e mudas.

5. SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

Objetivando reunir de forma simplificada as recomendações resultantes deste Plano Piloto, passamos a explicitar o conjunto de intervenções de curto, médio e longo prazos.

5.1 UM DETALHAMENTO DO USO DO SOLO

A Zona Central a qual ganha o nome de Sub-Unidade Central (no conjunto de sub-unidades que compõe o MFT de Salvador), encontra-se delimitada para sua institucionalização, segundo os fatores preponderantes de condicionamento do desempenho urbano e de intervenção urbanística.

Ela está dividida em setores internos, segundo o condicionamento geomórfico do desempenho e comportamento urbanos, de forma que seja viável estudar esses setores de forma integrada.

Dentro desta compartimentação orgânica, ditada pelas características históricas comportamentais de seus sítios, é possível proceder o adequado zoneamento de usos, de características centrais metropolitanas.

Posteriormente é necessário detalhar a nível da micro escala de urbanismo, uma Nova Legislação de Ocupação para cada setor interno dessa Sub-Unidade Central, com vistas a expressar limitação da ocupação às condições de acessibilidade disponível, a ser aferida da capacidade nominal do projeto de circulação e transporte.

A Nova Legislação de Ocupação, para cada e todos os módulos, setores internos da Sub-Unidade Central, deverá, por outro lado, atender rigorosamente as exigências relativas a manutenção da imagem patrimônio dos sítios históricos, que além do binômio geomorfologia-acessibilidade ditarão as taxas de ocupação e coeficientes de utilização e gabaritos de altura.

Merece ainda, especial referência, o exame do comportamento de usos nas chamadas encostas mais ou menos íngremes do ponto de vista de restringir-se-lhe a ocupação para os limites adequados à sua vocação predominantemente residencial.

5.2 UMA PROPOSTA PARA CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

O projeto e detalhamento do Plano e de Readequação da Acessibilidade, nas três escalas de abordagem, instituirá adequadamente a programação dos usos e ocupação.

Em seguida, a nível de micro urbanismo, a Proposição de Circulação e Transporte terá ênfase no tratamento privilegiado dos coletivos e pedestrelização.

A readequação da acessibilidade em pauta somente será possível mediante as seguintes intervenções de porte:

a) Reequipamento Estático de Transporte

Implantação de Terminais Periféricos para coletivos Periferia Central - Bairros; Implantação de Terminais Centrais para coletivos seletivos Centro - Periferia Central: incremento da oferta de equipamento mecanizado de ascensão de pedestres nos pontos de integração dos módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo;

b) Rigorosa Hierarquização das Vias

Destinação hierarquização das vias, segundo suas localizações e portes, ao tráfego preferencial de veículos de idêntica hierarquia quanto a Seletividade Origem-Destino dos âmbitos Central e Periferia-Bairros;

c) Remanejamento das Frotas de Coletivos

Remanejamento de todas as concessões para exploração das linhas de coletivos, no sentido de maximizar-se o desempenho das mesmas e suas rentabilidades, minimizando os custos operacionais mediante a utilização do Equipamento Estático de Transporte proposto, assim como a Rigorosa Hierarquização Viária;

d) Compulsória Inibição das Tendências Automobilizantes e Rodoviarizantes do Centro

Além da melhoria dos serviços de transporte coletivo no circuito do centro, as tendências de penetração maciça e veículos particulares nos corredores centrais podem ser induzidos à redução através de estacionamentos periféricos de grande porte e baixo custo de permanência e estacionamentos centrais de custo proibitivo às longas permanências.

e) Incentivo ao Transporte de Passageiros Centro - Itaparica

Constatam-se, atualmente, demandas internas na Ilha que viabilizam o incremento de oferta de transporte de passageiros associados à oferta de transporte coletivo interno.

O Ferry-Boat deve se especializar para o desempenho de sua principal vocação funcional, como equipamento específico da BR-101;

5.3 BASES PARA AS NOVAS LEGISLAÇÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Apenas a intervenção no Vale dos Barris é que terá condições de preconizar a curto prazo, a programação dos usos e ocupação.

Nos demais locais é necessário o conhecimento do potencial teto de acessibilidade.

Deve-se, assim, proceder, com vigência, o projeto de detalhamento do plano de circulação e transporte que fornecerá as bases para avaliar a ocupação-teto viável no espaço urbano central.

Cabem, ainda, as seguintes recomendações:

a) Recomendações Quanto ao Uso

Os usos típicos de centros metropolitanos e no caso específico de Salvador, cidade histórica, caracterizam-se mais pela excelência qualitativa da hierarquia que pelo porte quantitativo próprio dos usos típicos dos centros urbanos.

Não se trata aqui de um comércio ou serviços de grande porte de demanda, mas sim de ampla faixa de demanda. Não se trata,

por exemplo, de incentivar a localização de relojoarias e relojoeiros, mas sim de representantes de relógios e respectivas peças, para a reposição de estoques. Compreenda-se que os consumidores de um centro metropolitano, originam-se não só dos bairros do contexto urbano como também de outras cidades da área de influência da metrópole, assim como, de toda a região alcançada pela força de gravitação do Pólo Metropolitano.

Prevalecem assim, na hierarquia metropolitana, as funções comerciais e de serviço super-especializadas, as quais demandando muito menos espaço que aquelas da hierarquia urbana, necessitam, por outro lado, de uma ambiência, de uma qualidade urbana e de vitalidade adequada ao status de sua hierarquia; assim é que, se acomodam perfeitamente ao cenário urbano de longo passado histórico (Wall Street, Centro de Amsterdan, etc) sempre que haja boas condições de acessibilidade.

No Comércio, por exemplo já se situam as principais sedes bancárias, que precisam, apenas, ter regulamentadas suas condições de localização, a fim de não destruir a viabilidade noturna de seu entorno;

b) Recomendações Quanto à Ocupação

Analogamente, a ocupação de um Centro Metropolitano não é necessariamente tão carente de densidade como a dos Centros Urbanos, uma vez que os usos típicos da hierarquia metropolitana não exigem densidades altas, desde que garantida a acessibilidade universal dos usuários metropolitanos.

Nessas condições, uma séria restrição ao incremento da ocupação no centro metropolitano não prejudica o desempenho das funções da hierarquia metropolitana. Contribui para a gradativa migração dos usos menos nobres da hierarquia urbana

em busca dos outros centros tipicamente urbanos da metrópole, e de maior densidade, deixando assim lugar para o crescimento qualitativo do centro histórico, mediante sua metropolização. Cartórios de títulos e documentos, financeiras, negócios de papel em geral, serviços de ponta são adequados a esta diretriz.

Cabe portanto, a expressa limitação do incremento da ocupação como base para a Nova Legislação de Ocupação de Salvador, segundo o MFT.

Esta mesma limitação deve ter, como teto, a capacidade nominal do projeto de acessibilidade a não ser que se pretenda assistir o colapso da Zona Central de Salvador e a deteriorização de seu Patrimônio Histórico.