

plandurb

ePUCS - uma experiência de planejamento urbano



6

OCEPLAN - ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO
PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano

EPUCS - uma experiência de planejamento urbano



PREFEITURA
DA CIDADE
DO SALVADOR

1976

plandurb · série ESTUDOS INFORMATIVOS · nº 1

PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR
Jorge Hage Sobrinho – Prefeito

ÓRGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO
Sérgio Maurício Brito Gaudenzi – Diretor

Salvador, Prefeitura Municipal. Órgão Central de
Planejamento.

EPUCS – Uma experiência de Planejamento
Urbano. Salvador, 1976

182 pág. (PLANDURB. Série Estudos Infor-
mativos – nº 1).

CDU 711.4 (814.21)

URB-316

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
<i>2289</i>	<i>01/09/93</i>	
Nº Reg.	Data	

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

Sumário

Equipe Técnica	9
Apresentação	11
Introdução	13
Histórico	17
O EPUCS e o Plano de Urbanismo	33
Diretrizes do Plano de Urbanismo	55
Proposições Especiais	111
Anexos	123
Pesquisas	129
Índices das Plantas e dos Quadros	178

Equipe Técnica

COORDENAÇÃO GERAL
Sérgio Maurício Brito Gaudenzi

COORDENAÇÃO TÉCNICA
Waldeck Vieira Ornelas

COORDENAÇÃO ADMINISTRATIVA
José Magalhães de Freitas

CONSULTORIA GERAL
ISP – Centro de Estudos Interdisciplinares para o
setor público da Universidade Federal da
Bahia

COORDENAÇÃO DO ESTUDO
Terezinha Lúcia Gonsalves Rios

TÉCNICOS
Ary Penna Costa*
Maria do Socorro A. F. da Silva
Sérgio Pinheiro Reis*

CONSULTORES
Prof. Admar Guimarães
Prof. Diógenes Rebouças

CRÉDITOS
Eng^o Gustavo Maia
Bibliot. Nídia Maria Lubisco Portela
Secretaria de Urbanismo e Obras Públicas

(*) da Secretaria de Urbanismo e Obras Públicas

DESENHOS
Aristotelino S. de Jesus
Eliana Leoni Lyra
Gilberto Raymundo S. Doce
Joselito Lima Brito

REVISÃO REDACIONAL
José Gorender

PROGRAMAÇÃO VISUAL
Vilembaldo José de Souza

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Bureau Gráfica e Editora Ltda.



Paço Municipal

Apresentação

Ao iniciar a publicação dos estudos que servirão de base à definição do modelo de ocupação físico-territorial para Salvador, e aos demais produtos finais do seu *Plano de Desenvolvimento Urbano – PLANDURB*, escolheu-se, para abrir a coleção, esta monografia relativa ao EPUCS – seu pioneiro e avançado plano urbanístico, elaborado na década de 40, mas cujo conhecimento tem sido até agora privilégio de poucos.

Com isso se quer não apenas prestar uma homenagem àqueles que promoveram e elaboraram o cuidadoso e amplo trabalho anteriormente realizado – e em cujo exemplo ora se inspiram os executivos e técnicos da Prefeitura de Salvador – mas também, ao ressaltar o caráter histórico da homenagem, assinalar o início de uma nova experiência de planejamento urbano, que se pretende tão ampla e cuidadosa quanto a do EPUCS, e que deverá marcar a retomada e a participação definitiva e definidora da municipalidade no processo de planejamento da Cidade, do qual lamentavelmente esteve ausente por tão largo espaço de tempo, dando lugar a que várias iniciativas isoladas, setoriais, parcelares e fragmentadas fizessem de Salvador um mosaico de elementos nem sempre compatíveis ou complementares entre si, mas, ao contrário, frequentemente conflitantes e contraditórios em seus reflexos físicos, sociais, econômicos, culturais e ambientais.

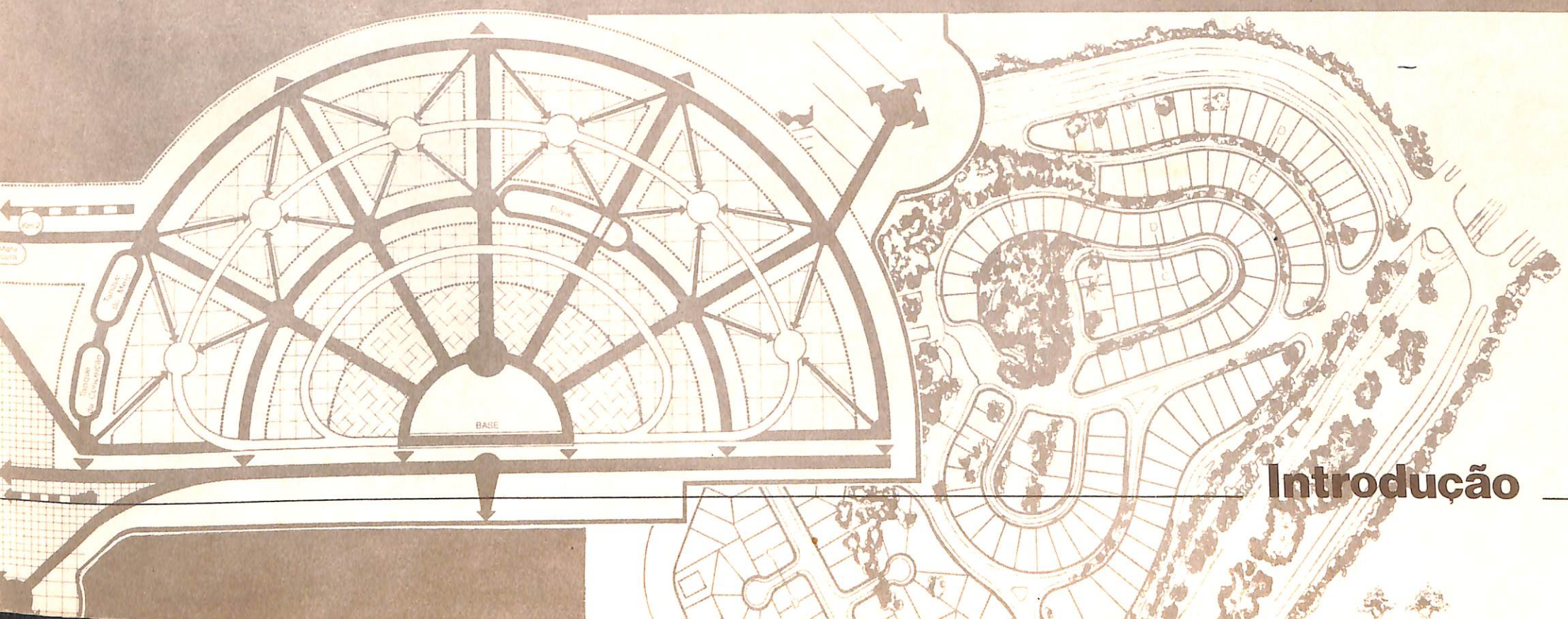
Muito significativamente, tais intervenções e eventos foram tanto mais desastrosos quanto mais se distanciavam – temporal e conceitualmente – das concepções do EPUCS, de quem afinal se viria a conhecer apenas e basicamente o sistema de avenidas de vales, executado quando já seguramente necessitava de revisão e atualização ou, no mínimo, do acompanhamento de medidas e políticas complementares e correlatas, tendo em vista as grandes extensões territoriais que tornou acessíveis, cujo tipo e intensidade de uso, oportunidade de ocupação e forma de comercialização deixam muito a desejar, e se constituem em sério e grave problema a ser equacionado doravante.

O *Plano de Desenvolvimento Urbano*, cujos estudos básicos ora começamos a editar, ganhará a forma de uma coleção que com este volume se inicia, dividida em várias séries, nas quais se pretendem reunir sólidos fundamentos e suficiente conhecimento de causa para a formulação de alternativas, a tomada de decisões e a implementação de ações destinadas a moldar a Salvador mais humana, mais justa e mais organizada que todos almejamos.

Do *PLANDURB* espera-se, portanto, que não seja apenas um plano, mas que marque o início de um processo permanente de planejamento, de uma nova atitude de racionalidade, cuja eficiência e eficácia estarão seguramente na dependência direta da abordagem e tratamento criterioso e efetivo que venha a dar aos problemas estruturais acumulados pela Salvador-Metrópole dos nossos dias, cujo primeiro desafio é, necessariamente, o de detectá-los e denunciá-los, de modo a que possam ser conscientizados por tantos quantos — nos diversos níveis do setor público ou na iniciativa privada — compartilham a responsabilidade de decidir e definir o futuro desta comunidade.



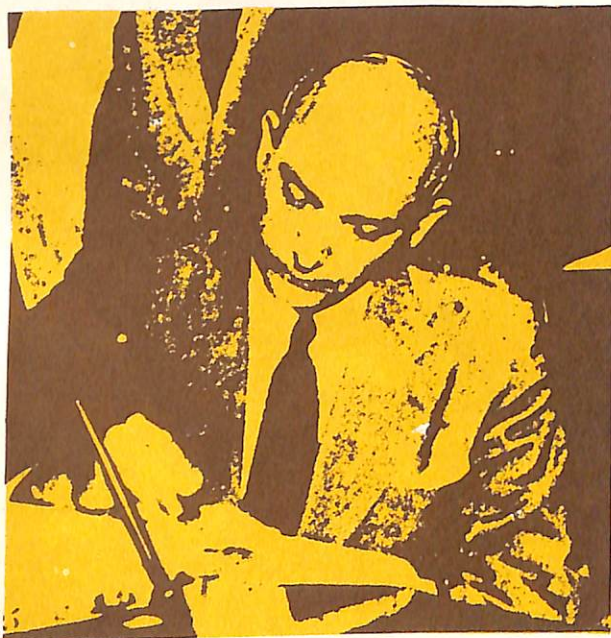
JORGE HAGE SOBRINHO
Prefeito



Introdução

Introdução

Eng^o Mário Leal Ferreira

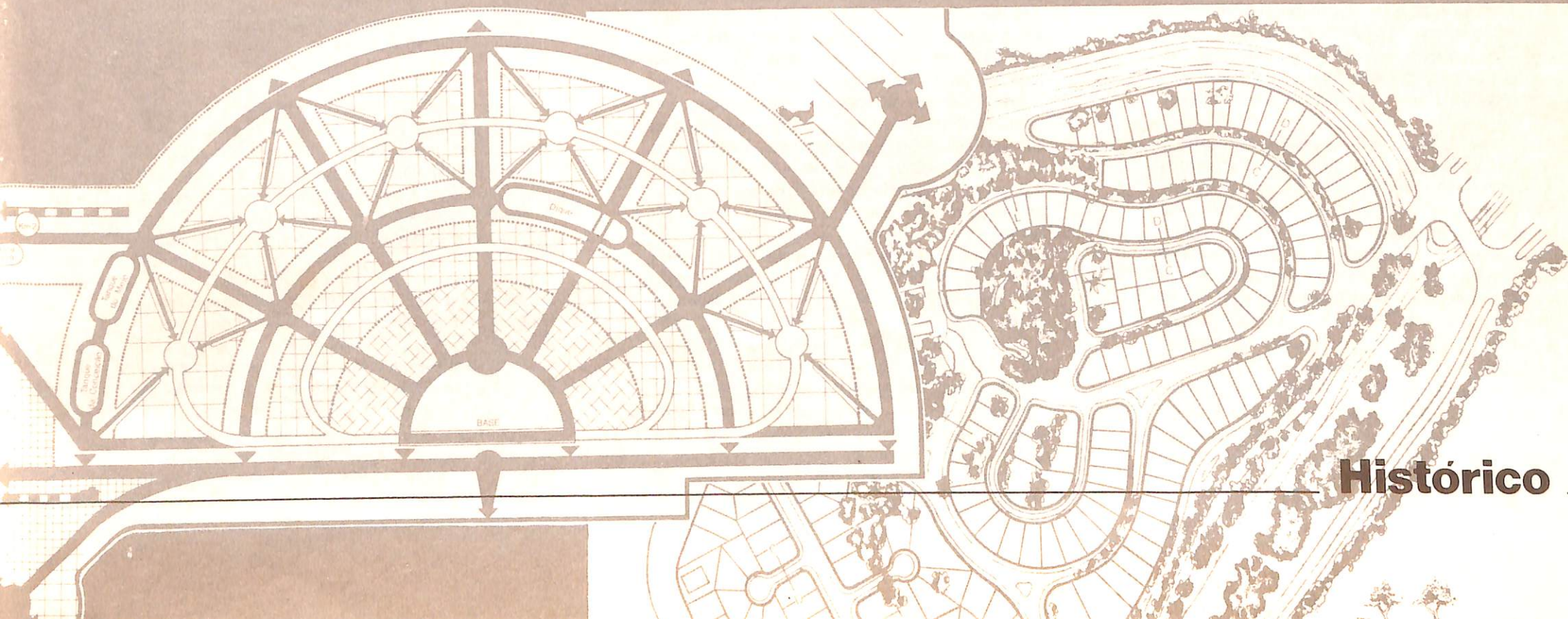


A decisão de elaborar o Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador implicou na retomada de um processo de planejamento que, considerado em seu sentido mais amplo, se interrompera desde a entrega, à Prefeitura, dos estudos e trabalhos elaborados pelo Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador — EPUCS, nos anos 40, sob a direção do Prof. Mário Leal Leite Ferreira. A importância histórica deste acervo e, ainda, a influência que as diretrizes então fixadas pelo EPUCS exerceram sobre o ulterior desenvolvimento da cidade motivaram o OCEPLAN a criar um Grupo de Trabalho, incumbido de proceder ao inventário do material existente.

Caberia ao Grupo de Trabalho, ainda, recomendar quanto à publicação, parcial ou na íntegra, do acervo recuperado; indicar técnicas de duplicação e/ou conservação a serem utilizadas, para assegurar a conservação do material; e, também, selecionar partes, capítulos, plantas ou elementos outros que, seja por apresentarem ainda validade e importância em função do Plano a ser elaborado, seja pela riqueza de suas informações, ou pela atualidade dos enfoques adotados, ou pela criatividade das soluções propostas ou fatores outros similares, devessem merecer maiores atenções e interesse.

Após executar o inventário, entendeu o Grupo de Trabalho que a melhor solução seria a de enfiar, em um volume único, trechos de documentos integrantes do acervo, ordenando-os numa sequência lógica, embora não necessariamente cronológica, capaz de permitir, aos interessados, uma compreensão do trabalho realizado pelo EPUCS. Foi o que se fez, nesta publicação. Plantas, gráficos e notas explicativas, estas últimas de responsabilidade do Grupo, complementam o trabalho. Decidiu-se, ainda, precedê-lo de um breve sumário histórico, elaborado com base na documentação encontrada, objetivando situar na sua devida época os estudos do EPUCS e caracterizar os fatos e circunstâncias que condicionaram o início e o desenvolvimento desse processo de planejamento.

Não teve o Grupo de Trabalho propósito ou intenção de analisar o trabalho do EPUCS. Seria tarefa por demais complexa e demorada, de resultados forçosamente controvertidos. Pretendeu, assim, apenas fornecer elementos necessários e suficientes para o conhecimento e a compreensão do plano, na esperança, inclusive, de que venham a suscitar trabalhos outros, atualizados, nas diversas áreas de conhecimento vinculados à problemática urbana e que mereceram, de parte do EPUCS, um tratamento científico.



Histórico

A Cidade

A organização espacial da Cidade do Salvador subordinou-se, originalmente, a razões tanto administrativas quanto militares, passando a exercer funções verdadeiramente urbanas, no desempenho do papel de metrópole regional, com a expansão e consolidação do processo de trocas com Portugal. Beneficiou-se, então, de sua condição de porto de exportação e importação, estendendo sua influência de entreposto comercial sobre um hinterland que abrangia de Minas Gerais ao Piauí.

Com a transferência da capital do Brasil para o Rio de Janeiro, em 1793, perdeu a cidade do Salvador a primazia da colônia, o que influenciou diretamente na sua evolução demográfica: entre a metade e o fim do século XVIII a população da cidade quase não cresceu, o seu processo de ocupação oferecendo, no período, um panorama estático.

Já na segunda metade do século XIX, entretanto, colocava-se a Bahia na vanguarda do transporte ferroviário. O surgimento da via férrea acompanharia o renascimento agrícola, implantando-se, praticamente, no traçado das tradicionais estradas de gado, que, desde antes, tinham originado numerosas aglomerações urbanas. Ainda no século XIX, as cidades de Santo Amaro, Nazaré e Cachoeira conheceram o seu apogeu, como escoadouros da produção do Recôncavo (cana-de-açúcar, fumo, café) e do alto sertão (minérios),

através do caminho-de-ferro de Cachoeira, que levava até Salvador e o seu porto, reforçando o seu papel metropolitano, o que se refletiu em um crescimento demográfico inusitado.

Ao longo deste processo, cujo ponto-de-partida foram as razões que determinaram a sua fundação e a escolha de sua localização, em 1549, a Cidade do Salvador teve definida uma tipologia de ocupação de seu espaço físico.

Em fins do século XVIII, possuía a Cidade não mais que 40.000 habitantes; em 1805, eram apenas 45.000. Mas em 1872 já atingia 129.000 habitantes, crescendo para 174.000 em 1890 e alcançando 206.000 habitantes em 1900. O crescimento populacional refletiu-se nas modificações da paisagem urbana. O bairro da Vitória surgiu, ao sul, com suas mansões residenciais de uma burguesia enobrecida pela exploração da terra; ao norte, situaram-se os bairros habitados pelas classes média e pobre. A expansão física exigiu novas vias de ligação, quase todas implantadas nas cumeadas dos morros, ao longo delas desenvolvendo-se a Cidade. Em seu *O Centro da Cidade do Salvador*, o Prof. Milton Santos informa que “em 1855 são construídos viadutos para ligar Nazaré ao Barbalho, Federação a Pedra da Marca”; o transporte coletivo surgiu em 1868/69; e, “em 1874 inaugura-se o elevador hidráulico entre a Cidade Alta e Cidade Baixa”. Esta, já se caracterizando como zona comercial, tinha, sobre o espaço conquistado à baía mediante sucessivos aterros, as ruas Conselheiro Dantas, Portugal e Miguel Calmon, nesta com edificações em apenas um lado, no outro assentando-se o cais.

Em fins do século XIX, com a abolição da escravidão, a economia açucareira do Recôncavo entrava em decadência, ao tempo em que os cacauais do sul do Estado começavam a produzir comercialmente. Por outro lado, o esforço iniciado para desenvolver a indústria têxtil não se beneficiava da acumulação de capitais na lavoura do cacau. Em consequência, verificou-se uma mudança nos fluxos das correntes migratórias, que antes dirigiam-se para Salvador, passando, então, a buscar a zona cacauzeira no sul baiano, o que se refletiu diretamente na redução do ritmo de evolução demográfica. Entre 1900 e 1940, a população da cidade aumentou de 206.000 para apenas 290.000 habitantes. Neste período, entretanto, Salvador consolidou sua posição de escoadouro e centro de comercialização da produção cacauzeira, o que exigiu a remodelação de seu porto, realizada entre 1913 e 1928, com enormes aterros e conquista de áreas substanciais, para possibilitar o acostamento de navios de maior tonelagem.

O panorama urbano da Cidade do Salvador, ainda conforme o Prof. Milton Santos, obra citada, refletida as funções tradicionais, “administrativa, portuária, comercial, religiosa — ou funções mais recentes, que resultam e dependem das antigas — funções bancárias e industrial”. No centro urbano assinalava-se a presença de monumentos e velhos casarões, degradados pelo tempo e ocupados por uma população pobre, embora no passado tivessem abrigado o fausto da nobreza escravocrata. A acumulação de funções urbanas nos distritos centrais da Cidade, correspondendo a uma concentração de recursos financeiros, técnicos e sociais da região na Capital do Estado, já refletia um processo de desenvolvimento, a exigir, de parte do poder público, intervenções e soluções para problemas gerados por um crescimento desordenado.



Baixa dos Sapateiros

A Semana de Urbanismo

Em 1935, entre 20 e 27 de fevereiro, realizou-se, em Salvador, a "Semana de Urbanismo", promovida pela Sociedade de Amigos de Alberto Torres, em colaboração com a Comissão Organizadora do Plano da Cidade. Seu objetivo: "criar na Bahia uma consciência urbanística, sem a qual não seria possível uma expansão racional e metódica de nossa Capital" e "mostrar ao povo da Bahia o caminho a seguir a fim de torná-la uma cidade modelo"¹.

Uma série de palestras, versando sobre "Segurança Pública e Incêndio", "Saneamento das Cidades", "Monumentos, Museus, Arquivos e Belas Artes", "Uma Cidade Errada e Uma Cidade Certa", "Tráfego Urbano", "Propaganda do Urbanismo", "Sugestões para o Plano Diretor da Cidade do Salvador" e "As Cidades Jardins", permitiram analisar os diversos aspectos da problemática urbana e delinear algumas diretrizes gerais para o desenvolvimento da Cidade. A Comissão Organizadora do Plano da Cidade, criada pelo Governo do Estado e a Prefeitura Municipal, constituída de uma comissão central e 15 subcomissões, incumbiu-se da responsabilidade de elaborar as diversas palestras.

As conferências e os debates que provocaram puseram em destaque alguns dos grandes males que afligiam a Cidade, tais como a elevada incidência da tuberculose, associada à insalubridade das habitações; a falta de saneamento; a estreiteza das ruas e as conseqüentes dificuldades de acessos; a deterioração do patrimônio artístico em virtude de sua má conservação; o pouco aproveitamento dos recursos naturais, entre outros.

(1) Conferências – Semana de Urbanismo. 1935.

Já encarada como uma cidade de características morfológicas especiais, Salvador oferecia condições para soluções próprias, basicamente as vias expressas, para desenvolvimento de seu sistema viário, dispensando as soluções subterrâneas, de custo elevado. Assim, os vales deveriam articular-se através de túneis, os altiplanos por viadutos, as Cidades Alta e Baixa por elevadores.

As propostas apresentadas na "Semana de Urbanismo", para solucionar os problemas viários de Salvador, podem resumir-se em 5 vias básicas, denominadas parkway e já caracterizadas como vias expressas:

- 1 – parkway com largura média de 50 m, partindo do Tanque da Conceição até o Retiro e daí até o Rio Vermelho, acompanhando sempre o Vale do rio Camarujipe e servindo de limite à Zona Urbana da Cidade;
- 2 – parkway seguindo da Baixa do Cabula até o Parque do Dique da Fonte Nova e daí ao Rio Vermelho, acompanhando o rio Lucaia;
- 3 – parkway levando do Tanque do Queimado até conectar com o trecho do parkway entre a Baixa do Cabula e o Dique da Fonte Nova;
- 4 – parkway ligando a Fonte Nova ao Parque 2 de Julho (Campo Grande);
- 5 – parkway partindo da Usina de Aratu até o ponto de intersecção do rio das Pedras com a estrada de rodagem e daí acompanhando o rio até sua foz, na orla atlântica, servindo de limite às Zonas Suburbanas e Rural.

Observe-se que, das vias expressas então propostas, várias se concretizaram nas atuais "avenidas de vales", coincidindo os seus traçados, no todo ou parcialmente, para determinados trechos.

Merecem ser ressaltadas, ainda, as propostas apresentadas pelo eng^o Américo Furtado de Simas, condensadas em um "Ante-Projeto para Remodelação da Cidade do Salvador"², objetivando ordenar, dentro de uma visão de conjunto, o desenvolvimento urbano da Cidade.

As propostas apoiavam-se numa previsão de crescimento populacional, a seguir apresentada, e que, excluía a influência aceleradora exercida pela interferência de fatores supervenientes como o explosivo processo de urbanização que se iniciou nacionalmente nos anos 40 e o desenvolvimento industrial metropolitano, mostram uma relativa aproximação com a realidade:

1940 — 445.800 habitantes
1950 — 543.300 habitantes
1960 — 662.400 habitantes
1970 — 807.600 habitantes
1980 — 983.773 habitantes

Considerando a Cidade como o "cérebro", polo diretor das atividades da região, Estado ou País, e caracterizando o papel que nela deveria ser desempenhado por seu centro urbano — o coração da URBI —, o eng^o Américo Furtado de Simas formulou sugestões relacionadas com o Centro de Salvador, sua ligação com os arrabaldes mediante artérias principais, inclusive tratando, embora de modo aligeirado, dos transportes em comum. Entre outras propostas, previa a construção de 5 túneis, um deles, o Túnel da Praça Deodoro à rua J.J. Seabra, que permitiria a implantação do pri-

(2) "Sugestões para o Plano Diretor da Cidade do Salvador" — Conferências — Semana de Urbanismo. 1935.

meiro Circuito Circular: Porto, Rua pela encosta até o Largo 2 de Julho (proposição), Praça da Piedade, Avenida Joana Angélica, Ladeira da Fonte das Pedras, Fonte Nova, Rua J.J. Seabra, Túnel e Porto.

As numerosas idéias e proposições, apresentadas nas várias palestras, careciam, entretanto, de compatibilização. Esta deveria ser alcançada com a elaboração do Plano Diretor da Cidade, Mecanismos diversos, tais como a contribuição de melhoria, a desapropriação marginal às grandes avenidas, a cobrança de pedágio, entre outros, foram sugeridos, para financiamento das obras programadas.

Entre as conclusões da Semana de Urbanismo de 1935 destacam-se, fundamentalmente, as seguintes:

- 1 — levantamento da planta cadastral do Município, considerada de máxima importância para a elaboração do Plano;
- 2 — criação do Departamento de Urbanismo, que seria incumbido de realizar os estudos solicitados e executar os projetos recomendados pela Comissão do Plano;
- 3 — classificação de Salvador como Monumento Nacional, com direito à mesma subvenção que Ouro Preto, cidade que gozava deste privilégio, já recebia;
- 4 — restabelecimento dos nomes primitivos das ruas;
- 5 — organização das Sociedades distritais de melhoramentos.

A Proposta Coimbra Bueno

mento urbano. Baiano, nascido em Santo Amaro da Purificação, fizera seu Curso de Humanidades no antigo Colégio São Salvador. Pela Escola Politécnica da Bahia diplomou-se em Engenheiro-Geógrafo e em Engenheiro-Civil pela Escola Nacional de Engenharia, no Rio de Janeiro. Na Harvard University, em Cambridge, Estados Unidos, fez curso de especialização em Engenharia Sanitária. No desempenho de funções públicas federais, percorreu vários países, notadamente Uruguai e Argentina, na América do Sul, quase todos os da Europa e, por fim, os Estados Unidos, como fellow da Rockfeller Foundation, entre 1930 e 1932, dedicando-se a estudos de engenharia sanitária e outros concernentes à sociologia, no âmbito de sua especialização.

Professor Livre Docente da Escola Nacional de Engenharia, Mário Leal Ferreira lecionou, durante vários anos, a Cadeira de Higiene, Saneamento e Urbanismo. Foi, ainda, Professor Catedrático de Higiene e Saneamento na Escola Nacional de Belas-Artes (Curso de Engenheiro-Arquiteto). Entre os cargos públicos que exerceu, relacionam-se os de Engenheiro da Viação do Rio Grande do Sul, encarregado de estudos e construção; Engenheiro-Chefe da construção de trecho do Serviço de Água de São Paulo (adução de Rio Claro); Diretor do IPASE; organizador e diretor do Laboratório do Serviço de Águas e Esgotos do Distrito Federal; Diretor de Engenharia Sanitária dos Serviços de Saúde do Estado do Rio de Janeiro.

Já como uma conseqüência do amadurecimento da consciência urbanística que a Semana de Urbanismo se propusera a desenvolver, quando da realização do Congresso de Urbanismo, no Rio de Janeiro, em 1939, a Prefeitura do Salvador fez-se presente, enviando, como representantes, técnicos de seu quadro funcional. Entre eles, o eng^o Gustavo Maia, que, no Rio, manteve contatos com a firma Coimbra Bueno. Esta, na época, já tinha elaborado os planos das cidades de Curitiba e Goiânia, com a colaboração do conhecido urbanista francês Alfred Agache. Dos entendimentos resultou o encaminhamento de proposta à Prefeitura do Salvador, com data de 29 de maio de 1941, precedida de visita de Alfred Agache, fato que contou com ampla cobertura da imprensa local.

A proposta Coimbra Bueno, acompanhada de minuta de contrato, dava ênfase maior aos aspectos físicos do planejamento, inclusive definindo antecipadamente as áreas de expansão da Cidade, "Cidades Satélites", sistema de irradiação de vias de comunicação, além de sugerir a localização de alguns equipamentos urbanos. Ressalte-se que, entre os estudos a serem elaborados, levando em conta as tendências do conjunto urbano, já se incluía o turismo. A proposta fixava a data de 30 de julho de 1943 para a entrega do plano, que custaria, aos cofres municipais, a importância de

1.500:000\$000 (hum mil e quinhentos contos de réis).

A proposta foi analisada e, com pequenas alterações, aprovada por uma comissão de técnicos da Prefeitura, sendo, em 21 de agosto de 1941, encaminhada à apreciação do Prefeito Durval Neves da Rocha, acompanhada de várias sugestões, entre outras a de que se buscasse a participação do Estado e da União nos custos do plano. A respeito, considerou o Interventor Landolfo Alves que o assunto deveria merecer debate mais amplo, ouvindo-se, inclusive, o Sindicato dos Engenheiros do Estado da Bahia.

Em relatório encaminhado ao Interventor Landolfo Alves, em 30 de dezembro do mesmo ano, o Prefeito Durval Neves da Rocha informava que, além dos contatos mantidos com a firma Coimbra Bueno, fora procurado pelo prof. Mário Leite Leal Ferreira, técnico da firma Dane & Conceição, que se mostrara interessado em executar os trabalhos do plano. Posteriormente, Mário Leal Ferreira encaminhou correspondência ao Interventor do Estado, confirmando o seu interesse em relação ao Plano de Urbanismo de Salvador e o Projeto do Serviço de Águas e Esgotos de Ilhéus.

Na época, o eng^o Mário Leal Ferreira já se credenciava por um conceito dos mais elevados, como técnico e estudioso de especialidades diversas relacionadas com a problemática do desenvolvi-

A Proposta Mário Leal Ferreira

A proposta formal, acompanhada de exposição de motivos, foi encaminhada à Prefeitura por Mário Leal Ferreira em 3 de julho de 1942. Ela enfoca a problemática urbana sob uma visão globalizante, não antecipando soluções mas conceituando, em termos claros, o trabalho que se propunha executar:

“Corrigir os defeitos de uma cidade, ou lhe projetar o desenvolvimento, deve ser, antes de tudo, motivo de perscrutação do passado, visando identificar através de investigação histórica e científica os fatores que influíram na sua evolução, marcando-lhe a fisionomia atual; deve ser também motivo de análise rigorosa das razões responsáveis pelo desfiguramento das primitivas características; deve ser motivo de profunda meditação sobre os novos fatores operantes na evolução da humanidade, capazes de produzir inflexões maiores ou menores nos tempos a vir. Só deste modo é possível a realística compreensão dos complexos fenômenos sociais, culturais, políticos e econômicos operantes no passado, aos quais se acomodou a cidade na sua evolução até agora, e que, ativos no futuro, exercerão incontestavelmente influência predominante no seu ulterior desenvolvimento”.

Os objetivos a serem alcançados, claramente fixados, envolviam a preparação da planta cadastral; realização de trabalhos de investigação histórica e científica dos fatores responsáveis pela fisionomia da Cidade, composição do corpo de doutrinistas e preparação de projetos específicos.

Considerando o seu alto nível, os técnicos da Prefeitura recomendaram a aprovação da proposta Mário Leal Ferreira, que, na época, já tinha sido contratado pelo Estado, para elaboração do projeto e fiscalização das obras do Estádio e Pavilhão de Festas, que seriam construídos na Fonte Nova.

O Contrato

Apoiando-se no parecer favorável dos técnicos municipais, o Prefeito Durval Neves da Rocha, pelo Decreto Lei nº 90, de 29 de outubro de 1942, dispôs sobre as condições para contratação do Plano de Urbanismo da Cidade. O contrato foi firmado em 3 de novembro do mesmo ano, passando a vigorar a partir de 1.º de janeiro de 1943. Fixou-se em 3 anos, com possibilidades de dilatação, o prazo para elaboração dos trabalhos, sendo o seu custo estabelecido em 3.600:000\$000 (três mil e seiscentos contos de réis). Desse montante, 1.500:000\$000 (hum mil e quinhentos contos de réis) caberiam ao contratante, como honorários profissionais e remuneração de todo o pessoal integrante de seu Escritório, inclusive técnicos especializados, nacionais ou estrangeiros, que viessem a ser mobilizados. O restante seria aplicado na compra de materiais e equipamentos necessários à execução do serviço e que, ao final dos trabalhos, seriam incorporados ao Patrimônio Municipal. Foi constituído, assim, o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), que começou a funcionar efetivamente em abril de 1943.

Várias alterações foram posteriormente introduzidas, tanto ao Decreto Lei nº 90 quanto ao contrato. A primeira destas alterações, decorrente do Decreto Lei nº 105, de 30 de novembro de 1943, modificou o sistema de remuneração, ao estabelecer: "A remuneração do contratante e de seu escritório particular pelos encargos de direção, orientação e coordenação dos trabalhos fica fixada em 20% da verba destinada ao serviço e será paga pelos cofres municipais ao contratante, de acordo com o desenvolvimento dos serviços e na proporção das demais despesas realizadas". Era Prefeito, então, o prof. Elyσιο de Carvalho Lisboa, que, em agosto daquele ano, levantara perante o Departamento Administrativo da Prefeitura a questão de possível incompatibilidade do prof. Mário Leal Ferreira, como Professor Catedrático da Cadeira de Higiene da Habitação e Saneamento das Cidades, da Escola Nacional de Belas Artes, estar vinculado à administração municipal nas tarefas de elaboração do Plano de Urbanismo, isto tendo em vista o disposto nos Estatutos dos Funcionários Públicos Civis da União sobre a matéria. A respeito, houve controvérsias entre os pareceres apresentados pela Procuradoria Jurídica do Município e o advogado pessoal de Mário Leal Ferreira.

Após ano e meio de trabalho, foram transferidos para a Sociedade Escritório de Urbanística Ltda. todas as responsabilidades, obrigações e deveres, bem como direitos e vantagens, constantes do contrato celebrado entre a Prefeitura e o eng.º Mário Leal Ferreira para elaboração do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador. A Sociedade Escritório de Urbanística Ltda. era representada pelo sócio Mário Leal Ferreira e seu gerente Diógenes de Almeida Rebouças.

Esta foi a fórmula encontrada para solucionar o impasse criado, possibilitando a continuidade dos trabalhos, que, embora não interrompidos, tinham sofrido alterações na seqüência inicialmente programada.

A Elaboração do Plano

Não tendo sido concluídos os trabalhos dentro do prazo previsto, o prof. Mário Leal Ferreira, em ofício dirigido à Prefeitura, com data de 8 abril de 1946, após expor os motivos que impediram sua conclusão, solicitou uma dilatação de prazo, para que, mediante uma revisão crítica, efetuada por técnicos de sua confiança e do mais alto gabarito profissional, ficassem os estudos em condições de uma vulgarização necessária à compreensão do público e de sua publicação integral, quando julgada oportuna.

Aceitas as ponderações e após entendimentos realizados entre as partes interessadas ficaram estabelecidas, em princípio, as seguintes condições:

- a) o escritório seria mantido sob a responsabilidade do eng^o Mário Leal Ferreira e com ampla autonomia técnico-administrativa;
- b) as despesas seriam efetuadas diretamente pela Prefeitura, que destinaria para o serviço uma verba de Cr\$ 480.000,00* (quatrocentos e oitenta mil cruzeiros), da qual 20% caberiam ao prof. Mário Leal Ferreira, a título de honorários profissionais;

(*) Na época já fora modificado o padrão monetário.

- c) o prazo para a conclusão dos serviços seria de 8 meses, contados a partir da data de assinatura do novo contrato.

Para cumprir o disposto no contrato original, esgotando-se o prazo em 30 de abril de 1946, foram os trabalhos, embora ainda não concluídos, entregues oficialmente, como se encontravam, à Comissão criada pelo Prefeito Armando Carneiro da Rocha para recebê-los, constituída dos eng^{os} Gustavo Maia, Quintino Steimback e João Sales de Brito Machado. A Comissão emitiu parecer favorável, entendendo estarem satisfeitos os compromissos assumidos com a Prefeitura, uma vez que as diretrizes traçadas indicavam soluções para os problemas básicos da Cidade, como: a) diferenciação de zonas; b) vias de comunicação; c) parques e jardins; d) habitação; e) instalações de serviço público, centro cívico e intercomunicações; e f) centros de abastecimento e suas instalações. Endossando as pretensões de Mário Leal Ferreira, sugeriu a Comissão uma dilatação do prazo para apresentação final dos trabalhos, por 8 meses, enfatizando que este novo prazo possibilitaria um mais estreito contato entre o EPUCS e as Diretorias da Prefeitura, a cuja responsabilidade estariam afetas as tarefas de implementação das diretrizes fixadas no Plano.

O novo contrato, assinado em 11 de maio de 1946, concedia a Mário Leal Ferreira o prazo adicional para apresentação final dos trabalhos, compreendendo a redação das conclusões finais dos estudos, e que constariam de "plantas, esboços das construções novas, esquemas das correções indicadas, e de todos os estudos que foram feitos no sentido de caracterizar o meio físico, os potenciais econômico e humano, as estruturas atuais e futuras, os serviços de utilidade pública, e fornecer as bases para uma moderna legislação sócio-econômica, capaz de definir as relações dos indivíduos com a coletividade no que, do complexo da vida comunal, os estudos do Plano de Urbanismo visaram disciplinar e controlar".

Estes estudos, além de representados em memorial descritivo e respectivas plantas, seriam condensados em obra impressa, acompanhada de representações gráficas necessárias à sua compreensão.

Em 10 de janeiro de 1947 o prof. Mário Leal Ferreira solicitou uma nova dilatação de prazo, expondo os motivos que o impediram de entregar o que se havia proposto no tempo estipulado. Entre outras razões, alegava: a) a necessidade, sentida pela equipe técnica incumbida de efetuar a revisão, de elucidar, junto aos autores dos trabalhos, algumas dúvidas surgidas, para "firmar melhor juízo sobre os mesmos; b) a complexidade dos serviços, inevitável em trabalhos do gênero, impondo a necessidade de buscar exaustivamente a verdade dos fatos através da pesquisa e, em consequência, tornando-os mais extensos que o previsto no programa inicial; c) os desentendimentos ocorridos, por longo período, entre a Prefeitura e o EPUCS; d) a não execução da Planta Cadastral da Cidade, o que obrigou o EPUCS a dispender grande parte da verba destinada à confecção do Plano na execução de plantas de valor transitório, além de retardar a conclusão do traçado projetado para as vias de comunicação e os alinhamentos das ruas, muito embora as plantas provisórias permitissem evitar o colapso dos trabalhos, servindo eficazmente para orientar os estudos; e e) a inconveniência da interrupção dos trabalhos antes da revisão final, acentuando que isto poderia dificultar a implantação do plano, podendo mesmo ocorrer a perda de todo o investimento realizado até então pelo Município. Sugeriu o prof. Mário Leal Ferreira, por fim, que o Plano fosse apresentado "em peças elementares, uma após outra, pela forma menos enfática possível e com a porta aberta para posteriores desenvolvimentos".

O documento foi encaminhado pelo Prefeito a uma Comissão, para exame, tendo esta opinado pelo atendimento à solicitação, considerando a importância, para o Município, da apresentação final dos trabalhos, mas exigindo, por outro lado, maior brevidade na entrega à Prefeitura das conclusões obtidas sobre Zoneamento, Prediação, Plano de Avenidas, Abastecimento de gêneros de primeira necessidade e Vias de Comunicação e Tráfego.

Estando o aditivo já prestes a ser assinado, ocorreu, a 11 de março de 1947, o falecimento do prof. Mário Leal Ferreira. Em despacho exarado no processo nº 4181/47, o Prefeito Helenauro Sampaio considerou o prazo do contrato dilatado até aquela data, autorizando o prof. Diógenes Rebouças a coligir, no Rio de Janeiro, os materiais e estudos em fase de conclusão, sob a supervisão do engº Gustavo Maia, este também encarregado

de apurar a situação do levantamento cadastral da Cidade, em execução pela Cruzeiro do Sul. O Diretor de Urbanismo e Cadastro foi nomeado para orientar os trabalhos locais do Escritório de Urbanismo, até o recebimento do material procedente do Rio de Janeiro, em seguida devendo presidir a Comissão que examinaria a situação do Plano e formularia sugestões para seu prosseguimento, "a fim de habilitar a futura administração a decidir como julgar conveniente aos interesses da Cidade".

No Escritório do Rio de Janeiro, todo o material existente foi reunido para ser enviado a Salvador, acompanhado de uma relação de controle, conforme relatório do engº Gustavo Maia, datado de 5 de abril de 1947. Devido ao falecimento repentino do prof. Mário Leal Ferreira, o material achava-se esparso em pastas, muitos documentos ainda em forma de rascunhos ou manuscritos, uma parte já datilografada. Sendo grande o volume de trabalhos e exíguo o tempo, não foi possível fazer-se uma catalogação completa por assunto, mas somente sua organização provisória, mediante uma rápida leitura.

Os trabalhos de revisão crítica, contratados com técnicos do Rio de Janeiro, estavam ainda em fase inicial. Por sua vez, os técnicos do EPUCS prosseguiram nos trabalhos, visando cumprir os compromissos contratuais.

A C.P.U.C.S.

Em 29 de janeiro de 1948 o Prefeito Wanderley de Araújo Pinho promulgou decreto criando a Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador — CPUCS e o Conselho de Assistência ao Plano da Cidade.

Justificando a criação da CPUCS, considerou-se que “o Plano de Urbanismo desta Capital consiste menos num conjunto de plantas e traçados de arruamentos e em projetos de obras suscetíveis de imediata aprovação pelo Governo Municipal — trabalho que seria necessariamente de natureza rígida ou pouco flexível — do que numa coleção de estudos dos vários problemas da Cidade, realizados à base de pesquisas cientificamente conduzidas e de informações estatísticas cuidadosamente interpretadas, de todos os aspectos do seu meio físico e social, e das reações recíprocas de uns sobre os outros durante todo o curso de sua história”; e que, “assim entendido o Plano, o término do contrato do EPUCS e o encerramento subsequente de suas atividades, como serviço de administração contratada, está a exigir que os trabalhos por ele empreendidos e conduzidos até o ponto de fixar as linhas mestras da estruturação da Cidade e de sua articulação com a região adjacente, não sofram solução de continuidade”.

Considerou-se, ainda, que “é de toda conveniência interessar a população local, pelos seus elementos mais representativos, nas obras e empreendimentos que a Prefeitura terá de promover para reestruturar a Cidade e lhe condicionar o progressivo e racional desenvolvimento, sem prejuízo da beleza de sua paisagem urbana, nem dos valores espirituais que ela contém”³.

Independente da atividade que caberia à CPUCS desenvolver e já com base em conclusões e diretrizes oferecidas pelos trabalhos de Mário Leal Ferreira e sua equipe, a 29 de março de 1948 o Prefeito de Salvador encaminhou, à apreciação e aprovação do Governador do Estado, o projeto de Decreto-Lei “dispondo sobre a divisão e utilização da terra na Zona Urbana da Cidade, regulando o loteamento de terrenos situados na mesma zona e dando outras providências”. O projeto transformou-se no Decreto-Lei nº 701, de 9 de março de 1948. Segundo a exposição de motivos que o acompanhava, era conveniente que o Plano de Urbanismo elaborado pelo EPUCS contasse com o respaldo de uma base legal, “necessária à observância das normas e princípios urbanísticos que presidiram a sua elaboração”.

(3) *Da Justificativa do Ante-Projeto de Decreto que criou o CPUCS.*

Embora oficialmente criada em 1948, até meados de 1950 a CPUCS não tinha sido ainda estruturada, funcionando, durante este período, precariamente, com o pessoal remanescente do EPUCS e sob a direção do arquiteto Diógenes Rebouças. Ainda durante este período, prosseguiram os trabalhos de ajustamento das plantas e esboços do levantamento aerofotogramétrico da Cruzeiro do Sul. Foram também realizados, entre outros, os seguintes trabalhos: Projeto para o Centro Educacional Carneiro Ribeiro, Projeto para o Centro Educativo de Arte Teatral no Largo 2 de Julho, Planejamento da Urbanização dos povoados de Paripe e Itapoan e Projeto da Avenida Centenário, cujas obras foram oficialmente iniciadas em 29 de março de 1949, data em que se comemorou o IV Centenário da Cidade do Salvador.

Em abril de 1950 foi designado o eng^o João Augusto Calmon para organizar e instalar o escritório da Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador. Antes mesmo de completada a organização da CPUCS, contudo, foram iniciados os trabalhos relativos à preparação de clichês, plantas, gráficos, esquemas e outros elementos, além da revisão de textos para a publicação dos trabalhos já concluídos, tais como os de Habitação Proletária, Insolação e Meteorologia.

Designado em julho de 1951 para dirigir a CPUCS após 6 meses de trabalho o eng^o Gustavo Maia dirigiu-se ao Prefeito, em ofício, relatando as atividades da Comissão durante todo o seu período de funcionamento e alertando para a queda de ritmo verificada após a morte de Mário Leal Ferreira. Neste ofício, datado de 30 de janeiro de 1952, sugeria fossem adotadas "providências preliminares e essenciais, iniciando assim uma era renovadora e rejuvenescedora do Plano de Urbanismo da Cidade, feito em bases científicas muito sólidas e precisas, e dotado de todas as características de verdadeiro Plano de Urbanismo na sua aceção técnica, em que os seus estudos e os seus traçados, exceção feita para as linhas básicas e as diretrizes normas, princípios e critérios definidos —, não param, prosseguem continuamente, acompanhando ora a evolução, ora a expansão da Cidade, por isso que a sua quase paralisação, a trégua por que acaba de passar o Plano estavam contribuindo para torná-lo sem vida, obsoleto e decadente".

Permaneciam as dificuldades da CPUCS, que, embora constituída de profissionais remanescentes do antigo EPUCS, distanciava-se cada vez mais daquela que seria a sua atribuição principal, isto é, continuar o processo de planejamento, em seu sentido mais amplo. Limitava-se a Comissão a dar pareceres em processos que lhe eram encaminhados e que implicavam na confecção de estudos, desenhos e gráficos.

Durante o período, destacou-se uma iniciativa, orientada no sentido de divulgar o Plano. Assim, a exemplo do que fora feito em 1945, em stand armado na Feira de Amostras instalada na zona comercial da Cidade Baixa, realizou-se em 1952, desta vez no Palácio da Aclamação, uma exposição dos trabalhos do Plano da Cidade, comemorativa da Semana de Urbanismo.

A Seção de Planejamento

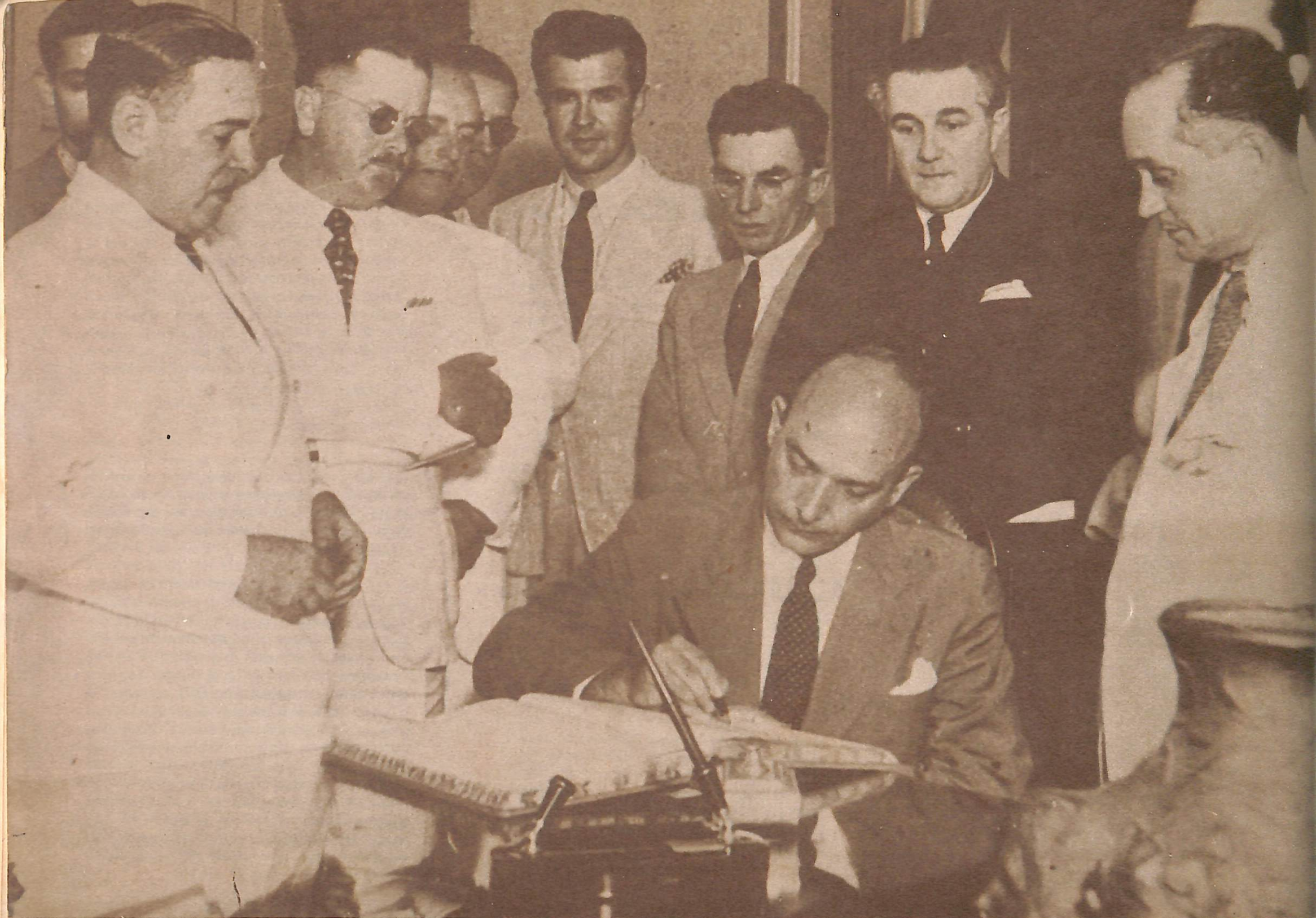
A reorganização administrativa da Secretaria da Viação e Obras Públicas, efetivada pela Lei nº 860, de 1.º de setembro de 1958, extinguiu a CPUCS, em seu artigo 4.º, transferindo o seu pessoal para a Seção de Planejamento, recém-criada, além de todo o acervo existente.

A Seção de Planejamento, atuando nos mesmos moldes em que antes funcionava a CPUCS, enfrentou dificuldades ainda maiores, por sua situação de nível inferior, na escala administrativa. Apesar destas dificuldades, contudo, baseada nas diretrizes traçadas pelo Plano do EPUCS, pôde a Seção de Planejamento desenvolver alguns trechos do sistema viário da Cidade, notadamente a Avenida Garibaldi, a nível de projeto, bem como outros trechos do sistema, a nível de estudos preliminares.

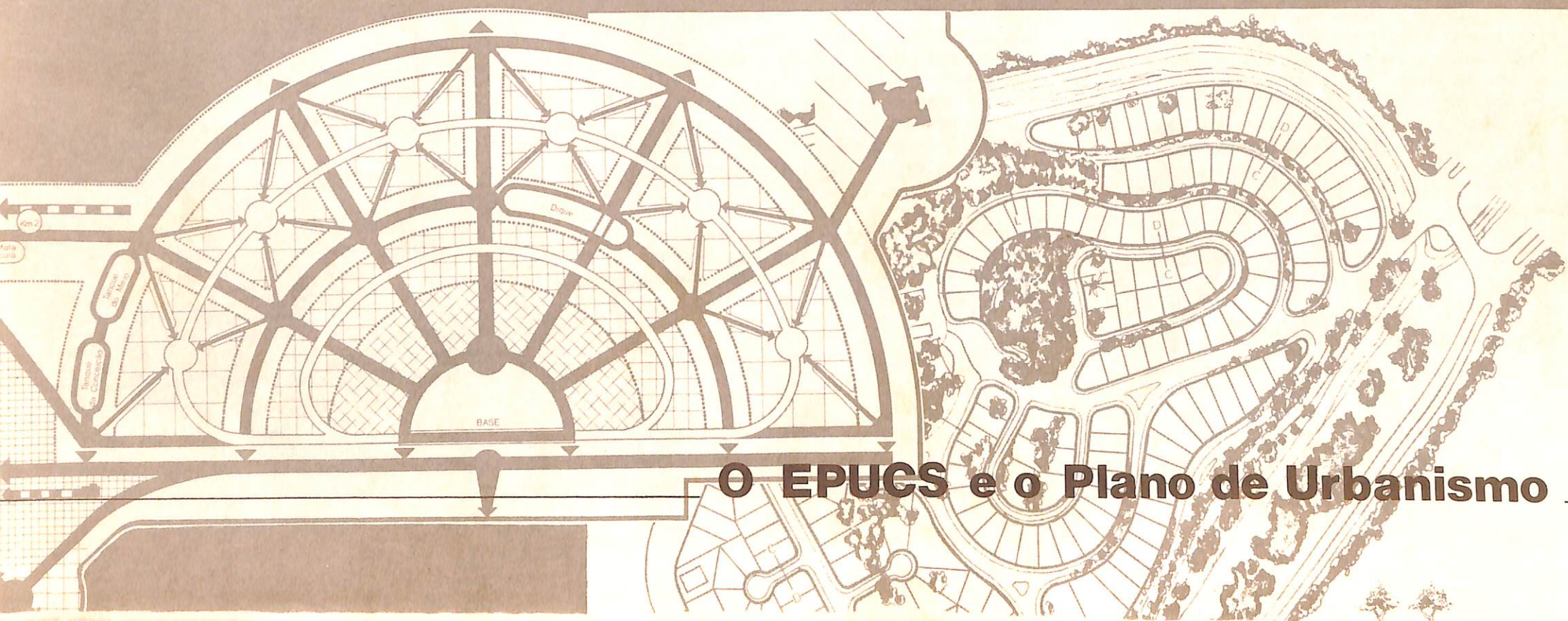
Em 1959, pela Lei nº 900, de 3 de março, foi criada a Superintendência de Urbanização da Capital – SURCAP, com a finalidade específica de executar as obras do sistema viário, esquematizado pelo EPUCS.

A SURCAP e o OCEPLAN

A criação de setores de planejamento em órgãos distintos, como decorrência da reforma administrativa, e a posterior criação da SURCAP, conduziram a uma dispersão das atividades de planejamento, prejudicadas pela inexistência de uma indispensável coordenação centralizada. Somente com a nova reforma administrativa, aprovada pela Lei nº 3885, de 1.º de abril de 1970, foi criado o Órgão Central de Planejamento – OCEPLAN, com a finalidade de retomar o processo de planejamento de Salvador, levando em conta as novas condições e características da Cidade e as maiores exigências formuladas por seu desenvolvimento urbano. Contudo, a criação do OCEPLAN não implicou na extinção dos diversos órgãos setoriais de planejamento, que haviam proliferado na estrutura administrativa do Município.



Assinatura do 1º Contrato do EPUCS, em 1943, vindo-se em destaque o Engº Mário Leal Ferreira, ladeado por membros da Equipe do Plano e funcionários do Executivo Municipal, onde aparecem, entre outros, Dr. Durval Neves da Rocha (Prefeito Municipal), Dr. Quintino Stenbak (Engº de Obras da Prefeitura), Dr. Enéas Gonçalves, Dr. Diógenes Rebouças, Dr. Admar Guimarães e o Deputado Ramiro Berbet de Castro.



O EPUCS e o Plano de Urbanismo

O EPUCS e o Plano de Urbanismo

Nota Explicativa

Por razões já enunciadas, não caberia, no âmbito desta publicação, analisar o conteúdo do Plano de Urbanismo do EPUCS. Por conseguinte, optou o Grupo de Trabalho por uma ordenação de trechos selecionados de documentos integrantes do acervo daquele Escritório. Com essa ordenação, pretendeu apresentar uma visão geral do Plano, seus objetivos e diretrizes gerais, estas sintetizadas em um dos mais importantes documentos do acervo — o Relatório-Conferência do prof. Mário Leal Ferreira.

Informações sobre o Escritório, sua organização e equipe precedem esta seqüência de documentos do acervo, na qual foram inseridas, à parte dos textos, notas explicativas de caráter complementar, para melhor esclarecimento.

Figuram, como anexos, súmulas dos principais trabalhos específicos elaborados ou coordenados pelo EPUCS, além de resumo dos inquéritos efetuados nas diversas áreas de interesse do Plano de Urbanismo.

Organização do Escritório

A estrutura organizacional do EPUCS refletia, necessariamente, a filosofia de trabalho interdisciplinar exposta e evidenciada pelo prof. Mário Leal Ferreira desde o documento inicial de todo o acervo, isto é, a exposição de motivos encaminhada à Prefeitura do Salvador e que precedeu a proposta para elaboração do Plano.

O organograma funcional (Quadro 1) foi reconstituído mediante a interpretação de dados coletados na documentação do EPUCS, complementados por informações prestadas pelo arquiteto Diógenes Rebouças e o prof. Admar Guimarães.

A Equipe

A equipe do EPUCS foi integrada por técnicos locais, selecionados e contratados pelo próprio Escritório, podendo este, a seu critério e quando necessário, solicitar a participação ou colaboração de técnicos vinculados aos quadros da Diretoria de Urbanismo e Cadastro da Prefeitura.

Houve intensão inicial de atribuir, a técnicos de fora do Estado, a execução de trabalhos considerados de maior responsabilidade. Em carta dirigida ao Prefeito de Salvador, com data de 10 de janeiro de 1947, o prof. Mário Leal Ferreira referia-se expressamente a “técnicos de alto valor e grande experiência nos variados setores de Sociologia, Economia, Finanças, Educação, Assistência Social, Organização de Saúde, Saneamento, Arquitetura Paisagística e Urbana, Abastecimento, Transportes, Organização de Fomento, etc.”. A estes, contudo, foram reservadas apenas as tarefas de revisão final, entregando-se o desenvolvimento dos trabalhos do Escritório, mesmo aqueles considerados mais complexos, a técnicos locais.

Sob este aspecto, é válido assinalar que os critérios adotados por Mário Leal Ferreira para organização de sua equipe prestaram relevante contribuição para formar e aprimorar, na Bahia, um numeroso quadro de técnicos, mobilizados para tarefas de pesquisas, análises, estudos e planejamento, em áreas relacionadas com a problemática do desenvolvimento urbano.

Integrantes da Equipe

Direção Geral:

Eng^o Mário Leite Leal Ferreira

Setor Paisagístico:

Arqt^o Diógenes de Almeida Rebouças

Setor de Legislação:

Dr. Lafayete de Azevedo Pondé

Setor de Pesquisa:

Dr. Admar Braga Guimarães

Dr. Carlos Ott

Dr. Francisco Serra

Dr. Manoel Caetano da Rocha Passos

Setor de Engenharia:

Eng^o Alceu Alberto Hiltner

Eng^o Magno dos Santos Valente

Eng^o Antonio Aquino

Arqt^o Iorgino Loureiro Martins

Arqt^o Ramiro Herculano da Fonseca

Eng^o Francisco Lemos Santana

Eng^o João Marchesini

Eletro-Mecânico Jesus Teles de Menezes

- Chefe Setor
- Colonização do Recôncavo
- Assistência ao Infortúnio
- Educação – Bibliotecas
- Saúde
- Saúde – Hospitais e Equipamentos de Saúde

- Chefe do Setor – Pesquisa de Habitação – Levantamento das Manchas
- Climatologia
- Cadastro das Manchas

- Hidráulica – Cálculo Canal Avenida Centenário
- Desenho – Apresentação

Técnicos da Prefeitura (a serviço do EPUCS)

Walter Veloso Gordilho	—	Engenheiro
Gustavo Maia	—	Engenheiro
Quintino Steinback	—	Engenheiro
Antônio Lisboa Teixeira	—	Arquiteto
João Augusto Calmon	—	Engenheiro Fiscal
Antônio de Almeida Rebouças	—	Engenheiro

Colaboradores:

Padre Camilo Torrend	—	Botânica
Eng ^o Hernani Sávio Sobral	—	Materiais de Construção
Eng ^o Hildérico Pinheiro	—	Materiais de Construção
Dr. Lauro Sampaio	—	Geografia — Assessoria
Dr. Aristides Paes de Almeida	—	Saúde — Assessoria
Dr. José Prado Valadares	—	Museus

Documentação e Fotografia:

Silvanisio Pinheiro

Maquetes:

Aristóteles Moreira

Arquivo:

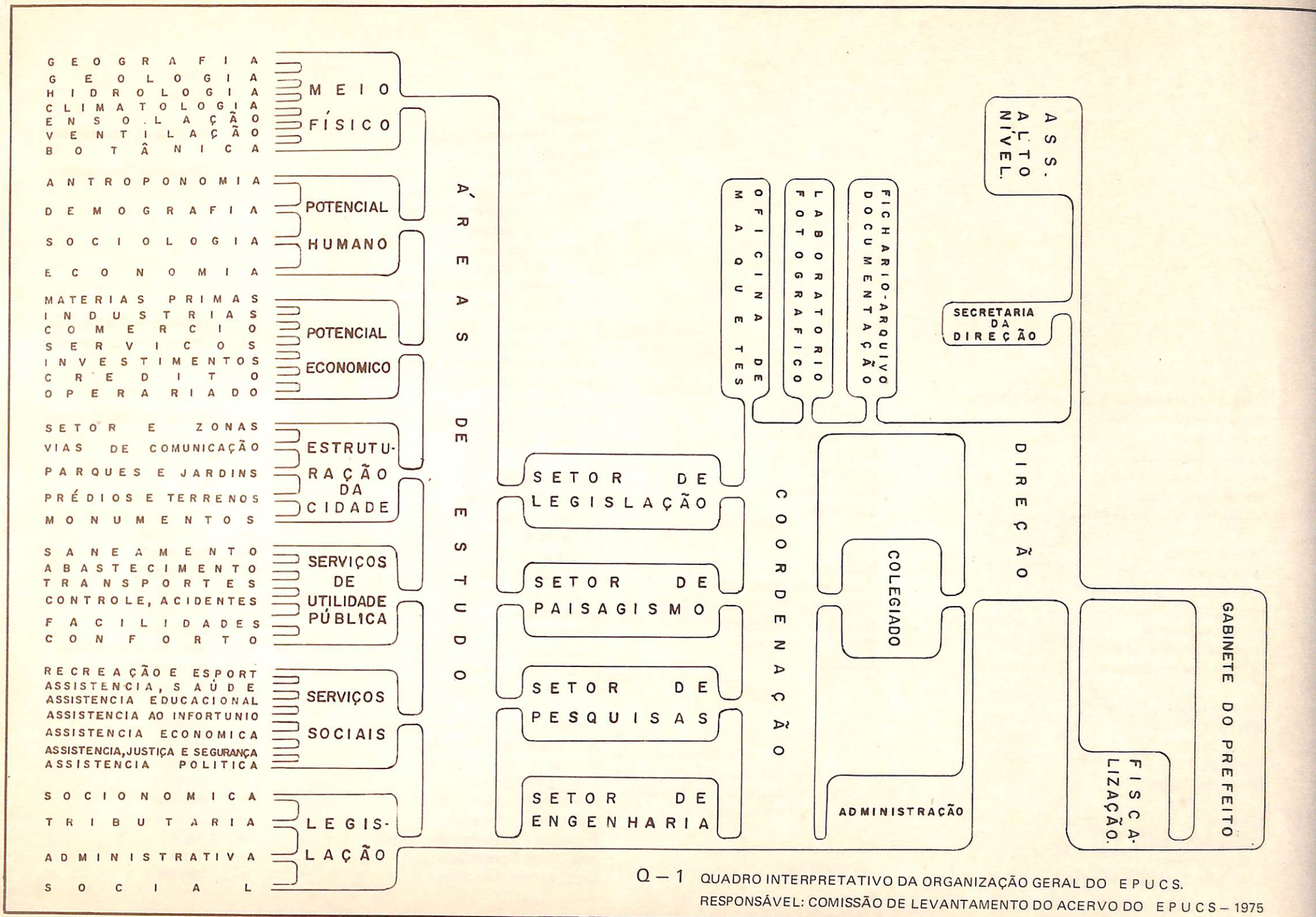
Gabino Rosa Junior
Péricles Caldeira
Sebastiano Dias de Andrade

Desenho:

Osano Fernandes Barbosa	—	Pesquisas Loteamentos
Abel Veiga Araujo		
Francisco de Assis Couto Reis	—	Desenho e Topografia
Guarany Valença de Araripe		
Arivaldo Astolfo dos Santos		
Luis Ribeiro Bastos		
Eduardo Rodrigues		
Eral P. S. Moreira		
Orlando Anastácio Sacramento		
Hélio Veiga Chaves de Aguiar		
João Conceição Prazeres	—	Desenho — Cartografias
Newton Guimarães Lima	—	Desenho — Apresentação
Manoel Alfredo Mercês Santos		
Manoel dos Santos Freitas		
Juan Ferreira		
Mário Martins de Oliveira	—	Cartografia (Arte Final)
Emanoel Berbert		

Administração:

Rubens Silva Fontes	—	Chefe Setor
Jackson Barbosa	—	Chefe Expediente
Fernando Kauarck	—	Datilógrafo
Julieta de Tulio	—	Datilógrafo
José Prado dos Santos	—	Datilógrafo
Nilza Ferreira Santos	—	Datilógrafo
Genaro Menezes	—	Datilógrafo
Manoel Luiz Coutinho	—	Datilógrafo
Rosalvo de Aquino	—	Aux. de Contabilidade
Wilson Almeida Farias	—	Almoxarife
Almir Pithon Santana	—	Almoxarife
Antonieta Franco Marcos Lobo	—	Auxiliar
Benedito Pereira Ferreira	—	Auxiliar
Geraldo de Oliveira Sousa	—	Auxiliar
José Galvão Guimarães	—	Auxiliar
Francisco Bandeira Filho	—	Auxiliar
Guilherme F. Bastos	—	Contínuo
Francisco Florentino das Dores	—	Vigia
José Carlos Fontes Sobrinho	—	Vigia
Cecílio Manoel da Silva	—	Servente



Q - 1 QUADRO INTERPRETATIVO DA ORGANIZAÇÃO GERAL DO EPUCS.
 RESPONSÁVEL: COMISSÃO DE LEVANTAMENTO DO ACERVO DO EPUCS - 1975

Objetivos do Plano

Já no documento inicial do acervo, a exposição de motivos encaminhada ao Prefeito do Salvador, o prof. Mário Leal Ferreira definia, como objetivo maior do Plano,

“corrigir os defeitos da Cidade, ordenar seu desenvolvimento e melhorar a qualidade de vida de sua população”.

O documento formulava, de igual modo, os principais objetivos específicos e setoriais do trabalho, que em seguida passariam a integrar o contrato, como obrigações do contrato, os seguintes:

- 1 — preparação de planta cadastral da Zona Urbana da Cidade, mediante projeto e especificações técnicas detalhadas previamente e aprovadas pelo Prefeito;
- 2 — realização de trabalhos de investigação histórica e científica dos fatores responsáveis pela atual fisionomia da Cidade e apresentação desses estudos em forma de monografias enfileiradas em volumes que comporiam a “enciclopédia urbanística da Cidade do Salvador”;
- 3 — interpretação do resultado desses estudos, do ponto de vista da formação estrutural e funcional da Cidade do Salvador;
- 4 — composição de um corpo de doutrinas e princípios basilares, sobre o qual possam assentar os projetos a serem desenvolvidos agora e no futuro;

- 5 — realização de projetos sugeridos pela investigação e acomodados às suas conclusões, sobre restaurações e correções da estrutura atual da Cidade e sobre o desdobramento e expansão de novos setores, que serão entregues à Prefeitura para a sua possível execução, à proporção que forem sendo organizados, obrigando-se o contratante a dar prioridade àqueles que, sem prejuízo justificado do plano de conjunto, forem preferidos pelo Prefeito”.

As investigações se desdobrariam nos seguintes setores:

- a) condições do meio físico, compreendendo: geologia da região, topografia, meteorologia, climatologia;
- b) arquitetura e estética urbana, compreendendo: arquitetura predial e monumental, arquitetura paisagística;
- c) higiene e saneamento da habitação, das áreas destinadas a habitações, dos estabelecimentos de uso público ou coletivo, dos locais de trabalho;
- d) serviços urbanos, seu desenvolvimento e eficiência compreendendo: águas e esgotos, limpeza pública e lixo, tráfego e vias de comunicação, mercados, entrepostos e terminais, e outros serviços de utilidade pública, como sejam: iluminação, serviço de gás, telefone, etc., serviços de segurança contra incêndio;

- e) abastecimento da população em recursos de alimentação e outras utilidades, compreendendo: produção agrícola e industrial na Zona Urbana e Subúrbios, importação e exportação, beneficiamento, transformação ou manufatura, armazenamento, distribuição e intercâmbio;
- f) educação e cultura, compreendendo: educação, religião, esportes e artes recreativas, diversões, cultura social, artística, literária;
- g) finanças, economia e legislação urbanística, compreendendo: códigos e posturas, tributação, valorização de imóveis — terrenos e prédios —, economia popular e inversão de capitais.

Os projetos seriam sugeridos e elaborados paralelamente à investigação e se desenvolveriam nos seguintes setores:

- a) diferenciação de zonas
- b) vias de comunicação
- c) parques e jardins
- d) habitação
- e) instalação de serviços públicos e Centros Cívicos
- f) centros de abastecimento da Cidade, suas instalações e intercomunicações.

Método de Trabalho

A formulação dos métodos e processos de trabalho do EPUCS evidencia um conhecimento sistematizado das numerosas variáveis que interferem no fenômeno urbano.

“Buscando solução local para os problemas clássicos, porque comuns a todas as aglomerações urbanas, a Direção Geral do Escritório formula hipóteses ou proposições iniciais, que imediatamente passam a ser examinadas pelos Setores de paisagismo e de legislação. O primeiro, no interesse de harmonizar a solução com o fâcies da natureza local e expressar, assim, a idéia, na forma de esboços ou croquis compreensíveis aos demais colaboradores do Plano; o segundo, no interesse de armar a Prefeitura com os poderes necessários para promover, através da execução do Plano objetivando, a desejada estruturação da Cidade e seu racional e harmonioso funcionamento, mediante uma legislação urbanística adequada e flexível, que, inspirada no moderno conceito da liberdade e direitos individuais assegurados na Constituição, atenuar, todavia, quanto possível, os choques inevitáveis entre aqueles direitos e os supremos interesses da coletividade”.

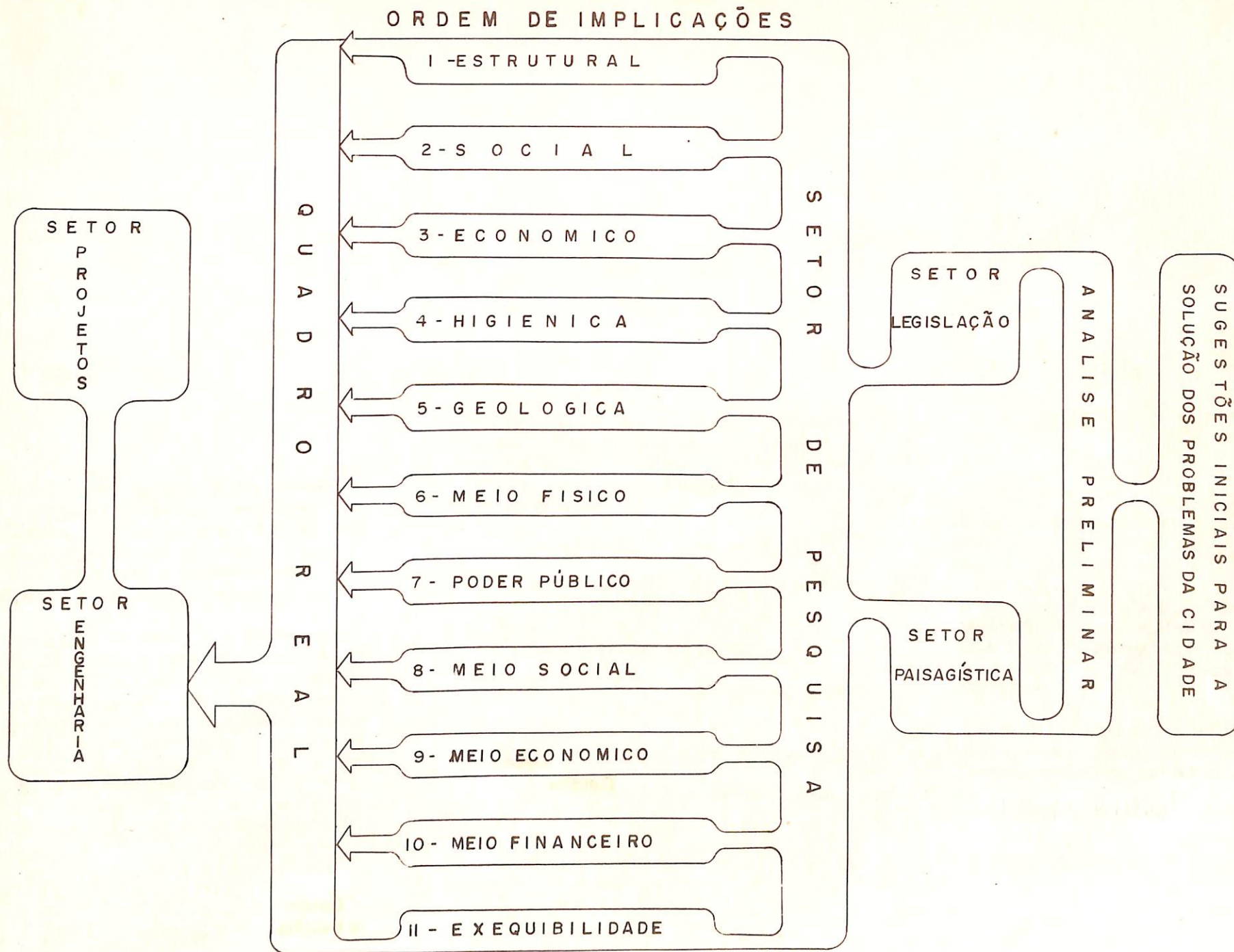
“As hipóteses que resistem, vantajosamente, a essa dupla análise, paisagística e legal, de sua viabilidade, passam, então, a ser investigadas, na fase denominada de Pesquisa, em suas implicações de ordem estrutural, social, econômica e higiênica, quanto à sua adaptabilidade às condições geológicas e outras do meio físico local; quanto às responsabilidades públicas que sua adoção poderá criar e à possível reação do meio social; quanto ao seu provável reflexo sobre a economia das atividades citadinas e a extensão e natureza dos compromissos financeiros que poderão acarretar e, afinal, quanto à sua exequibilidade no tempo e no espaço”.

“Cabe ao Setor de Pesquisas, assessorado por técnicos especializados nos diversos aspectos dos problemas em foco, proceder aos inquéritos e verificações necessárias, e, finalmente, ao de Engenharia desenvolver os projetos definitivos, sobre bases reais, criteriosas, compatíveis com as condições e os presumíveis recursos da Cidade, uma vez que escoimadas foram as idéias, nas fases precedentes dos estudos, de qualquer impropriedade ou excesso que pudessem conter”.

“Desse modo, as sugestões iniciais para a solução dos vários problemas da Cidade; a análise preliminar, a que são submetidas, do duplo ponto de vista paisagístico e legal; a investigação das condições de ordem estrutural — físicas e sociais, higiênicas ou econômicas, culturais ou políticas, que justificariam ou contra-indicariam as soluções propostas, — e, finalmente, o desenvolvimento dos projetos nas bases racionais, honestas e realísticas, assim estabelecidas, marcam as etapas sucessivas dos trabalhos do EPUCS”.⁴

O Quadro 2 resume a interpretação do método de trabalho adotado pelo EPUCS.

(4) FERREIRA, Mário Leal — Relatório Conferência.



Q - 2 MÉTODO DE TRABALHO DO E P U C S - QUADRO INTERPRETATIVO
 FONTE: RELATÓRIO CONFERÊNCIA DO PROF. MARIO LEITE LEAL FERREIRA
 RESPONSÁVEL: COMISSÃO DE LEVANTAMENTO DO ACERVO DO E P U C S - 1976

O Programa

O programa, elaborado com base nos compromissos fixados em contrato, foi desenvolvido segundo as áreas nele discriminadas e com base nos objetivos anteriormente referidos, posteriormente, sendo, sensivelmente ampliado, conforme as razões apresentadas pelo próprio contratante:

“O serviço executado é imensamente mais amplo, mais profundo e mais útil que aquele a que o contratante se obrigou no contrato originário. Isto é um fato que ocorre inevitavelmente em serviços dessa ordem, em que o intuito sincero de encontrar a verdade dos fatos e a probidade da técnica de pesquisa distendem imensuravelmente o programa traçado de início, que, no final, subsiste apenas como as linhas mestras norteadoras do trabalho”.⁵

(5) FERREIRA, Mário Leal – Carta ao Prefeito em 10/01/47.

No processo de “ajustes sucessivos” pelo qual passou o programa orientador dos trabalhos, e em sua fase semi-final foram definidos o que seriam as “Obrigações e Caracteres de Urbanização”, englobando:

- 1.000 – Características Urbanísticas
- 2.000 – Fornecimento do Material para as Obras Públicas
- 3.000 – Financiamento da Obra
- 4.000 – Divisão e Transferência das Terras para Uso Público
- 5.000 – Execução dos Serviços Públicos
- 6.000 – Transferência de Imóveis, Móveis e Semoventes
- 7.000 – Programa de Execução das Obras Públicas e Privadas
- 8.000 – Impostos e Taxas
- 9.000 – Legislação

Esses nove grandes itens foram minuciosamente detalhados, gerando o programa final encontrado.

O programa, sem qualquer alteração, ajustou-se, para efeito de acompanhamento de serviços, ao “Quadro de Correlações”, já com a definição das grandes áreas de estudo e sub-áreas-programas. Ver Quadro 3.

A terminologia aí adotada, fruto de uma preocupação a nível conceitual, corresponde àquela utilizada nos documentos compulsados.

Como indica o Quadro 3, a subárea-programa Vias de Comunicação corresponde no programa detalhado à referência D20.

- 1.242 – Utilização das vias de comunicação para o tráfego rodoviário, de passageiros e carga, considerando as intercomunicações das diversas zonas de residência e os principais pontos de trabalho e atividades civis
- Centro Cívico
 - Zona Portuária
 - Zona de Comércio grosso
 - Zona de Comércio retalhista
 - Zona de Indústria
 - Zona de Chácaras
 - Zonas de Esporte e Recreio
 - Locais de Ensino e Cultura
 - Centro de atividades dos Distritos
- 1.243 – Utilização das vias de comunicação para o tráfego ferro-carril, passageiros e mercadorias, nas mesmas condições dos itens 1.241 e 1.242

1.250 – Base de conjugação de tráfego:

1.251 – Localização dos três planos de Base:

- da cota – 55,00 m
- da cota – 61,90 m
- da cota – 65,00 m

1.252 – Traçado dos três planos da Base:

- entradas e saídas das vias de comunicações
- ligações dos três planos da Base entre si
- ligação dos três planos da Base com os ascensores
- ligação dos três planos da Base com o Túnel
- perfil das Bases, mostrando os cruzamentos com as ruas atuais

1.253 – Estações dos três planos da Base:

- localização e dimensão
- acesso à via pública
- áreas destinada à sinalização e comando das operações
- áreas destinada à venda de bilhetes e guarda de volumes
- área destinada ao recebimento e despacho de bagagem
- área destinada aos salões de repouso e conforto
- área do salão de passos perdidos
- localização das escadas e ascensores de acesso ao cais de desembarque
- disposição das linhas de ferro-carril e de ônibus
- disposição do cais de embarque
- comprimento e área do cais de embarque
- comprimento e número de linhas de bonde
- comprimento e número de linhas de ônibus.

Para melhor entendimento, transcreveu-se um trecho detalhado do programa, aquele correspondente à subárea Comunicações (Sistema Viário), incluído no item – “Caracteres Urbanísticos”.

1.000 – CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS

1.200 – VIAS DE COMUNICAÇÃO

1.210 – Pontos de acessos à Cidade:

- 1.211 – por mar
- 1.212 – por estrada de ferro
- 1.213 – por ferro-carril
- 1.214 – por ônibus ou automóvel
- 1.215 – por avião

1.220 – Traçado da Rede Primária de Viação:

- 1.221 – Estradas pelos fundos dos vales
- 1.222 – Estradas pelos espigões
- 1.223 – Estradas pela orla das praias

1.230 – Características Técnicas da Rede Primária de Viação:

- 1.231 – Natureza do tráfego permitido em cada uma delas
- 1.232 – Gabaritos, Perfís e Pavimentação das pistas para:
 - a) rolamento de veículos de tração animal
 - b) idem, de tração mecânica
 - c) idem, de ferro-carril
 - d) equitação e transporte de cargueiros
 - e) tráfego de bicicletas
 - f) tráfego de pedestres
- 1.233 – Arborização e descansos
- 1.234 – Localização e forma de cruzamento dessas estradas
- 1.235 – Locais de estacionamento
- 1.236 – Localização e características dos Túneis existentes na rede
- 1.237 – Localização e características dos Viadutos existentes na rede
- 1.238 – Abrigos contra a chuva
- 1.239 – estação de conforto e espera

1.240 – Uso das vias de comunicação:

- 1.241 – Utilização das vias de comunicação para o tráfego rodoviário de passageiros ou mercadorias, em demanda dos diversos pontos da Cidade, considerando os prováveis acessos (Vide 1210)
 - a) do Centro da Cidade
 - b) da Zona do Comércio
 - c) da Zona de Indústria
 - d) da Zona Rural
 - e) dos bairros residenciais
 - f) das praias do Atlântico
 - g) da Zona Portuária

As Etapas

A realização concomitante de algumas etapas originalmente previstas para a marcha dos serviços não se ajustou à prática dos trabalhos, devido à interferência de condicionantes de ordem política e econômica. Isto levou à adoção de uma outra estratégia, definida pelo prof. Mário Leal Ferreira nos seguintes termos:

“A conclusão dos trabalhos sofre as consequências dos desentendimentos havidos por longo tempo entre a Prefeitura e o EPUCS. Para evitar o abastardamento dos trabalhos, teve seu contratante que admitir a marcha dos serviços divididas em etapas sucessivas⁶.

1ª etapa:

Preparação das grandes linhas norteadoras dos serviços.

2ª etapa:

Inquéritos de todo gênero, destacando-se os de Condições Econômicas e de Saúde da População, Abastecimento, Transportes, Economia, Legislação Vigente, Sociologia, Hidrologia, várias formas de Assistência Social e muitos outros de igual natureza.

(6) FERREIRA, Mário Leal — Carta ao Prefeito Helenauro Sampaio em 10/01/47.

3ª etapa:

Ajustamento dos esquemas e soluções primitivamente indicadas às condições reveladas pelos inquéritos.

4ª etapa:

Revisão geral do trabalho integral, para o fim de ajustamento, compensação e estabelecimento dos laços de interdependência dos diversos problemas e redução do relatório final.

5ª etapa:

Apresentação do trabalho à livre crítica das entidades as mais idôneas, entre nós ou mesmo no estrangeiro, não só para possíveis sugestões como para livrá-lo do cunho individual de orientação única que presidiu à elaboração do plano.

6ª etapa:

Preparação do material de impressão da obra de vulgarização, bem assim a assistência a este serviço, até final encerramento.

1ª Etapa

As grandes linhas norteadoras dos serviços

A inexistência de levantamento cadastral atualizado da Cidade, somente mais tarde contratado com a Companhia Cruzeiro do Sul, obrigou a equipe do EPUCS a elaborar planta da Cidade com base em levantamentos fornecidos pelo SHGE – Serviços Históricos e Geográficos do Exército (Esc. 3/1:50.000 e 1/10.000), e pela Companhia de Energia Elétrica da Bahia, complementados por levantamento de campo.

Paralelamente, foram elaboradas as especificações técnicas para realização de concorrência do levantamento aerofotogramétrico.

Foi objeto desta etapa, como reflexo da primeira decisão frente ao problema, a realização de medidas operacionais e de estruturação e elaboração dos estudos científicos, colimando com a definição das linhas mestras do plano urbanístico relativas a:

Saneamento

Água

Esgoto

Zoneamento

Comunicações (Sistema Viário).

Estas definições foram respaldadas em conhecimentos obtidos com a interpretação do Censo Geral de 1940 e Censo Imobiliário de 1943, combinados com estudos específicos iniciados e levantamentos particularizados já efetuados pelo EPUCS na época.

O Censo de 1940 e o Censo Imobiliário forneceram, basicamente informações sobre:

1 – Distribuição espacial da população por Zonas Administrativas e respectivas densidades demográficas.

2 – Áreas edificadas e sua concentração.

3 – Distribuição espacial dos prédios por “uso” e “valor locativo”.

4 – As informações necessárias à estruturação e montagem das pesquisas diretas.

Os levantamentos específicos iniciados nesta Etapa, abrangeram as seguintes áreas:

1. Geografia
 - 1.1 Geologia
 - 1.2 Orografia
 - 1.3 Hidrografia

2. Geomorfologia

3. Botânica

4. Climatologia

5. Fisiografia

6. Estruturação da Cidade (Documentação Sitográfica)

7. Colonização do Recôncavo

8. Materiais de Construção.

Os levantamentos particularizados incluíram, entre outros:

1. Levantamento das vias urbanas dos circuitos de ferro-carril

2. Vias naturais de comunicações

3. Inventário dos loteamentos implantados ou aprovados

4. Levantamentos de dados nos diversos órgãos técnicos referentes às áreas de estudo enfocados.

No decorrer desta Etapa realizou-se uma série de conferências, visando divulgar as idéias do plano.

Em 1945 os resultados desses trabalhos foram levados ao conhecimento da comunidade, em “Mostra” constante de Mapas e Maquetes, complementadas por legendas que explicitavam a filosofia do Plano.

2ª Etapa

Inquéritos de todo gênero

“Os inquéritos efetuados nesta etapa tinham como objetivo maior detectar as razões de ordem econômica, social, educacional, médica e infinitas outras que, vindas do passado ou surgidas das vicissitudes da vida moderna, são responsáveis pelo padrão de vida que a população desfruta. À luz dos resultados destes inquéritos deveriam ser indicados os remédios para elevação desse padrão à altura daquele que se considera indispensável para garantia dos requisitos mínimos da dignidade humana. Os inquéritos deveriam passar por um filtro muito perfeito de prudência e bom senso antes de se pretender elevar as suas conclusões e recomendações à categoria de princípios orientadores de preparação e correção da Cidade para a satisfação dos seus superiores destinos⁷.”

Com a morte do prof. Mário Leal em março de 1947, os trabalhos de revisão dos inquéritos, que seriam realizados por técnicos contratados fora do Estado, e que já haviam sido iniciados em algumas áreas, não puderam se concretizar como era seu pensamento.

(7) FERREIRA, Mário Leal – *Correspondência Oficial*.

Os inquéritos realizados, através de pesquisa direta e indireta, abrangeram as seguintes áreas:

- 1 – Condições de Habitação, de Saúde e Socio-Econômicas da População
- 2 – Serviços Sociais:
 - Serviços Recreacionais e Esportivos
 - Serviços de Saúde
 - Serviços Educacionais e Culturais
 - Serviços de Assistência Econômica
 - Serviços de Assistência ao Infortúnio
 - Serviços de Segurança e Justiça
 - Serviços de Assistência Política
- 3 – Serviços de Utilidade Pública:
 - Abastecimento de carne
 - Abastecimento de leite
 - Abastecimento de peixe
 - Mercados e Feiras.

Paralelamente às Etapas de trabalho até então desenvolvidas, o Setor de Legislação precedeu ao estudo da legislação Edilícia e Social existente na época, visando não somente respaldar as proposições que eram formuladas mas, oferecer subsídios que servissem também, de suporte aos inquéritos e, finalmente, criar as bases para a preparação do Código de Urbanismo e Obras.

3ª Etapa

Ajustamento

Os inquéritos que deveriam contribuir para a adequação das concepções e diretrizes gerais, embora concluídos nas fases de levantamento e tabulação dos dados, mas carecendo de interpretação e revisão final por técnicos especializados, não possibilitaram o necessário ajustamento, objeto desta Etapa.

Vale lembrar que os técnicos Lincoln de Freitas Filho e Aristides Paz de Almeida, ambos médicos, contratados nesta Etapa para "rever, criticar, interpretar os inquéritos referentes a Assistencial, Educacional, Abastecimento Bioestatística, Eugenia e Organização Hospitalar" estavam em fase de "meditação dos problemas de familiarização do espírito do plano, arrumação e averiguação"⁸ quando, por morte do prof. Mário Leal Ferreira, interromperam este trabalho.

Sobre os referidos inquéritos, os citados especialistas opinaram como sendo "os mais perfeitos que encontraram em sua longa carreira onde têm lidado com os mais variados dados estatísticos; executados por entidades públicas e particulares, denotando o intuito muito sincero por parte de quem os programou de encontrar a verdade dos fatos"⁹.

É de se admitir, entretanto, que o zoneamento proposto para a Cidade, inserido posteriormente no Código de Urbanismo (Lei 701), e o esquema físico-urbanístico global, expresso em sua forma mais evoluída em conjunto de plantas teladas, representam um esforço de ajustamento às constatações e indicações dos informes obtidos no decorrer dos estudos específicos e levantamentos particularizados.

(8) MAIA, Gustavo — *Relatório sobre o serviço de recebimento, conferência e expedição do Rio para a Bahia do Material do EPUCS.*

Etapas Finais

Divulgação do Plano

A interrupção dos trabalhos da Etapa anterior prejudicou todo o processo antes esquematizado e que levaria à conclusão final dos serviços com a execução das etapas subseqüentes. Ficaram, entretanto, definidas orientações quanto à divulgação, a aprovação do plano, continuidade dos trabalhos do plano, execução e implantação.

A divulgação do Plano visava submetê-lo ao julgamento da opinião pública mais esclarecida e dos interessados imediatos nas suas conclusões, "criando um proselitismo sincero e ativo".

"É indiscutível a necessidade de vulgarizar, divulgar, testar e exercitar as idéias e conclusões do Plano, para que possam elas sofrer o julgamento da opinião pública mais esclarecida e desse modo criar um proselitismo sincero e ativo.

A vulgarização, a divulgação, o teste e o exercício da aplicação dos estudos de urbanismo representam uma cogitação de todas as cidades que têm realizado tais trabalhos, mormente quando tenham tido tais estudos o caráter de uma investigação científica e filosófica dos fatores que concorreram para o progresso realizado pela comunidade, estampado na estruturação da *urbs*, no funcionamento de seus serviços públicos e privados e nas perspectíveis promessas do seu futuro.

Vulgarizar no seu sentido de pôr ao alcance dos diversos estratos da sociedade, isto é, de traduzir em linguagem popular e de difundir, os conceitos técnicos dos objetivos colimados em cada estrutura ou atividade da vida comunal moderna, mostrando ao mesmo tempo o que já existe na Cidade, o retardamento do atual sobre o desejável, as inflexões de maior ou menor gravidade que as razões várias têm imprimido à direção sadia e tecnicamente recomendável e, ao mesmo tempo, apontar os remédios mais indicados consentâneos com as características sociais-econômicas da Cidade.

Divulgar, no sentido de levar a apreciação desses trabalhos além dos muros da repartição que irá recebê-los e além da fronteira do Estado ou País, com os múltiplos propósitos: de atestar o grau de cultura e clarividência, traduzidos nas aspirações que eles condensam, de fazer a propaganda dos dotes culturais e materiais, ativos ou potenciais da Cidade que solicitam apenas o concurso animador e ambição construtiva dos homens de ação para se transformarem em valores úteis; de submeter as conclusões às críticas corretivas e construtivas dos profissionais e interessados nas múltiplas facetas da sociologia, economia, higiene, educação, trabalho, intercursos social, gozo da vida esportiva, arquitetura paisagística, problemas de tráfego, de abastecimento, de saneamento e inúmeros outros tratados implícita ou explicitamente no Plano.

Testar no sentido de provocar o debate de vários dos mais palpitantes e fortes problemas da Cidade, que embora solucionados pelo Plano, carecem, para sua realização, de uma série de acomodações, adaptações, compensações e medidas semelhantes, dada a soma enorme de interesses financeiros, econômicos, sociais e políticos já em conflito entre si no estado atual e mais que isso, chocantes com qualquer sistema racional que se queira imprimir em substituição à prática viciosa do empírico "laissez faire", que caracterizou o comportamento dos tempos passados.

Exercitar no sentido de oferecer aos técnicos da Prefeitura a oportunidade de aplicar, — de partida — sob a guia e responsabilidade dos autores do Plano os princípios nele consubstanciados, na solução dos magnos problemas da Cidade, desse modo procurando evitar que a parte sutil e sentimental do trabalho, — que jamais pode aparecer na grafia das plantas ou nos memoriais descritivos, — deixe de penetrar profundamente no espírito dos encarregados da sua execução, permitindo-lhes assim distinguir o que é básico como princípios ideológicos e linhas mestras do plano, do que é recurso técnico para materialização dos ditos princípios, sempre sujeitos, estes, às circunstâncias momentâneas, que podem variar nessa eterna mutação do pensamento humano, no anseio de permitir-lhe um melhor gozo da vida⁹.

(9) FERREIRA, Mário Leal — Carta ao Prefeito — 08/04/46.

Aprovação do Plano

“A aprovação pode ser feita ou de uma maneira formal, apresentando-o como um Código a ser agora aprovado e no futuro reformado pelas forças legislativas do Município, ou, ao invés disso, ser aprovado por partes, por oportunos atos administrativos da autoridade pública, na forma de posturas e regulamentos administrativos como matéria pertinente ao seu incontestável Poder de Polícia.

Realmente, as razões legais a invocar para a adoção do Plano são as consubstanciadas na Constituição e nos artigos do Código Civil que subordinam ao respeito ao direito alheio e aos Regulamentos Administrativos da Municipalidade o direito de dispor e usar a propriedade.

Desse modo não seria preciso outra lei senão a que enunciasse em linhas gerais a extensão do Poder de Polícia da Municipalidade nos problemas de urbanismo que o plano contempla — apoiados na qual, regulamentos ou posturas municipais seriam expedidos de acordo com a oportunidade e conveniência a juízo da autoridade administrativa.

Chega-se assim ao ponto crucial da questão, pois duas estradas se abrem diante do administrador.

Transformar em lei um Plano definitivo, e forçar daquela hora em diante a tudo se fazer dentro dele; ou permitir que a vida da Cidade prossiga, como vem se processando, e paralelamente promover demonstrações concludentes e prestigiantes da nova idéia, ao tempo em que, orientado pelos estudos feitos, novos regulamentos fossem expedidos, orientando a própria ação do Governo e disciplinando o arbítrio de cada um, de modo que com um mínimo de choques, e dentro de uma inteligência mais perfeita dos assuntos, se restringissem os inevitáveis conflitos de vizinhança⁽¹⁰⁾.

“Se a Cidade pôde viver séculos sucessivos expandindo-se bem ou mal, como o tem feito, não seria pelos desacertos que pudesse cometer nesse período transitório de adaptação à nova ordem de cousas, que a situação haveria de se agravar irreparavelmente, momentaneamente quando, de posse dos estudos feitos contasse a Prefeitura com fundamentos mais sólidos para coibir os excessos pretendidos.

(10) FERREIRA, Mário Leal — Carta ao Prefeito, 08/04/46.

Meditando um pouco sobre o que deve ser alcançado dentro das verdadeiras técnicas de Urbanismo, a fim de atenuar e ao mesmo tempo tirar partido de uma inequívoca condição social e econômica evolutiva segundo o ritmo aceleradíssimo das novas descobertas científicas, das novas técnicas e dos novos conhecimentos da natureza e do espírito humano, e comparando-se isso com o que se pratica até agora entre nós — verifica-se um afastamento tão grande que seria temerário impor, com a rigidez de uma legislação de natureza imensamente eclética, o abandono de uma e a adoção da outra prática.

A diferença à primeira vista inoperante, entre a imposição de uma legislação integral e a expedição de uma série de regulamentos e posturas sucessivas, reside no aproveitamento das oportunidades que as circunstâncias fossem revelando ao administrador.

A legislação, eclética como por sua própria natureza tem de ser, tendo necessariamente de contrariar as práticas atuais nos diversos setores de vida coletiva, requer para sua confecção definitiva que todas as teses já estejam conhecidas e revistas antes de ser dado o primeiro passo para a sua aprovação, o que importa em retardamentos.

Aprovação do Plano (Cont.)

Pelo fato mesmo de cogitar de tão variados aspectos da vida da cidade, poderá, ao ser submetida a debate para sua aprovação pelo poder legislativo competente, receber mutilações, enxertos e modificações de toda sorte, capazes de comprometer o seu espírito. Além disso, a impossibilidade material de pô-la em execução de um dia para outro, será o bastante para o seu desprestígio e desrespeito.

A começar pela moderna concepção das prerrogativas e obrigações do Governo e a terminar pelas restrições do direito de propriedade, há que perlustrar pela série imensa de obrigações e atitudes de poder público, como mandatário da Coletividade nos problemas de interesse geral da população: Zoneamento, Prediação, Conservação e Melhoria do Meio Físico, Vias de Comunicação e Tráfego, criação e preservação de Jardins, Parques e Campos de Recreio e Educação Física, preservação dos Monumentos Públicos, Abastecimento da Cidade em gêneros de primeira necessidade, incentivação e facilidade para a Indústria, o Comércio, a Estração, o beneficiamento e a defesa das matérias-primas animais, vegetais e minerais, crédito e, finalmente, o imenso campo de Assistência Física e Esportiva, de Saúde e Educação, Amparo ao Infortúnio, de Justiça e Segurança”.

Continuidade dos Trabalhos

A conceituação do Plano de Urbanismo como um processo evolutivo, norteador por diretrizes gerais mas sujeito a sucessivos ajustamentos e atualizações, — enfatizados em vários documentos do EPUCS, leva a crer que a criação da Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador — CPUCS, em 1948, embora não formalmente encontrada em documentação anterior a 1947, é fruto da maturação deste entendimento. Esta Comissão, integrada por técnicos que participaram dos trabalhos do EPUCS, contratados por este Escritório ou requisitados dos quadros técnicos da Prefeitura, deveria dar continuidade ao processo de Planejamento deflagrado pelo EPUCS, no que foi obstaculizados por condicionantes de ordem política, econômica e administrativa que culminaram com a sua extinção, em 1.º de setembro de 1958.



Diretrizes do Plano de Urbanismo

Diretrizes do Plano de Urbanismo

Geomorfologia da Região

“Os primeiros estudos precedidos pelo EPUCS visaram, como era natural, a geomorfologia da Região, sua orografia e hidrografia, e foram levados ao ponto de reconhecer, definir e representar, de modo simples e intuitivo, a peculiaridade topográfica existente no caprichoso conjunto que apresenta o promontório sobre que assenta a Cidade.

Consistiram em generalizados reconhecimentos de campo, visto como as únicas plantas utilizáveis, ora existentes, executadas pelo SHGE, nas escalas de 1/50.000 e 1/10.000, não eram bastantes para tal fim.

Foram feitas várias reproduções dessas plantas com o fim de seleccionar os dados nela existentes e de representar, destacadamente, na forma conveniente e com a preciosa nitidez, a valiosa documentação que encerram.

As conclusões do Plano de Urbanismo situaram-se a nível de diretrizes gerais, — envolvendo saneamento, água e esgoto, zoneamento e comunicações —, sintetizados no último Relatório — Conferência do prof. Mário Leal Ferreira e representados graficamente em plantas na escala 1:10.000 que dão uma visão global do Plano Físico e oferecem elementos para posterior desenvolvimento.

As informações referentes à geomorfologia da Região, conhecimento básico para formulação do modelo físico proposto, precederam a apresentação das diretrizes.

Assinale-se que a abrangência desses estudos não mais corresponde ao conceito atual de geomorfologia, que se tornou muito mais amplo a partir de estudos analisados na Europa em meados da década de 40.

Os estudos topográficos realizados permitiram, por sua vez, a preparação de plantas e esquemas que mostram, claramente, a decomposição da área do promontório em vários altiplanos que se arrumam de forma a produzir, do lado da baía, uma cadeia de morros ligados, entre si, por gargantas de pequena profundidade, mais ou menos escalonadas, e cujas encostas ocidentais, quase a pique, dão ao conjunto, desde a escarpa de Santo Antonio da Barra até a garganta da grotta da Conceição onde a pequena cordilheira se engasta no maciço continental, a aparência de uma muralha ou dique a cavaleiro da beira de praia estreitíssima, apenas alargada pela inserção da península de Itapagipe e pelos acréscidos resultantes das obras do Porto”.

Formação do Trevo

“Do lado oposto, os pequenos planaltos afetam a forma de palmas ou de folhas de trevo, cujas encostas arborizadas, mais ou menos brandas, estabelecem uma suave transição das chapadas superiores para as áreas quase planas do fundo dos vales — interessante característica da região, que convém ser respeitada no planejamento da Cidade, para a preservação do seu invejável clima e de seu inextinguível pitoresco.

Os pequenos vales que, divergentes entre si, recortam caprichosamente as palmas ou folhas de trevo, têm origem numa garganta comum que é o centro de irradiação dos elementos da palma ou ponto nuclear do trevo, e se articulam, por sua vez, a outros vales maiores, que separam, uns dos outros, os diversos altiplanos que resultam do sistema.

A Pirâmide

A linha da cumeada da pequena cordilheira que, em forma de muralha ou dique, domina a baía, emite, em direção aproximadamente normal ao seu traçado quase retilíneo, e a partir de um ponto sito nas imediações da atual praça da Piedade, um prolongamento ou ramal que se estende, em cotas cada vez mais baixas, através de gargantas mais ou menos profundas, até a costa atlântica, no lugar Chega-Negro, assinalando nitidamente um contraforte com duas vertentes bem marcadas — para o oceano, ao Sul, e para o vale do Camorogipe ao Norte.

Daf, a possibilidade de, em linhas gerais, assemelhar-se a parte maior do promontório, delimitada, ao Norte, por uma linha que, a partir da garganta do Tanque da Conceição, é balizada pelo rio do Retiro até sua confluência com o Camorogipe e, pelo vale deste até o oceano, no Chega-Negro, a uma pirâmide triangular, tendo como lados de base a orla do Atlântico, a da baía e a linha de vales, acima demarcada, e como vértice o ponto de inserção da linha de cumiada do contraforte já referido, nas alturas da Piedade, com as três grandes vertentes do oceano, da baía e da bacia do Camorogipe. (P-1).

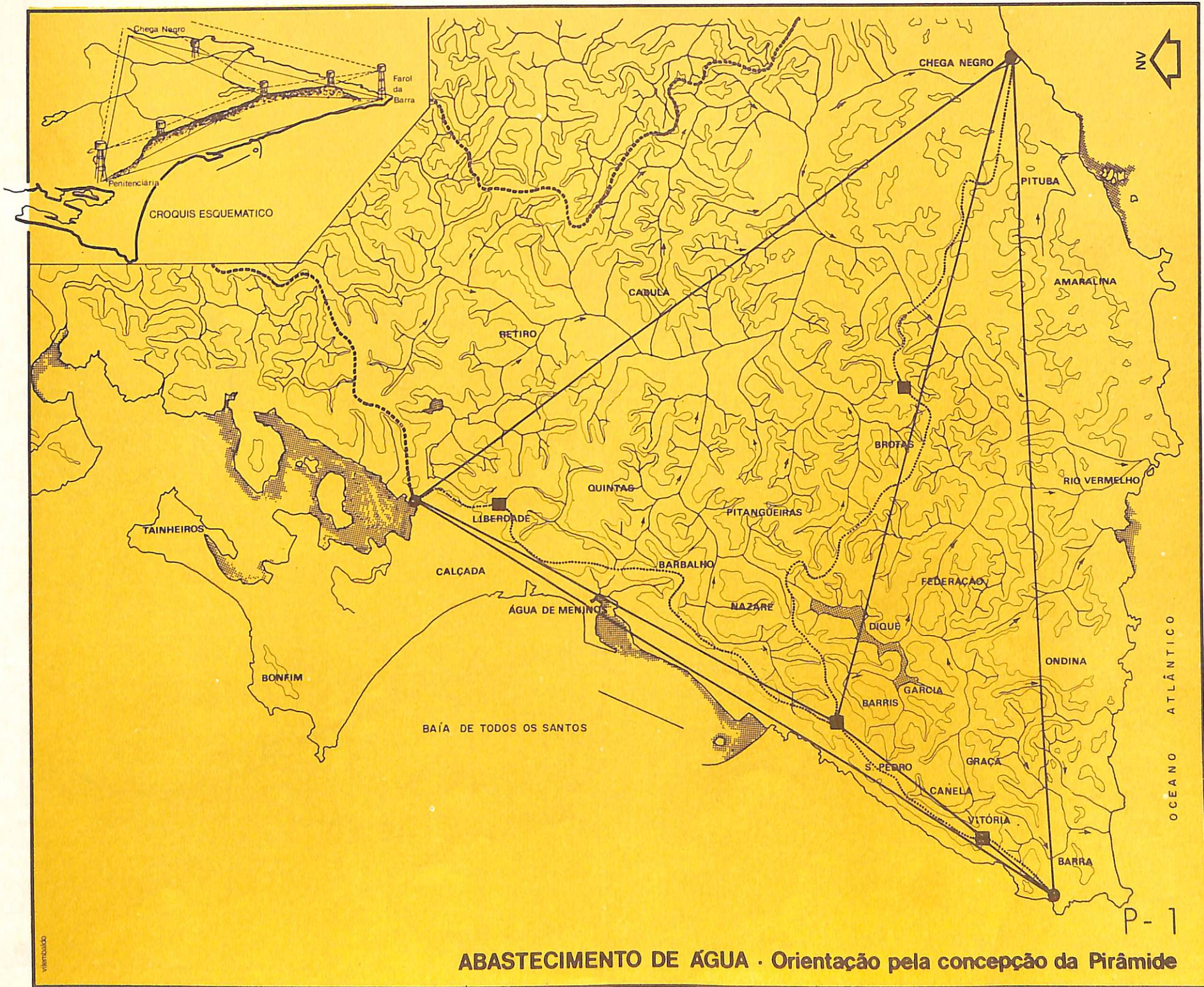
Nestas duas últimas vertentes, grandes depressões se produziram, para dar lugar aos leitos do rio das Tripas e do Lucaia.

As três arestas do vértice — ligando a praça da Piedade ao Farol, ao Tanque da Conceição e ao Chega-Negro —, não obstante as frequentes depressões que apresentam, são verdadeiras linhas divisórias.

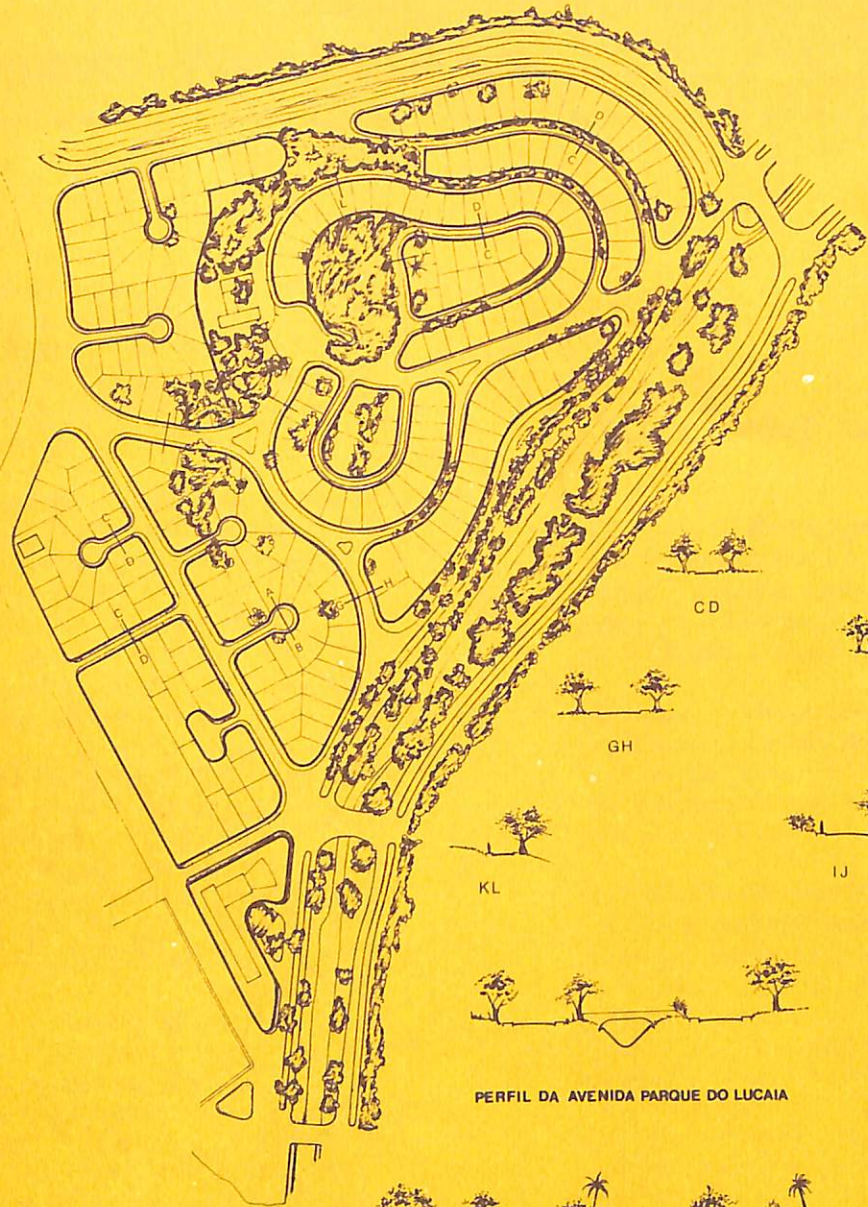
As cotas dos altiplanos variam, aproximadamente, de 50 a 60 metros; os diâmetros das figuras geométricas dos altiplanos variam de 1 a 3 quilômetros; o diâmetro das gargantas, centros de gravidade da área de cada altiplano, é de cerca de 300 metros.

Tais gargantas prestam-se admiravelmente para centros cívicos e de abastecimento da zona circunjacente; as nervuras das folhas do trevo marcam o traçado das estradas que devem ligar o centro cívico e de abastecimento às residências localizadas nas chapadas; os fundos dos vales maiores, com a ampla articulação dos talvegs tributários, são naturalmente indicados para leito das estradas de tráfego pesado, para parques e bosques, e para o traçado dos grandes coletores-tronco de águas e esgotos; as encostas mais ou menos brandas, formando a zona de transição de parque para o loteamento residencial dos altiplanos, prestam-se para sede de residências coletivas, arrançadas segundo as curvas de nível tomando a forma de parque inglês, isto é, de uma área contínua de gramado, sobre a qual, num ponto ou noutro, se elevam essas residências. (P-2, P-3).

Secções horizontais por planos cotadas, equidistantes de 10 metros permitiram avaliar a extensão das áreas intercaladas e, daí, as dimensões das zonas de possível utilização para parques, para loteamento residencial de diversos tipos e para as vias e outros logradouros públicos.



ABASTECIMENTO DE ÁGUA · Orientação pela concepção da Pirâmide



PERFIL DA AVENIDA PARQUE DO LUCAIA



PERFIL DA AVENIDA PARQUE DO CAMOROGIPE



**SITUAÇÃO
LEGENDA**

- LINHAS DE CUMEADAS
- LINHAS DE VALE
- CENTRO CIVICO
- ÁREA PROVAVEL DE INFLUÊNCIA DO CENTRO CIVICO DO RIO VERMELHO

AB

DADOS CARACTERISTICOS

ÁREA TOTAL.....	177.752 M ²
ÁREA OCUPADA PELOS LOTES.....	97.010 -
	54,58 %
ÁREAS VERDES.....	29.043 M ²
	16,34 %
RUAS E PRAÇAS.....	45.219 M ²
	25,44 %
AVENIDA PARQUE DO CAMOROGIPE.....	6 480 M ²
(ÁREA CALÇADA).....	3,64 %
ÁREA PAVIMENTADA.....	29 248 M ²
ÁREA A PAVIMENTAR FUTURAMENTE.....	3,240 -
NÚMERO DE LOTES.....	250
ÁREA MÉDIA DOS LOTES.....	388 M ²
NÚMERO DE HABITANTES (5/CASA).....	1 250
DENSIDADE (POR HECTARE).....	70,35

Saneamento - Água e Esgotos

“De posse desses estudos de geomorfologia da região, iniciou o EPUCS a perquirição de alguns dos problemas de maior importância para a Cidade, em primeiro lugar o de saneamento da região, em grande parte havida, a justo título, como malarígena.

Procurou encarar, simultaneamente, o da drenagem para escoamento das águas das chuvas e de infiltração, o de água para o consumo público e o do esgoto sanitário, no propósito de encontrar uma solução sistemática para o conjunto destes serviços, cujos respectivos projetos se subordinam, até certo ponto, a diretrizes comuns.

A limpeza e drenagem do fundo dos vales dos rios Camorogipe, das Tripas, Lucaia e Bonocô e dos poucos mais que desaguam, diretamente, no oceano, — permitem com segurança o escoamento por gravidade das coleções das águas estagnadas que hoje motivam o alto índice malárico das vastas áreas do Cabula, Chama-Chame, Tanque do Meio, Pituba, Lucais, Chega-Negro etc.

Pouco mais de 30 kms de canais pelo leito dos três referidos rios, sem nenhuma obra complementar de vulto e uma centena de quilômetros de valas devidamente projetadas, insignificante empreendimento em serviço desta natureza, permitirá a recuperação de grandes áreas de alto valor econômico, livrando ao mesmo tempo uma parte considerável da população do mal terrível, pelos seus efeitos de aniquilamento da energia e da vitalidade do homem.

Abastecimento D'Água

“O serviço de abastecimento de água potável para o consumo público foi, nessa etapa dos estudos, apreciado apenas na parte de distribuição, isto é, naquela que mais de perto se relaciona com a topografia da Cidade.

Quaisquer que sejam os mananciais até agora considerados, exceção feita dos de pequeno volume, como os do Cobre ou Prata —, a distribuição de água ter-se-á que fazer por elevação mecânica.

A feição de uma pirâmide de base triangular que o promontório onde se situa a Cidade apresenta, conforme já se salientou, indica, de partida, esquematicamente, as grandes linhas estruturais do sistema de distribuição, a saber: — 3 linhas subadutoras, coincidentes com as 3 arestas da base e 3 linhas-troncos, coincidentes com as 3 arestas do vértice, articuladas a um grande reservatório no vértice superior da pirâmide e mais 3 nos vértices de sua base, todos com o mesmo nível piezométrico, — tudo formando um conjunto perfeitamente equilibrado e elástico. Os reservatórios dos vértices da base, sem prejuízo da idéia, podem ser trasladados, seguindo as linhas de cumiada, para uma cota alta, a fim de economizar colunas ou pilares.

A rede comandada por esses reservatórios apresenta condições ideais para o abastecimento de uma grande cidade, mormente agora quando as lições da presente guerra mostram a possibilidade de bombardeios aéreos produzirem ruturas simultâneas das redes do abastecimento em vários pontos da cidade e a deflagração concomitante de sinistros em zonas diversas.

O sistema de distribuição de água por distritos, cada qual isolado e comandado por um reservatório próprio, além de arcaico e irracional, é hoje, evidentemente, condenável.

O segundo sistema, de reservatórios de cota alta e de cota baixa, também não se justifica em casos como o desta Capital, em que a água recalçada por bombas pode abastecer, diretamente, os prédios nas várias cotas em que se acham, destinando para os reservatórios apenas o excedente, até o limite de sua capacidade.

No sistema concebido, os reservatórios desempenham suas mais legítimas funções:

- a) a de armazenar o volume de água necessário para abastecer a Cidade durante o número de horas requeridas no reparo da adutora, caso um acidente nela ocorra;
- b) a de auxiliar a distribuição com o volume excedente da capacidade da adutora, nas horas de maior solicitação;
- c) a de auxiliar com sua carga estática, ou energia de posição nas pontas de linha, a pressão na rede de distribuição.

As plantas P-1 e P-4 mostram esquematicamente, a situação das adutoras e dos reservatórios, — estes últimos não só nas suas posições ideais, nos vértices da base da pirâmide, como também nas posições economicamente indicadas, nas pontas dos espigões mais próximos.

Válvulas convenientemente instaladas nos pontos assinalados nas mesmas plantas permitirão todas as manobras imagináveis em caso de colapso das adutoras e subadutoras, linhas e redes de distribuição, porventura causado por bombardeio ou outro qualquer motivo, dado que todo o sistema opera segundo o princípio dos vasos comunicantes.

Além disso, as válvulas permitem, em caso de incêndio, concentrar na zona ou zonas sinistradas, volumes consideráveis de água, na pressão desejada.

A valia deste inestimável recurso melhor se evidencia na área ocupada pelas zonas de comércio e do porto, em que a linha-tronco, que corre no dorso da colina, pode injetar transversalmente na subadutora, que borda a enseada, sob pressão, o volume considerável da água acumulada nos reservatórios, ao mesmo tempo que as duas outras subadutoras continuam a trazer, pelas pontas, sua contribuição normal.

Definido o sistema pelas linhas subadutoras e linhas-tronco, tão simples de entender, todo o resto da rede consistiria de linhas primárias de distribuição que percorrem os fundos dos vales, partindo sempre de uma linha-tronco em direção de outra linha-tronco, e de linhas secundárias pelos espigões, uma e outras tendendo a formar u'a malha cerrada, com pressão estática igual em todos os seus nós, e adensada com as linhas de terceira categoria, legítimas fornecedoras dos ramais domiciliares. (P-4).

Este seria o sistema de abastecimento do promontório, ao sul do vale do Camarogipe.

Ao norte deste vale, e, portanto, na área da Cidade formada por parte da Zona Industrial e pela Zona de granjas, um segundo sistema, em tudo análogo ao primeiro se desenha, tendo como vértice o pico do Cabrito, em cota aproximada de 110 metros.

Um reservatório af localizado e 6 linhas — 3 subadutoras e 3 troncos — coincidentes com as 6 arestas da pirâmide dariam a essa zona solução análoga à encontrada para o promontório, com a mesma feliz possibilidade de injeção direta por simples manobras de válvulas, das águas das linhas-tronco elevadas, na linha da base, abastecedora da Zona Industrial.

E, para maior felicidade, verifica-se a possibilidade de articulação dos dois sistemas, tornando a subadutora do Camarogipe comum a ambos. Poder-se-ia, desse modo, injetar na subadutora que atravessa a Zona Comercial e o porto, água provinda do reservatório do Cabrito, se as vastas proporções de um sinistro nesta zona solicitassem tal providência.

Intercalado entre esses dois sistemas de águas trazidas para a Cidade por bombeamento a alta pressão, — existe o atual e precário sistema do Cobre, possivelmente Cobre mais Prata, de adução por gravidade.

Destinado este sistema, como é atualmente, ao bairro de Itapagipe e a parte da Cidade-Baixa (aliás muito mal servida devido à falta de pressão), será possível, com a disposição prevista das subadutoras e linhas-tronco acima referidas, injetar suas águas na canalização do sistema definitivo, restringindo pouco a pouco a área a que serve, por meio de encurtamento daquelas linhas e de suas dependentes, distribuidoras, mediante simples manobra de válvulas".



P-4

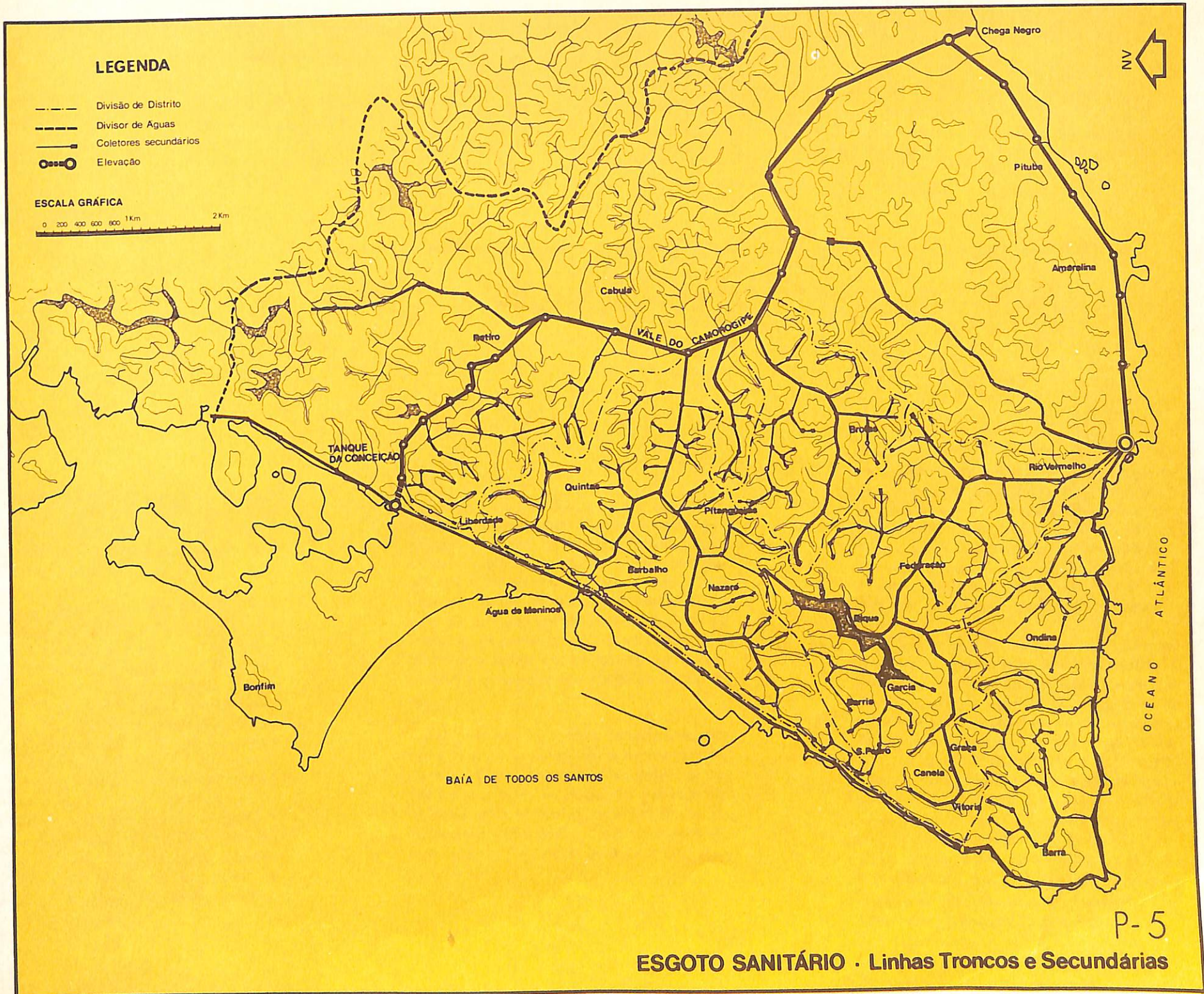
ABASTECIMENTO DE ÁGUA · Adutoras e Subsidiarias nos Vales e Altiplanos

Rede de Esgoto

“A rede de esgoto das águas residuais, considerando as três vertentes que decorrem de concepção da pirâmide, pode ser definida, esquematicamente, como consistindo em 3 interceptores, segundo as arestas de base, para os quais convirjam as linhas-tronco do fundo dos vales, coincidentes, em direção, com as valas e canais de drenagem dos ramais domiciliares, instalados nas vias públicas.

Esses coletores, em virtude da forma peculiar dos altiplanos, tendem a ser anéis circunscritivos dos morros, em diferentes alturas. O esgoto da parte edificada na vertente da baía, recebido por gravidade nesses circuitos anulares, deve tanto quanto possível atravessar as gargantas, buscando os troncos da contravertente, oceânica ou do Camorogipe, de modo a aliviar a carga do interceptor da Cidade-Baixa, o qual depende de elevação mecânica na garganta do Tanque da Conceição, na cota 18.00 m.

A planta P-5, mostra claramente este dispositivo.



P-5

ESGOTO SANITÁRIO · Linhas Troncos e Secundárias

Zoneamento

Vencida esta etapa dos estudos, era tempo já de se considerar, ainda que de ponto de vista muito amplo, o conjunto dos problemas de diferenciação das zonas destinadas às funções primárias ou orgânicas da Cidade.

Tendo, sobretudo, em vista, de partida, a geomorfologia da região, e só considerando a fisionomia atual da Cidade, com os traços que o fâcies de sua infra-estrutura física e o trabalho do homem lhe imprimiram, de começo, e, depois, foram acentuados ou destorcidos pelas vicissitudes de sua história política e econômica, apenas no que baste para a caracterização ideal de seu tipo de comunidade urbana, — procurou-se marcar, em largas manchas, sobre o mapa representativo de sua topografia, as áreas que, racionalmente, à luz desses elementos informativos, se indicam como as mais convenientes ou adequadas à estruturação da Cidade, notadamente — residências, comércio, indústria, serviços públicos e recreação. (P-6).

Orientou a escolha das zonas o desejo de estabelecer justo equilíbrio entre as razões que militam em favor da centralização das atividades comerciais e industriais em locais distintos e separados das áreas destinadas a residências, e as que aconselham a localização da casa tão próxima quanto possível do local de trabalho, de modo a encurtar as distâncias e diminuir a fadiga do homem no seu trajeto cotidiano à procura dos meios de subsistência.

Entre as primeiras, razões de ordem econômica indicam imperiosamente a conveniência da mais estreita aproximação entre os núcleos elementares das atividades que se entrecruzam, se permutam ou se entrosam na orquestração do trabalho, seja ele comercial, industrial, ou ainda de ordem científica, liberal ou pública.

Razões de ordem higiênica reforçam o mesmo propósito, em virtude da possibilidade de um melhor controle dos ruídos, poeiras, vibrações, fumos e gases nocivos à saúde e bem estar da população, por meio de medidas de ordem geral, quando seus centros de trabalho se destacam das zonas residenciais, formando unidades e oferecendo, em si mesmos, um determinado grau de concentração.

Razões de ordem de segurança falam no mesmo sentido, em virtude da maior facilidade que oferecem os conjuntos assim diferenciados e adensados dentro de certo critério técnico, de serem providos de policiamento, de medidas adequadas à prevenção de acidentes e combate ao incêndio, e, finalmente, após os indiscutíveis ensinamentos da guerra atual, — de proteção contra o bombardeio aéreo, — assim no que concerne aos valores, por meio das medidas militares de defesa ativa ou passiva, como no que respeita ao próprio indivíduo, por meio de abrigos situados a pequenas distâncias e pelo afastamento dos lares daqueles centros de interesse bélico.

Razões de ordem social juntam-se a todas as demais, quando se considera a necessidade de oferecer à massa dos que trabalham, nas horas de maior labuta, as facilidades de pronto socorro, de ambulatórios, de restaurantes populares, de creches, jardins de infância etc.

A conciliação entre as tendências opostas de centralização e de descentralização tem sido considerada, no caso da Bahia, através das seguintes medidas principais, a saber:

- a) centralização das grandes unidades de trabalho em núcleos bem diferenciados, devidamente localizados e convenientemente isolados da Zona Residencial;
- b) descentralização das atividades menores, dependentes da atividade doméstica diuturna, e sua localização nos centros de gravidade dos bairros residenciais;
- c) criação de cintas de efeito **buffer**, ou de amortecimento, entre os centros de atividade e as zonas propriamente residenciais, de preferência na forma de faixas verdes, de parques ou bosques;

d) subdivisão das zonas residenciais de acordo com o caráter paisagístico predominante das diversas áreas, separadas por análogas faixas verdes, de gramados, parques ou bosques;

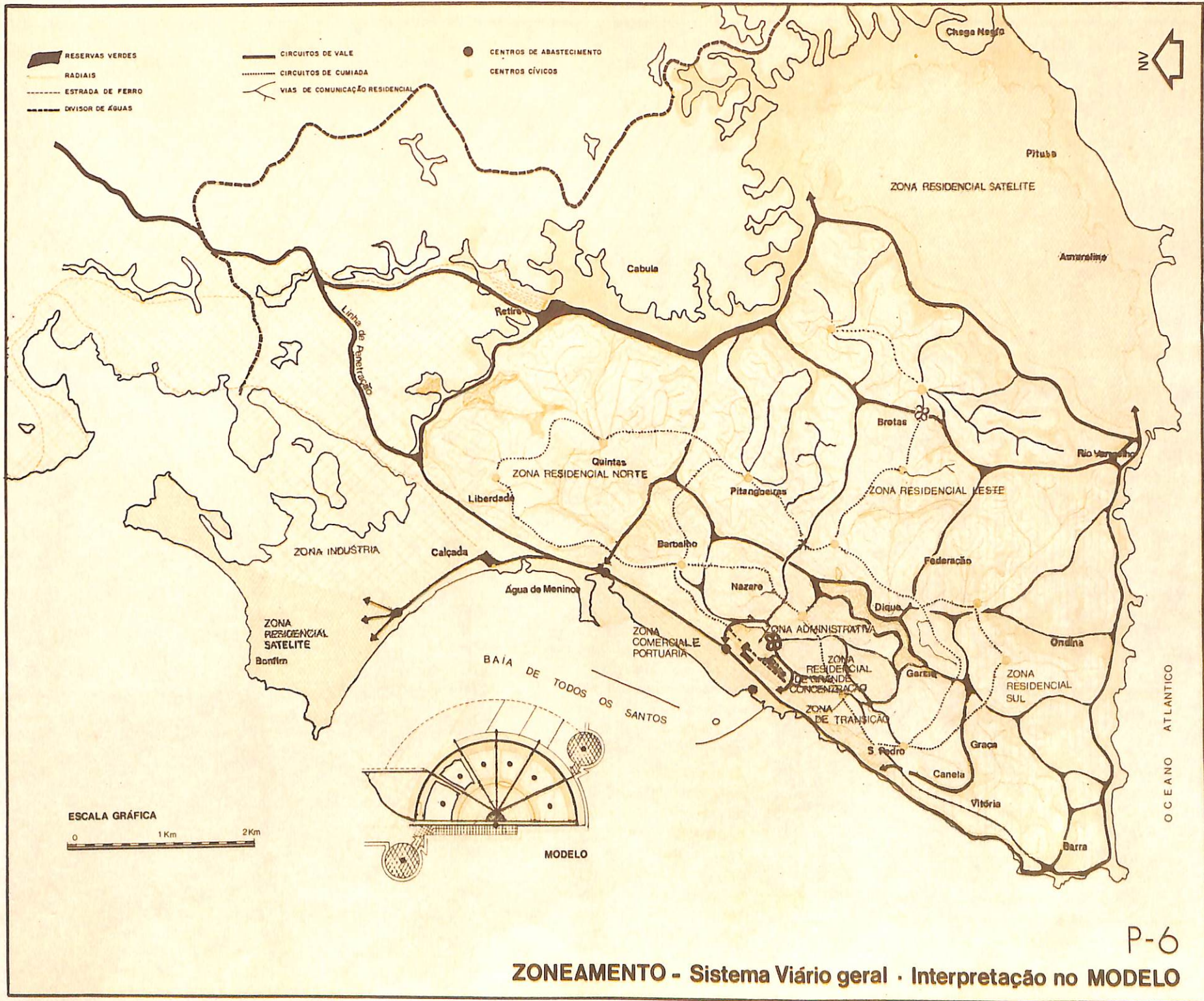
e) criação, na zona periférica dos centros de comércio e de indústria, de grandes bairros residenciais para operários, do tipo parque ou jardim, de forte concentração — e a elas ligados por estradas de natureza especial, seguras contra acidentes de tráfego, com pistas próprias para circulação de pedestres e de ciclistas, independentes das destinadas aos veículos pesados.

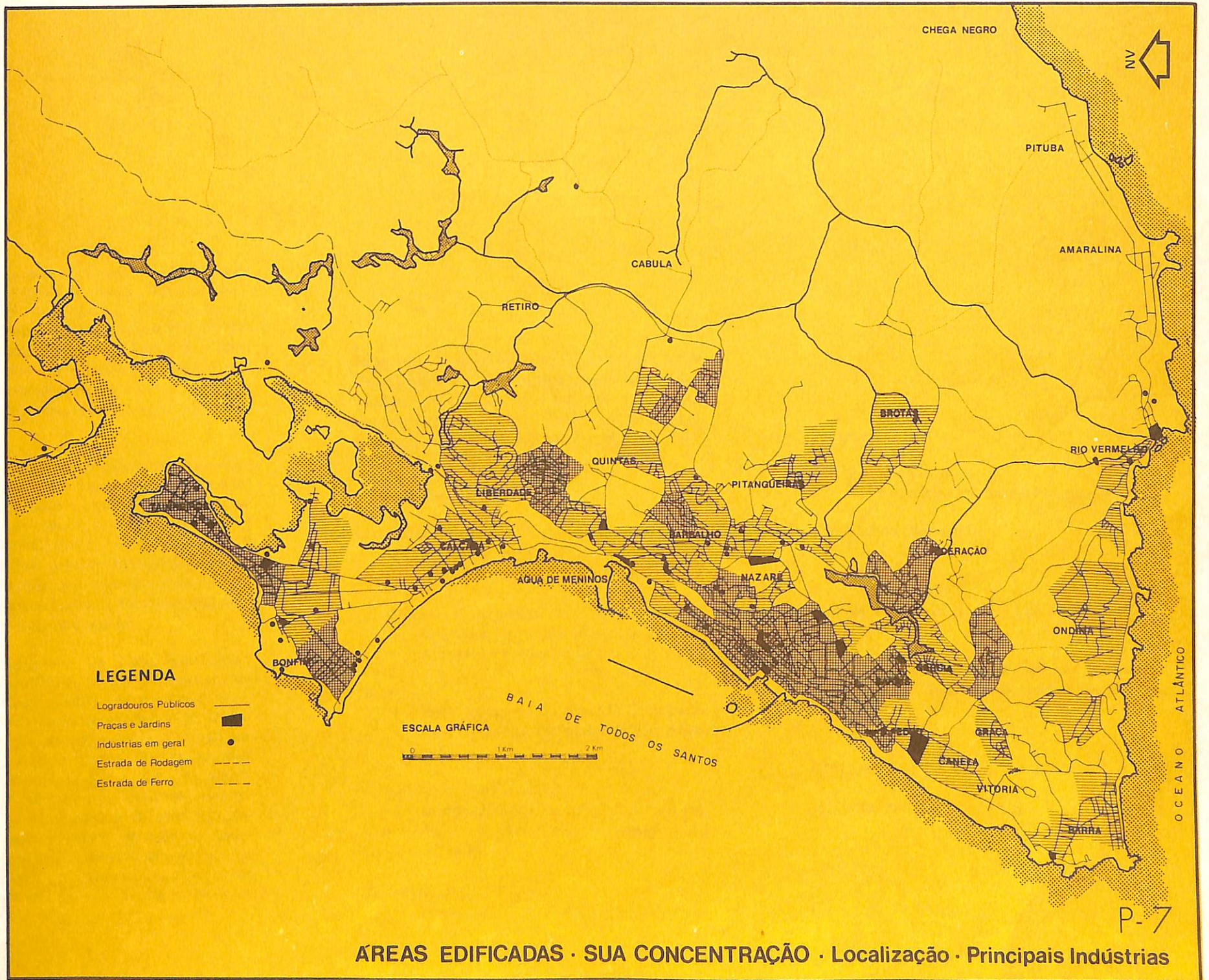
Assim, segundo essa orientação, a Zona Comercial está marcada pela localização atual de dois tipos bem definidos de comércio: o **grossista**, firmemente fixado na Cidade-Baixa, entre o Unhão e Água de Meninos, pelas instalações do porto e outros pontos de acesso da pequena cabotagem, do litoral e do Recôncavo; e o **varejista**, sediado na Cidade Alta, no bairro da Sé e adjacências.

Aí também, na colina histórica, se localizam as sedes da administração e serviços públicos, constituindo-se, desse modo, em verdadeiro Centro Cívico da Cidade.

A Zona Industrial, por sua vez, situa-se no ângulo Nordeste do promontório triangular onde assenta a Cidade, em local evidentemente indicado pela facilidade de acesso das matérias-primas e distribuição dos produtos manufaturados (vizinhança do Porto, via férrea e comércio grossista); pela proximidade de áreas destinadas à construção de residências operárias e granjas; e, finalmente, pela possibilidade de fácil expansão na direção da terra (hinterland) ou da enseada de Itapagipe, sem prejuízo das zonas diferenciadas vizinhas.*

(*) A Planta P-7 identifica a distribuição espacial das principais indústrias existentes na época, evidenciando uma maior concentração na Área de Itapagipe, aqui definida como Zona Industrial.





ÁREAS EDIFICADAS · SUA CONCENTRAÇÃO · Localização · Principais Indústrias

A criação de uma Zona de Transição, com grandes edifícios de vários andares, para apartamentos residenciais, escritórios, comércio minorista e serviços diversos, se indica na periferia da Zona Comercial, como meio de reduzir ou atenuar os inconvenientes de uma passagem brusca para a Zona Residencial, propriamente dita, que lhe fica adjacente.

Essa grande zona especificamente residencial envolve, assim, pelo Leste e Sul, a Comercial e a de Transição, estendendo-se desde o hinterland, ao Norte, onde avizinha com a Zona Industrial, até as praias oceânicas, a Leste e ao Sul, com as diferenciações e características que seu planejamento, já em adiantada fase de desenvolvimento, está procurando fixar racionalmente.

Nesse planejamento da Zona Residencial, partiu-se da idéia, suscitada pelo estudo da geomorfologia da região, de que esta se compõe de um conjunto de altiplanos ou chapadas, recortadas em folha de trevo, tendo por núcleo ou módulo central gargantas cujas áreas, mais ou menos planas, têm uma amplitude que as indicam, naturalmente, para futuros centros catalizadores das atividades sociais — comércio, higiene, assistência e segurança da população sediada em torno, nas folhas de trevo e nas encostas dos pequenos vales ou grotas, que as formam. (Ver as plantas P-8 a P-12).

Estes centros catalizadores das atividades comunitárias distribuídas nos diversos bairros foram identificados pelo Grupo de Trabalho nas plantas existentes (P-10, P-11 e P-12) como situadas aproximadamente nos seguintes trechos:

Brotas (Ver P-10)

- 1) Matatu
— Entroncamento da Rua Bandeirante, Barros Falcão e Luís Anselmo.
- 2) Brotas — Pitangueiras
— Entroncamento da Rua Marquês de Abrantes e Frederico Costa.
- 3) Acupe
— Entroncamento da Avenida D. João VI com a Ladeira do Acupe (Clião Arouca).
- 4) Retiro do São Francisco
— Entroncamento D. João VI e Rua Valdemar Falcão (Centro Integrado Luís Viana Filho).
- 5) Campinas de Brotas
— Proximidades do Abrigo Salvador

Federação

- 6) Caetano Moura
— Imediações da Escola Politécnica.
- 7) Alto do Sobradinho
— T.V. Aratú

Quintas — Cidade Nova — Pau Miúdo — Caixa D'Água

- 8) Praça Conselheiro João Alfredo, no encontro da Rua Saldanha Marinho e Marquês de Maricá.

Liberdade (Ver P-11)

- 9) Encontro das Ruas Lima e Silva e Pero Vaz

Amaralina

- 10) Largo de Amaralina

Cidade Baixa

- 11) Roma – Largo de Roma
Integravam também o Conjunto de Centros Cívicos as praças tradicionalmente utilizadas como ponte de intercurso social da população:
- 12) Campo Grande – Praça Dois de Julho.
- 13) Piedade – Praça Treze de Maio.
- 14) Nazaré – Praça Almeida Couto.
- 15) Campo da Pólvora
- 16) Barbalho
Em fase posterior e por isso não constante da planta P-6, foram ainda fixados mais três centros:
- 17) Chame-Chame
- 18) Porto da Barra
- 19) Garibaldi – (Praça Lord Cockrane).

A planta P-8 indica a situação destes “Centros” no “modelo geral” proposto e as plantas P-10, P-11 e P-12 permitem a identificação efetuada anteriormente.

Destes Centros, apenas o Centro Cívico de Roma chegou a ser desenvolvido.

O Decreto-Lei 701 faz referência aos Centros Cívicos nos seguintes termos:

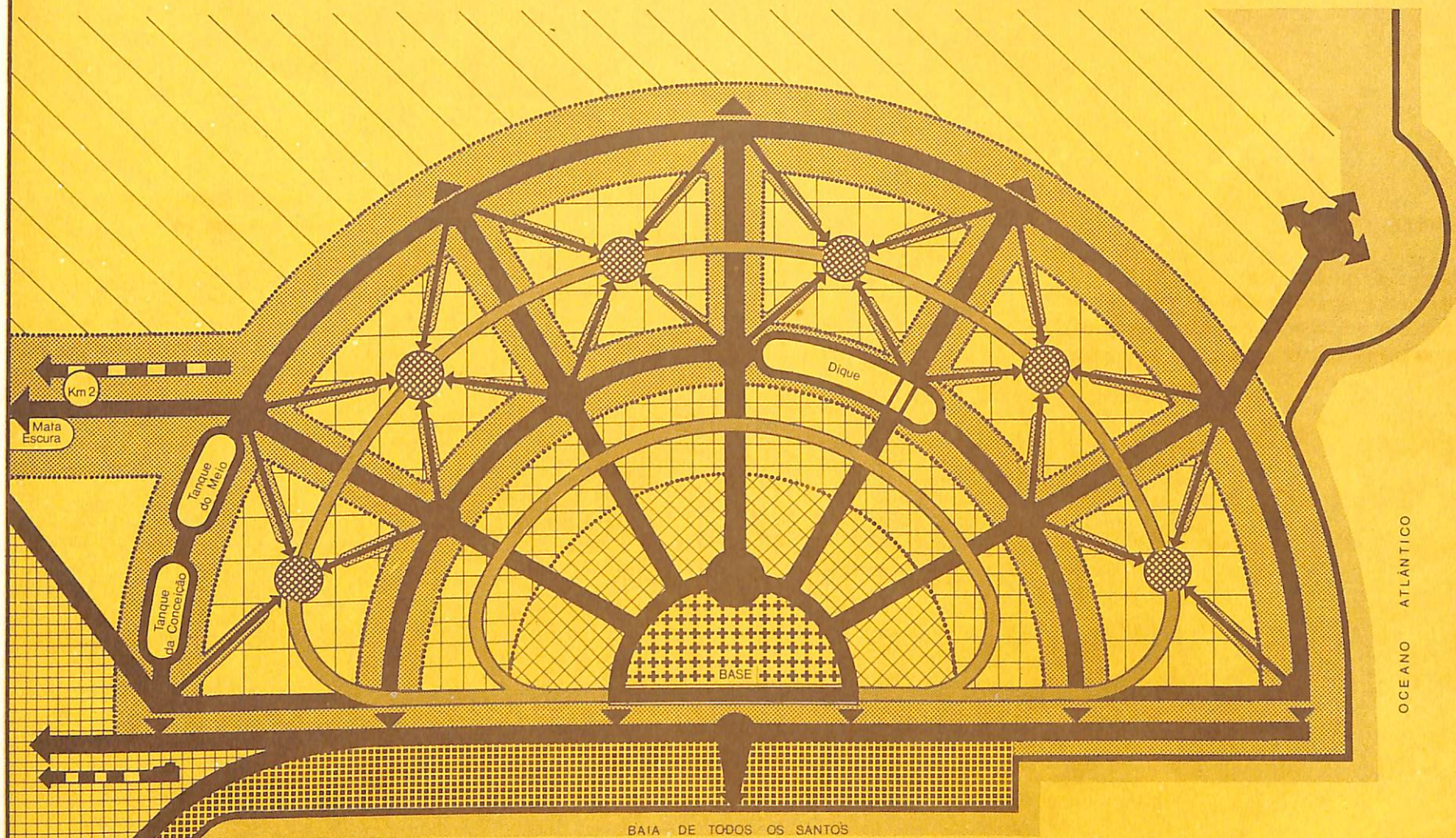
Art. 6º – Os Setores Residenciais terão localizados em cada um de seus bairros centros de atividades comuns, onde se agrupam os estabelecimentos comerciais, as pequenas indústrias, as atividades profissionais e os serviços públicos ou de utilidade pública, de interesse local.

§ 1º – A localização dos Centros será prevista no planejamento de cada bairro e deverá, tanto quanto possível, atender, não só ao centro de gravidade da população ali sediada como à necessidade de resguardar as áreas destinadas a edifícios estritamente residenciais dos riscos e inconvenientes do tráfego pesado que nos Centros se processa.

§ 2º – Os bairros do Setor Residencial da Cidade-Alta (SR-1), tendo ao seu alcance os estabelecimentos e serviços localizados no Setor Central (SC) e no Setor de Transição adjacente (ST-1), dispensam Centros de atividades comuns.













Assim, as áreas mais planas das chapadas são destinadas ao loteamento de residências individuais, isoladas umas das outras por jardins ou gramados, ao longo de pequenas aléias ou caminhos sombreados, sem saída por um lado (*cul-de-sac*) (P-3) e ligados, pelo outro, às grandes alamedas que, contornando as folhas do trevo, limitam o loteamento das chapadas, ou lhe dividem a área em setores, articulando-se, umas e outras, no Centro Cívico e de abastecimento do bairro (P-9), localizado nas gargantas, com as estradas de tráfego pesado que as transpõem em alta velocidade, desenvolvendo os respectivos traçados no fundo dos grandes vales.

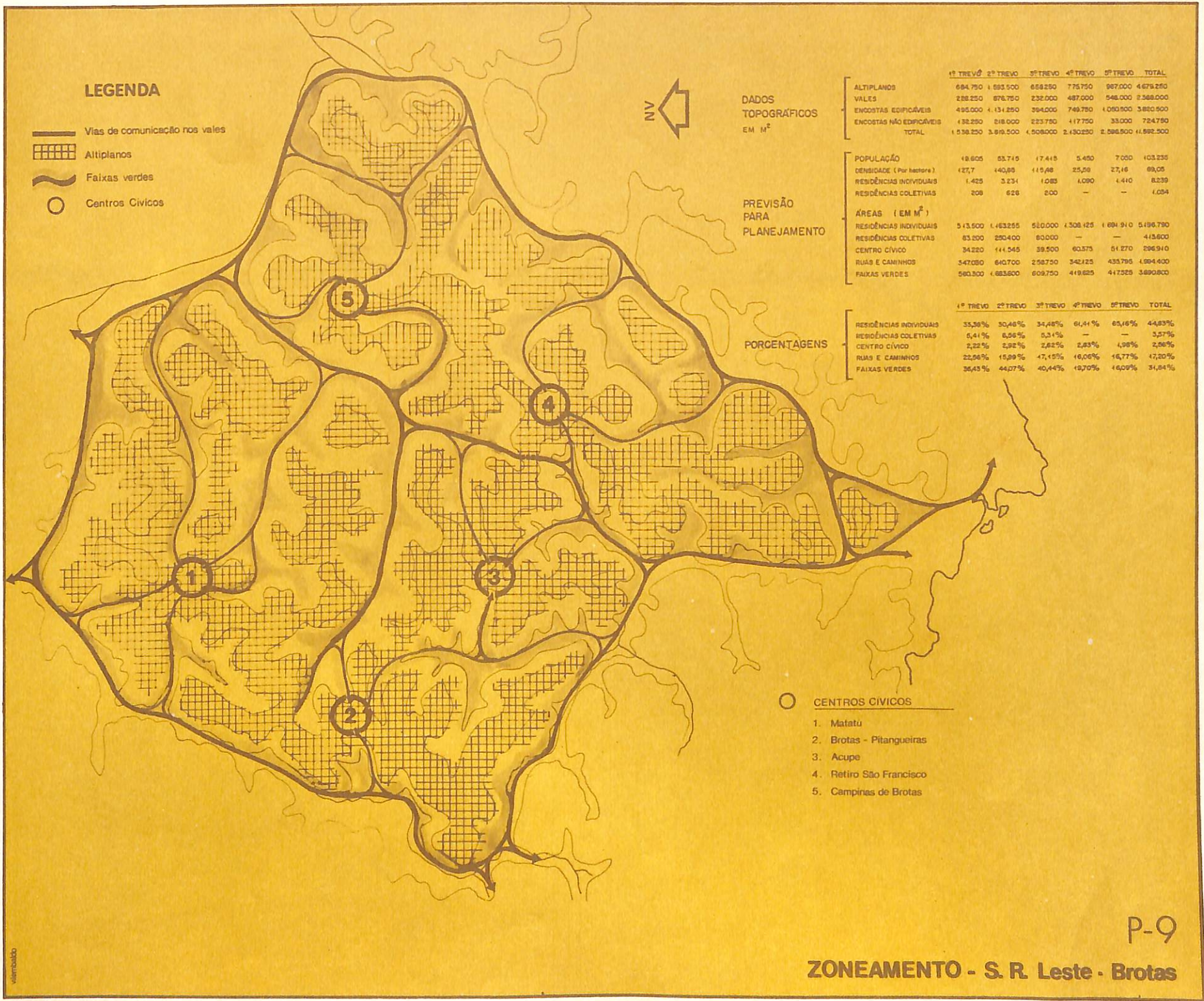
Essas alamedas de contorno da área destinada às residências individuais marcariam, destarte, a borda da zona de aclives mais acentuados das encostas, onde se localizam blocos de residências coletivas (Ver P-7) projetadas no sentido de aproveitar, em altura, a pequena área ocupada, e distribuídas, adequadamente, segundo as curvas de nível, nas rampas gramadas, entre maciços de vegetação de grande porte e fronde, — como uma faixa de transição, entre o bairro residencial das chapadas e a área verde contínua do fundo dos vales, apenas sulcada pelas grandes estradas com faixas diferenciadas para viação, automóveis e ferro-carril, ciclistas e pedestres, e interrompida (Ver P-2), aqui e ali, nos lugares adequados, por campos e pistas de jogos, piscinas, sedes de associações esportivas e construções de tipo especial, com instalações públicas ou particulares, para recreio e repouso.



BAIA DE TODOS OS SANTOS

LEGENDA

- | | | | | | |
|---|---------------------|---|------------------------------------|---|----------------------------------|
|  | Reservas verdes |  | Zona Resid. de grande concentração |  | Centros Cívicos |
|  | Zona de Transição |  | Zona Residencial Satellite |  | Circuitos de Vale - Concéntricas |
|  | Zona Administrativa |  | Zona Comercial e Portuária |  | Circuitos de Gumeadas |
|  | Zona Residencial |  | Zona Industrial |  | Radiais |



LEGENDA

- Vias de comunicação nos vales
- Altiplanos
- Faixas verdes
- Centros Cívicos



DADOS TOPOGRÁFICOS
EM M²

	1º TREVO	2º TREVO	3º TREVO	4º TREVO	5º TREVO	TOTAL
ALTIPLANOS	694.750	1.093.500	858.250	775.750	987.000	4.619.250
VALES	288.250	878.750	232.000	487.000	548.000	2.386.000
ENCOSTAS EDIFICÁVEIS	495.000	1.131.250	394.000	749.750	1.050.500	3.820.500
ENCOSTAS NÃO EDIFICÁVEIS	138.250	818.000	223.750	117.750	33.000	724.750
TOTAL	1.538.250	3.819.500	1.508.000	2.130.250	2.588.500	11.584.500

PREVISÃO PARA PLANEJAMENTO

	1º TREVO	2º TREVO	3º TREVO	4º TREVO	5º TREVO	TOTAL
POPULAÇÃO	18.605	53.715	17.415	5.450	7.000	103.285
DENSIDADE (Por hectare)	127,7	140,88	119,48	25,28	27,16	89,05
RESIDÊNCIAS INDIVIDUAIS	1.425	3.231	1.085	1.090	1.410	8.239
RESIDÊNCIAS COLETIVAS	208	628	200	—	—	1.034
ÁREAS (EM M²)						
RESIDÊNCIAS INDIVIDUAIS	513.500	1.463.255	580.000	1.308.125	1.691.910	5.496.790
RESIDÊNCIAS COLETIVAS	83.200	290.400	80.000	—	—	413.600
CENTRO CÍVICO	34.220	111.545	39.500	60.575	51.270	296.910
RUAS E CAMINHOS	547.080	610.700	258.750	342.125	435.795	1.994.450
FAIXAS VERDES	560.300	1.683.600	609.750	419.625	417.525	3.690.800

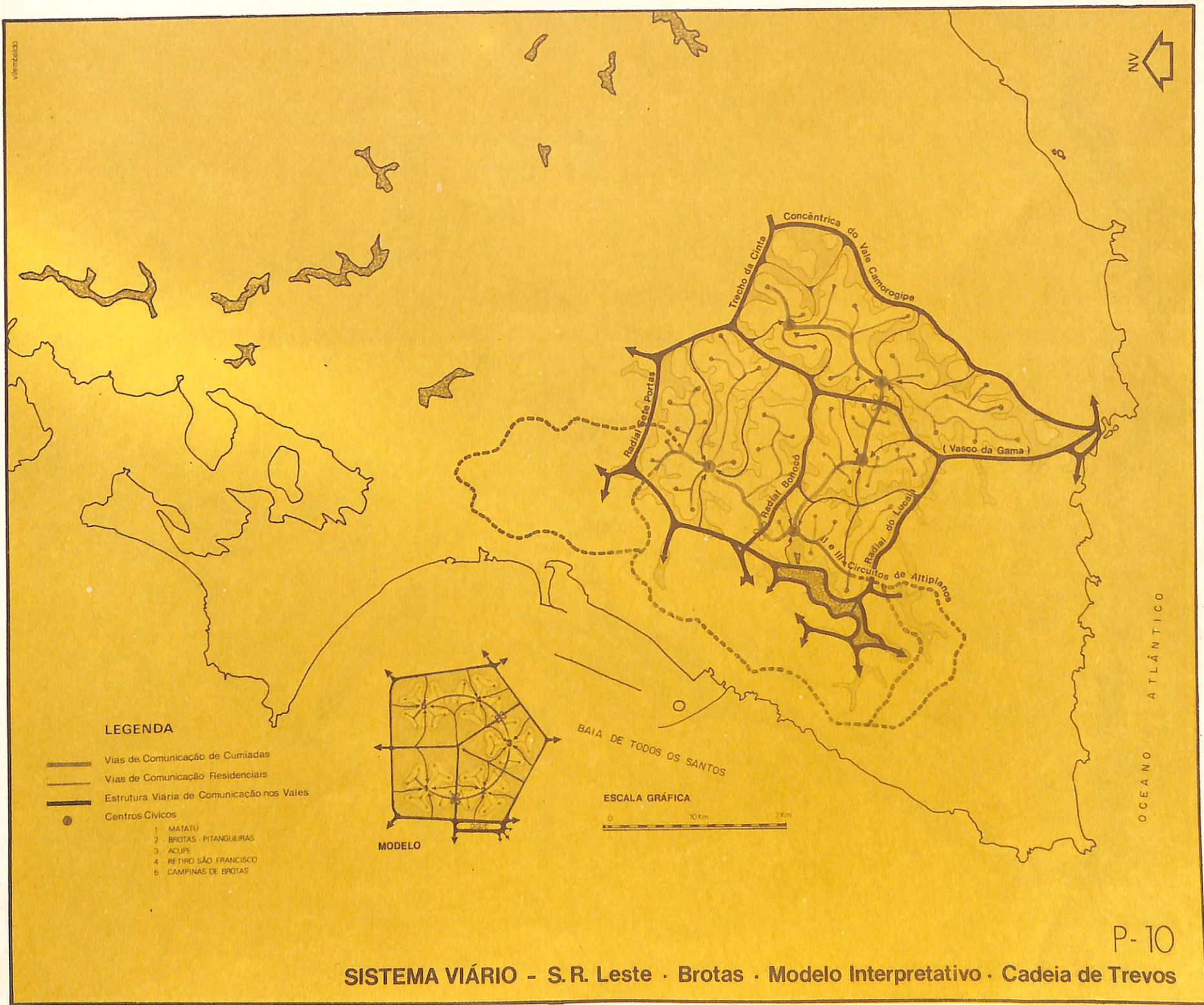
PORCENTAGENS

	1º TREVO	2º TREVO	3º TREVO	4º TREVO	5º TREVO	TOTAL
RESIDÊNCIAS INDIVIDUAIS	35,36%	30,46%	34,48%	61,41%	65,16%	44,83%
RESIDÊNCIAS COLETIVAS	5,41%	8,56%	5,31%	—	—	3,57%
CENTRO CÍVICO	2,22%	2,92%	2,62%	2,83%	1,98%	2,66%
RUAS E CAMINHOS	22,84%	15,99%	17,15%	16,06%	16,77%	17,20%
FAIXAS VERDES	36,43%	44,07%	40,44%	19,70%	16,09%	31,84%





CENTROS CÍVICOS

1. Matatu
2. Brotas - Pitangueiras
3. Acupe
4. Retiro São Francisco
5. Campinas de Brotas

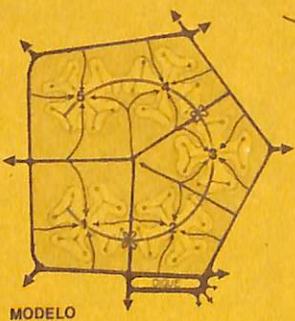
elencado



LEGENDA

-  Vias de Comunicação de Cuiçadas
-  Vias de Comunicação Residenciais
-  Estrutura Viária de Comunicação nos Vales
-  Centros Cívicos

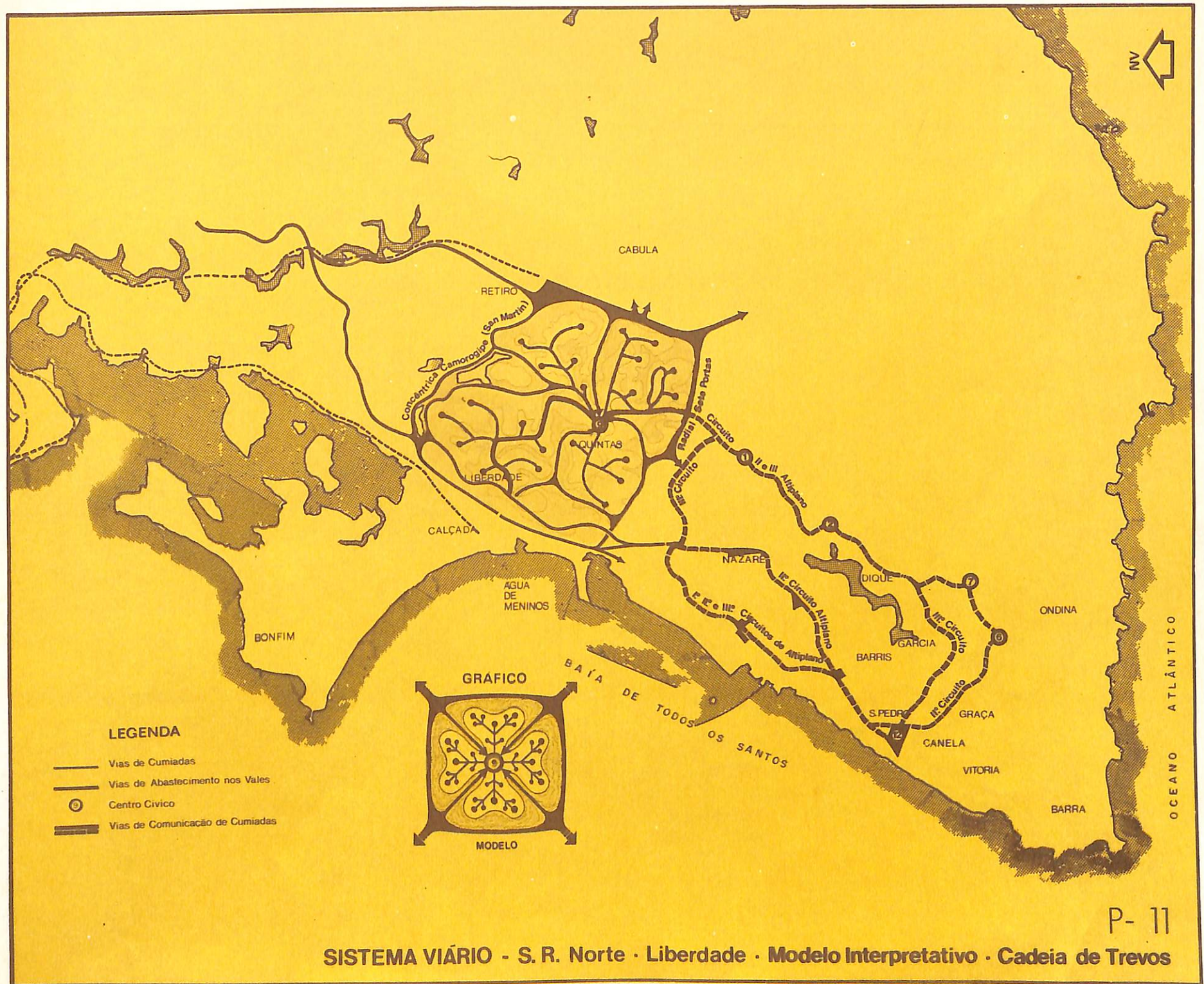
1. MATATU
2. BROTAS - PITANGUEIRAS
3. AÇUPE
4. RETIRO SÃO FRANCISCO
5. CAMPINAS DE BROTAS



BAIA DE TODOS OS SANTOS



OCEANO ATLÂNTICO



LEGENDA

- Vias de Cumiadas
- - - Vias de Abastecimento nos Vales
- ⊙ Centro Civico
- ▬ Vias de Comunicação de Cumiadas





Esta concepção básica de preservação do revestimento florístico das encostas contra a erosão do próprio "fácie topográfico", foi incorporada pelo Decreto Lei 701, nos seguintes termos:

Cap. IV – Das Áreas Verdes

Art. 36 – A fim de assegurar à Cidade a amenidade de seu clima e as convenientes condições de salubridade, fica criado um sistema de áreas verdes em forma de parque contínuo, constituído pelas áreas planas e, dentro de limites que serão fixados no planejamento local, pelas encostas dos vales que envolvem os Setores Residenciais (SR) e, sempre que possível, separam, dentro deles, os Bairros em que se subdividem. (P-8).

§ 1º – Nas áreas planas dos vales, por onde se desenvolvem, em cintas concêntricas e linhas radiais, as Vias Primárias do Sistema Viário da Cidade – Alta, é interdita de modo geral a edificação, sendo permitida, todavia, de acordo com o planejamento das áreas ou bairros vizinhos, a construção de edifícios ou instalações para escolas, para fins de intercursos social, recreação e esportes, ou necessários à exploração da floricultura.

§ 2º – As áreas das encostas adjacentes, quando de propriedade particular, poderão ser loteadas para edificação, desde que os lotes não sejam contíguos e os prédios, a que se destinam, se integrem, à feição de ilhas, no conjunto do parque, sem lhe afetarem a prevista continuidade.

Art. 37 – São integrantes do sistema de áreas verdes:

I – A escarpa arborizada que domina a baía de Todos os Santos;

II – A encosta noroeste da colina do Bonfim, de Mont-Serrat ao Porto-da-Lenha;

III – A chapada onde demora o antigo Solar Coronel, considerado monumento nacional pelo Governo Federal (DPHAN), a ser convertido em parque, com a restauração de seu primitivo revestimento florístico.

§ 1º – Nas áreas previstas nos itens I e II deste artigo, e cujos limites serão fixados no planejamento respectivo, fica vedada a edificação ou qualquer obra que, de alguma sorte, possa comprometer a função higiênica que lhes é atribuída ou prejudicar, pela alteração do seu fácies topográfico ou destruição de revestimento florístico, que possuem, a característica beleza e o pitoresco de paisagem urbana, que realçam.

§ 2º – Os terrenos particulares compreendidos nos limites da área verde da encosta noroeste da colina do Bonfim poderão, todavia, ser loteados para edificação nas mesmas condições previstas no § 2º do Artigo anterior.

Encravada na Zona Residencial, entre a zona de transição e o lago do Dique, reservou-se vasta área destinada à educação universitária e cultura física, articulada diretamente com o Centro Cívico da Cidade, na colina histórica da Sé.

"Impossível é dissociar o problema da divisão e aproveitamento de uma determinada área, do problema maior de distribuição e uso dos demais espaços disponíveis na circunvizinhança, dadas as relações mútuas de dependência de uns e outros na formação de uma unidade completa e acabada, é a imposição direta ou indireta, imediata ou mediata, de grandes responsabilidades à Municipalidade, na forma dos serviços públicos já mencionados, para não falar de outros, tais como policiamento, escolas, assistência social e assistência de saúde.

De outro lado, não é possível estimar o valor econômico e social, atual e futuro de uma área, sem tomar em conta as relações desta, em virtude de sua localização e caráter, com sua circunvizinhança, assim como com o todo da comunidade.

De fato os terrenos urbanos valem pelas suas relações com a comunidade, — não têm valor estável, mas, como todas as utilidades, mudam de valor, no tempo e no espaço, a uma determinada velocidade.

A velocidade é função de três coordenadas, cada qual, por sua vez, com um ritmo de variação, que lhe é próprio: — coordenada de ordem física e estrutural, variável com o progresso de técnica; coordenada de ordem social, variável com a natureza da função que lhe é reservada, conseqüente da política administrativa da comunidade; coordenada de ordem econômica, resultante da pressão que sobre ela exerce o progresso do restante da comunidade.

Não é possível subsistir a prática entre nós existente, segundo a qual o desenvolvimento das cidades é promovido pelos proprietários de terrenos, que resolvem loteá-los como e quando mais convém a seus próprios interesses, submetendo os respectivos projetos à Prefeitura apenas para um controle sumário, à luz da legislação existente em que só o que é absurdo pode ser condenado, sem nenhuma consideração pelas linhas estruturais das unidades circunvizinhas, a que tais loteamentos pretendem, assim, incorporar-se.

Admitindo, só para raciocinar, que tais projetos fossem, em si mesmos, perfeitos, ter-se-ia como resultado uma cobertura de retalhos, antieconômica e antifuncional, sem caráter de unidade, sujeitas as construções portanto, a um precoce envelhecimento e conseqüente desvalorização.

Igualmente inadmissível é a faculdade, que se arroga qualquer possuidor de terreno, de construir casa para sua própria residência ou para alugar, conformado — como se diz — com a carência de recursos da zona, pois isso inevitavelmente resulta na implantação e desenvolvimento progressivo de um núcleo sujo, impondo, cedo ou tarde, pesado ônus à Municipalidade, para levar à população aí então sediada, aqueles indispensáveis recursos.

Este erro é responsável pelo aspecto de grande parte desta Capital, em que se vêem núcleos se desenvolverem, disseminadamente, a grandes distâncias uns dos outros, deixando entre si imensas áreas vazias, ainda em forma de roças, — verdadeiros quistos dentro da área urbanizada, em contraste com estreitas manchas ou faixas de grande densidade de população, ao longo de intermináveis estradas, em pleno campo, muitas das quais já cognominadas de avenidas ou de ruas. (Ver P-7).

Responsável ainda é pelos enormes trajetos de bondes, extensas chapas de pavimentação de estradas ou ruas de ligação, estradas linhas ou canalizações de águas, de luz elétrica, de telefone, etc. — tudo isto para servir a uma fraca população.

O controle da Municipalidade, uma vez ela armada com os recursos conseqüentes ao planejamento, se exercerá facilmente, desde que a legislação adotada estribem dos fundamentais princípios que se seguem:

- a) Todo o aproveitamento de áreas deverá ser projetado de modo a ajustá-las à característica da zona e a fazê-las conjugarem-se com o restante na condição de uma parte para com o todo, tomando para si, desde o início, a parte que lhe couber na estruturação definitiva e nos serviços comuns à unidade ou bairro residencial de que são elementos integrantes.
- b) Nenhuma construção será permitida antes que todos os essenciais serviços de utilidade pública sejam instalados — estrada, calçamento, água, esgotos, luz, telefone, etc.
- c) Toda a área deve ser de antemão planejada e as articulações com o conjunto de unidades circunvizinhas perfeitamente estabelecidas — para que o projeto seja aprovado e os serviços de construção tenham início.
- d) A Municipalidade deve ser imitada, sem qualquer ônus, na posse de todas as áreas destinadas ao uso público, tais como estradas, alamedas, etc., — no ato de aprovação do projeto.

As conceituações aqui expressas sobre o zoneamento urbano e o seu enfoque particular em relação à Cidade do Salvador, refletiram-se na estruturação do Decreto-Lei 701, o qual normatiza o assunto nos seguintes termos:

Da Divisão da Terra e sua Utilização

Cap. I – Da divisão em Setores, sua Caracterização e Subdivisão (P-1, P-6, P-8, P-10, P-11 e P-12 subsidiam o trecho que segue).

Art. 1º – No interesse de localizar as atividades bem diferenciadas da população urbana em setores próprios, que se integrem na estrutura física e social da Cidade, a área de sua atual Zona Urbana, definida no Decreto-Lei Municipal nº 333, de 12 de Setembro de 1944, fica dividida de acordo com o Plano de Urbanização elaborado, em doze Setores, a saber:

*Um Setor CENTRAL (SC);
Um Setor PORTUÁRIO E COMERCIAL (SPC);
Um Setor INDUSTRIAL (SI);
Sete Setores RESIDENCIAIS (SR);
Dois Setores de TRANSIÇÃO (ST).*

Art. 2º – O SETOR CENTRAL (SC), que compreende em seu âmbito a colina histórica da Sé, destina-se a conter, como Centro Cívico e Administrativo da Cidade, as sedes dos altos Poderes do Estado, do Governo Municipal, dos principais órgãos dos Serviços Públicos, das associações civis ou religiosas de interesse geral e das instituições culturais – Museus, Bibliotecas, Arquivos, Imprensa –, a Estação Central de Tráfego da rede urbana de ferro-carril e ônibus, e, dentro de limites que serão estabelecidos no planejamento local, os escritórios de profissões liberais e os estabelecimentos de alto padrão, do comércio retalhista, de prestação de serviços e das indústrias de hospedagem, recreação, conforto e moda.

Art. 3º – O SETOR PORTUÁRIO E COMERCIAL (SPCS), onde se localizam as múltiplas atividades do Porto e do Comércio, especialmente o de importação e exportação, dito grossista, fica dividido em dois Sub-Setores, a saber:

*I – Sub-Setor Portuário (SPC-I)
II – Sub-Setor Comercial (SPC-II)*

Art. 4º – O SETOR INDUSTRIAL (SI), destinado à concentração do parque industrial da Cidade, com as instalações e estabelecimentos conexos, será também dividido, de acordo com a classe ou natureza das indústrias e serviços a que se destinam, em Sub-Setores, com os limites, característicos e denominações que serão fixados, oportunamente, no planejamento da área respectiva.

Art. 5º – Os sete SETORES RESIDENCIAIS (SR), cujas áreas se destinam aos vários tipos de habitação, assim se classificam, segundo a densidade ou características da população prevista para cada um:

- I – Dois de Forte Densidade Demográfica:**
 - 1 – Setor Residencial da Cidade Alta (SR-1);*
 - 2 – Setor Residencial de Itapagipe (SR-2);*
- II – Quatro de Média Densidade Demográfica:**
 - 3 – Setor Residencial Operário (SR-3);*
 - 4 – Setor Residencial-Norte (SR-4);*
 - 5 – Setor Residencial-Centro (SR-5);*
 - 6 – Setor Residencial-Sul (SR-6).*
- III – Um de Fraca Densidade Demográfica:**
 - 7 – Setor Residencial-Leste (SR-7).*

§ Único – Os Setores Residenciais, de acordo com a respectiva configuração topográfica, tradições locais ou conveniências da distribuição da população prevista para cada um, serão, por seu turno, divididos em **bairros**, com os limites, características e denominações estabelecidas no planejamento local.

Art. 7º – O Setor Residencial-Leste (SR-7), que é destinado a habitação do tipo chácara, caracterizado pela localização do edifício residencial em lote cuja amplitude permita a exploração de jardim, horta ou pomar, ou da indústria de criação de aves e animais de pequeno porte, – constitui a primeira zona de expansão da Cidade, a se prolongar pela Zona Suburbana, delimitada, atualmente, pelo Decreto-Lei nº 333, de 12 de Setembro de 1944.

§ 1º – Os bairros do Setor Residencial-Leste terão seus Centros de atividades comuns localizados nos núcleos de população mais densa do que a prevista para os mesmos, já existentes ou em formação no referido Setor.

§ 2º – Sempre que o exigirem as necessidades do crescimento ou expansão da Cidade, a Prefeitura poderá autorizar a formação, nesse Setor, de novos núcleos de população mais densa, depois de cuidadoso estudo do planejamento do núcleo e de sua articulação com a estrutura geral da Cidade.

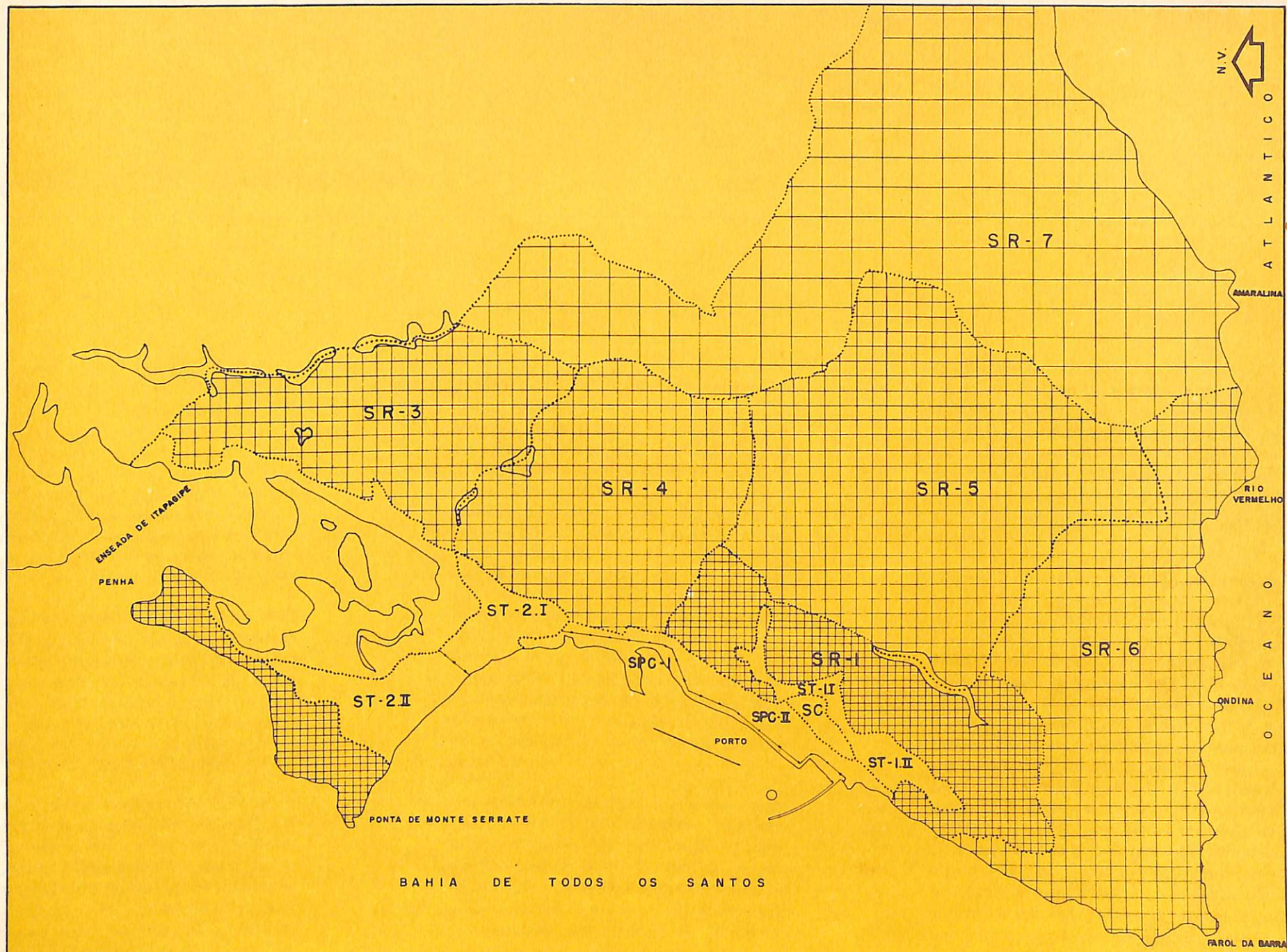
Art. 8º – Os Setores de Transição (ST), – áreas ou zonas intermediárias entre os Setores destinados, precipuamente, às atividades profissionais ou de trabalho, e os Setores Residenciais, – são os seguintes:

- I – Setor de Transição da **Cidade-Alta** (ST-1), com dois Sub-Setores:
 - 1 – Sub-Setor da Baixa dos Sapateiros (ST-1,I);
 - 2 – Sub-Setor da Piedade (ST-1,II).
- II – Setor de Transição da **Cidade-Baixa** (ST-2), com dois Sub-Setores:
 - 1 – Sub-Setor da Calçada (ST-2,I);
 - 2 – Sub-Setor de Roma (ST-2,II).

Art. 9º – A destinação de um Setor a determinado uso não exclui a admissão, em sua área, de núcleos de utilização diversa, desde que convenientes às atividades normais e desenvolvimento ulterior do Setor, a cujos interesses tais núcleos devem subordinar-se.

Art. 10 – O Planejamento de cada Setor, ou das áreas em que se subdividir, depois de convenientemente estudado pelos órgãos técnicos da Prefeitura em matéria de urbanismo, à luz dos preceitos deste Decreto-Lei e das demais disposições legais aplicáveis, será aprovado por decreto do Poder Executivo Municipal.

Este zoneamento pode ser visualizado na planta P-13.



Comunicações - Sistema Viário

Enquanto assim se estabelecia, em suas linhas gerais, o zoneamento da Cidade, simultaneamente se procurava traçar as mais naturais vias de comunicação das várias zonas em que sua área seria distribuída. (P-6).

Nessa primeira etapa de escolha dos traçados, o EPUCS guiou-se tão somente pelo relevo do solo, orientação de suas bacias hidrográficas e direção dos talwegs de seus cursos d'água; pela natureza e posição das praias da vertente oceânica e da vertente da baía, e pela forma que reveste o engastamento do promontório no maciço continental.

A seguir, comparou-se a solução ideal encontrada com a rede atualmente existente, verificando-se as coincidências e disparidades, numa análise muito cuidadosa, capaz de oferecer conscientes argumentos de ordem econômica e social para uma futura formulação de normas e recomendações sobre a rede viária, a serem seguidas pela Cidade, quer na sua expansão e desenvolvimento, quer na correção das aberrações verificadas.

Presidiu ao estudo de intercomunicação das zonas o propósito de estabelecer um sistema de linhas de penetração, apropriadas ao tráfego expresso de grande velocidade e carga pesada, como é o do abastecimento das zonas residenciais da Cidade por produtos provenientes do interior, através das estradas de rodagem ou da estrada de ferro, por produtos manufaturados procedentes da Zona Industrial, ou por produtos descarregados em toda a extensão da baía; e, a par deste sistema, embora com ele entrelaçado, um sistema de linhas de irradiação, destinado ao movimento da massa de habitantes que, de todos os recantos da Cidade, convergem para as zonas de atividades (comércio, indústria, serviços públicos, etc.) e que, de retorno, procuram suas residências ao fim do dia de trabalho. (P-8).

Este movimento de maré cria, numa cidade como Salvador, um verdadeiro problema econômico-social, dada a convergência, praticamente para um ponto só, nuclear, na mesma hora, de uma grande massa de gente, representativa de todos os níveis sociais, que logo se rarefaz, reduzindo-se nas demais horas do dia a um tênue estrato, incapaz de custear a manutenção de um serviço que fosse proporcionado às horas de ponta.

O provimento plenamente satisfatório de meios de transporte nas horas de maior procura é, até certo ponto, uma proposição injustificável economicamente, dada a elevada soma de capital que requer, invertido numa utilidade de baixo aproveitamento na maior parte do tempo e cuja amortização só pode ser obtida encarecendo o razoável custo de serviço.

O congestionamento do tráfego nas horas de ponta, aliás inevitável, é agravado, sobretudo, quando a sediação das massas, mormente das massas operárias, fica distanciada do cenário de seu trabalho; quando esta massa depende, necessariamente, para sua locomoção, de transportes coletivos; quando os meios de transporte obrigam a um acúmulo excessivo de passageiros em cada linha, nas proximidades de um mesmo centro; quando o desordenado intercurso das operações ligadas diretamente às atividades domésticas impõe longos trajetos, obrigando uma forte proporção da população a uma dispensável movimentação de vai-e-vem; quando as linhas de ferro-carris e as estradas que se destinam a grandes percursos não permitem tráfego expresso e rápido; quando o atravancamento das ruas por veículos de velocidade diferentes e por pedestres representam um freio contínuo à locomoção ou uma fonte perene de acidentes.

A fim de atenuar nos limites do possível estes graves inconvenientes, foram feitos estudos tendo por objetivos: — o estabelecimento de circuitos fechados de tráfego ferro-caril expresso, que diminuam os percursos e permitam melhor combinação de movimentos (P-14); a construção de estradas ou avenidas para tráfego rápido e expresso, com pistas especiais para pedestres e ciclistas, distintas das destinadas aos veículos motorizados, com o mínimo possível de cruzamentos de nível, com exclusão de edificações marginais e em condições técnicas de máxima segurança e de menor esforço para locomoção individual; a criação de áreas de concentração da população operária na vizinhança dos locais de trabalho; a descentralização do comércio e das atividades cívicas, por meio de estabelecimento de núcleos de abastecimento e de intercurso social nos centros de gravidade dos bairros residenciais localizados nos altiplanos em que a Cidade se divide; a criação, a partir destes centros, de alamedas de contorno ou redes estelares de estradas arborizadas (P-6), praticamente em nível, com pistas para pedestres e ciclistas, próprios ao tráfego cômodo e seguro dos residentes na zona gravitante do núcleo, empenhados nos labores domésticos.

Os dois grandes sistemas viários, já considerados, visam:

- o das vias chamadas de **penetração**, ligar, tão diretamente quanto possível, qualquer ponto do divisor de águas da vertente Norte do Camorogipe — base do promontório triangular onde assenta a Cidade — a qualquer ponto litorâneo ou central do mesmo promontório, passando pelas gargantas de formação ou conjugação dos altiplanos;
- o das vias ditas de **irradiação**, ligar o Centro Cívico da Cidade e sua Zona Comercial — alta e baixa — a qualquer dos pontos já ligados pelo outro sistema.

As vias de um e outro sistema, destinadas ao tráfego, se anastomosam num conjunto muito simples e fácil de entender, — encurtando consideravelmente as distâncias, permitindo alta velocidade e distribuindo o tráfego, entre elas, de modo muito feliz. (P-8).

Para conseguir esses objetivos, percorrem de preferência o fundo dos vales, dentro de parques ou bosques, subindo as encostas tão somente para atingir e cruzar as gargantas ou centros de abastecimento dos bairros residenciais, e logo mergulhar em outro vale, procurando desse modo interferir o menos possível com a rede local de ligação dos ditos centros com as residências.

Pretende-se, desse modo, com uma medida de ordem geral, proteger a Zona Residencial dos ruídos, poeiras, gases de combustão dos veículos e acidentes que as vias lateralmente edificadas ocasionam, assegurando, reciprocamente, a essas mesmas vias o tratamento especial que lhes é imposto pelo tráfego expresso, isto é, rapidez, economia no desenvolvimento, resistência dos pisos ao desgaste por velocidades altas ou pesos excessivos, e precauções contra acidentes devidos a cruzamentos, curvas fechadas, etc.



O veículo fará quase todo o seu trajeto em grande velocidade nas vias da rede de tráfego expresso, só se apartando delas no núcleo do setor ou bairro residencial a que se destina, para então tomar, em velocidade moderada, a alameda ou caminho que conduz ao prédio de seu destino final.

Essa é a forma pela qual se pode conciliar a rapidez do tráfego com a proteção que a Zona Residencial exige, incontestavelmente, em qualquer país adiantado.

A desejada e indispensável harmonia das medidas de Zoneamento e de Comunicações está sendo, pois, visada, ao cogitar-se de:

- produzir uma rede estelar de muitos raios, de pequena extensão e alta capacidade de tráfego rápido e expresso, ligando o Centro Cívico e Zona Comercial aos subcentros ou núcleos de setores, onde se aglutina e concentra toda a atividade cívica, comercial e industrial que o setor ou bairro comporta, e donde partem as alamedas radiais ou de contorno, que servem às residências de cada um deles. (P-5; P-6).
- manter as adequadas faixas verdes de isolamento das ruas de trânsito e das residências;
- prover as estradas e ruas, assim estabelecidas, de todas as características necessárias à natureza, capacidade, velocidade, frequência, segurança e comodidade do tráfego.

O estudo da geomorfologia da região determinou, de partida, como já se salientou, soluções racionais para os problemas de saneamento, águas e esgotos e zoneamento da Cidade. (P-1, P-4, P-6 e P-5).

As diretrizes apontadas para a solução do complexo problema da comunicação direta das zonas onde se encontram as atividades do alto comércio e indústrias locais com seus centros externos de abastecimentos, e da intercomunicação das zonas e setores ou bairros em que se divide a Cidade e onde se localizam suas várias atividades orgânicas e os diversos estratos de sua população — evidenciam, por seu turno, o perfeito ajustamento e articulação de todas as soluções encontradas e preconizadas, num conjunto simples e harmonioso.

Assim é que o traçado das linhas de tráfego expresso acompanha o dos canais de drenagem e o das linhas-tronco das redes do abastecimento de água e do escoamento dos esgotos, — numa solução felicíssima do ponto de vista da facilidade dos serviços para atender, a um tempo, à sua própria conservação e ao desenvolvimento ou expansão da Cidade. (P-6, P-2).

Tão auspicioso resultado comprova o acerto da orientação e método que se imprimiu aos estudos empreendidos e a sinceridade e a lógica com que foram tratados, de per si, os vários problemas, — com a preocupação dominante de uma correta visão realística das condições locais e a fuga deliberada a soluções acadêmicas, sempre fáceis, aliás, de encontrar e de vestir com argumentos sedutores, mas insinceros.

Tais proposições definitórias do Sistema Viário, identificados graficamente em plantas (esc. 1/10.000), elaboradas pelo EPUCS, posteriormente sofreram algumas alterações, evidenciadas na Lei 701/48 mas que, contudo, não modificaram, no fundamental, o “modelo básico” proposto. (P-6, P-8).

Nesta legislação aparecem, claramente definidos, os conceitos de cintas concêntricas e vias radiais, vias de vales (primárias) e vias de cumeadas (secundárias), dando ao Sistema Viário a seguinte estruturação: (P-10, P-11, P-12 auxiliam a informação).

I – O Sistema Viário da Cidade-Alta

II – O Sistema Viário da Cidade-Baixa

Art. 24 – O Sistema da Cidade-Alta compreende vias de vale e vias de cumeada e sua estrutura básica é constituída por vias primárias de tráfego pesado, implantadas nos vales, e vias secundárias, lançadas nos altiplanos, conjugadas umas e outras numa base comum, no Setor Central.

§ 1º – As Vias Primárias têm, esquematicamente, a forma de cintas concêntricas, ligadas, entre si, por linhas radiais que partem da base comum do Setor Central.

§ 2º – As Vias Secundárias formam três (3) circuitos fechados, tendo um trecho comum coincidente com a base do Setor Central, além de uma radial que, partindo da mesma base, atravessa os dois circuitos maiores, na direção Oeste-Leste.

Aqui, como integrante do “Sistema Viário” inclui-se uma Base Comum de tráfego, localizada no Setor Central e visando, dentre outras funções, conjugar o tráfego das vias de Vale e de cumeada.

Embora o Relatório – Conferência não mencione de forma explícita esta Base de Tráfego, ela aparece nas plantas e gráficos oriundos do EPUCS, como componente fundamental do “modelo adotado”. (P-8).

Do exame deste material (P-15) entende-se esta Base de Tráfego como uma estrutura localizada entre o Largo de São Bento e o Terreiro de Jesus, capaz de receber o tráfego que procede dos Bairros convergindo para o Setor Central, articulada com a “Base Complementar”, conjugadora do tráfego da Cidade-Baixa, através de Túneis e Ascensores.

As plantas P-14 e P-15 anexas, além dos limites, mostram o provável percurso da referida Base Comum.

A definição do Decreto-Lei 701, entretanto, possibilita o entendimento da “Base” como um conjunto formado pela 1ª “cinta concêntrica” de Vale (Baixa dos Sapateiros) e a citada estrutura. (P-8).

Em qualquer das hipóteses, admite-se que a implantação da estrutura da “Base” comprometeria o Centro Histórico da Cidade. Observe-se, a respeito, que a atitude preconizada pelo EPUCS em relação ao Patrimônio Histórico, refletida nas legendas da exposição de 1945, enfatizava a preservação apenas dos que considerava “Monumentos de Real Valor Histórico”:

“A história de um povo não se conta com o encaideamento ininterrupto dos fatos cotidianos que a compõem, mas pela exaltação das fases e momentos culminantes ou decisivos de sua evolução”.

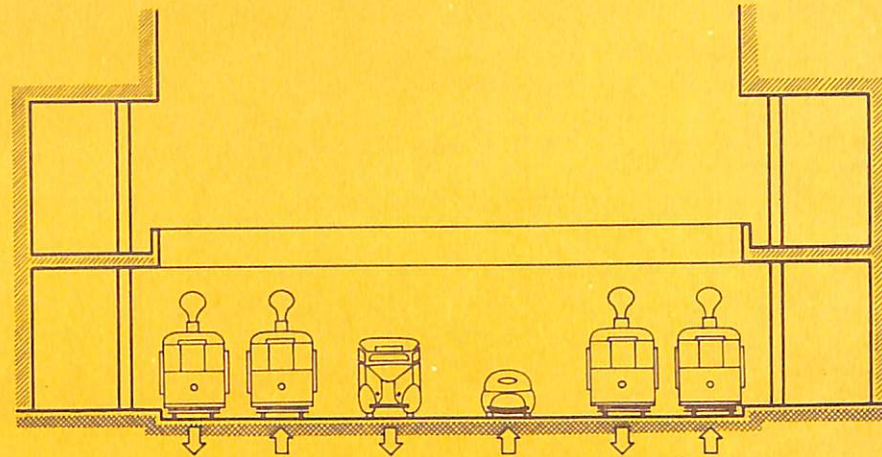
“A história de uma Cidade não se retrata na trama, por si só inexpressiva, de suas velhas ruas, nem na massa heterogênea e incaracterística dos prédios que as bordam, mas nas estruturas e monumentos arquitetônicos que lhe balisam as etapas do caminho percorrido”.

“Mais vale realçar esses verdadeiros marcos do Passado, do que conservar, incondicionalmente, em nome de uma falsa tradição – romântica, talvez, mas desumana e desonrosa – estruturas anti-higiênicas e antiestéticas, degradantes dos foros de civilização da Cidade, pelo ambiente execrável que oferecem aos que nela vivem e trabalham”.

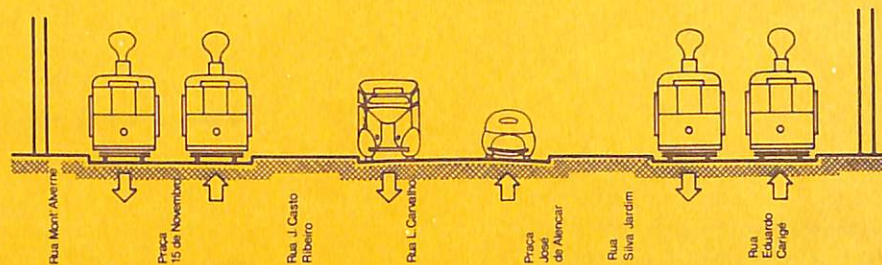
Este entendimento pode ter conduzido à proposição da base de tráfego nos termos em que foi formulada. Em documento posterior, assinado pelo arqº Diógenes Rebouças, encontra-se refletida posição mais consentânea com a atitude diária de preservação de sítios históricos.

GABARITOS TRANSVERSAIS DA ESTAÇÃO DA BASE DE TRÁFEGO

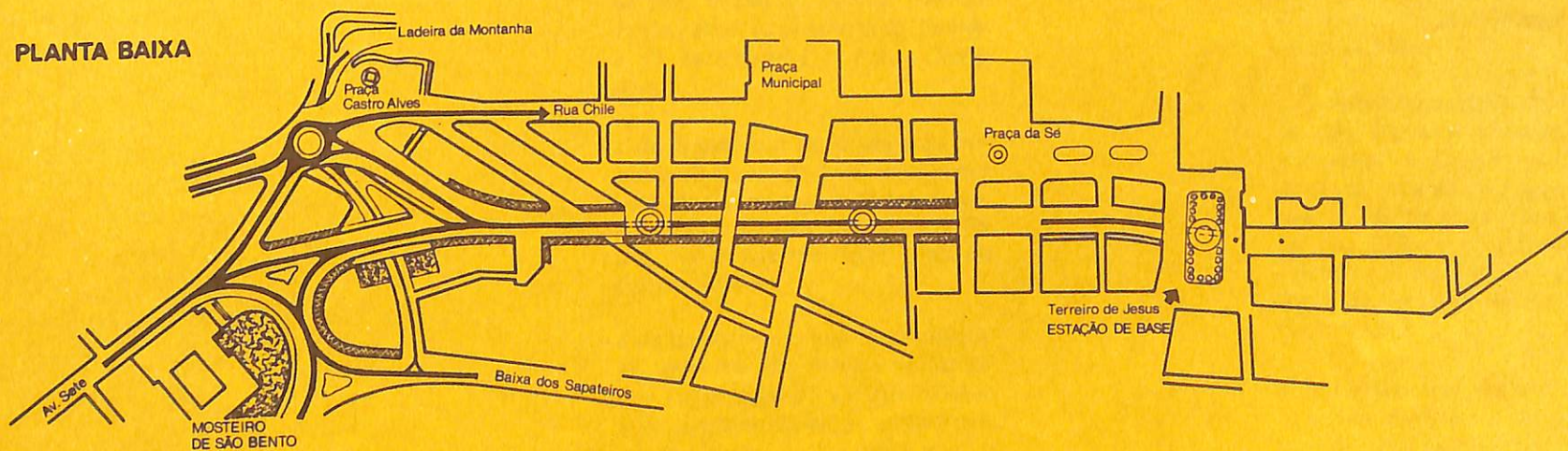
BASE



ESTAÇÃO



PLANTA BAIXA



Art. 25 – São as seguintes as vias primárias, de tráfego pesado:

I – Cintas Concêntricas:

- 1 – a da Baixa dos Sapateiros, demarcada pelo trecho do vale do Rio-das-Tripas, entre as gargantas do Taboão e da Barroquinha – Praça Castro Alves;*
- 2 – a do Dique, que se distende da garganta do Canto-da-Cruz, através dos vales do Queimado, do Sangradouro, do próprio Dique e do rio de S. Pedro, até a nascente deste, grota do Campo-Grande;*
- 3 – a do Camorogipe, que se desenvolve da garganta do Tanque-da-Conceição, pelos vales do Tanque-do-Meio e do rio Camorogipe, até a foz deste, na Mariquita do Rio-Vermelho, e, daí, pela Avenida Oceânica, até o Farol da Barra;*

II – Linhas Radiais

- 1 – a das Sete-Portas, demarcada pelo vale do Rio-das-Tripas, desde a garganta do Taboão até sua confluência com o Rio Camorogipe na Baixa-do-Cabula;*
- 2 – a da Fonte-Nova, partindo do Largo de São Miguel a alcançar, através das grotas do Desterro e da Covada-Onça, o Largo da Fonte-Nova, e daí, através da grota entre as ladeiras dos Galés e do Pepino, até as nascentes do rio Bonoco, cujo curso segue até sua confluência com o rio Camorogipe;*
- 3 – a do Lucaia, que, partindo da Barroquinha, atravessa o espigão, à altura da Lapa, seguindo até o vale do Dique, de onde acompanha o vale do rio Lucaia até o Rio-Vermelho.*

Art. 26 – As Vias Secundárias, de altiplano, são as seguintes (P-14):

I – 1º Circuito – Partindo da Base, no setor Central, transpõe a rua Dr. Seabra em direção do Largo da Saúde, daí, passando à esquerda da Igreja, vai ao encontro da Joana Angélica, seguindo por esta e pela Avenida Sete de Setembro até o Largo de S. Bento, de onde alcança a Base, onde começou.

II – 2º Circuito – Partindo da Base, acompanha o 1º Circuito até o largo da Saúde, de onde, passando à direita da Igreja, prossegue, para depois transpor, novamente, a rua Dr. Seabra, à altura do Arco existente, alcançar, passando sob a rua Siqueira Campos, e rua Botelho Benjamim, que acompanha até o entroncamento da rua do Baluarte; daí segue em busca da garganta do Canto-da-Cruz, prosseguindo pela encosta por trás do Convento da Soledade até atingir a rua Lima e Silva, na tangente da Escola Duque de Caxias, daí pelo espigão do Corta-Braço e Pau-Miúdo, alcança Quintas, ao fundo do Cemitério da Ordem 3ª de S. Francisco, ponto onde desce para atravessar em nível superior a Linha Radial das Sete-Portas, e continuar pelo Matatu-Grande, Pitangueiras e Boa-Vista, até encontrar o vale do Lucaia, que transpõe em busca do morro da Favela, contorna este para alcançar o espigão da Pedra-da-Marca, no 2º Arco, por onde galpa a rua Caetano Moura, e, daí, segue pelas ruas Bento Gonçalves, Euclides da Cunha e da Graça até o Largo da Vitória, onde prossegue pela Avenida 7 de Setembro até encontrar, na praça Rio Branco, o 1º Circuito, que acompanha até a Base de onde partiu.

III – 3º Circuito – Partindo da Base, acompanha os circuitos anteriores, até o largo da Saúde, e o 2º Circuito até transpor a rua Dr. Seabra, à altura do arco existente; daí, pela encosta, alcança o altiplano em frente ao Auditório do Instituto Normal e, descendo pela encosta oriental do espigão, transpõe, novamente, a Linha Radial das Sete-Portas, à altura da Vila Santa-Rita, para reencontrar, no Matatu-Grande, o 2º Circuito, que acompanha até a rua Luis Anselmo; segue por esta Rua e através do sítio S. Fernando, até transpor, em nível superior, a Linha Radial da Fonte-Nova; prossegue, daí, por Campinas, até a Igreja de Brotas, de onde, pela avenida D. João VI e rua Valdemar Falcão, alcança a Linha Radial do Lucaia, que também atravessa em nível superior, para galgar, em seguida, o Alto da Pedra-da-Marca e continuar, pelas ruas Rodrigues Ferreira, Garibaldi e Leovigildo Filgueiras, praça 2 de Julho e rua Visconde de S. Lourenço, até a avenida 7 de Setembro, de onde torna a acompanhar o 2º Circuito, até a praça Rio Branco, e daí este e o 1º Circuito, até a Base, onde teve início.

IV – Linha Radial de Brotas, que, partindo da mesma Base, acompanha o 1º Circuito até alcançar, à esquerda da Igreja da Saúde, as vertentes da grotta de Nazaré; daí, pela encosta, atravessa, em nível inferior, a avenida Joana Angélica, no ponto em que esta atinge a praça Almeida Couto, para, em seguida, transpor o largo da Fonte Nova, em direção ao Hospital Militar; daí, pela rua Frederico Costa (2º Circuito) e avenida D. João VI, até o entroncamento da rua Valdemar Falcão, onde encontra o 3º Circuito.

Art. 27 – O Sistema da Cidade-Baixa consta das seguintes vias principais:

I – Uma Via Básica que acompanha o sopé da Montanha, da garganta do Tanque-da-Conceição ao Farol da Barra, e através da qual se estabelecem as articulações dos dois Sistemas Viários da Cidade;

II – Uma Via de Triagem do Tráfego Portuário, constituída pela atual avenida da França e por seu prolongamento, até encontrar a Via Básica, nas imediações do Colégio São Joaquim;

III – Uma Via de Conexão da base do sistema com o centro de irradiação, em leque, localizado em Roma, das vias secundárias que servem ao Setor Industrial (SI) e ao Setor Residencial de Itapagipe (SR-2).

Art. 28 – Além do encontro de sua Via Básica com a Cinta Concêntrica do Camorogipe, no Farol da Barra, o sistema da Cidade-Baixa articula-se com o da Cidade-Alta por estruturas primárias e secundárias.

§ Único – São primárias, as estruturas que estabelecem comunicação direta, para veículos e pedestres, entre a Via Básica do Sistema da Cidade-Baixa e as Vias Primárias do Sistema da Cidade-Alta; são secundárias, as demais.

Art. 29 — As estruturas primárias previstas neste Decreto-Lei são as seguintes:

- I — a da garganta do Tanque-da-Conceição, que estabelece comunicação, diretamente, com a Cinta Concêntrica do Camorogipe;*
- II — a da garganta do Canto-da-Cruz, que estabelece comunicação direta com a Cinta Concêntrica do Dique, depois de atravessar em nível inferior o 2º Circuito de cumeada, com o qual também se articula;*
- III — o túnel do Pilar, que estabelece comunicação, à altura da grota onde está localizado o 2º Centro de Saúde, diretamente com a Linha Radial das Sete-Portas;*
- IV — o túnel do Bairro Comercial, que estabelece comunicação direta com a Cinta Concêntrica da Baixa-dos-Sapateiros, na grota onde está localizado o Quartel do Corpo de Bombeiros;*

V — a rua Barão Homem de Melo (ladeira da Montanha), que estabelece comunicação direta com a Cinta Concêntrica da Baixa-dos-Sapateiros, depois de atravessar em nível inferior a praça Castro Alves;

VI — a da garganta da Gamboa, que estabelece comunicação à céu aberto e em túnel, com a Cinta Concêntrica do Dique, na grota do Campo-Grande.

§ Único — As estruturas primárias previstas nos itens I, II, V e VI já existem, ainda incompletas ou em condições inadequadas; as dos itens III e IV serão criadas oportunamente — devendo umas e outras obedecer, em sua forma definitiva, a projetos que serão organizados de acordo com o traçado e características estabelecidas no planejamento da estrutura básica do Sistema Viário da Cidade.

Art. 30 — As principais estruturas secundárias são as seguintes:

- I — o Plano Inclinado do Pilar;*
- II — o Elevador do Taboão;*
- III — o Plano Inclinado Gonçalves;*
- IV — o Elevador Lacerda;*
- V — a Rua Visconde de Mauá.*

Art. 31 — As características das vias e logradouros públicos, em geral — eixo, alinhamentos, superelevação, sistemas de escoamento de águas pluviais e de iluminação, arborização e ornamentação, faixas de segurança e refúgio para pedestres — bem como o gabarito, servidões de recuo e avanço, a composição arquitetônica das fachadas e outras características dos prédios marginais, — serão estabelecidas em projetos aprovados por decreto executivo, depois de ouvidos sobre os mesmos os órgãos técnicos da Prefeitura em matéria de urbanismo”.

Com base neste artigo, posteriormente, através do Decreto 1.335, de 06/07/1954, foram regulamentadas as normas para fixação de gabarito de altura e galerias públicas dos edifícios, fixando-se a cota + 94,00 m (noventa e quatro) para altura máxima (cornija da Catedral Basílica) das edificações assentes nos altiplanos com altitudes acima de + 60,00 m (sessenta metros) e cota + 45,00 m para altura máxima das edificações assentes na zona Comercial da Cidade-Baixa. Para as áreas onde "as altitudes forem inferiores a + 60,00 m (sessenta metros), principalmente nos vales e nas margens do Dique, os gabaritos serão motivo de estudos particularizados para cada caso".

Do Sistema Viário proposto pelo EPUCS, verifica-se que apenas o Conjunto das Vias Primárias de Vales foi parcialmente executado. A execução destas vias, entretanto, se por um lado, obedecem aos percursos indicados, por outro lado, não consideram as características físicas preconizadas, particularmente o seu sentido de vias expressas, evitando a interferência de construções marginais, desenvolvidas em meio a parques contínuos, não acompanhando rigidamente os canais retificadores dos rios.

Além disto a não execução de importantes estruturas previstas no Plano (base de tráfego, túneis, viadutos) dificulta presentemente o entendimento dos trechos de vias executadas como integrantes do modelo global proposto.

Com relação a transporte de massa, compreende-se a tônica dada pelo EPUCS ao ferro-carril, por se tratar de transporte preferencial da época, que oferecia ligação direta do centro da cidade aos bairros, em percursos do tipo "ponta de trilho". (P-14).

Esta variável foi objeto de estudos, pelo EPUCS, no sentido de ajustar o ferro-carril às vias de comunicação do sistema geral proposto, procurando racionalizar este sistema de transporte da época, levando-o a percorrer, em 8 circuitos fechados, convergentes para a Base de Tráfego, (P-14) ora os vales ao sentido expresso — ora as cumeadas, "visando ligar os bairros entre si e articular num só conjunto os ramais de interesse local".¹¹

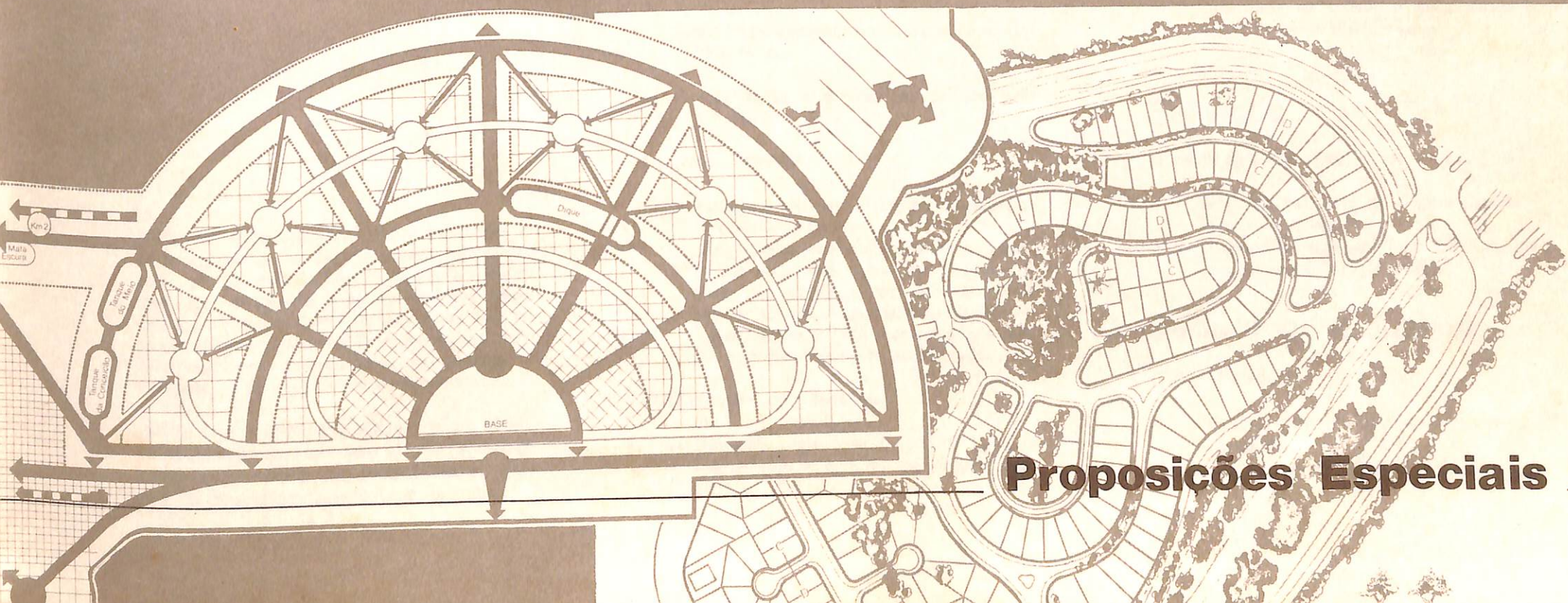
A importância atribuída ao ferro-carril não excluiu o automotor como transporte de massa, pois este já se configurava como uma opção **veloz**, utilizando apenas as vias naturais de vales (P-2), "subindo as encostas tão-somente para atingir e cruzar as gargantas ou centros de abastecimento dos bairros residenciais e logo mergulhar em outro vale". (P-10, P-11 e P-12).¹² O próprio EPUCS admitiu, dentro de uma ética de complementaridade, que estes 2 sistemas de transportes poderiam integrar-se em um único sistema "combinado de transporte de massa".¹²

(11) EPUCS — parte de *Legenda da Exposição-de-1945*.

(12) FERREIRA, Mário Leal — *Relatório-Conferência*.



Praça Castro Alves



Proposições Especiais

Proposições Especiais

Saúde

a) Ampliação do Hospital da Fundação Sanatorial Otávio Mangabeira

- Estrutura existente no Bairro denominado “Pau Miúdo”.
- Localização e geração do projeto pelo EPUCS.

b) Clínica Tisiológica

- Estrutura existente anexo ao Hospital das Clínicas – no Canela
- Surgiu posteriormente, podendo ser considerada uma obra decorrente das necessidades de estudo e pesquisa científica aliadas aos objetivos didáticos da Universidade, indiretamente suscitados pelo quadro endêmico levantado pelo EPUCS.

c) Dispensário de Tuberculose

- Estrutura existente no Largo Dois Leões – implantação e geração do projeto pelo EPUCS.

Saneamento

a) Desvio do rio Camorogipe para o local denominado Chega-Nego

- Projeto executado e coordenado pelo EPUCS, com vistas a sanear áreas de baixios altamente malarígenas, aumentando a capacidade de drenagem e encurtando o percurso do desague do rio Camorogipe, no ponto indicado pelo EPUCS para o emissário de esgoto, proporcionando uma recuperação econômica de uma vasta área da Cidade e integrando-a ao sistema urbano. (P-1, P-5).

Serviços

a) Hotel da Bahia. 1949

- Estrutura existente no Campo Grande – Praça 2 de Julho
- Localização definida pelo EPUCS, que coordenou a feitura do projeto.

Segurança e Justiça

– Penitenciária

- Estrutura existente no local denominado Mata Escura
- Localização e coordenação do projeto pelo EPUCS.

Além das diretrizes gerais que norteariam o desenvolvimento da Cidade, foram formuladas pelo EPUCS proposições diretamente relacionadas com as diversas áreas de pesquisa, objetivando o equacionamento de problemas que, na época, já mereciam definição urgente, conforme evidenciado pelo conhecimento da realidade investigada nos diversos setores da comunidade.

Dentre estas proposições, algumas foram objeto de formulação expressa pelo EPUCS, enquanto outras desenvolveram-se posteriormente, com base nas idéias sugeridas pelo Plano, tais como:

Educação e Cultura

- Conjuntos constituídos de uma Escola Parque e três escolas-classe, estruturas baseadas em métodos educacionais desenvolvidos pelo prof. Anísio Teixeira, com localizações definidas pelo EPUCS, nos bairros de Itapagipe, Brotas, Santo Antônio, Barris, Barra, Rio Vermelho e Liberdade. Desses conjuntos, apenas o da Liberdade foi implantado, aquele que seria dentre todos o de maior porte, levando em conta a necessidade de atendimento a um bairro de alta concentração de população de baixa renda.
- Escola Parque na rua Saldanha Marinho, Três Escolas-Classe nas respectivas ruas: Marquês de Maricá, Conde Porto Alegre, Pero Vaz. Localização e geração do projeto pelo EPUCS.
- Teatro Castro Alves
 - . Estrutura existente no Campo Grande – Praça 2 de Julho
 - . Localização e coordenação do projeto primitivo pelo EPUCS.
- Cidade Universitária e Centro de Cultura Física (Eugenia).

A implantação do atual Campus Universitário Federal não corresponde ao que foi pensado pelo EPUCS, quando dos estudos para localização da Cidade Universitária e Centro de Educação e Cultura Física. Baseando-se no conhecimento de que dispunha sobre o comportamento das variáveis que influam mais fortemente no mosaico urbano, o Escritório formulou a definição de escolha do local – Boa Vista de Brotas – como o mais adequado para implantação da citada estrutura.

“O EPUCS assentou suas preferências pela Gleba de terra situada na zona Residencial-Centro e, assim, de modo geral, limitada: ao Norte, pela grota do chamado Pequeno Dique e divisas atuais da antiga chácara da Boa Vista; a Leste, pelo primeiro afluente que o Lucaia recebe em sua Margem esquerda (ligação de vales prevista Bonoco x Vasco da Gama); ao Sul, pelo curso superior do mesmo Lucaia (Av. Vasco da Gama) e, a Oeste pelo lago do Dique”.

Para fixar sua preferência pela área indicada e descrita, o EPUCS atendeu às seguintes razões:

- 1 – Situação da gleba na Zona Residencial-Centro, tão próxima quanto possível do centro de gravidade da Cidade, na colina histórica da Sé, – o que facilita e encurta as intercomunicações da Universidade com os demais setores da comunidade urbana em que ela se integra;
- 2 – Isolamento, assegurado pelo fato de se achar a gleba encravada em zona residencial, – o que exclui, por si mesmo, além de influências prejudiciais de vária sorte, a interferência, no campus universitário, das grandes vias de tráfego do sistema urbano, atual e futuro, sejam as de vale, que apenas perlongam a envolvente cinta de parques que protegerá a futura Cidade Universitária, sejam as da cumeada, das quais somente uma, prevista no Plano de Urbanização, depois de acompanhar, ao longo das encostas que vertem para o Dique, a orla ocidental do altiplano, o atravessa em nível inferior, quase no vértice do ângulo que ele configura, para, a seguir, transpor, em viaduto, o vale do Lucaia;

3 – Disposição e orientação do altiplano que favorecem, não só a adoção de um partido racional de composição arquitetônica, como as melhores condições de insolação e ventilação para as estruturas;

4 – Riqueza de revestimento florístico, aproveitável em grande parte do seu estado atual, sem prejuízo de um reflorestamento adequado com essências cuja floração multicolor dê à paisagem ambiente a nota de colorido vivaz que lhe falta, para realce e valorização da luxuriante gama dos verdes que em geral a dominam;

5 – A integração do lago do Dique no campus da Universidade, o que bastaria, por si só, para justificar a preferência, de vez que só um empreendimento do porte da Cidade Universitária permitirá dar, sem mais demora, à encantadora paisagem do Dique o tratamento condigno que ele está a exigir, de há muito, da civilização baiana (o estudo dos vários problemas da Cidade, especialmente no que respeita à valorização de suas belezas naturais, entre as quais avulta o lago do Dique, levou o EPUCS à convicção de que a modéstia de recursos de que a Bahia dispõe, não permite empreender, com êxito, o tratamento devido a esse precioso patrimônio artístico, senão associando os esforços nesse sentido a obras ou empreendimentos de outra finalidade, mas de igual vulto e importância);

6 – A vizinhança imediata do projetado Centro de Educação e Cultura Física, localizado à margem do Dique, que compreende o Estádio, já em construção, a Escola de Educação Física, Ginásio, Piscina Olímpica, etc., – conjunto de unidades que proporcionará à Universidade, em condições sobreexcepcionais e sem os ônus de instalações públicas, os inestimáveis serviços de que não pode prescindir a mocidade universitária, como elemento orientador e unificador de formação eugênica e instrumento indispensável para os estudos de biologia, aos quais oferece um material abundante e sempre renovado, – tudo com o alto objetivo de plasmar u'a massa humana homogênea, típica, sobre a qual o Estado possa raciocinar quando tenha de considerar seu potencial cívico, nas grandes emergências da vida nacional;

7 – A circunstância de pertencer ao Estado perto de 40% da área de altiplano, representada pela esplanada da chácara da Boa-Vista, apenas ocupada, em pequena parte, pelos pavilhões do Hospital Juliano Moreira, – o que permite a imediata utilização dessa grande área, de mais de 187.000 m², sem despesas de desapropriação e sem os inconvenientes de desalojamento precipitado de ocupantes, oferecendo, por um lado, oportunidade única para a solução, em prazo razoável, do sério e premente problema da assistência aos psicopatas, pela localização, em ponto adrede escolhido e com as instalações médico-sociais

preconizadas pela técnica moderna, da "colônia" ali atualmente alojada nas piores condições, e, por outro lado, feliz ensejo para a desejável reabilitação do solar da Boa-Vista, patrimônio histórico e artístico da Nação, onde viveu Castro Alves, símbolo das aspirações da Liberdade e Justiça Social que, hoje mais do que nunca, devem inspirar a mocidade universitária;

8 – Oportunidade, finalmente, para uma corajosa e honesta experiência de revalorização da camada mais pobre da população da Cidade, de cujo total constitui cerca de 75%, mediante a concentração, em local conveniente e para o tratamento preconizado em trabalho deste Escritório sobre a habitação proletária, da miserável massa humana ora esparsa na gleba indicada, verdadeira amostra representativa daquele preponderante estrato social urbano, que, ali, por assim dizer, vegeta mais do que vive, tão impressionante é seu estado de miséria econômica e desamparo social, constituindo, além do mais, um entrave à preservação da paisagem ambiente cuja beleza põe continuamente em perigo, com a destruição do revestimento florístico da região e a alteração do modelado natural do solo^{1 3}.

(13) EPUCS – Cidade Universitária da Bahia – A Localização.

Habitação

Na elaboração da Tese sobre Habitação Proletária, já constando as informações provenientes do trabalho da pesquisa de campo — “habitação, condições de saúde e sócio econômicas das populações”, estrutura-se uma proposta concreta não só no que se refere à distribuição espacial da habitação proletária, mas objetivando também definir mecanismos necessários a geração de ofertas de habitação para a população de baixa renda.

Fundamentando-se na análise do problema, foram formuladas proposições que abarcam os aspectos social, econômico, financeiro, institucional e político da habitação, como serviço de utilidade pública.

Reflete este posicionamento a preocupação de exigir da **administração pública** o dever de interferir como incentivador e até assumir encargos da intervenção direta em caso de carência ou especulação desenfreada da habitação.

Para o êxito desta intervenção, com vistas ao atendimento às populações de baixa-renda, a tese destaca, dentre outros, os seguintes pontos:

- 1 — Desencorajamento da retenção de terrenos baldios por especuladores que ficam à espera da valorização promovida pelo esforço alheio, mediante a imposição de taxas sobre os mesmos terrenos, em zonas cuidadosamente pré-estabelecidas;
- 2 — Localização da casa tão próxima quanto possível das zonas de atividade de seus ocupantes, sem, com isso, desfigurar o aspecto ou o caráter da zona, — requisito este muito sério quando se trata de setores residenciais de alto padrão;
- 3 — Redução máxima do custo da construção, sem prejuízo dos requisitos mínimos de segurança, higiene e conforto compatíveis com a dignidade humana;
- 4 — Sacrifício de alta percentagem da área do terreno, para a instalação dos serviços

de assistência social a serem prestados à população aí sediada, a fim de possibilitar a ação educativa e protetora do Governo e instituições filantrópicas, indispensáveis às massas humanas incapazes de se erguerem por suas próprias forças;

- 5 — Atribuição da conservação do prédio a organizações especializadas, exonerando seus ocupantes de um encargo que excede sua capacidade e educação econômicas¹⁴.

(14) EPUCS — Tese sobre Habitação.

“O 1º requisito possibilita a aquisição a preços razoáveis de terrenos ainda não edificados onde possam assentar as construções econômicas:

O 2º requisito só poderá ser satisfeito se a ocupação for transitória, isto é, — se fazendo a vanguarda da urbanização da zona, a construção barata perdurar apenas o tempo necessário para que se processe naturalmente essa urbanização, cedendo, então, lugar, gradativamente, às construções do tipo mais nobre e compatível com as características próprias de cada zona.

O 3º requisito é, em certo sentido, complemento do primeiro, de vez que se tem em vista construções muito econômicas, de vida curta — diga-se, no máximo, vinte anos — cujo custo ao fim desse prazo fique integralmente amortizado.

O 4º requisito atende à necessidade de adiar a percepção dos lucros comerciais do empreendimento que não seja a justa taxa de juros do capital empregado, por todo o tempo de exploração provisória ou preparatória de área, na previsão da compensadora valorização que o terreno, assim beneficiado por essa ocupação e pelos serviços públicos que ela enseja, atingirá ao termo do prazo de espera.

O 5º requisito, finalmente, sendo de natureza mais social que comercial, só poderá ser bem preenchido por quem esteja animado do verdadeiro espírito público”.

Consentânea com estas formulações, foi elaborada uma proposta objetivando o encaminhamento da solução do problema da habitação proletária, abarcando inclusive os aspectos financeiros, apresentada nos seguintes termos:

“A Solução Preconizada

Parece-nos que a forma mais simples de se prover uma experiência nesse intrincado e palpitante assunto seria o **Poder Público** adquirir, no mercado livre ou usando o poder de desapropriação por utilidade pública, que lhe assiste, uma conveniente área de terras, dividí-la em lotes, segundo um plano cuidadosamente estudado, no sentido de sua utilização, não só a transitória como a futura e definitiva, dotá-la de todos os serviços e comodidades essenciais, tais como água, esgoto, luz, telefones e logradouros, indispensáveis à sua integração futura no bairro que a circunda, esgotado que seja o período da ocupação transitória, — dando, então, o terreno, assim preparado, em concessão a uma empresa particular que fizesse as edificações previstas e as explorasse no prazo e condições convencionados, com a cláusula de reversão dos prédios ao domínio do Governo ao termo do prazo da exploração, a fim de serem destruídos e assim tornar possível dar à gleba seu novo e mais valioso destino.

Tratando-se de u’á massa de indivíduos com as características sociais, econômicas e de saúde de que dão notícia os inquéritos procedidos pelo EPUCS, massa que ainda não atingiu, sequer, o limite inferior daquele estrato social que, em outros países, é considerado como classe operária propriamente dita, — é evidente que se não deve cogitar de provê-la de casa própria, que, mesmo quando atenda apenas aos requisitos mínimos de higiene e conforto, será ainda de tipo e preço demasiado altos para sua capacidade de lhe usufruir as vantagens e lhe atender ao pagamento.

É preciso libertar essa massa humana das angústias da verdadeira asfixia de economia familiar decorrente dos pesados encargos do pagamento da casa própria; é mister, também, libertar as instituições de previdência e assistência social do risco — senão fatalidade — de ter de recuperar o imóvel alienado, já então nas piores condições de conservação, quando fique demonstrada, não só a incapacidade do beneficiário para pagar o preço da aquisição, como a perturbação profunda de sua fragilíssima economia durante o tempo em que se debateu, insistente, para reter um bem cuja posse estava acima de suas forças.

Para esse estrato de população a casa não é a solução do problema de sua miséria, mas tão somente o palco que é preciso montar para sobre ele serem desenvolvidas todas as complexas atividades de assistência social, de economia, de saúde e de educação, que possam, quando mantidas perseverantemente, melhorar, através de sucessivas gerações, o estatuto de vida dessa gente.

A grave situação atual é produto da miséria e a miséria se combate com u'a melhor compreensão da vida, um maior otimismo, que só a saúde física e mental proporcionam, e finalmente com o aumento da capacidade aquisitiva que decorre naturalmente de melhor educação social e profissional.

Proporcionar a casa dentro de concentrações adrede preparadas, isto é — com os serviços gerais de saneamento, higiene, e conforto compatíveis com a própria dignidade humana; com as escolas, desde o maternal e de atividades domésticas até a profissional, desde o jardim-de-infância ao curso primário e secundário (devidamente proporcionado este); com os campos esportivos, as cooperativas de consumo, os cultos religiosos e, acima de tudo, o **serviço social ativo**, proporcionador e coordenador dos demais, — eis a verdadeira solução do problema.

A planta anexa (P-16) mostra os pontos já escolhidos para a localização da massa proletária que, como já se acentuou, se compõe nesta Capital de dois elementos bem diferenciados: o operário propriamente dito e o indivíduo que, sem profissão definida, vive um pouco ao acaso dos ganhos eventuais de cada dia.

Isto posto, considerado o fenômeno social em foco, nota-se que o operário da indústria ficará, como se vê na planta, localizado na zona assinalada por achúrias, na vizinhança imediata do futuro parque industrial da Cidade, enquanto a localização do segundo, por ser tributário direto das zonas residenciais e, sobretudo, das de mais alto padrão econômico, não pode delas se distanciar, sem contribuir para que subsista sem solução um problema que já tem, hoje, sensível gravidade — o dos longos transportes das residências aos locais do trabalho.

Surge desse modo um aparente paradoxo: com a intenção de preservar a valorização das zonas residenciais de vários padrões, enseja-se a criação na proximidade delas, de manchas de baixo tipo econômico.

Para mostrar que não existe o contra-senso, ao parecer, manifesto, basta salientar-se que se pretende, por um lado, isolar essas concentrações por meios naturais, à **feição de ilhas**, e, por outro lado, criar dentro delas uma tendência de movimento centrípeto da população, isto é — tendência para a centralização e não para a dispersão pela circunvizinhança.

Essas "ilhas" se formam naturalmente, desde que às glebas destinadas às concentrações sejam morros isolados por vales que se converterão em parques do planejado sistema de faixa verdes da Cidade, acompanhando os pequenos cursos d'água de que a região é sobremodo rica.

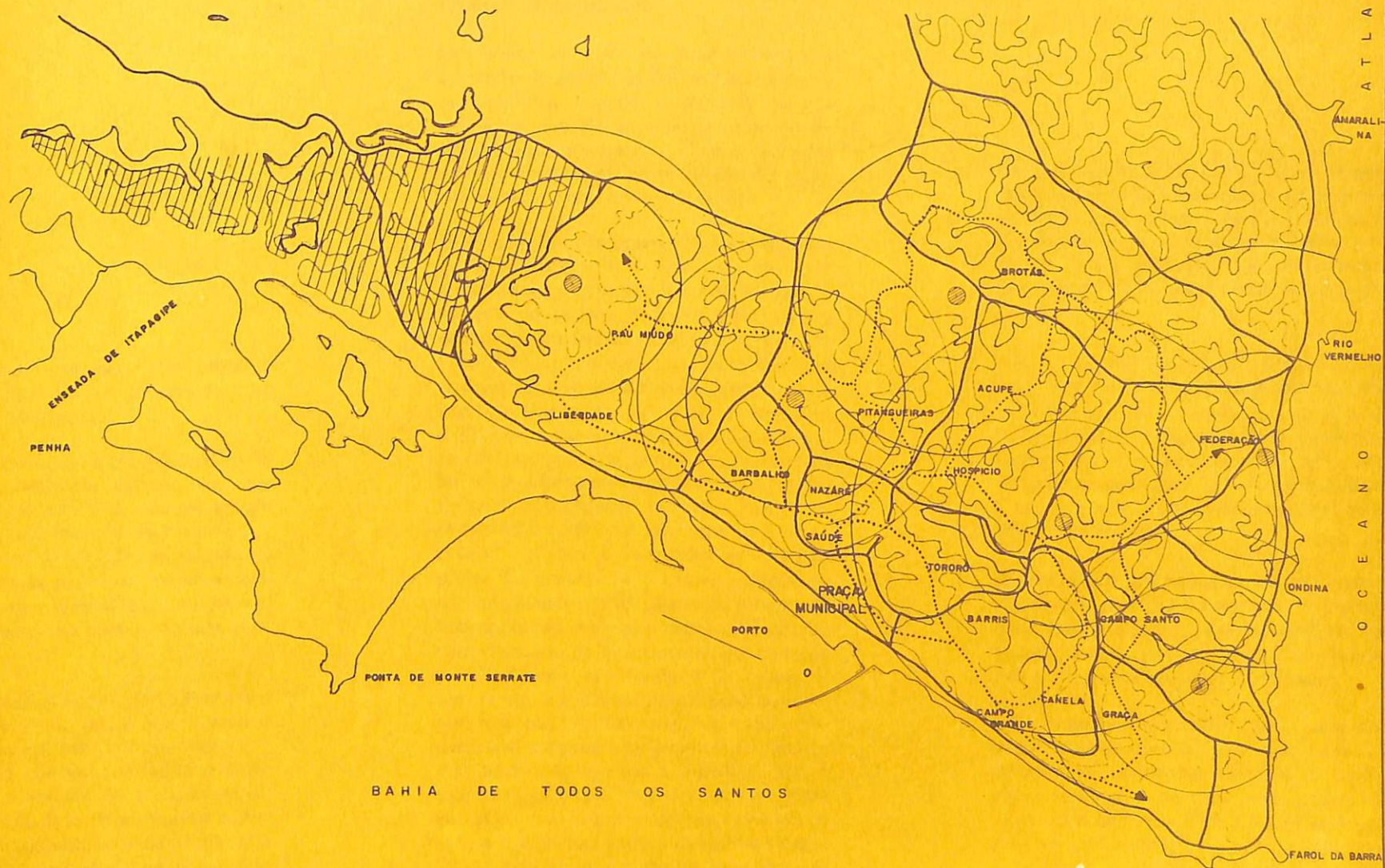
O movimento centrípeto será obtido se a gleba for dotada de todas as facilidades imaginadas no plano, de modo a oferecer a seus ocupantes tudo aquilo do que necessitam, ao alcance da mão, proporcionados e adaptados às suas circunstâncias e possibilidades, certamente por forma tão fácil e abundante quanto nas áreas circunvizinhas de melhor padrão econômico.

A massa humana concentrada nessa gleba tende a diminuir não obstante o crescimento da população da cidade, eis que, à proporção que as novas gerações vão adquirindo maior desenvolvimento social e melhorando seu padrão de educação, sobretudo profissional, deixam seus componentes de ser "biscateiros", para ingressar legitimamente na classe dos operários das indústrias ou noutras categorias profissionais, passando, então, a residir em bairros próprios da Cidade, em condições de vida muito mais definidas e de perspectivas mais promissoras.

CONVENÇÕES :

/// ZONA RESIDENCIAL OPERÁRIA

● CONCENTRAÇÃO PROLETÁRIA (PROVISÓRIA)



Plano do Financiamento

Do ponto de vista do financiamento, a execução do plano das Concentrações muito se simplifica quando dissociadas as três operações que ela envolve: a) aquisição do terreno e sua urbanização; b) construção dos edifícios residenciais; c) instalações dos serviços sociais, de economia e de saúde.

Quanto à primeira operação, duas hipóteses se apresentam: ou o Governo toma por empréstimo a quantia necessária para a compra do terreno e seu preparo para a ocupação, ou induz um dos Institutos de Previdência a aplicar uma parte de suas reservas técnicas na operação. Neste caso, o Instituto entregará a gleba, pelo prazo de 15 a 20 anos, à Administração Pública, mediante contrato em que se obrigará a fazer as obras de urbanização e as edificações necessárias à concentração proletária planejada, restituindo o terreno ao cabo do prazo previsto, e após a destruição ou remoção prévia das residências — isto é, — depois de desimpedidos os lotes para a construção de habitações do mais alto padrão, de acordo com o projeto de incorporação definitiva da gleba ao plano de urbanismo da Cidade, — sem direito a qualquer indenização ou compensação pelas benfeitorias tais como estradas, ruas, parques, play-grounds, serviços de iluminação, água, esgoto, telefone, etc. e tudo mais com que foi a gleba dotada tendo em vista sua futura ocupação, compatível com o padrão da zona em que ela se integra, sob a condição, porém, de dar-lhe o Instituto a utilização prevista no projeto definitivo de urbanização.

Verifica-se, pois, que, para essa gente, o problema principal não é o da casa, mas sim o da instrução e da saúde.

A casa, entretanto, é indispensável como cenário para o exercício de tudo mais que urge fazer em seu benefício e na preparação de seu futuro. Daí, haver-se distribuído, por diferentes pontos da Cidade, os núcleos da concentração dessa massa de trabalhadores, ao invés de serem criados para ela bairros próprios, afastados dos centros de suas atividades.

Os inquéritos realizados pelo EPUCS revelam as características da massa em apreço e salientam dois fatos bem importantes: 1.º — a existência de um estoque humano ainda muito bom e merecedor de ser preservado; 2.º — o excessivo peso de elementos adversos, de ordem econômica e de saúde, que tende a estiolá-lo, produzindo um grave dano social, e uma criminosa indiferença ao lado humano da questão.

Em qualquer hipótese, isto é — seja o terreno adquirido pelo Governo ou por um Instituto de Previdência, o ressarcimento do dinheiro empregado, com os juros acumulados, seria obtido com a venda dos lotes, então muito valorizados pela urbanização e ocupação havida.

Dado o aumento contínuo e progressivo do valor dos terrenos urbanos a garantia cresceria sempre, tendo ainda a reforçá-la os lucros eventuais da valorização de terras que, tendo, de começo, aspecto caracteristicamente rural, passariam a ser urbanizadas e incorporadas às circunvizinhas, de elevado padrão residencial.

Quanto à segunda operação, ou seja a construção dos edifícios residenciais, a quantia nela invertida, que poderia também ser obtida por empréstimo, seria amortizada, mês a mês, pelos alugueres percebidos.

Na composição dos preços de locação dos vários tipos de casa, computar-se-ia, além da amortização do capital invertido na operação, calculada à base de taxa módica de juros, uma cota destinada a cobrir as despesas de administração e conservação dos edifícios e instalações sediados na gleba, garantindo, desse modo, a continuidade do programa dentro do prazo estipulado.

Finalmente, quanto à terceira operação, haveria que distinguir as instalações e serviços de utilidade pública de natureza industrial, das instalações destinadas às atividades sociais, educacionais e de saúde.

As primeiras — tais como água, esgoto, luz, telefone, etc. — seriam executadas pelas agências, oficiais ou concessionárias, incumbidas desses serviços e teriam a compensação devida nas tarifas de serviço prestado. As segundas — ambulatório, creche, escolas, etc. — seriam realizadas pelas agências ou órgãos de serviço público em cuja esfera de ação ou competência se localizassem ou a que estivessem articuladas, sendo custeadas, como de direito, pela respectiva receita geral da entidade do direito público a que estivessem subordinadas — o Município, o Estado ou a União.

Assim entendido ou planejado, o financiamento do programa das concentrações, fica o problema do provimento de habitações a baixo preço, com os serviços indispensáveis à população nelas sediadas, colocado, como convém, em termos de justa e compensadora remuneração do capital invertido, sendo as utilidades usufruídas, à exceção das custeadas pelas rendas públicas, pagas pelos beneficiários.

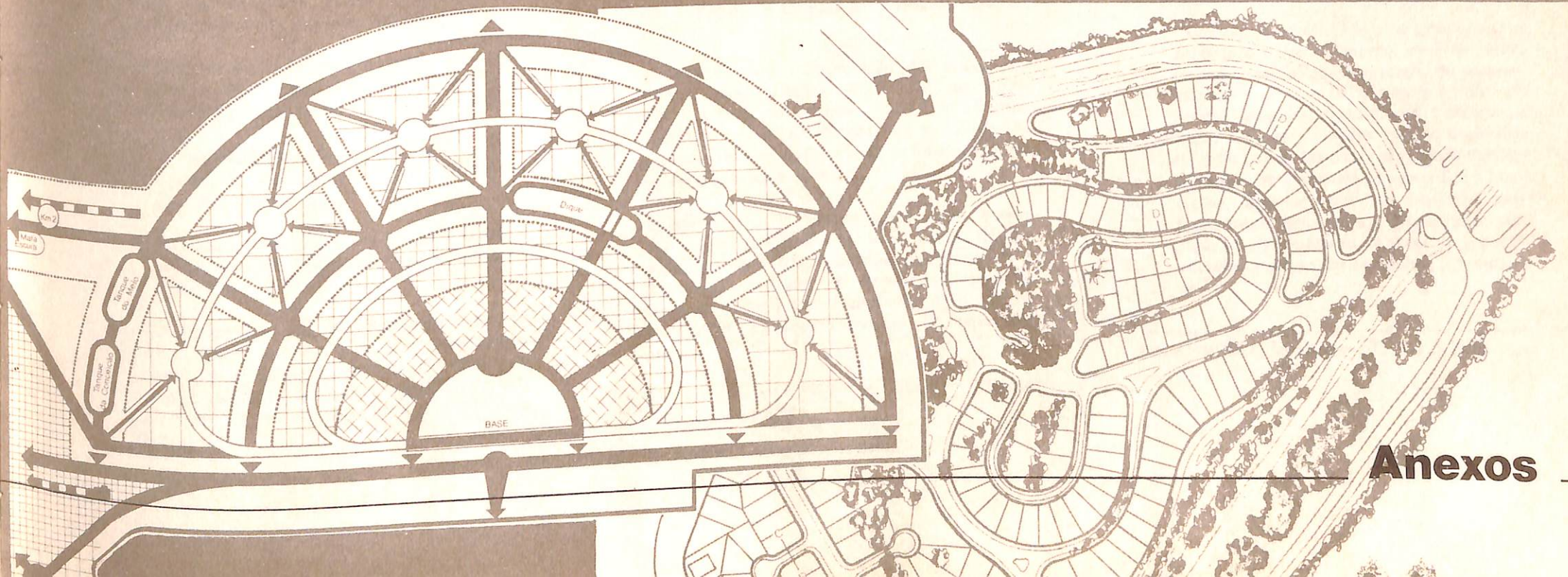
A casa deve ser dada em aluguel a fim de tornar possível sua destruição após a amortização total, ao fim do período da ocupação provisória, isto é, quando a gleba venha a se integrar na zona circunvizinhante, de padrão residencial mais alto.

Seria preciso estabelecer, por outro lado, critérios de prioridade na concessão da casa de aluguel, com o objetivo de obstar o desvirtuamento de seu legítimo propósito, de servir ao estrato mais pobre da população, dando-lhe residência compatível com seu ganho, e tanto quanto possível na proximidade do local de seu trabalho.

Teriam, por exemplo, preferência as famílias cujo ganho global não excedesse a quatro vezes o preço da locação da casa pretendida, devendo os prédios ser de custo tão módico que permita alugueres à razão de 50 a 150 cruzeiros mensais, aí compreendidos os gastos com a própria conservação ordinária, a amortização do capital e o custeio da administração do empreendimento.

A solução poderá ser encontrada no uso de casas de construção econômica, do tipo estudada detalhadamente por este Escritório¹⁵

(15) EPUCS — Tese sobre Habitação.



Anexos

Estudos Específicos

Botânica

Nesta área de estudo, coube ao Padre Camilo Torrend elaborar os seguintes trabalhos:

- 1) "Flórua da Bahia" no qual se integra "a lista das principais espécies de Pteridófitos" e de "Ganerógramos citados no Estado da Bahia".
- 2) "Flora Hidrófila – Plantas Ictiófilas". Completam este trabalho 230 fotografias de uma série de estampas.
- 3) "O aspecto Fisiográfico da Bahia" (Capital e seus Arredores). Completam este trabalho 11 fotografias.

Estes trabalhos, além de oferecerem subsídios para o Plano, deveriam compor a Enciclopédia Urbanística de Salvador, um dos objetivos fixados pelo Escritório. Por suas características, eles se constituem em material de estudo sempre atual.

Climatologia

O trabalho de Climatologia, desenvolvido pelo eng^o Magno Pereira Valente, constitui-se de estudos sobre Insolação, Ventos, Pluviosidade, Evaporação, Umidade relativa, Pressão, Nebulosidade e Temperatura, na Cidade do Salvador, com base em dados fornecidos pelo Serviço de Meteorologia, nos períodos entre 1923 a 1924 e enriquecidos com tabelas e diagramas elucidativos para a sua interpretação.

O destaque atribuído ao estudo sobre Insolação evidencia-se pelos subsídios que oferece, de cunho analítico e gráfico, para a determinação de quantidade e duração de insolação nas paredes dos edifícios, na latitude da Cidade do Salvador (13^o).

A falta de uma interpretação dos estudos de Climatologia realizados pelo EPUCS, sob o prisma da ciência do urbanismo não reduz a seriedade dos referidos trabalhos, que se constituem até hoje, em uma fonte precisa de informações de cunho científico e didático.

Saliente-se que o mesmo autor, prof. Magno Valente, sempre dedicando-se ao estudo da Climatologia em Salvador, produziu recentemente 2 trabalhos, com base nos estudos realizados na época do EPUCS e ampliados com novos dados, oferecendo, conseqüentemente, um novo enfoque:

- 1) Insolação nos Edifícios na Cidade do Salvador
Publicação UFBA.
- 2) Conforto Térmico em Salvador
(a ser publicado)

Colonização do Recôncavo

"Corrigir os defeitos de uma cidade, ou lhe projetar o desenvolvimento, deve ser, antes de tudo, motivo de **perscrutação do passado**, visando identificar os fatores que influíram na sua evolução, marcando-lhe a fisionomia atual; deve ser, também, motivo de análise rigorosa das razões responsáveis pelo desfiguramento das primitivas características; finalmente, deve ser motivo de profunda meditação sobre novos fatores operantes na evolução da humanidade, capazes de produzir inflexões maiores ou menores nos tempos a vir".

(16) FERREIRA, Mário Leal – *Exposição de Motivos*.

Esta conceituação justificou a elaboração de vasto trabalho, coordenado pelo prof. Carlos Ott, buscando o conhecimento dos fatores que, no passado, contribuíram para formar a fisionomia que apresentava a Cidade, à época do EPUCS, envolvendo pesquisas em bibliotecas e arquivos, da Bahia, do Rio de Janeiro e mesmo de Portugal, estas através de correspondência. O trabalho, apresentado em vários volumes, abrange os seguintes temas:

- I – O Colono e a Colonização. (Aspectos antropológicos e etnológicos).
 - Contribuição antropológica do colono branco e de seus colaboradores
 - Contribuição cultural do colono branco e de seus colaboradores primitivos.
- II – A terra e o homem. (Estudos antropológicos e geográficos)
 - A terra e seus produtos.
 - O domínio da terra pelo homem.

- III – A Formação da Sociedade. (Aspectos sociogênicos)
 - O potencial humano.
 - As profissões exercidas pelos colonizadores.
 - O capital invertido na colonização.
 - A formação das classes sociais.
 - A escravidão.
 - A imigração estrangeira.

IV – A formação da Cidade do Salvador

- V – A evolução cultural da Sociedade Baiana.
 - Educação na família nas escolas na sociedade.

VI – A agricultura:

- As plantas cultivadas
- O terreno e as áreas ocupadas.
- O braço humano.
- O capital invertido.
- Evolução, Produção e Exportação, no correr dos tempos, da:
 - . cana-de-açúcar,
 - . fumo,
 - . café,
 - . cacau,
 - . mandioca,
 - . arroz, milho, feijão, amendoim e batata-doce,
 - . coco, laranja, banana e abacaxi,
- algodão.

VII – A Zootécnica:

- Criação de animais.
- Sua distribuição no Recôncavo
- O braço humano.
- Evolução da Zootécnica
- Abastecimento de carne da Cidade.
- Produção e exportação de couros e peles.

VIII – As Indústrias:

- Indústria açucareira
- Indústria do fumo
- Indústria da mandioca
- Tecelagem
- Construções navais
- Pesca
- Produção extrativa vegetal
- Produção de artefatos de barro.
- Produção de cal
- Indústria extrativa mineral
- Outras indústrias
- O artesanato.

Complementam este trabalho mapas de reconhecido valor histórico, material fotográfico e informações mapeadas de toda a produção de gêneros alimentícios, nas diversas zonas do Recôncavo baiano.

Geografia

Coube ao eng^o Lauro Sampaio elaborar o estudo sobre Geografia, abordando aspectos diversos. Tais como a economia, a demografia, a política e a administração, de modo a fornecer uma visão globalizante do meio onde se faria atuar o planejamento.

Desenvolvendo uma linha de estudo do geral para o particular, o Trabalho abrangeu os seguintes enfoques:

I – ESTADO DA BAHIA

Esboço Orográfico

Esboço Hidrográfico

- Recursos Hidroelétricos
- Portos
- Vias de Comunicação
- Plano Rodoviário
- Linhas Aéreas

Superfície e População

Divisão Administrativa e Judiciária

Zonas Fisiográficas

Produção Mineral e Vegetal

II – RECÔNCAVO DA BAHIA

- Descrição Administrativa
- Meios de transporte
- Comunicações

III – BAIÁ DE TODOS OS SANTOS

- Descrição Fisiográfica
- Ilhas, Rios, Portos

IV – MUNICÍPIO DO SALVADOR

- Situação Fisiográfica e Geográfica
- Limites Administrativos
- Orografia
- Hidrografia
- Superfície
- Divisão Administrativa
- Administração Municipal
- Vias de Comunicação
- Produção Vegetal – Mineral

V – CIDADE DO SALVADOR

- Descrição sobre a Formação Geológica onde se assenta a Cidade e considerações sobre as facilidades urbanas da época.

Embora descrevendo em esboço os aspectos geográficos do Estado da Bahia, particularizando os relacionados com o Recôncavo baiano e a baía de Todos os Santos, o trabalho deteve-se mais aprofundadamente na parte que se refere ao Município do Salvador.

Materiais de Construção para Casas Operárias

Através do Gabinete de Materiais de Construção da Escola Politécnica, desenvolveu-se a pesquisa sobre “materiais de construção”, cujos objetivos, universo inicial do estudo e de sua posterior ampliação encontram-se definidos no relatório apresentado ao EPUCS, pelos eng^{os} Ernani Sávio Sobral e Hildérico Pinheiro:

“Fomos encarregados pelo EPUCS (Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador) de estudar os materiais de construção mais empregados na Cidade, com o fim especial de saber qual o material próprio às construções de baixo custo projetadas por aquele escritório. Nossos trabalhos tiveram a supervisão do Dr. Miguel Calmon Sobrinho, catedrático da Escola Politécnica da Bahia, que estabeleceu um programa de pesquisas concernente a materiais conhecidos e desconhecidos. Paredes, pisos e telhados ocuparam nossa atenção e delimitaram o campo de observação dos materiais estudados. Primeiramente, estudamos várias argamassas, quanto ao aspecto, resistência aproximada, retração e fendilhamento. Em seguida algumas observações sobre um ligante que julgávamos melhoraria as condições econômicas da construções — cal e barro queimado —, baseados na ação puzolânica da argila torrada sobre a cal aérea. Dentro desta norma surgiu correlatamente a idéia do emprego do solo-cimento, que vem sendo objeto de muitos estudos em vários centros científicos”¹⁷.

O material solo-cimento foi pesquisado sob múltiplos aspectos, inclusive quanto às possibilidades de sua utilização como “material de piso”, material de vedação (paredes) e material de cobertura (telhado).

(17) EPUCS — Trecho do Relatório “Pesquisa Sobre Material de Construção para Casas Operárias — Pasta 69.



Pesquisas

Habitação

O estudo sobre habitação inseriu-se no bojo de um programa mais amplo, que por sua relação com outras áreas de estudo, possibilitou a oferta de dados utilizáveis quando da realização de inquéritos especiais nas "manchas" de particular interesse, permitindo importantes inferências para os vários segmentos das grandes áreas de estudo indicadas no quadro binário de correlação. (Q-3).

As referidas "manchas", identificadas na planta da Cidade por escolha da interpretação do Censo de 1940, determinaram o universo da pesquisa direta, o qual, através de uma gama diversificada de inquirições, poderia fornecer dados que permitiriam correlacionar resultados de interpretações nas áreas de estudo: social, econômico, saúde, transporte, educação, abastecimento, saneamento etc.

Depreende-se daí que, basicamente, estava o EPUCS voltado também para o problema da habitação e seu equacionamento cuja "solução, ainda que parcial ou incompleta, possibilitasse um ataque mais eficiente aos males que afligem a população e que são corresponsáveis pelas precárias condições sanitárias da Cidade¹⁸.

Integrado no elenco maior de objetivos específicos do EPUCS, o estudo da habitação, pelo que representou "no conjunto das facilidades necessárias às atividades sociais, como base para o assentamento das demais"¹⁹ incluiu uma investigação aprofundada dos tipos diversos de habitações populares existentes no tecido urbano da Cidade — Mocambos, Avenidas e Cortiços — os quais foram definidos com as seguintes características:

- 1) "Mocambos" — "aglomerados de choças construídas a esmo, com materiais usados de todas as procedências ou de madeira rústica e barro dito sopapo; uns sob juro leoninos do proprietário do terreno, outros sob forma de invasões em terrenos baldios, públicos ou privados".
- 2) "Avenidas" — "fruto da desumana exploração comercial do solo; série de cubículos dispostos lado a lado, em porções infectos, ou de casinhotas ao rés do chão, edificados em fila, paredes meias, encostados aos prédios vizinhos, uns e outros com escassas aberturas, dando para a viela ou pátio onde se localizam a sentina e a pena d'água de serventia comum a todo o lote".

- 3) "Cortiços" — "correspondem entre nós aos "slums" das grandes cidades industriais da Europa e dos Estados Unidos, e pululam por todo o distrito da Sé e adjacências, na Cidade-Alta, e ao pé do flanco escarpado desta, da Preguiça à Igreja da Trindade, na Cidade-Baixa". São velhos "sobrados" e "casarões coloniais", que, por inadequados às finalidades ou funções novas da zona em que estão situados, se degradam economicamente e socialmente. — Pardieiros onde se acumula parte da grande massa da população na maior promiscuidade".²⁰

(20) GUIMARÃES, Admar Braga — *Comentários à Carta de Atenas — 1955.*

(18) EPUCS — *Tese Habitação Proletária.*

(19) EPUCS — *Tese Habitação Proletária.*

Q - 4 CABEÇALHOS - FICHAS PESQUISA HABITAÇÃO - EXEMPLOS
 RESPONSÁVEL: COMISSÃO DO LEVANTAMENTO DO ACERVO DO E P U C S - 1975

LOGRADOURO				SUB-SETOR		OBSERVAÇÃO
Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO			ESPECIE	Nº FOLHAS	

LOGRADOURO _____ LADO _____	CALÇAMENTO _____	ARBORIZAÇÃO _____
TRECHO ENTRE _____ e _____	ILUMINAÇÃO _____	ÁGUA _____
	TRANSPORTE _____	ESGOTO _____

PRÉDIOS				NÚMERO DE DEPENDÊNCIAS SEGUNDO APLICAÇÃO				DOMICÍLIOS		INSTALAÇÕES EXISTENTES NO DOMICÍLIO					TERRENO CULTIVADO	NÚMERO DE PESSOAS RESENSEADAS	OBSERVAÇÃO
NUMERAÇÃO NO LOGRADOURO	PROPRIEDADE	CARACTERIZAÇÃO DO PRÉDIO	NÚMERO DE PAVIMENTO	DOMÍLIO	COMÉRCIO	INDÚSTRIA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇO	OUTROS FINS	CONDIÇÕES DE OCUPAÇÃO DO MORADOR	ALUGUEL MENSAL	ÁGUA ENCANADA	APARELHOS SANITÁRIOS	ILUMINAÇÃO	TELEFONE			

R U A S	PREFEITURA				CENSO DE 1940				ESCRITÓRIO DO PLANO DE URBANISMO DA CID. DO SALVADOR										OBSERVAÇÃO				
	ZONA	SETOR	SUB-SETOR	ÍNDICE	CADERNO	Nº DE PRÉDIOS	Nº DE DOMÍLIO	SETOR DO E P U C S	POPULAÇÃO	INTERP.	I N Q U È R I T O S												
											Nº DE MANCHA	PLANTA	FICHA - X			FICHAS-ABC				FICHAS D/1 D/2		FICHA E	
													PRE	DOM	POP	PRE	DOM	POP		PRE	DOM	POP	PRE

ANEXO

LEGENDA :

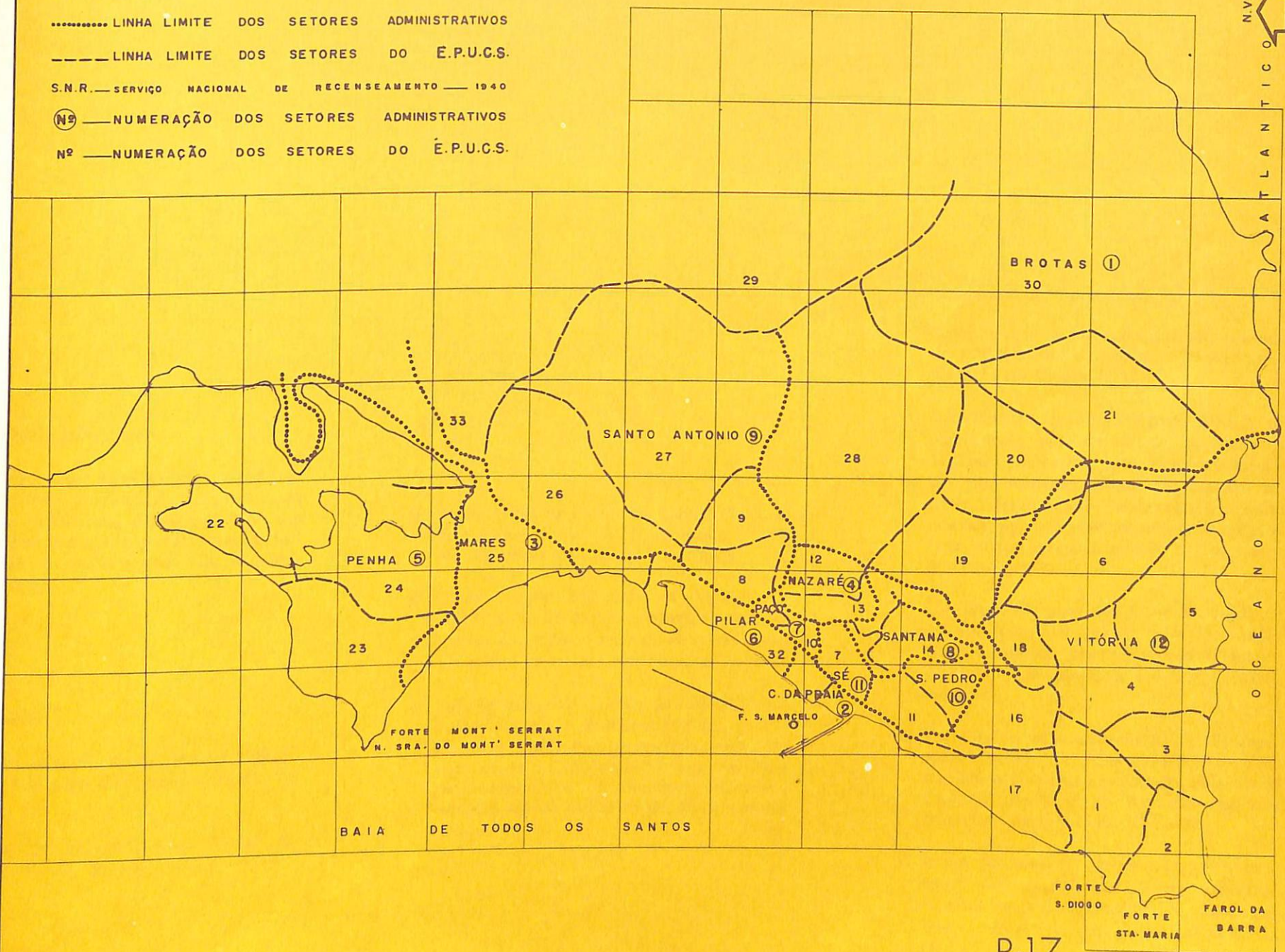
..... LINHA LIMITE DOS SETORES ADMINISTRATIVOS

----- LINHA LIMITE DOS SETORES DO E.P.U.C.S.

S.N.R. — SERVIÇO NACIONAL DE RECENSEAMENTO — 1940

Ⓝ — NUMERAÇÃO DOS SETORES ADMINISTRATIVOS

№ — NUMERAÇÃO DOS SETORES DO E.P.U.C.S.



P-17

PESQUISA — HABITAÇÃO — Fonte — escala:1/40.000

Objetivo Geral da Pesquisa

A pesquisa teve, como objetivo geral, identificar os grandes problemas que afligem as parcelas da população de rendas mais baixas com base nas pesquisas na área social, econômica, saúde, saneamento, prediação e terrenos, circulação, abastecimento e educação.

Pesquisa Indireta

A metodologia adotada para a pesquisa indireta considerou a utilização das seguintes fontes de informações:

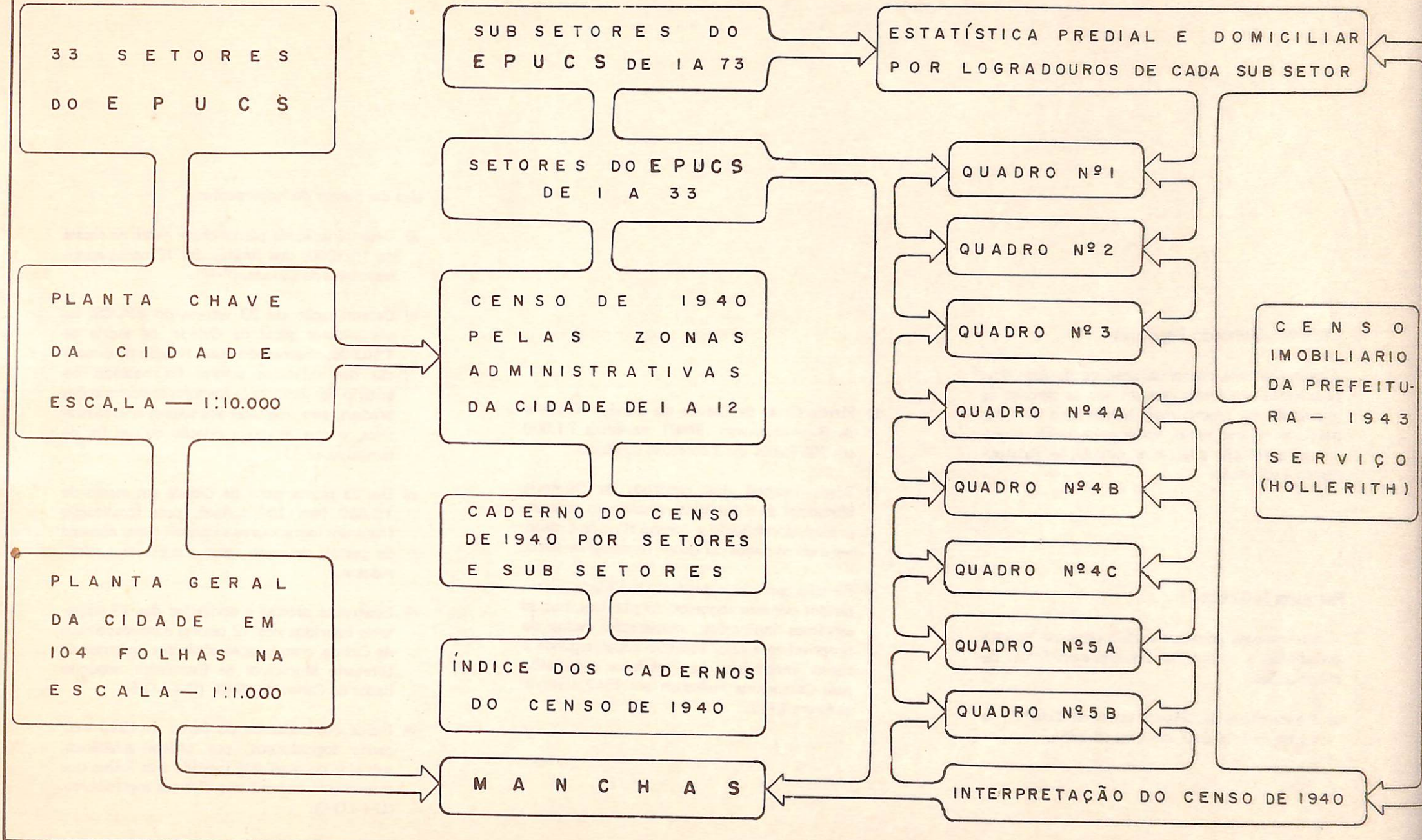
- a) Planta-chave da "Planta Geral da Cidade", na escala de 1:10.000, em uma só folha.

- b) Planta Geral da Cidade do Serviço Nacional de Recenseamento (SNR), na escala 1:1.000 em 100 folhas em 3 coleções de cópias.
- c) Cópia integral dos cadernos da Diretoria Municipal de Estatística relativos ao cadastro predial, domiciliário e demográfico da Cidade, segundo os dados do Censo Nacional de 1940.
- d) Relação geral dos prédios da Cidade, distribuídos por seus logradouros públicos, com as seguintes indicações: numeração, nome do proprietário e valor locativo anual, segundo o censo imobiliário da Prefeitura organizado pela Companhia Höllnerith em 1942 e atualizado em 1943.

Uso das Fontes de Informações

- a) Determinação na planta-chave geral, na escala de 1:10.000, dos limites das 12 zonas administrativas da Cidade. (P-17).
- b) Determinação de 33 setores do EPUCS, na planta-chave geral da Cidade, na escala de 1:10.000, observando que a fixação da dimensão dos referidos setores foi baseado no critério das maiores às menores concentrações prediais, sem obedecer aos setores administrativos, o que exigiu a criação de um índice remissivo. (P-17).
- c) Uso da planta geral da Cidade em escala de 1:1.000 (em 104 folhas), para localização física dos logradouros e imóveis (com número de porta), de cada setor e subsetores, definidos em:
- d) Estatística predial e domiciliar dos 73 subsectores inseridos nos 12 setores administrativos da Cidade, com base na cópia dos cadernos da Diretoria Municipal de Estatística, segundo dados do Censo de 1940. (Q-4 e Q-5).
- e) Índice dos cadernos do Censo de 1940 indicando logradouros, por ordem alfabética, subsetor no qual está inserido e as folhas que tratam dos imóveis nos diversos logradouros. (Q-4 e Q-5).

Q - 5 PESQUISA INDIRETA - HABITAÇÃO - QUADRO INTERPRETATIVO
RESPONSÁVEL: COMISSÃO DO LEVANTAMENTO DO ACERVO DO EPUCS - 1975



Interpretação do Censo de 1940

- a) Organização de uma relação geral dos logradouros públicos da Cidade, em ordem alfabética, com indicação das zonas administrativas (12) e setores do Epucs (33), em que estejam compreendidos (Ver pág. 132 — Pesquisa Indireta, item d e Uso das Fontes de Informações, itens a, b e c).

Preenchimento do Quadro nº 1.

- b) Distribuição dos logradouros pelos setores do EPUCS, com indicação nas respectivas zonas administrativas.

Preenchimento do Quadro nº 2.

- c) Apuração sistemática dos dados relativos ao valor locativo dos prédios, quanto à sua distribuição:

— Nos logradouros de cada setor, em classes do valor locativo com a freqüência em valores absolutos, (Preenchimento da Ficha nº 4—A) e em percentuais (Preenchimento do Quadro nº 4-B).

— Em cada setor nas mesmas classes de valor locativo, com a freqüência, simples e acumulada, em valores absolutos e percentuais, preenchimento do Quadro nº 4.

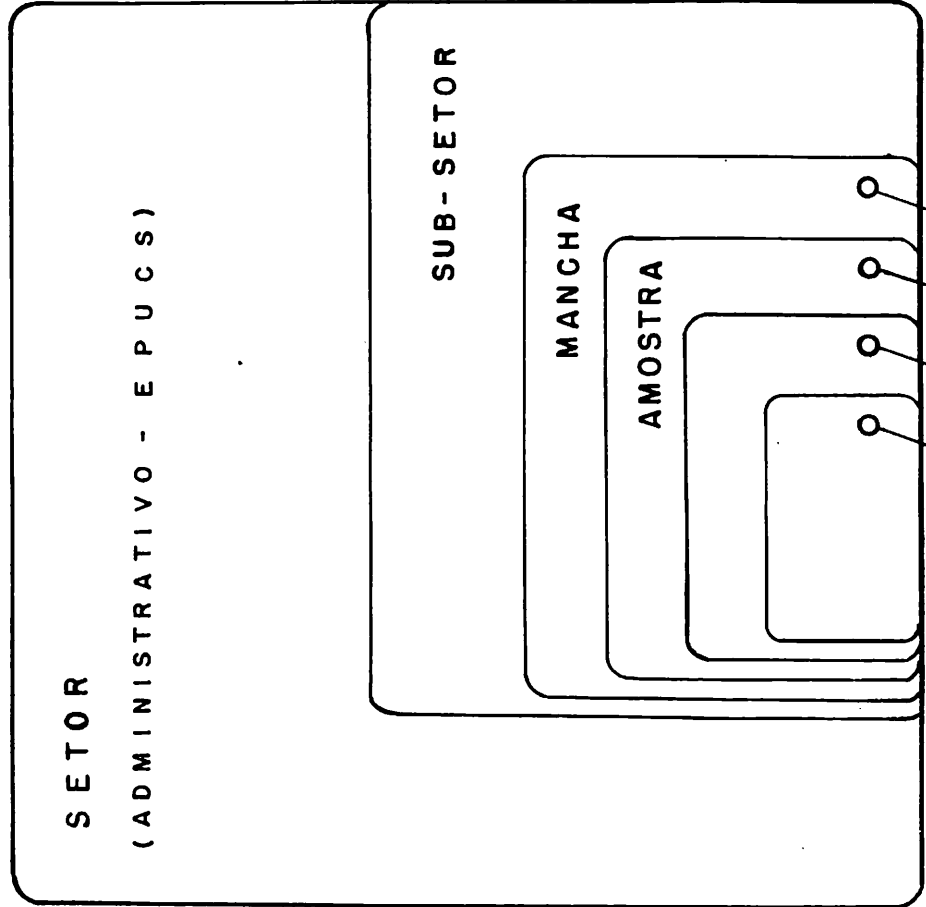
- d) Apuração sistemática dos dados relativos à população, quanto à sua distribuição:

— Nos logradouros de cada setor do EPUCS, com a freqüência em valores absolutos e relativos por prédios e por domicílios (Preenchimento do Quadro nº 5-A).

— Em cada setor do EPUCS, por classes de valor locativo, com a freqüência simples e acumulada, em valores absolutos e percentuais. Preenchimento do Quadro nº 5-B.

A interpretação do Censo de 1940 possibilitou identificar os imóveis dentro das diversas classes de valores locativos, com o trabalho de Mapografia, realizado em paralelo, oferecendo a definição física de áreas na Cidade em que o valor locativo apresentava-se mais baixo.

Com base nessa distribuição foram escolhidas as “manchas” do EPUCS, objeto da pesquisa direta.



FICHAS: "D/1" e "D/2"

POP. 18.623 hab.

FICHAS: "A" "B" "C"

POP. 27.981 hab.

FICHA: "E"

PRÉDIOS - 4.411

FICHA: "X"

POP. 32.884 hab.

POPULAÇÃO DO

CENSO DE 1940

Pesquisa Direta

A pesquisa direta efetuou-se entre a população residente em imóveis de valor locativo inferior a Cr\$ 100,00, concentrada em áreas denominadas "Manchas", objeto, também de estudo médico-social, e que representava 55,6% da população recenseada em 1940.

Amostra — no universo da pesquisa foi escolhida uma amostra de 32.884 pessoas, distribuídas espacialmente em 123 "Manchas" representativas, evidenciando os três tipos de habitação das camadas de baixo poder aquisitivo — Mocambos, Avenidas e Cortiços.

Os Inquéritos

Os inquéritos foram aplicados em 4 etapas nas amostras das 123 "manchas" escolhidas, abrangendo uma população de 32.884 hab. (Q-6).

1ª Etapa — Ficha "X"

De reconhecimento, com indicação de todos os prédios, sua tipologia, instalações de conforto, domicílios, valor locativo e ocupação, população residente idade, atividades. Foi aplicada a uma população de 32.884 habitantes.

2ª Etapa — Ficha "A"

Composição da família, incluindo informações relativas a idade, sexo, cor, instrução, religião, nacionalidade.

Ficha "B"

Das atividades da família, indicando renda mensal familiar, horas de atividades, local de trabalho, distância, residência, trabalho, tempo de percurso.

Ficha "C"

Das condições econômicas da família, indicando a natureza das despesas em habitação, água, esgoto, lixo, iluminação, alimentação, instrução, Previdência, outros gastos, poupança, reservas.

As fichas A, B e C foram aplicadas a uma população de 27.981 pessoas, retiradas da amostra de 32.884 pessoas.

3ª Etapa — Ficha "D/1"

Das condições de saúde, cobrindo informações sobre mortalidade infantil, estado geral, psíquico e dentário, biotipo, moléstias infecto-contagiosas, estas através de exames clínicos e de laboratório, Helminológico e Hematológico.

Ficha "D/2"

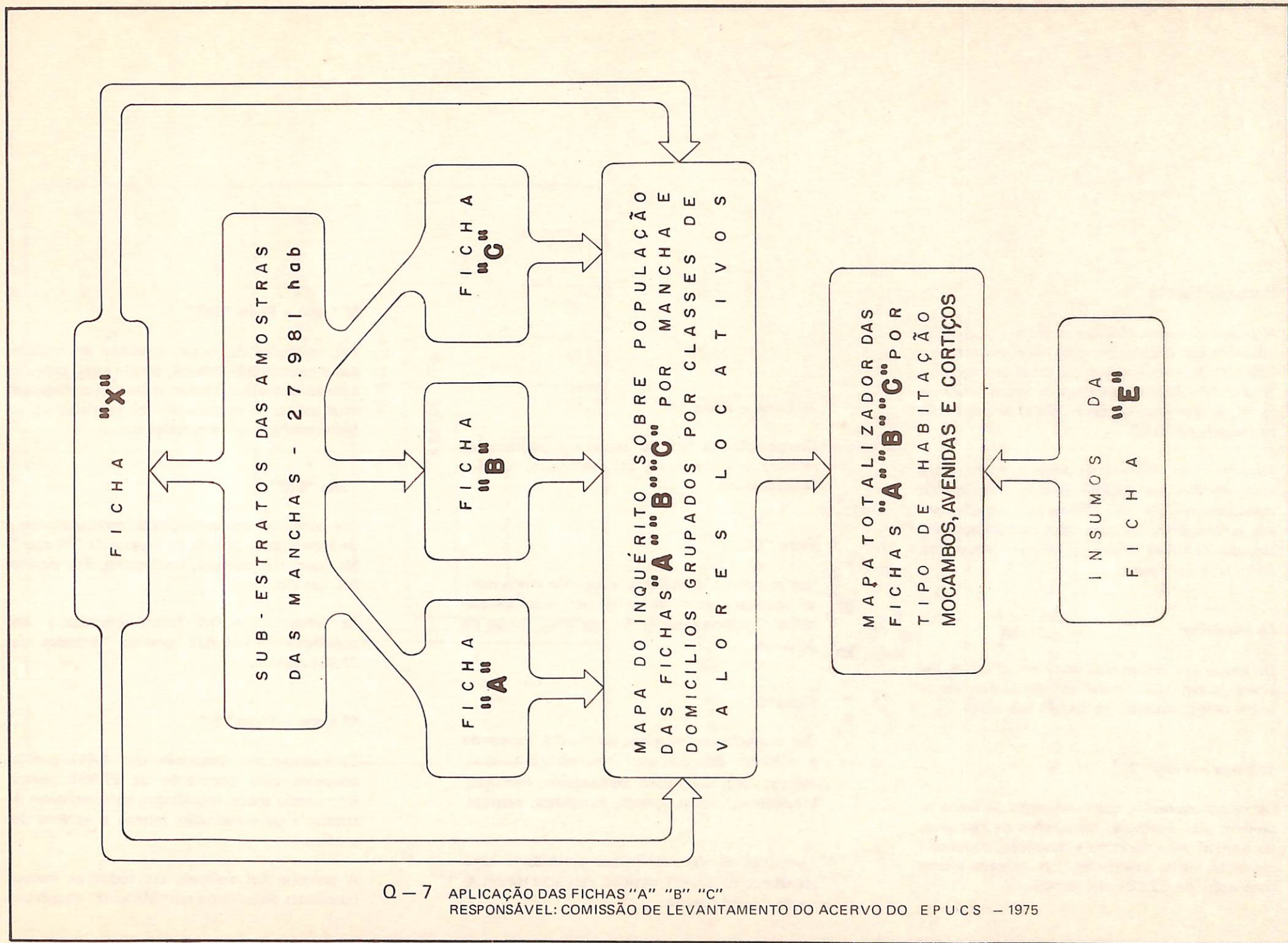
Das condições epidemiológicas, particularizada a de tuberculose, através de exames de "Pirquet", Mantoux, Radioscopia, Radiografia, BK, escarro, BK. Lavado.

As fichas D/1 e D/2 foram aplicadas a uma população de 18.623 pessoas, retiradas das 27.981 pessoas.

4ª Etapa — Ficha "E"

Levantamento e descrição dos 4.411 prédios ocupados pela população de 27.981 pessoas informando sobre: logradouro, características do terreno e da construção interna e externa dos prédios.

A pesquisa foi aplicada em todos os imóveis constantes da amostra nas "Manchas" escolhidas.



Q - 7 APLICAÇÃO DAS FICHAS "A" "B" "C"
 RESPONSÁVEL: COMISSÃO DE LEVANTAMENTO DO ACERVO DO E P U C S - 1975

Apuração dos Inquéritos

Das Fichas A – B – C

Desenvolvimento

- a) Preenchimento dos quadros de apuração dos inquéritos sobre a população referente às fichas A, B e C. Composição de família, atividades, economia, por "mancha", agrupando domicílios por classes de valores locativos, subsidiados por dados da ficha X.
- b) Com base no quadro de apuração, procedeu-se ao preenchimento do Mapa totalizador das fichas A, B e C, por tipo de habitação – Mocambo, Avenidas e Cortiços, subsidiado por dados da ficha E (Prediação, Características Construtivas e de Implantação). (Q-7).

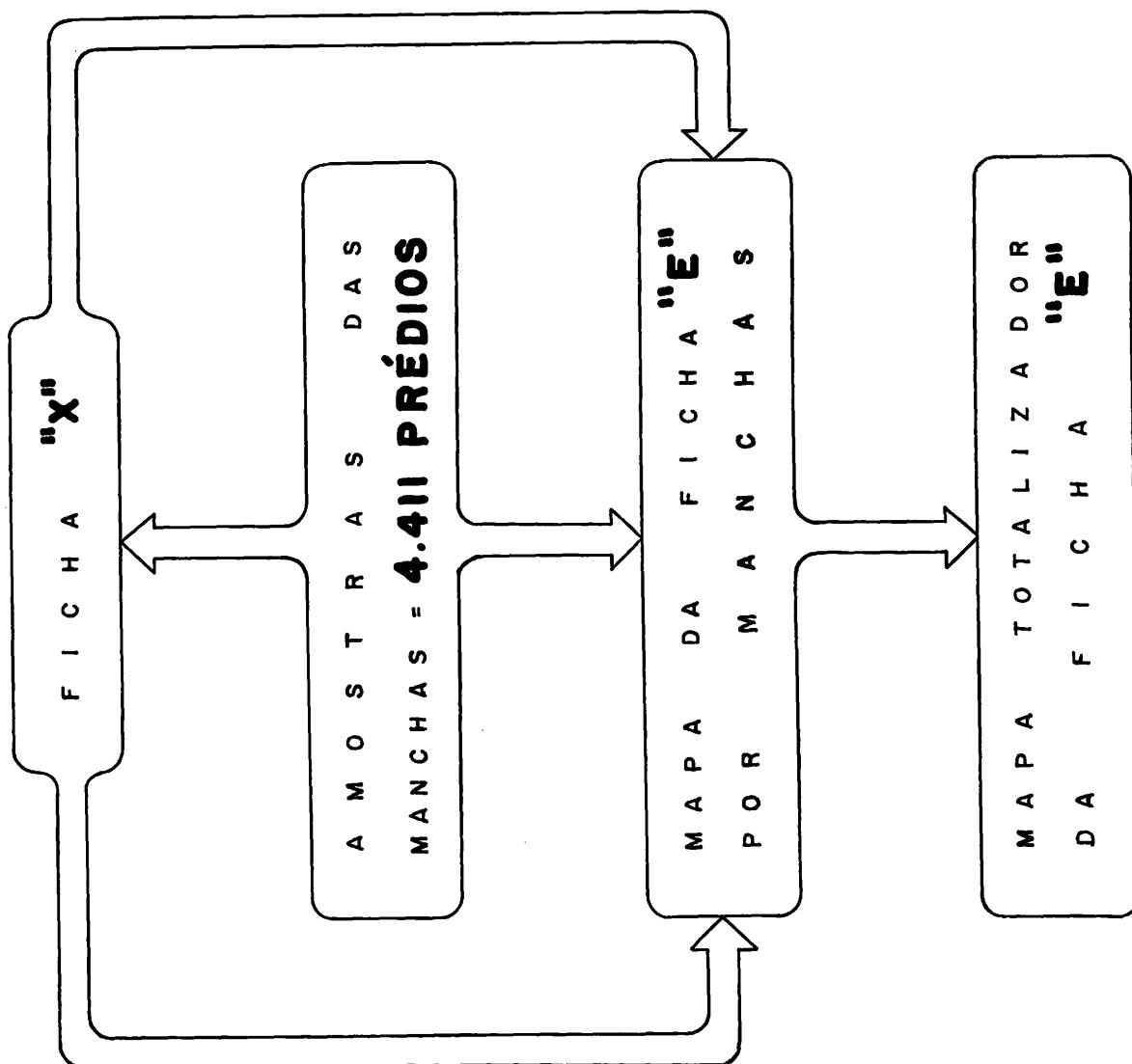
Das Fichas D/1, D/2

- a) Preenchimento dos quadros de apuração dos inquéritos sobre a população referente às fichas D/1 das condições gerais de saúde e D/2 das condições epidemiológicas, em particular a de tuberculose, por "mancha", agrupando domicílios por classes de valores locativos, subsidiados por dados da Ficha X.
- b) Com base no quadro de apuração dos inquéritos sobre a população foram preenchidos os Mapas totalizadores das Fichas D/1 e D/2, separadamente, por "manchas", sem distinção do tipo de habitação.
- c) Ainda com base no Quadro de apuração dos inquéritos, foram preenchidos Mapas totalizadores das fichas D/1 e D/2, separadamente, que desceram ao detalhe, indicando conjuntos de domicílios por prédios e por classes de valores locativos dos tipos de habitação – Mocambo; Avenidas e Cortiços –, subsidiados pelos elementos da Ficha E.
- d) Mapas Separadores Totalizadores (englobados) dos resultados das Fichas D/1 e D/2, com distinção dos tipos de habitação – Mocambo, Avenidas e Cortiços. (Q-8).

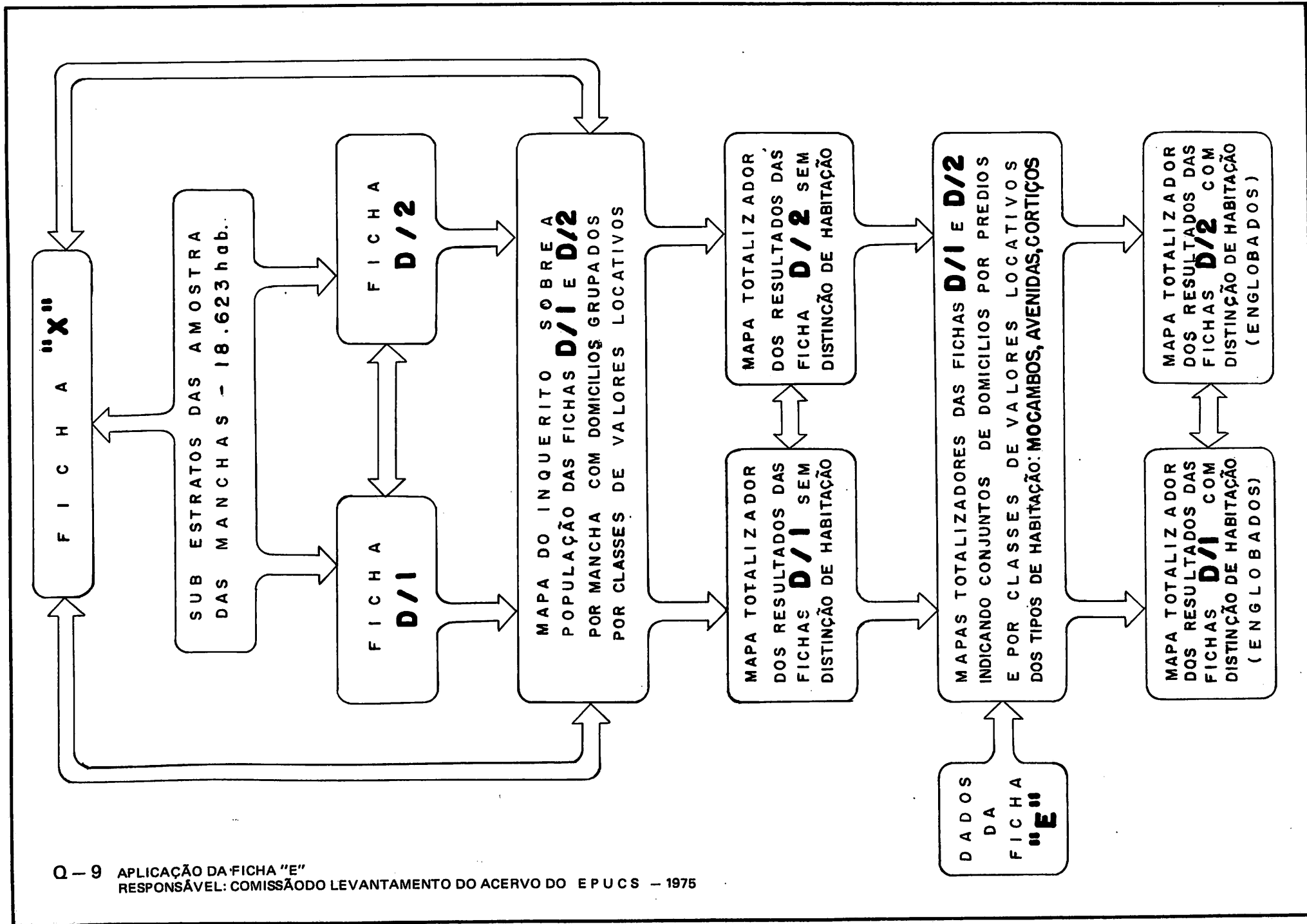
Da Ficha E

Desenvolvimento

- a) Preenchimento dos quadros de apuração das Fichas E – e (descrição dos prédios, características da construção) – por "manchas".
- b) Mapa Totalizador da Ficha E, resultante do quadro de apurações, base para caracterização física dos tipos de habitações: Mocambos, Avenidas e Cortiços. (Q-9).



Q - 8 APLICAÇÃO DAS FICHAS D/1 e D/2
 RESPONSÁVEL: COMISSÃO DE LEVANTAMENTO DO ACERVO DO EPUCS - 1975



Q - 9 APLICAÇÃO DA FICHA "E"
RESPONSÁVEL: COMISSÃO DO LEVANTAMENTO DO ACERVO DO EPUCS - 1975

Conclusões com Base nas Pesquisas

O conjunto de inquérito, cujos dados foram cruzados, permitiu caracterizar o terrível quadro habitacional onde o Mocambo, a Avenida, e o Cortiço formavam a "trilogia dentro da qual se debate a classe baixa" da população da Cidade do Salvador. (Q-10).

Dentre os 3, o "Mocambo permite aos seus moradores menor sofrimento, porquanto oferece um mínimo de luz e ar". As Avenidas "infectaram os bairros mais finos". O Cortiço "assume na Bahia uma gravidade sem par". Em alguns, a percentagem de habitantes por hectare ultrapassa os "slums" mais sórdidos de Paris ou Nova York".²¹

O índice de moléstias infecto-contagiosas e "focos potenciais de peste, enfim o baixo estado geral de saúde dessas populações, evidenciado pela pesquisa sanitária, consubstanciaram a "significação social", que o Escritório procurou dar ao estudo, com vista a encontrar "uma solução honesta para o problema da habitação do "estrato inferior da população". Solução que atentasse não somente para "as exigências do abrigo, mas também a assistência social, médica, educativa, sem a qual as forças da miséria continuarão arrastando para baixo, em número cada dia mais elevado, pessoas que poderiam ser úteis à comunidade, se favorecidas com tratamento social adequado".

(21) EPUCS - "ESTRATO INFERIOR" - Habitação Proletária - Tese.

Proposições

Como decorrência do caráter globalizante do estudo, aspectos relacionados com o abrigo, a alimentação (abastecimento), o trabalho (emprego), o transporte (circulação) e a assistência mereceram pesquisas que orientaram a solução adotada, no sentido de criar concentrações, cujas características econômicas deveriam apresentar:

- a) "Casa barata e adequada ao poder aquisitivo e educação social dos moradores.
- b) Cooperativas de consumo ligadas ao Centro de Abastecimento dos distritos em que a concentração estiver localizada.
- c) Estradas de vale de percurso fácil para atingir os locais de atividade profissional da massa concentrada.
- d) Serviços mecânicos coletivos, como por exemplo, lavanderias, para modernização dos métodos de trabalho da população concentrada.
- e) Assistência social completa para a saúde, educação, infortúnio e disposição dos restos mortais, instalada dentro da concentração e coordenada por um serviço central.

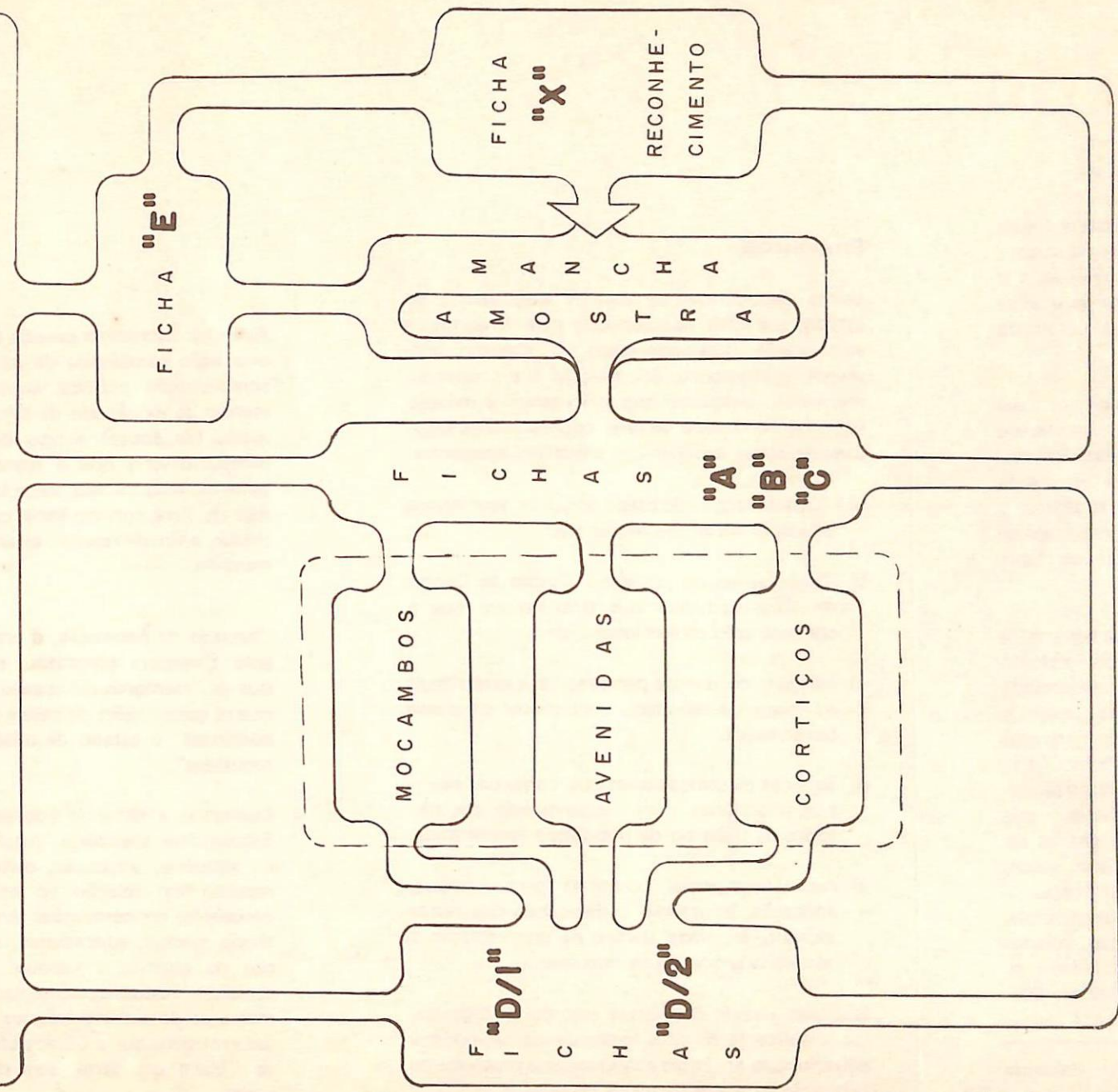
Somente através de grande esforço de organização e aplicação de altas somas de capital, poderia equacionado em bases econômicas o problema da habitação para essa massa de população.

Assim, o Escritório propôs um esforço comum, uma ação combinada da iniciativa privada e da administração pública, considerando que, para atender às exigências de uma habitação do tipo médio (da época) e tipo de mais baixo preço, necessário seria que o governo interviesse diretamente, embora não sob a forma de monopólio, mas de livre concorrência com a iniciativa particular, a fim de regular, estabilizar e disciplinar o mercado.

Centrado na habitação, o estudo social efetuado pelo Escritório constatou, através da pesquisa, que os "membros do estrato inferior" "não têm outros gastos além da casa e comida"; o que veio confirmar "o estado de miséria a que se acham reduzidos".

Conforme a filosofia adotada para o Plano, o Estado deve assumir a "tutela" para as questões de vestuário, educação, distração do espírito e repouso em relação ao estrato inferior. Nas concebidas concentrações seriam atendidas: assistência médica, educacional, e meios para distração do espírito e repouso. Porém quanto às demais, - vestuário, alimentação, habitação, - os membros do estrato inferior terão de participar das vantagens que a Cidade oferecerá a população da Cidade em geral, sem distinção de estrato social.

MAPAS TOTALIZADORES DAS FICHAS "A,B,C,E,D/1,D/2"



Q - 10

RELACIONAMENTO GLOBAL DAS FICHAS X, A, B, C, E, D/1, D/2
RESPONSÁVEL: COMISSÃO DO LEVANTAMENTO DO ACERVO DO EPUCS - 1975

Serviços Sociais

As pesquisas no Setor de Serviços Sociais foram desenvolvidas abrangendo, de modo particularizado, os seguintes serviços: (Q-11).

- 1 – Serviços Recreacionais e Esportivos
- 2 – Serviços de Saúde
- 3 – Serviços Educacionais e Culturais
- 4 – Serviços de Assistência Econômica
- 5 – Serviços de Assistência ao Infortúnio
- 6 – Serviços de Segurança e Justiça

Serviços Recreacionais e Esportivos

Para efeito da pesquisa, os equipamentos integrantes dos serviços recreacionais e esportivos foram classificados em:

- 1 – Playground
- 2 – Campos de esporte (futebol, tênis, basquete e voleibol)
- 3 – Ginásios
- 4 – Estádios
- 5 – Campos de golfe
- 6 – Campos de polo
- 7 – Hipódromo
- 8 – Aeródromo
- 9 – Pistas para automobilismo
- 10 – Pistas para ciclismo
- 11 – Rinkes para patinação
- 12 – Stand de tiro
- 13 – Piscinas
- 14 – Remos e iatismo
- 15 – Balneários
- 16 – Colônias de férias
- 17 – Sítios Pitorescos e Aprazíveis
- 18 – Parques e Jardins Públicos
- 19 – Salões de dança
- 20 – Auditórios
- 21 – Cine-teatros

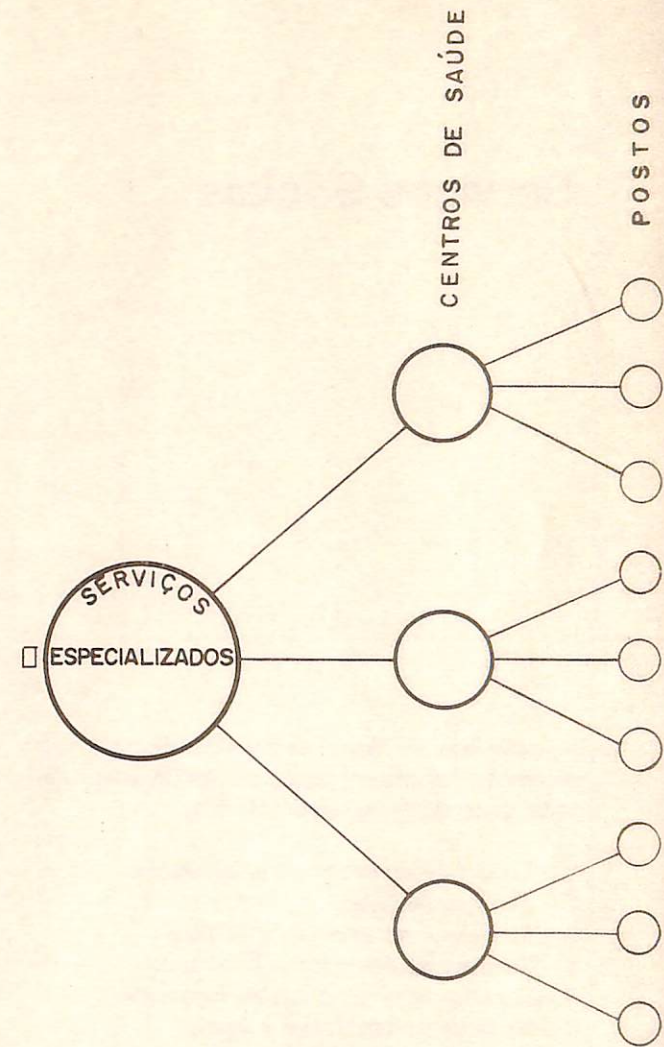
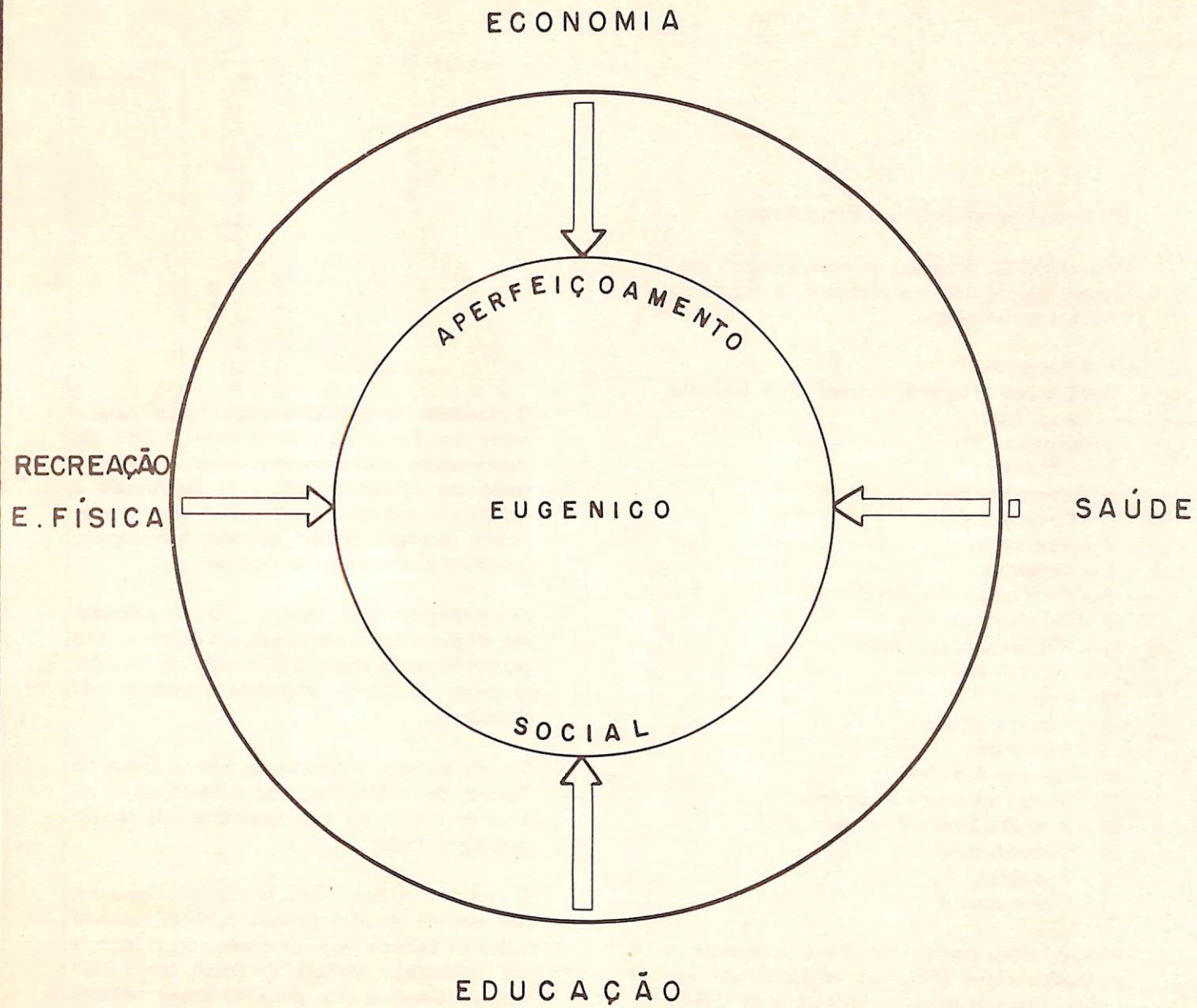
Partindo desta classificação, foram levantados os estabelecimentos existentes na cidade do Salvador, através de pesquisa em arquivos do IBGE e em catálogo telefônico, complementados com informações avulsas.

Os estabelecimentos levantados foram catalogados em fichas de acordo com o tipo de atendimento, discriminando ainda a denominação do estabelecimento, sua localização e capacidade, identificando também se eram de âmbito estadual, federal, privado, filantrópico, privado-mutuário ou privado-comercial.

O encarregado pelo serviço (não identificado) fez, de posse destes elementos, um relatório, dito preliminar, onde analisou a situação dos serviços existentes na Cidade, enumerando também suas deficiências.

Sugeria, por isto, a criação, na área do Dique do Tororó, de Jardim Botânico e Zoológico, e no Vale do Lucaia, de estabelecimentos de recreio para a população.

O relatório critica, ainda, a não existência em Salvador de grandes parques públicos, quando todos os centros mais adiantados do mundo, e até cidades bem menores do Brasil, como João Pessoa, possuíam estas áreas, de alguns milhares de metros quadrados, funcionando como "verdadeiros pulmões das Cidades".



Q-11 E P U C S - CIDADE DO SALVADOR
GRÁFICO - SERVIÇOS SOCIAIS E SAÚDE

A pesquisa constatou que existiam em Salvador, na época em que foi realizada:

- 1 campo de futebol insatisfatório (o da Graça) e alguns campos improvisados, em estabelecimentos de ensino e em clubes esportivos.
- 2 ginásios relativamente bons, mas mal aparelhados.
- 2 piscinas que não funcionavam.
- 1 colônia de férias que funcionava numa escola primária.
- 5 cinemas considerados bons, e alguns em bairros mais afastados, anti-higiênicos e desconfortáveis.
- 2 parques de diversões.

– jardins públicos muito pequenos e mal cuidados.

– 1 cassino

– 29 salões de baile (a maior parte salas improvisadas e anti-higiênicas).

– 30 clubes recreativos

– 72 clubes desportivos.

Não existiam playgrounds, na acepção da palavra; no Campo Grande, Campo da Pólvora e Rio Vermelho encontravam-se apenas alguns balanços e gangorras mas já sem condições de utilização.

Serviços de Saúde

Foram assim classificados os serviços de Saúde:

1 – Saneamento

solo
ar
água
alimentos
dejetos
iluminação
ruídos
estruturas

2 – Serviços de Profilaxia

malária
verminose
grupo tífico-desintérico
moléstias de nutrição
tuberculose e afecções pulmonares
sífilis e moléstias venéreas
dermatoses
lepra
tracoma
raiva
peste
febre amarela
varíola
sarampo
difteria
anginas
gripes
escarlatinas
febres cérebro-espinhais
paralisia infantil

3 – Serviços de Clínicas

clínica médica
oftalmologia
oto-rino-laringologia
cardiologia
neurologia
psiquiatria
endocrinologia
dermatologia
cancerologia
alergia
moléstias de nutrição
ortopedia e traumatologia
ginecologia
tisiologia
sífilis e moléstias venéreas
obstetrícia
pediatria
urologia
proctologia
odontologia

4 – Serviços Auxiliares

cirurgia
radiologia
fisioterapia
dietética
antropometria e psicologia
bioestatística
laboratórios
a – vacinogênico
b – farmacêutico
c – de controle dos serviços de saneamento
d – de controle de alimentos e produtos farmacêuticos
e – de anátomo-patologia
f – de diagnóstico
g – de pesquisas
enfermagem
a – hospitalar
b – domiciliar
pronto socorro
de isolamento e quarentena
de educação e propaganda sanitária

5 – Serviços de Nutrição

6 – Serviços de Assistência à Mãe e à Criança

7 – Serviços de Destruição dos Despojos Mortais

As pesquisas realizadas sobre assistência à saúde objetivaram:

- a) o estudo particularizado de cada problema de saúde e assistência, no que se refere à qualidade (instalações, material, corpo técnico, auxiliares administrativos);
- b) o estudo particularizado de cada problema de saúde e assistência sob o ponto de vista quantitativo, isto é, a extensão do serviço existente em relação às necessidades da população.

Os inquéritos efetuados tiveram o seguinte encaminhamento:

- 1 – levantamento junto ao IBGE dos estabelecimentos existentes de prestação de serviços de saúde;
- 2 – agrupamentos dos estabelecimentos em função de:

2.1 agências mantenedoras (estaduais, para-estaduais, federais e privadas);

2.2 dos serviços prestados assim classificados:

Profilaxia

- centros de saúde
- postos de higiene, pré-natal e infantil
- dispensários de tuberculose
- hospitais e preventórios de moléstias

Serviços de Clínicas

- hospitais
- enfermarias
- ambulatórios, postos médicos

Serviços Auxiliares

- laboratórios
- gabinetes de radiologia

Esta esquematização gerou tabelas individualizadas, agrupando as unidades em função dos Serviços Prestados e de Agência Mantenedora.

3 – a pesquisa direta teve como universo todos os estabelecimentos existentes e já classificados. As informações foram colhidas através de fichas (questionários), assim sistematizadas:

- a) ficha geral de estabelecimento – utilizada em todas as unidades existentes e nela constando as seguintes informações:
 - . caracterização do estabelecimento
 - . economia
 - . instalações e aparelhagem
 - . funcionamento.

b) ficha geral das clínicas e serviços existentes em cada estabelecimento, colhendo elementos referentes a:

- . caracterização
- . instalações e aparelhagem
- . pessoal
- . funcionamento

c) ficha especializada das clínicas – descrição da aparelhagem, espaços e outras instalações sobre as quais repousem a normalidade, qualidade e eficiência dos serviços.

d) ficha especial de cada clínica ou serviço de:

- . ambulatório
- . sífilis, venérea, dermatologia
- . tuberculose
- . grupo tífico – desintérico
- . verminose
- . malária
- . lepra
- . peste.

4 — os dados colhidos foram reunidos em 6 quadros-resumo, contendo respectivamente informações relativas a:

- a) entidades mantenedoras, estabelecimentos mantidos e seus beneficiários;
- b) atividades normais de cada estabelecimento;
- c) atividades extraordinárias de cada estabelecimento;
- d) pessoal, horário e salário;
- e) instalações;
- f) custeio e remuneração dos serviços prestados.

Além dos relatórios parciais que acompanharam as diversas etapas do trabalho, com os resultados das pesquisas foram elaborados mais 2 relatórios. O primeiro, apresentando um resumo da situação dos Estabelecimentos de Saúde, foi elaborado pelo Dr. Manoel Caetano da Rocha Passos Filho dentro do seguinte esquema:

- apresentação e dificuldades;
- estudo dos hospitais, iniciado pelo Hospital Santa Isabel;
- estudo dos abrigos, ambulatórios, postos de higiene, preventórios, serviços de Peste e Malária;
- dados gerais: instalações (prédio, espaço, leitos, aparelhagem), pessoal e funcionamento;
- dados particularizados: resumo da situação dos diversos problemas de Saúde e Assistência, indicados para estudo: tuberculose, lepra, moléstias venéreas, malária, grupo tífico-desintérico, sífilis;
- conclusões.

O segundo relatório, elaborado pelo Dr. Francisco Serra sobre a situação de saúde em Salvador, apresenta um estudo sumário do papel que os serviços existentes desempenham na defesa da saúde da população, tratando dos serviços que cuidam dos problemas de Higiene e Profilaxia e daqueles que se ocupam da Assistência Clínica.

O resumo da situação sanitária de Salvador foi elaborado, posteriormente, pelo dr. Aristides Paes de Almeida, reunindo os dados desta pesquisa e aqueles da pesquisa sobre Habitação e Condições de Saúde da População.

Este resumo faz parte dos trabalhos contratados no Rio de Janeiro pelo prof. Mário Leal Ferreira e está dividido em três partes, referentes a:

- 1 — Assistência Médico-Hospitalar
- 2 — Situação Econômica e Social da população de Salvador em face dos problemas de Habitação e Saúde.
- 3 — Problemas de Saúde.

Serviços Educacionais e Culturais

1. Objetivos e Universo

Os inquéritos no setor educacional, parte integrante da área — Serviços Sociais, objetivaram determinar a situação real do ensino na área urbana da Cidade do Salvador, elemento básico para equacionamento do problema educacional. Foram pesquisados todos os estabelecimentos existentes na época, em todos os níveis, desde o pré-escolar até o superior, atingindo também estabelecimentos de aperfeiçoamento e difusão cultural.

2. Metodologia

Com base em dados coletados no IBGE e no Serviço de Estatística Municipal, foram inicialmente organizados mapas com a relação nominal de todos os estabelecimentos, distribuídos em dois grupos distintos:

- 1 — Estabelecimentos de Ensino
- 2 — Estabelecimentos de Difusão Cultural.

O primeiro grupo abrangeu os seguintes níveis:

- a) Ensino Pré-Escolar
- b) Ensino Primário
- c) Ensino Secundário
- d) Ensino Superior
- e) Ensino Técnico Profissional
- f) Ensino de Artes Plásticas e Música
- g) Ensino de Economias Domésticas
- h) Ensino de Puericultura.

O segundo grupo compreendeu:

- a) Biblioteca
- b) Museus
- c) Arquivos
- d) Laboratórios e Gabinetes Científicos.

Utilizaram-se, ainda, como fontes de informação, que auxiliaram posteriormente nas conclusões a que chegaram os encarregados dos inquéritos, dados coletados do relatório do prof. Anísio Teixeira encaminhado ao Governo estadual em 1938 e do prof. Isaias Alves (Ensino na Interventoria — Landulfo Alves — 1939).

Na pesquisa direta, os dados foram coletados em fichas do tipo denominado Geral-GI e G-II, cada uma referente a um grupo de estabelecimentos, conforme a classificação anteriormente referida; e fichas especiais, identificadas com letras de a a h para o primeiro grupo, articuladas com a ficha G-I, e de a a d para o 2º grupo, articuladas com a ficha G-II.

Os dados coletados foram em seguida computados e apresentados em Mapas totalizadores, que forneceram, basicamente, no setor de estabelecimentos de ensino, separadamente por níveis, os seguintes dados:

- 1 — Estruturação
- 2 — Pessoal
- 3 — Funcionamento
- 4 — Serviço
- 5 — Alojamento
- 6 — Aparelhagem.

No setor de Difusão Cultural, apresentam-se dados referentes a:

- 1 — Instalações
- 2 — Pessoal
- 3 — Funcionamento.

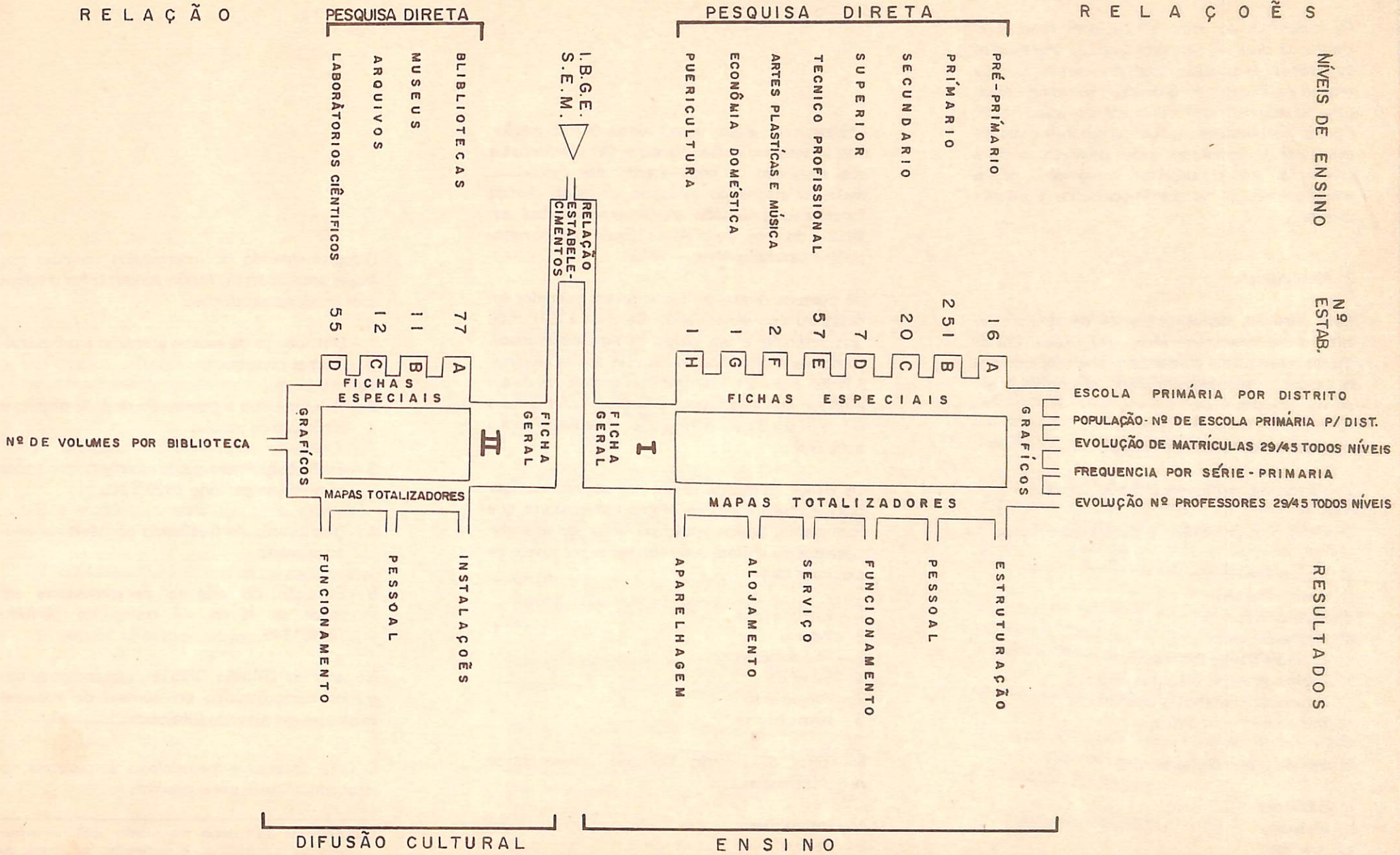
Complementando as informações contidas nos Mapas totalizadores, foram apresentados gráficos com as seguintes relações:

- 1 — Distribuição de escolas primárias e pré-primárias por distritos.
- 2 — Relação entre a população de cada distrito e o número de escolas.
- 3 — Evolução do número de matrículas em todos os níveis no período 1929/1945.
- 4 — Distribuição da frequência por série no ensino primário.
- 5 — Evolução do número de professores em todos os níveis de ensino no período 1929/1945.

No setor de Difusão Cultural, apresentou-se um gráfico demonstrativo do número de volumes existentes nas diversas Bibliotecas.²²

O Q-12 sintetiza a metodologia da pesquisa no setor educacional, antes descrita.

(22) Entre as Bibliotecas pesquisadas estão incluídas algumas particulares, consideradas, na época, de real valor.



Serviços de Assistência Econômica

Os Serviços de Assistência Econômica foram subdivididos em 11 tipos:

1 – Seguro Social e Individual

- 1.1 Seguro de Vida
- 1.2 Seguro Invalidez
- 1.3 Seguro de Moléstia
- 1.4 Seguro de Educação
- 1.5 Seguro de Acidentes Pessoais
- 1.6 Seguro de Acidentes do Trabalho
- 1.7 Seguro de Maternidade
- 1.8 Seguro de Responsabilidade Civil
- 1.9 Seguro de Fidelidade

2 – Seguros Diversos

- 2.1 Seguro contra riscos de fogo
- 2.2 Seguro de transporte
 - a) Marítimo
 - b) Terrestre
 - c) Aéreo
- 2.3 Seguro de Cascos
- 2.4 Seguro de Automóveis
- 2.5 Seguro de Vidro
- 2.6 Seguro de Roubo
- 2.7 Seguro de Gado
- 2.8 Seguros Especiais

3 – Cooperativas

- 3.1 de Produção
- 3.2 de Transporte
- 3.3 de Beneficiamento
- 3.4 de Vendas
- 3.5 de Consumo

4 – Fomento

- 4.1 à Lavoura
- 4.2 à Criação
- 4.3 à Indústria e Comércio

5 – Granjas e Fazendas-Modelo

6 – Patronatos e Pensionatos, Restaurantes Populares e Banhos Públicos

7 – Capitalização e Crédito em Geral

8 – Parques Industriais

- 8.1 Armazéns
- 8.2 Depósitos
- 8.3 Docas
- 8.4 Canais
- 8.5 Aparelhamento de Carga, Descarga e Transferências.

9 – Armazéns Gerais, Frigoríficos, Silos, Caixas-Fortes.

10 – Postos e Instalações para Inflamáveis e Explosivos.

11 – Serviços de Informação e Propaganda nos Centros Consumidores e Produtores Internacionais.

Dentre os tipos de assistência enumerados, foram encontrados, catalogados no acervo, apenas os trabalhos referentes a: Seguros, Cooperativas, Companhias de Capitalização e Assistência à Indústria. Encontrou-se, também, embora não constante do programa geral, um estudo sobre os Institutos de Previdência.

Seguros

Os vários tipos de seguros tiveram seu enquadramento em dois grupos principais:

- 1) Social e Individual
- 2) Diversos

O IBGE e a lista telefônica, fontes utilizadas para a pesquisa indireta, forneceram uma relação das Seguradoras existentes na Bahia, reunidas em 2 fichas: uma de Seguro Social e outra de Seguros Diversos, que discriminavam quais as Agências Mantenedoras – (Privadas-Mutuárias, Estatais-Federais), a denominação da Seguradora, sua localização e modalidade.

Na pesquisa direta, além de ser coletado todo o material publicado (boletins, modelos de apólices, jornais, revistas, etc.) foram também solicitadas, às Agências de Seguros, informações sobre:

- . a Natureza das operações que realizavam na Bahia;
- . o Volume dessas operações;
- . as Faixas que cobriam;
- . a Importância dos prêmios que tinham conferido nos últimos 5 anos;

- a Estatística das causas dos sinistros havidos nos últimos 5 anos, assinalando, nos casos de incêndio, as possíveis causas;
 - más condições dos prédios
 - más condições da rede elétrica
 - descuido do ocupante
 - falta de água, em volume ou pressão suficiente para dominar o sinistro de início
 - incapacidade do pessoal do Corpo de Bombeiros
 - imprópria colocação do prédio quanto à zona e vizinhança
 - falta de polícia de costumes.

Concluído este levantamento, elaborou-se o mapa totalizador dos ramos em que operavam as Agências de Seguros na Bahia, em 1944, discriminando: o número de ordem, a denominação da Agência e os ramos em que operavam. Constatou-se que, das 60 Companhias existentes, 57 trabalhavam no Ramo de Incêndios, 53 no Ramo de Transportes, 33 em Cascos, 16 em Automóveis, 9 em Vidro, 12 em Responsabilidade Civil, 28 em Acidentes Pessoais, 2 em Fidelidade, 8 em Roubo, 1 em Gado, 10 em Acidentes de Trabalho, 26 no de Acidentes Aeronáuticos e 6 no Ramo de Vida.

Esta apuração consta do relatório do encarregado pelo serviço (não identificado), que dá ainda uma visão geral da situação das Companhias de Seguro existentes na época, evidenciando que poucas tinham sua sede em Salvador, sendo a maior parte filiais. Estas, tendo de enviar às casas matrizes os documentos, sobre os sinistros e acidentes que lhes cabiam, não puderam fornecer ao pesquisador o material estatístico sobre seu movimento.

Quanto aos incêndios, as pesquisas realizadas, no Instituto de Resseguros e na Aliança da Bahia, levaram as seguintes conclusões: mais de 50% dos casos tinham causas desconhecidas; 30% a 40% foram ocasionados por curto-circuito; nos demais, as causas foram: imprevidência de trabalhador, fagulhas de chaminé, ponta de cigarros, etc.

O Corpo de Bombeiros, conforme relatório do eng^o Elísio de Carvalho Lisboa, de 1944, registrou neste ano 63 incêndios, sendo 46 de causa conhecida, 14 de causa desconhecida e 3 propositalis.

Nos relatórios do Instituto de Resseguros sobre incêndios, ficou muitas vezes registrado “falta de água”, e “mal funcionamento dos telefones, o que impossibilitava o aviso ao Corpo de Bombeiros”, como causas que impediram a maioria dos incêndios de serem debelados no início.

Outras causas levantadas pelas Companhias de Seguros, como fatores que aumentavam os prejuízos causados pelos incêndios, foram: o deficiente aparelhamento do Corpo de Bombeiros e o despreparo dos seus componentes, bem como os descuidos dos habitantes da Cidade, tornando-se necessária uma fiscalização rigorosa, principalmente nos depósitos, fábricas e sótãos de residências.

Sobre os acidentes de transportes e pessoais, não se conseguiu colher material estatístico.

Cooperativas

A pesquisa iniciou-se com a relação das Cooperativas, obtida no IBGE, e complementada com dados fornecidos pelo Departamento de Cooperativismo, sobre o movimento das Cooperativas da Cidade do Salvador em 1943 a 1945.

O material coletado foi reunido em fichas, que discriminavam o número de ordem das Cooperativas, sua denominação, número de associados, capital realizado e o movimento financeiro.

O Departamento de Cooperativismo forneceu, também, uma relação das Cooperativas escolares da Cidade, em 1944, reunidas em ficha onde constam o número de ordem, a denominação, e números de sócios e os capitais subscritos e realizados de cada uma delas.

A partir daí, organizou-se uma ficha final, que discriminava: a Agência Mantenedora da Cooperativa, seus números de ordem, denominação, localização e modalidade.

Baseado nas informações acima, o encarregado de serviço fez um relatório analisando a situação do Cooperativismo na Bahia, constatando que muitas Cooperativas baianas foram à falência “pela falta de cooperação entre os associados e confiança na lealdade da direção escolhida”.

Existiam, na época, na Cidade do Salvador, 13 Cooperativas, sendo:

- 1 de Produção Agrícola
- 1 de Produção Industrial, Animal e de Abastecimento
- 1 Mista
- 1 de Venda em Comum
- 7 de Consumo
- 2 de Crédito

As Cooperativas de Consumo, que deveriam ser as mais importantes, apresentavam um reduzido movimento financeiro, por terem poucos sócios.

Mostra, também, o relatório, a importância das Cooperativas nos estabelecimentos de ensino: "as Cooperativas Escolares, são miniaturas das Cooperativas Econômicas. É interessante e sobretudo proveitoso, inculcar-se na criança o amor ao trabalho, à poupança, dar-lhe noção de senso de responsabilidade, ensinando-lhe os meios consentâneos de resolverem de seus problemas".²³

(23) MARQUES, Nonato — *Iniciação Cooperativista — Boletim nº 5 do Departamento de Cooperativismo — 1942.*

Companhias de Capitalização

Na época da pesquisa, operavam em Salvador 5 Companhias de Capitalização, mantidas por Agências Privadas-Mutuárias, e que foram catalogadas em ficha onde eram discriminados seus números de ordem, denominações (Aliança da Bahia, Internacional de Capitalização, Sul América, Kosmos Capitalização, Prudência Capitalização) e localizações.

"Estas Companhias afirmavam favorecer a previdência e a economia do povo, pela constituição de capitais pagáveis em vencimentos fixos ou reembolsáveis antecipadamente, de acordo com as condições estipuladas nos contratos". Considerando, entretanto, a instabilidade econômica da época, não ofereciam qualquer vantagem ao adquirente de títulos, a não ser uma longínqua possibilidade de ser contemplado em sorteios periodicamente realizados, conforme conclui o relatório apresentado pelo encarregado do inquérito.

Sugere também, o relator, a criação de Cooperativas de Construções de Casas Populares, que, poderiam contribuir para a solução dos problemas dos Mocambos e Cortiços.

Assistência Industrial

A primeira relação das Indústrias localizadas no Estado da Bahia e, em particular, na Cidade do Salvador, foi fornecida pelo IBGE.

Visando complementar esta relação e colher outros dados de interesse para o estudo dos problemas relativos à Assistência Industrial, foram consultados:

- a — As Agências arrecadoras de impostos:
 1. Federais
 2. Estaduais
 3. Municipais

- b — As Agências de Assistência Social
 1. Industriários
 2. Comerciais
 3. Transportes e Cargas
 4. Portuários
 5. Companhias de Seguros (fogo e acidentes)
 6. Ministério do Trabalho

- c — As Agências de Serviços Públicos ou Serviços Gerais:
 1. Repartição de águas
 2. Linha Circular (luz, força, telefone)
 3. Bancos de Créditos Industriais
 4. Assistência Comercial
 5. Departamento de Indústria e Comércio.

Para complementar a relação, enviou-se a estes órgãos uma lista contendo uma vasta gama de tipos de Indústrias, para que indicassem quais as existentes na Capital e no Estado da Bahia, dando nome às respectivas fábricas e sua localização.

Órgãos como: a) a Companhia de Energia Elétrica, além de fornecer os dados solicitados na lista, indicava também a quantidade de máquinas que cada indústria possuía, e a energia consumida, em HP; b) as Companhias Seguradoras forneceram dados a respeito do valor dos seguros contra incêndios e acidentes; c) o IAPI forneceu uma relação da "Classificação de Atividades (Art. 9º do D.4-627)" e um quadro contendo a situação do Cadastro de Empregadores da Capital, efetuado em dezembro de 1944, que discriminava:

- . as atividades industriais
- . a freqüência por número de empregados
- . a freqüência por arrecadação mensal
- . a freqüência por atraso
- . o total de empregadores que efetuaram recolhimento em 1944
- . o total de empregadores cadastrados que não efetuaram recolhimento em 1944
- . o total de empregadores cadastrados

De posse da relação de todas as indústrias e de todos os dados obtidos pela pesquisa indireta, realizaram-se os inquéritos diretos, formulando para cada Indústria as seguintes questões:

1. Capital empregado.
2. Obtenção de matéria-prima, sua procedência, meio de transporte, sua natureza e taxas de importação.
3. Maquinaria existente, sua natureza, idade, objetivo, valor e força motora.
4. Produtos fabricados, capacidade de produção, produtos exportados e produtos consumidos no mercado interno.
5. Instalações para armazenagem: parques, trapiches, áreas cobertas, etc.
6. Organização de intermediários entre a matéria-prima e a fábrica, e entre a fábrica e o consumidor.
7. Natureza do operariado, quais as especializações desejadas e qual a capacidade até então manifestada.
8. Utilização do crédito pela fábrica. Bases para essa utilização.

Fez-se também, um relatório (autor não identificado), analisando as relações existentes entre: o produtor ou detentor da matéria-prima, o Manufatureiro ou Industrial e o Distribuidor atacadista ou o Importador. O relatório analisou também quanto à comercialização dos produtos industriais, os dois sistemas existentes: o inglês, "em que a máquina auxiliar compra a mercadoria à fábrica e a exporta assumindo todos os riscos de preenchimento das condições expostas pelo comprador ao importador, seja fazendo livremente o preço, seja percebendo sua Comissão de compras"; e o sistema americano, "em que a máquina age como uma casa de vendas a comissão, operado por conta de grupos manufatureiros e combinando as funções de exportadores e de representantes".

O documento faz, também, recomendações sobre como o Governo, guardião e responsável pelo bem estar comum, deveria tomar posição em relação à produção industrial, em qualquer dos sistemas que coexistiam na época:

1. O Sistema Livre e Industrial do Trabalho, remanescente do artesanato.
2. O Sistema Industrial, presidido pelas grandes organizações capitalistas ou "Trusts".
3. O Sistema Estatal e Para-Estatal da Administração isolada e Direta ou Coordenada, na forma de Cooperativas amparadas por favores do governo e sob imediato controle, no sentido de:
 - 3.1 Racionalizar o processo industrial.
 - 3.2 Influir para a estabilização dos mercados
 - 3.3 Administrar ou facilitar o crédito
 - 3.4 Assegurar e controlar a aquisição de matéria-prima, incentivando a sua produção no país ou facilitando a sua importação do exterior
 - 3.5 Assegurar, estabilizar, baratear e facilitar os transportes e os processos de carga e descarga
 - 3.6 Preparar os operários e técnicos da Indústria
 - 3.7 Facilitar o armazenamento, a conservação e a distribuição
 - 3.8 Instalar laboratório de controle da qualidade e de melhoria da produção
 - 3.9 Assegurar as condições gerais de higiene e pôr à disposição da Indústria todos os recursos modernos dos serviços de utilidade pública.
 - 3.10 Promover a Propaganda e a informação nos mercados nacionais e estrangeiros.

Instituto de Previdência

As pesquisas neste setor estenderam-se a todos os institutos de aposentadoria e pensões existentes na época: marítimos, de transportes e cargas, comerciários, bancários e funcionários, além do Montepio dos Servidores municipais e estaduais.

Objetivava a pesquisa conhecer o nível de assistência prestada aos filiados dos diversos institutos.

"As informações prestadas pelas agências dos institutos de aposentadoria foram incompletas, considerando que os dados estatísticos eram encaminhados às sedes do Rio de Janeiro".²⁴

Embora incompletos, foram apresentados dados referentes a: empréstimos, aposentadorias, pensões, auxílio funeral, socorros de urgência e assistência médica, particularizados para cada instituição, indicando o número de beneficiários.

O Montepio de funcionários Municipais, que tinha como objetivo estatutário "constituir e assegurar uma pensão alimentar para seus segurados", atendeu às questões formuladas no inquérito, apresentando quadros contendo as seguintes informações:

(24) Do Relatório do encarregado do inquérito — EPUCS.

1. Valor dos empréstimos concedidos, valor das pensões e número dos pensionistas contemplados; valor do auxílio funeral e número de associados falecidos no período 1938/1944.
2. Valor do patrimônio da Instituição, de 1938 a 1944.
3. Demonstrativo de um determinado número de pensões concedidas em 1943 e o valor irrisório das mesmas.

Quanto ao Montepio dos Funcionários Estaduais, foram apresentados dois quadros, contendo:

1. Auxílios prestados de 1939 a 1943, relativos a empréstimos concedidos, pensões e auxílio funeral.
2. Valores do Patrimônio da Instituição no período 1939/1943.

Estes dados demonstravam que o patrimônio à disposição do Montepio do Estado apresentava curva bastante ascendente, assegurando-lhe condições para cumprir com seus objetivos estatutários.

Serviços de Assistência ao Infortúnio

Entre estes serviços, enquadravam-se aqueles que prestam assistência:

1. ao pobre em geral
2. ao desempregado
3. ao velho desamparado
4. à criança mal conduzida, desamparada ou enjeitada
5. ao inválido: cego, parafítico, etc.
6. ao louco, leproso, tuberculoso
7. ao criminoso
8. ao viciado
9. ao válido desorientado.

Os inquéritos tiveram início em 1946, sendo que os últimos questionários aplicados datam de abril do mesmo ano, portanto após o pedido, pelo prof. Mário Leal Ferreira de prorrogação do contrato assinado com a Prefeitura.

Os trabalhos desenvolveram-se da seguinte maneira:

1. levantamento dos Serviços de Assistência ao Infortúnio existentes, organizado à base da classificação adotada pelo Serviço Municipal de Estatística:
 - organizações de Seguro Social
 - cooperativas
 - organizações trabalhistas (sindicatos e outras associações de classe)
 - organizações de beneficência, filantrópicas e mutuárias
 - estabelecimentos de amparo

2. confecção de mapas das organizações e estabelecimentos existentes, distribuídos segundo a natureza da Agência Realizadora e classificação adotada.

3. lista nominal das organizações e estabelecimentos existentes, já agrupados de acordo com a classificação adotada.

4. pesquisas direta, tendo como universo todas as organizações e estabelecimentos existentes, em número aproximado de 95; através de quatro tipos distintos de fichas, procedeu-se o levantamento:

- ficha geral – utilizada em todas as unidades levantadas, constando de informações relativas à caracterização do estabelecimento, instalações e economia.
- ficha A – utilizada para os “abrigos”
- ficha B – utilizada para os Serviços de Suprimento
- ficha C – utilizada para os Serviços de Assistência.

As três últimas fichas coletaram informações relativas a instalações e aparelhagens, pessoal e funcionamento.

5. As informações levantadas passaram para 5 quadros gerais:

- quadro 1 – relação de todas as entidades, caracterização do beneficiário (pobre em geral, velho desamparado, etc), tipos de assistência (recreacional e esportiva, assistência à saúde, educacional e cultural, assistência econômica, segurança e justiça, assistência política)
- quadro 2 – relação de todas as entidades, tipo de admissão do beneficiário, atividades normais; estas últimas entendidas como sendo:
 - Habitação – abrigos, albergues, creches.
 - Alimentação
 - Vestuário
 - Dinheiro – empréstimos, pensões, socorros ocasionais, funerais
 - Orientação – social, normal, religiosa
- Quadro 3 – atividades extraordinárias
- Quadro 4 – alojamento e instalações
- Quadro 5 – custeio e remuneração dos serviços prestados.

No relatório final, apresentado pelo prof. Carlos Ott, foram identificados e analisados os diversos estabelecimentos existentes que prestavam os tipos de assistência mencionadas. A análise efetuada refere-se basicamente a: instalações, economia, pessoal, nível de atendimento, deficiências existentes.

O quadro, do ponto de vista do número de serviços existentes, pode assim ser resumido:

. Assistência ao pobre em geral — prestada por um abrigo de mendicidade, um albergue noturno e algumas dispensas

. Assistência ao velho desamparado — prestada pelo Abrigo D. Pedro II, Asilo Santa Isabel.

. Assistência à criança desamparada ou enjeitada — existiam 17 instituições que as recebiam em caráter permanente. Entre estas, 2 Abrigos de regeneração para "capitães de areia" e menores abandonados mereceram menção especial, por sua deficiência de recursos.

Além das 17 instituições, existiam 3 "creches", que aceitavam durante o dia crianças de mulheres que trabalhavam e recebiam recém-nascidos até um ano e meio, conservando-os até os 3 anos.

. Assistência aos Cegos da Bahia — prestada apenas pelo Instituto de Cegos.

. Assistência ao louco, leproso, tuberculoso — prestada por 2 manicômios, uma Associação de Combate à Lepra, a Fundação Anti-Tuberculose Santa Terezinha (estes serviços foram melhor estudados no relatório sobre saúde).

. Os Serviços de assistência ao criminoso e ao viciado, foram estudados no Trabalho sobre os Serviços de Segurança e Justiça.

Em relatório preliminar, que antecedeu o relatório final, o Dr. Carlos Ott, chamando atenção sobre a inexistência de Serviços de Assistência ao "desempregado" e a falta de estatísticas sobre o número de desempregados existentes, sugere a criação, em cidades maiores, de "centros de informação aos quais possam se dirigir o desempregado e o empregador".

Serviço de Segurança e Justiça

Este trabalho está contido em relatórios que resultaram de investigações direta e indireta sobre a Casa de Detenção, Penitenciária do Estado, o Instituto de Preservação e Reforma e o Corpo de Bombeiros e Socorros Públicos.

Cabe informar que as fichas das pesquisas não foram encontradas, no acervo compulsado.

Casa de Detenção

Antigamente "Casa de Correção", teve analisadas pelo relatório as suas acomodações, deplorando as péssimas condições de ventilação e iluminação das dependências. Além disso o documento divergia do aproveitamento dado à fortaleza de Santo Antônio Além do Carmo, por se tratar de monumento histórico, no qual a pretensão de obras novas viria destruir um patrimônio digno de ser restaurado, "oferecendo fonte ao turismo". E sugeria que outro lugar fosse pensado para a localização da Casa de Correção.

Paralelamente a uma análise genérica, procedeu-se a uma investigação direta e indiretamente sobre o problema, considerando os seguintes aspectos:

1. Espaço físico –
Alojamentos – áreas comuns dos detentos
2. Condições materiais – individuais e gerais
3. Saúde física e psicológica –
Atendimento médico, dentário, farmacêutico.
4. Alimentação e vestuário
5. Instrução, educação, reeducação e cultura, culto.

6. Disciplina

7. Causas da prisão

8. População de detentos por sexo, por idade.

A pesquisa abrangeu os anos de 1933/34/42/43/44/45, apoiando-se em dados fornecidos pelo Anuário Estatístico da Bahia, Relatório do General Renato Onofre Pinto Aleixo e pesquisa direta efetuada pelo EPUCS.

Penitenciária

O relatório constata que, embora "todos os pavilhões, em que funciona o serviço, tenham sido especialmente construídos para esse fim", alguns ainda possuem espaço característicos de tratamento "medieval".

O documento analisa também a Penitenciária do ponto de vista sociológico, questionando os métodos "penitenciários", pela inocuidade do processo usado de "ressocialização do preso", e sugere a criação de colônias agrícolas, sem muros, que funcionariam com base na confiança depositada nos presidiários que poderiam ter o seu lar e se tornarem úteis.

Instituto de Preservação e Reforma da Cidade do Salvador

O relatório enfoca os problemas dos menores "desencaminhados", sem contudo deter-se na análise da situação dos "menores criminosos". Chama a atenção para a deficiência das instalações e o abandono em que se encontrava o "Instituto de Pitangueiras", Brotas, e propõe a criação da "Cidade de Menores".

Refere-se ainda às 2 "correntes modernas — a Antropológica e a Sociológica", para explicar o problema e defende a tese de que o Estado e o Município, mesmo que "pobres", devem gastar "certas somas na educação e reeducação dos menores desencaminhados", que irão redundar em menos despesas "para Penitenciária, hospitais e abrigos, ganhando-se para a sociedade homens úteis".

A pesquisa teve caráter direto, realizada no único estabelecimento existente. À vista do relatório, houve a preocupação de investigar os aspectos administrativos e a perspectiva de auto-manutenção dessa entidade, através do funcionamento de oficinas de Sapataria, Alfaiataria, Mecânica, Eletricidade, Pintura, Arte Infantil, Artes Gráficas, trabalhos em madeira, etc.

Corpo de Bombeiros e Socorros Públicos

Com a visão de ampliar a sua missão, de modo a prestar outros tipos de socorros à coletividade (Postos de Salvamentos em praias de banho), este serviço foi objeto de um relatório no qual são analisadas as implicações advindas da extensão da Cidade, exigindo uma descentralização, que somente em 9 de fevereiro de 1944 se iniciou, com a implantação do Posto de Socorro "Almeida Couto", na Jequitaiá. Sobre o Quartel Central (construído em 1917) na Praça dos Veteranos, o relatório aponta uma série de deficiências de ordem material geral e que se refletiam em um atendimento à coletividade abaixo do nível desejado.

Em face à expectativa de mudança do "Quartel Central dos Bombeiros", por força do Plano de Urbanismo²⁵, o relatório deixou de propor as modificações necessárias para ajustá-lo às reais necessidades.

A pesquisa indireta efetuou-se com base em relatórios do Corpo de Bombeiros dos anos 1933/34/35/36/37/38/40/43/44, e a pesquisa direta cingiu-se à investigação na sede da corporação.

(25) Área Comprometida com o acesso ao túnel — Praça dos Veteranos — Cidade-Baixa.

Serviços de Utilidade Pública - Abastecimento

Abastecimento de Leite

"O problema do abastecimento de leite à Cidade inicia-se nas fazendas de criação e termina na distribuição a domicílio, tendo, como etapas intermediárias, os transportes, o acondicionamento e o beneficiamento".

Definiu-se o que se conceituou como programa, obedecendo à seguinte estruturação:

1. Granja em redor da Capital
 - 1.1 Gado
 - 1.2 Pastagem
 - 1.3 Produção
 - 1.4 Instalações
 - 1.4.1 Banheiro Carrapaticida
 - 1.4.2 Estábulo e Sala de Ordenha
 - 1.4.3 Cocheira e Curral
 - 1.4.4 Desinfectório de vasilhames
 - 1.4.5 Câmara de frio
 - 1.4.6 Depósito de forragem
 - 1.4.7 Instalação de água corrente, fria e quente
 - 1.4.8 Serviço de esgoto das instalações
 - 1.4.9 Tecelagem dos Estábulos
 - 1.5 Distâncias e meios de transporte para a Capital
2. Laboratórios e Campo de Experimentação de forragens
 - 2.1 Geologia e composição química dos solos
 - 2.2 Tratamento mecânico do solo
 - 2.3 Espécies a serem adaptadas
 - 2.4 Adubação do solo

3. Serviços de Montagem e Seleção
 - 3.1 Classificação e Cadastro dos tipos leiteiros em exploração
 - 3.2 Importação de Reprodutores
 - 3.3 Adaptação e cruzamentos
4. Serviço de Veterinária e Higiene
 - 4.1 Higiene e saúde do gado
 - 4.2 Higiene e saúde do pessoal do serviço
 - 4.3 Higiene dos Estábulos
 - 4.4 Higiene do processo de ordenha
 - 4.5 Higiene do processo de acondicionamento para o transporte
 - 4.6 Higiene e desinfecção do material de serviço
5. Serviço de Coleta e Transporte das Fazendas ao Entrepasto
 - 5.1 Qualidade do Vasilhame
 - 5.2 Natureza, distância, custo, segurança e higiene — do transporte da Fazenda aos pontos centrais de coleta, nas Estações das Estradas de Ferro ou postos da Estrada de Rodagem
 - 5.3 Natureza, distância, custo, segurança e higiene — desses postos de coleta até o Entrepasto
 - 5.4 Capacidade do material de transporte
 - 5.5 Sistema — natureza e higiene do processo de transferência dos veículos para os depósitos do Entrepasto

O abastecimento foi encarado pelo EPUCS no seu sentido mais amplo e atual, como sendo um processo que se inicia com a produção do bem e vai até o consumo, envolvendo o transporte, acondicionamento, armazenamento, comercialização e distribuição.

O programa fixado envolvia o estudo do abastecimento de carne, leite e pescado, indo até o estudo de mercados e feiras.

Com exceção de "abastecimento de peixe", foram elaborados programas específicos, também denominados de "orientação para o estudo de . . .", constando de uma itemização detalhada dos levantamentos e estudos necessários.

6. Serviço de inspeção permanente das Fazendas e dos Transportes
 - 6.1 Inspeção médica do gado
 - 6.2 Inspeção médica do pessoal
 - 6.3 Higiene dos recintos e instalações
 - 6.4 Higiene do material de transporte
 - 6.5 Inspeção das pastagens e das forragens

7. Estação de Tratamento — Entrepasto
 - 7.1 Serviços de recebimento
 - 7.2 Serviço de inspeção e classificação
 - 7.3 Serviço de mistura, homogeneização e pasteurização
 - 7.4 Serviço de produção de manteiga
 - 7.5 Serviço de engarramento do leite
 - 7.6 Serviço de resfriamento do leite
 - 7.7 Serviço de laboratório químico-bacteriológico, de controle e classificação do leite
 - 7.8 Serviço de desinfecção e higienização do mecanismo e das instalações
 - 7.9 Serviço de Cadastro e Estatística da Produção

8. Postos de Distribuição e Leiterias Locais
Instalações do resfriamento e sua capacidade
Veículos usados no serviço de distribuição
Saúde, higiene e educação sanitária do pessoal empregado no transporte e distribuição

9. Fiscalização da Distribuição e Entrega
Inspeção do serviço das leiterias
Inspeção do serviço das entregas

Efetivaram-se dois levantamentos específicos:

- 1 — do ponto de vista econômico, em 5 fazendas de gado leiteiro situados dentro de um raio de 100 km da Capital, levantaram-se os gastos efetuados, os lucros líquidos, computados os lucros auxiliares (não provenientes da venda do leite);

- 2 — do ponto de vista econômico, estudou-se teoricamente uma fazenda de 100 vacas leiteiras, com área de 500 tarefas, estimando-se o investimento global e o valor da produção final.

O relatório apresentado não fornece dados que evidenciem a abordagem dos demais elementos fixados para estudo no Programa. Entre as proposições, destaca-se aquela relativa à criação de um entreposto local, destinado ao recebimento, exame, classificação e desinfecção do leite.

Abastecimento de Carne

A pesquisa indireta programada teria basicamente, como fontes de informação, o IBGE, Delegacias de Terras e Coletorias Municipais.

Os dados coletados no IBGE referem-se a:

- matança para abastecimento público no Município de Salvador, referente aos anos de 1941 a 1943.
- mercado comprador de Feira de Santana, número de bois, peso bruto, procedência, destino das boiadas

Elaboraram-se questionários diferenciados, para cada zona selecionada, de acordo com o seguinte critério:

- zona de criação na Bahia
- zona de recria de novilhas de açougue
- zonas de engorda
- zonas de criação de Minas Gerais
- zonas de criação de Goiás.

Informações chegaram a ser colhidas, sem entretanto serem analisadas, em fazendas de gado do município de Itaberaba, cobrindo apenas uma pequena parte do programa, que ficou assim definido:

1. Gado

1.1 Gado importado de outros Estados

- 1.1.1 Zonas de procedência
- 1.1.2 Qualidade do gado
- 1.1.3 Saúde do gado — vigilância sanitária
- 1.1.4 Peso médio por cabeça
- 1.1.5 Custo médio por cabeça
- 1.1.6 Quantidade de gado importado no decênio

1.2 Gado criado no Estado

- 1.2.1 Zonas de criação
- 1.2.2 Qualidade do gado
- 1.2.3 Saúde do gado
- 1.2.4 Peso médio por cabeça
- 1.2.5 Custo médio por cabeça
- 1.2.6 População bovina destinada ao corte
- 1.2.7 Quantidade produzida pelas fazendas no decênio

2. Fazendas

2.1 Fazendas de criação no Estado

- 2.1.1 Zonas de localização — fazenda de mata e caatinga, número e áreas respectivas
- 2.1.2 Topografia e composição do terreno
- 2.1.3 Natureza das pastagens: áreas em pasto, matas e capoeiras. Forragens nativas e artificiais. Aguadas existentes e suas qualidades

2.1.4 Instalação das fazendas

2.1.5 Sistema de trabalho

2.1.6 Tempo dispendido no processo

2.1.7 Capacidade de criação das fazendas

2.1.8 Mortalidade do gado no primeiro ano de existência em relação à população bovina da fazenda

2.1.9 Causas dessa mortalidade

2.1.10 Percentagem de produção do rebanho Condições meteorológicas e climáticas de cada zona, no decênio

2.2 Fazendas de Recria

2.2.1 Zonas de localização

2.2.2 Natureza das pastagens

2.2.3 Instalação das fazendas

2.2.4 Sistema de trabalho

2.2.5 Tempo dispendido no processo

2.2.6 Capacidade de recria das fazendas

2.2.7 Mortalidade do gado no período de recria, como se verificou no decênio

2.2.8 Causas desta mortalidade

2.2.9 Condições meteorológicas e climáticas de cada zona no decênio

2.3 Fazendas de Engorda

2.3.1 Zonas de localização

2.3.2 Natureza das pastagens

2.3.3 Instalações das fazendas

2.3.4 Sistema de trabalho

2.3.5 Tempo dispendido no processo

2.3.6 Capacidade de engorda das fazendas

2.3.7 Mortalidade do gado no período de engorda, como se verificou no decênio

2.3.8 Causas desta mortalidade

2.3.9 Condições meteorológicas e climáticas de cada zona no decênio

- 3. Mercado do gado em pé
 - 3.1 Locais de Feira
 - 3.2 Zonas tributárias de cada feira
 - 3.3 Média de reses por semana
 - 3.4 Instalação das feiras
 - 3.4.1 Currais
 - 3.4.2 Água
 - 3.4.3 Balanças
 - 3.4.4 Alojamento para os vaqueiros
 - 3.4.5 Restaurantes para os vaqueiros
 - 3.4.6 Administração da feira
 - 3.5 Peso médio por cabeça no último decênio
 - 3.6 Inspeção de saúde do gado na feira
 - 3.7 Sistema de trabalho
 - 3.8 Tempo de retenção do gado na feira
 - 3.9 Capacidade de alojamento do gado.

- 4. Matança
 - 4.1 Locais de matança para a Capital
 - 4.2 Instalações e facilidades para o gado antes de ser abatido
 - 4.2.1 Mangas para descanso do gado
 - 4.2.2 Capacidade dessas mangas
 - 4.2.3 Qualidade das pastagens dessas mangas
 - 4.2.4 Aguadas das mangas
 - 4.2.5 Currais
 - 4.2.6 Plataforma
 - 4.2.7 Balança
 - 4.2.8 Banheiro
 - 4.2.9 "Hall" de sacrifício.
 - 4.3 Instalações e facilidades do processo industrial
 - 4.3.1 De aturdir e sangrar
 - 4.3.2 De retirar o couro e as vísceras
 - 4.3.3 De movimentar a carcaça
 - 4.3.4 De recolher o sangue
 - 4.3.5 De receber e conduzir as vísceras
 - 4.3.6 De receber e conduzir as tripas e estômago
 - 4.3.7 De lavar e entulhar a carcaça
 - 4.3.8 De aproveitamento das vísceras
 - 4.3.9 De aproveitamento do sangue, De aproveitamento do estômago e intestinos De aproveitamento de ossos, cascos, chifres, etc.
 - 4.4 Processos e instalações para disposição das carcaças e demais produtos condenados pela inspeção ante-mortem ou post-mortem da rês.
 - 4.5 Armazenamento das carcaças e dos subprodutos
 - 4.5.1 Processos empregados
 - 4.5.2 Instalação de acondicionamento de resfriamento, natureza e capacidade
 - 4.5.3 Tempo de armazenamento
 - 4.5.4 Temperatura de ar nas câmaras e recintos de armazenamento e seu controle
 - 4.5.5 Umidade relativa do ar e seu controle
 - 4.5.6 Processo de carga e descarga
 - 4.6 Instalações de higiene dos recintos
 - 4.6.1 Impermeabilização de pisos e paredes
 - 4.6.2 Instalação de água, fria e quente, sob pressão, e de esgoto do recinto de trabalho
 - 4.6.3 Medidas de controle de ratos, cães, gatos, urubus, insetos e outros animais vetores de moléstias infecto-contagiosas
 - 4.6.4 Medidas de higiene e combate do pessoal do trabalho
 - 4.6.5 Instalação de alojamento, de vestiário, de restaurantes, de WC, mictórios e banheiros para o pessoal do trabalho
 - 4.6.6 Instalação de desinfecção do material de trabalho

4.7 Serviço de Administração

- 4.7.1 Serviço de cadastro e estatística
- 4.7.2 Serviço de expediente e contabilidade
- 4.7.3 Direção do serviço industrial
- 4.7.4 Serviços de asseio e conservação dos prédios e instalações

4.8 Serviço de higiene, do gado e do pessoal do trabalho

- 4.8.1 Serviço de profilaxia das moléstias infecto-contagiosas do homem
- 4.8.2 Serviço de socorro a acidentados
- 4.8.3 Serviço de veterinária e cadastro sanitário do gado
- 4.8.4 Inquérito sobre as moléstias que determinaram a rejeição do gado, no último decênio notadamente:

4.8.5 Laboratório de histopatologia e bacteriologia

4.8.6 Inquérito sobre o número de exames post-mortem, de rotina, praticados no último decênio, para comprovar as rejeições.

5. Açougues

1. Locais dos açougues
2. Capacidades dos açougues
3. Raio de ação dos açougues
4. Processos empregados para o retalho
5. Processos empregados para o armazenamento
6. Instalação de balcão e preservação do contato dos fregueses, ou de acesso de poeiras, moscas, ratos, cães, gatos, etc.
7. Instalação de acondicionamento e de resfriamento — natureza, capacidade, temperatura e umidade do ar.
8. Facilidades e processos de lavagem e desinfecção das instalações e do instrumental de trabalho
9. Tempo de permanência da carne, na câmara de frio e no balcão
10. Destino dado à carne tornada imprópria ao consumo
11. Inspeção médico-sanitária, do pessoal e de instalação
12. Instalação sanitária, lavatórios, etc., para o pessoal.

6. Transporte

6.1 Do gado de outros Estados para as zonas de recria

6.1.1 Traçado das estradas no mapa do Estado

6.1.2 Distâncias e etapas

6.1.3 Sistema adotado

6.1.4 Veículos de transporte

6.1.5 Tempo de marcha em cada rota

6.1.6 Riscos e prejuízos na jornada

6.1.7 Instalação de pouso gado

6.1.8 Instalação de pouso pessoal

6.2 Do gado das fazendas de criação às de recria

6.2.1 Traçado das estradas no mapa do Estado

6.2.2 Distâncias e etapas

6.2.3 Sistema adotado

6.2.4 Veículos de transporte

6.2.5 Tempo de marcha em cada rota

6.2.6 Riscos e prejuízos na jornada

6.2.7 Instalação de pouso do gado

6.2.8 Instalação de pouso do pessoal

6.3 Das fazendas de recria às de engorda

6.3.1 Traçado das estradas no mapa do Estado

6.3.2 Distâncias e etapas

6.3.3 Sistema adotado

6.3.4 Veículos de transporte

6.3.5 Tempo de marcha em cada rota

6.3.6 Riscos e prejuízos na jornada

6.3.7 Instalação de pouso do gado

6.3.8 Instalação de pouso do pessoal

- 6.4 Das fazendas de engorda às feiras
 - 6.4.1 Traçado das estradas no mapa do Estado
 - 6.4.2 Distâncias e etapas
 - 6.4.3 Sistema adotado
 - 6.4.4 Veículos de transporte
 - 6.4.5 Tempo de marcha em cada rota
 - 6.4.6 Riscos e prejuízos na jornada
 - 6.4.7 Instalação de pouso do gado
 - 6.4.8 Instalação de pouso do pessoal
- 6.5 Das feiras aos matadouros
 - 6.5.1 Traçado das estradas no mapa do Estado
 - 6.5.2 Distâncias e etapas
 - 6.5.3 Sistema adotado
 - 6.5.4 Veículos de transporte
 - 6.5.5 Tempo de marcha em cada rota
 - 6.5.6 Riscos e prejuízos na jornada
 - 6.5.7 Instalação de pouso do gado
 - 6.5.8 Instalação de pouso do pessoal
- 6.6 Transporte do matadouro aos açougues
 - 6.6.1 Estradas e distâncias e tempo a percorrer para condução da carne do matadouro a cada mercado distrital
 - 6.6.2 Sistema e veículos adotados
 - 6.6.3 Qualidade do pessoal, hábitos e educação de higiene do pessoal
 - 6.6.4 Sistema de carga e descarga da carne no matadouro e açougue
 - 6.6.5 Sistema e instalação de desinfecção dos veículos

- 6.7 Condução de carne, do açougue ao domicílio
 - 6.7.1 Entrega no domicílio pelo próprio açougue:
 - 1 – Modo de acondicionamento
 - 2 – Veículos usados
 - 3 – Qualidade, hábitos e educação higiênica do pessoal
 - 4 – Sistema e instalação de desinfecção dos veículos e dos vasilhames usados
 - 5 – Tempo gasto com a entrega
 - 6 – Defesa contra poeira e outros fatores de contaminação
 - 7 – Temperatura máxima a que pode estar sujeita a carne durante o tempo do transporte
 - 6.7.2 Aquisição no próprio açougue
 - 1 – Acondicionamento
 - 2 – Defesa contra a poeira e outros fatores de contaminação
 - 3 – Temperatura máxima a que pode estar sujeita a carne durante o tempo de transporte

- 7. Economia do processo
 - 7.1 Idade do gado nas diversas etapas do processo
 - 7.1.1 Idade em que sai da fazenda de criação
 - 7.1.2 Idade em que sai da fazenda de recria
 - 7.1.3 Idade em que sai da fazenda de engorda para ser abatido
 - 7.2 Peso médio do gado nas diversas etapas do processo
 - 7.2.1 Peso com que sai da fazenda de criação
 - 7.2.2 Peso com que sai da fazenda de recria
 - 7.2.3 Peso com que sai da fazenda de engorda para ser abatido
 - 7.3 Perdas de peso nos trajetos
 - 7.3.1 Das fazendas de criação fora do Estado até as fazendas de recria
 - 7.3.2 Das fazendas de criação do Estado às fazendas de recria do Estado
 - 7.3.3 Das Fazendas de recria às de engorda
 - 7.3.4 Das fazendas de engorda às feiras
 - 7.3.5 Das feiras aos matadouros
 - 7.3.6 Recuperação do peso nos campos do matadouro
 - 7.4 Tempo gasto nas diversas etapas do processo em cada zona
 - 7.4.1 Nas fazendas de criação
 - 7.4.2 Nas fazendas de recria

- 7.4.3 Nas fazendas de engorda
- 7.4.4 No trajeto das fazendas de criação fora do Estado às fazendas de recria
- 7.4.5 Idem, idem, das fazendas de recria às fazendas de engorda
- 7.4.6 Idem, idem, das fazendas de engorda aos matadouros
- 7.4.7 Nos campos dos matadouros
- 7.5 Custo do gado e dos produtos
 - 7.5.1 Da arroba do gado em pé, nas fazendas de criação fora do Estado
 - 7.5.2 Idem, idem nas fazendas de criação do Estado
 - 7.5.3 Idem, idem, ao passar para as fazendas de recria
 - 7.5.4 Idem, idem, ao passar para as fazendas de engorda
 - 7.5.5 Idem, idem, nas feiras
 - 7.5.6 Idem, idem, nos matadouros
 - 7.5.7 Preço do quilograma no matadouro, de carne das diversas qualidades
 - 7.5.8 Idem, idem, das vísceras e outros subprodutos
 - 7.5.9 Idem, idem, da carne, vísceras e outros subprodutos nos açougues e no domicílio.

- 8. Sistema comercial adotado, margem de lucros e principais negociantes de gado em cada zona
 - 8.1 Na compra e venda do gado nas fazendas de criação
 - 8.2 Idem, idem, nas fazendas de recria
 - 8.3 Idem, idem, nas fazendas de engorda
 - 8.4 Idem, idem, nos mercados
 - 8.5 Idem, idem, nos açougues
 - 8.6 Idem, idem, nos transportes
 - 8.6.1 Das fazendas de criação às de recria
 - 8.6.2 Das fazendas de recria às de engorda
 - 8.6.3 Das fazendas de engorda aos matadouros
 - 8.6.4 Dos matadouros aos açougues
 - 8.6.5 Dos açougues aos domicílios

9. Legislação e Tributação

Abastecimento de Pescado

Deste trabalho encontrou-se apenas uma correspondência do prof. Mário Leal Ferreira, dirigida ao Secretário de Viação e Obras Públicas, eng^o Osvaldo Rios, na qual, através de breve exposição, resume as informações obtidas a cerca dos sistemas ou processos de pescaria praticados nos arredores da Cidade, adiantando algumas conclusões e apontando medidas consideradas de emergência para atenuar a situação precária do abastecimento de pescado.

Dentre os fatores de carência e conseqüente encarecimento do pescado, foram indicados os seguintes:

- a primitividade e ineficiência do processo de recolhimento do pescado, no local da pesca e seu transporte daí até à Cidade.
- precariedade do processo de armazenamento e distribuição na Cidade.
- especulação imoderada advinda da escravização do pescador ao negociante ou proprietário dos barcos.

O documento apontava soluções para os problemas levantados.

Mercados e Feiras

A exemplo dos demais inquéritos realizados na área de serviço de utilidade pública, este, relativo a Mercados e Feiras, embora com vasto programa elaborado, não foi totalmente efetivado. O referido programa ficou assim estruturado:

1. Natureza, procedência, condicionamento, modo de transporte e quantidade dos produtos trazidos às feiras e mercados
 - 1.1 Produtos frescos, de origem animal
 - 1.1.1 Carne de boi
 - 1.1.2 Carne de porco
 - 1.1.3 Carne de carneiro
 - 1.1.4 Carne de bode
 - 1.1.5 Peixes
 - 1.1.6 Mariscos
 - 1.1.7 Caças (aves, lagartos, etc.)
 - 1.1.8 Ovos
 - 1.1.9 Vísceras (miolos, fígados, etc.)
 - 1.2 Produtos secos e salgados, de origem animal
 - 1.2.1 Carnes secas de boi (charque e sol)
 - 1.2.2 Carnes secas de porco, carneiro
 - 1.2.3 Carnes de sal-presa
 - 1.2.4 Chouriço
 - 1.2.5 Toucinho
 - 1.2.6 Banha de porco
 - 1.2.7 Peixes e mariscos
 - 1.2.8 Mocotós e ossadas
 - 1.2.9 Caças (aves e lagartos)

1.3 Produtos frescos, de origem vegetal

- 1.3.1 Frutas
- 1.3.2 Verduras
- 1.3.3 Hortaliças
- 1.3.4 Flores

1.4 Produtos secos, cereais em grão e óleos vegetais

- 1.4.1 Feijão
- 1.4.2 Milho
- 1.4.3 Farinha
- 1.4.4 Lentilhas
- 1.4.5 Folhas e raízes medicinais
- 1.4.6 Azeite de dendê
- 1.4.7 Óleo de mamona
- 1.4.8 Óleo de coco e cocos secos
- 1.4.9 Óleo de ouricuri

1.5 Produtos derivados do leite e massas alimentícias

- 1.5.1 Queijos
- 1.5.2 Requeijão
- 1.5.3 Manteiga
- 1.5.4 Coalhadas
- 1.5.5 Pão
- 1.5.6 Bolachas
- 1.5.7 Biscoitos

1.6 Animais vivos

- 1.6.1 Galinhas
- 1.6.2 Perus
- 1.6.3 Patos
- 1.6.4 Porcos
- 1.6.5 Carneiros
- 1.6.6 Bodes
- 1.6.7 Pássaros
- 1.6.8 Lagartos

1.7 Bebidas e refrigerantes

- 1.7.1 Refrescos de frutos
- 1.7.2 Gasosas
- 1.7.3 Sorvetes
- 1.7.4 Café
- 1.7.5 Bebidas alcoólicas

1.8 Produtos industrializados de origem animal ou vegetal de fácil deterioração pelo calor e umidade

- 1.8.1 Carnes enlatadas
- 1.8.2 Línguas em conserva
- 1.8.3 Peixes enlatados
- 1.8.4 Banha
- 1.8.5 Doces

1.9 Outros produtos não deterioráveis, de alimentação ou não, e quinquilharias

- 1.9.1 Rendas
- 1.9.2 Cerâmicas
- 1.9.3 Utensílios de uso doméstico
- 1.9.4 Cordas e esteiras
- 1.9.5 Colher de pau e gamelas
- 1.9.6 Rapaduras

2. Transportes – Natureza, custo e tempo gasto no transporte desses produtos aos mercados e feiras

2.1 Da Capital e Subúrbios

- 2.1.1 Perímetro urbano
- 2.1.2 Cabula
- 2.1.3 Retiro
- 2.1.4 Brotas
- 2.1.5 Itapoan
- 2.1.6 Periperi
- 2.1.7 Plataforma
- 2.1.8 Aratu

2.2 Das ilhas da Baía de Todos os Santos

- 2.2.1 Itaparica
- 2.2.2 Frade
- 2.2.3 Madre de Deus
- 2.2.4 Maré

2.3 Do Recôncavo

- 2.3.1 Candeias
- 2.3.2 Camaçari
- 2.3.3 São Sebastião
- 2.3.4 Feira
- 2.3.5 Alagoinhas
- 2.3.6 Nazaré
- 2.3.7 São Félix
- 2.3.8 Cachoeira
- 2.3.9 Santo Amaro
- 2.3.10 Cruz das Almas

2.4 Do Sertão

- 2.4.1 Amargosa
- 2.4.2 Santo Antônio de Jesus
- 2.4.3 Castro Alves
- 2.4.4 Ipirá
- 2.4.5 Itaberaba
- 2.4.6 Cipó
- 2.4.7 Campo Formoso
- 2.4.8 Bonfim

2.5 Do Litoral

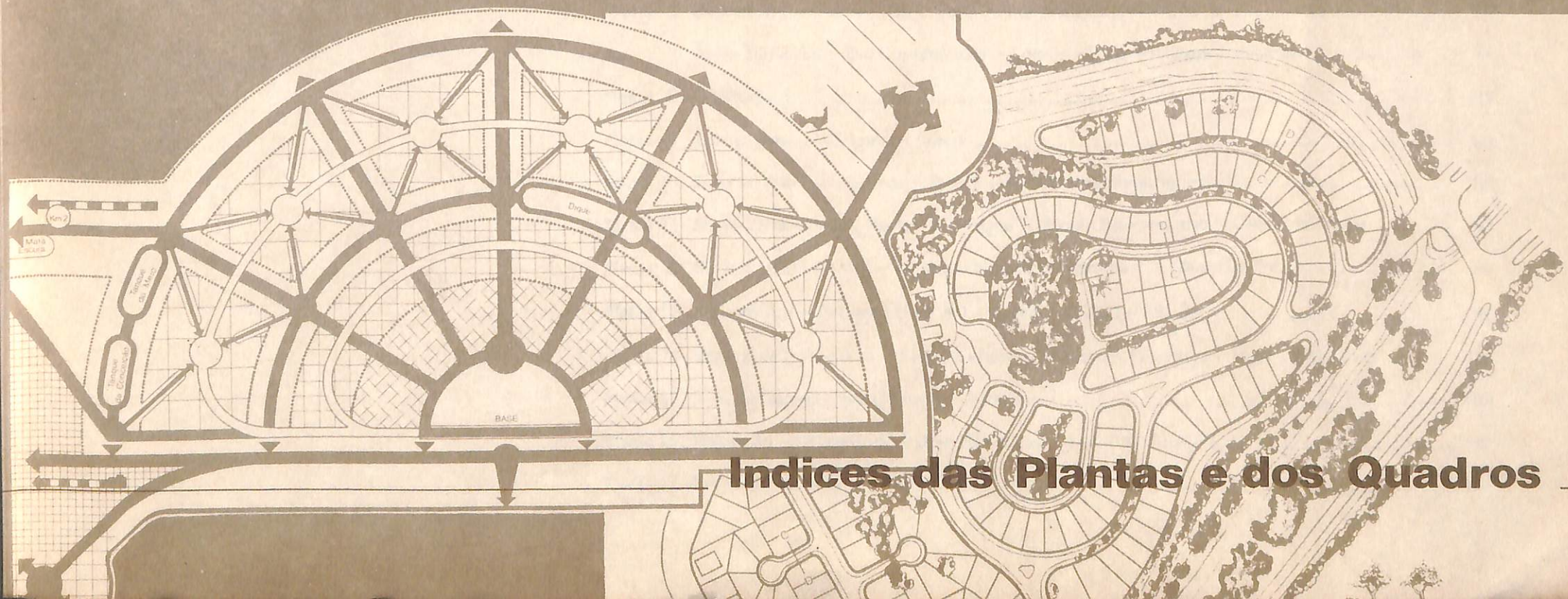
- 2.5.1 Ilhéus
- 2.5.2 Canavieiras
- 2.5.3 Porto Seguro
- 2.5.4 Valença

2.6 De outros Estados

- 2.6.1 Sergipe
- 2.6.2 Alagoas
- 2.6.3 Pernambuco
- 2.6.4 Minas Gerais
- 2.6.5 São Paulo
- 2.6.6 Rio Grande do Sul

3. Natureza dos veículos usados como meios de transportes
 - 3.1 Barcaças
 - 3.1.1 Frota registrada na Capitania dos Portos
 - 3.1.2 Capacidade
 - 3.1.3 Custo de embarcação e gastos com conservação
 - 3.1.4 Equipamentos da barcaça
 - 3.1.5 Tripulação e seu salário
 - 3.1.6 Estaleiros de conservação e construção
 - 3.1.7 Propriedade da embarcação e sistema de arrendamento
 - 3.1.8 Custo médio do transporte na base ora adotada nos contratados
 - 3.1.9 Facilidades higiênicas e de conforto oferecidas por essas embarcações aos seus tripulantes
 - 3.2 Pequenas embarcações, saveiros e canoas
 - 3.2.1 Idem, idem conforme item anterior (3.1)
 - 3.3 Caminhões
 - 3.3.1 Número de caminhões existentes que se dedicam a esse transporte
 - 3.3.2 Capacidade dos mesmos
 - 3.3.3 Custo e conservação
 - 3.3.4 Pessoal
 - 3.3.5 Custo médio do transporte
 - 3.3.6 Itinerário percorrido
 - 3.4 Transporte ferroviário
 - 3.5 Carroças
 - 3.6 Tropas e animais
 - 3.7 Navios de Navegação Baiana
4. Facilidades de chegada e estada oferecidas aos veículos e ao pessoal que neles trabalham
 - 4.1 Locais, taxas de arrendamento ou de estadia e capacidade
 - 4.1.1 Cais de atracação
 - 4.1.2 Pátios para estacionamento dos veículos
 - 4.1.3 Baías e pastos para os animais de tração
 - 4.2 Dormitórios, restaurantes, banheiros e instalações de conforto oferecidas ao pessoal empenhado neste serviço
 - 4.2.1 Capacidade
 - 4.2.2 Custo
 - 4.2.3 Condições de higiene
 - 4.3 Facilidades, sistema empregado e custo dos serviços
 - 4.3.1 Carga e descarga
 - 4.3.2 Armazenamento ou guarda dos produtos
5. Facilidades e processos empregados de referência a cada um dos artigos, no que diz respeito a:
 - 5.1 Carga e descarga
 - 5.2 Armazenamento
 - 5.3 Retalho
 - 5.4 Distribuição
 - 5.5 Entrega
 - 5.6 Modo de entrega da mercadoria recebida
 - 5.6.1 Condicionamento — condições higiênicas e facilidades
 - 5.6.2 Transporte — condições higiênicas e facilidades

- 6. Locais e modos de ocupação
 - 6.1 Locais de feiras e mercados
 - 6.2 Áreas ocupadas por cada um dos mercados
 - 6.3 Propriedade dos terrenos ocupados
 - 6.4 Propriedade das instalações fixas ou removíveis
 - 6.5 Sistema de arrendamento. Preços ou taxas de ocupação. Facilidades
 - 6.6 Épocas e prazos para as feiras
- 7. Ligações dos locais de mercados com os distritos da Cidade por meio de rede viária
 - 7.1 Estradas, ruas ou avenidas que irradiam do local do mercado, tomado este como um núcleo de irradiação para o tráfego motorizado, de veículo a tração animal ou por animais propriamente ditos
 - 7.2 Linhas de ferro-carril, que dão acesso ao mercado
 - 7.3 Distâncias do mercado aos centros de gravidade dos distritos
- 8. Condições higiênicas, de segurança e conforto, dos processos referidos nos itens anteriores, quanto às instalações e o pessoal neles empenhados, obrigados pela Saúde Pública ou não
 - 8.1 Proteção dos gêneros
 - 8.1.1 Proteção contra a deterioração pelo calor e umidade
 - 8.1.2 Proteção contra o ataque por vermes
 - 8.1.3 Proteção contra o ataque por insetos (moscas, baratas, etc.)
 - 8.1.4 Proteção contra o ataque por cães, gatos e outros animais
 - 8.1.5 Proteção contra o ataque por poeiras
 - 8.1.6 Proteção contra o ataque por contaminação por germes de moléstias infecto-contagiosas do homem
 - 8.1.7 Controle das condições de saúde do pessoal empregado
 - 8.1.8 Facilidades e serviços de limpeza e lavagem dos recintos
 - 8.1.9 Facilidades para remoção do lixo
 - 8.2 Proteção do pessoal contra acidentes
 - 8.2.1 Natureza dos pisos
 - 8.2.2 Iluminação dos recintos
 - 8.2.3 Facilidades de movimentação do pessoal e das cargas
 - 8.2.4 Proteção contra acidentes nas rampas, escadas, elevadores, etc.
 - 8.3 Facilidades e serviços de utilidade pública
 - 8.3.1 Serviço de água potável
 - 8.3.2 Serviço de telefone
 - 8.3.3 Serviço de proteção contra incêndio
 - 8.3.4 Serviço de polícia
 - 8.3.5 Serviço de inspetoria do tráfego
 - 8.3.6 Serviço de aferição de pesos e medidas
 - 8.3.7 Serviço de mostruário
 - 8.3.8 Serviço de análise e classificação dos produtos
- 9. Economia, Legislação e Tributações
 - 9.1 Modo de praticar o comércio
 - 9.1.1 Vendedor
 - 9.1.2 Comprador para seu próprio consumo
 - 9.1.3 Comprador para revenda
 - 9.2 Sistema de transação de compra e venda e modo de liquidar os produtos não vendidos no fim da feira
 - 9.3 Impostos e taxas incidentes sobre as transações e modo de sua arrecadação
 - 9.4 Leis e posturas sobre feiras e mercados



Indices das Plantas e dos Quadros

Índice das Plantas

Planta 1	Abastecimento de Água – Orientação pela Concepção da Pirâmide.	59
Planta 2	Av. Parque do Dique – Perfil – Habitação – Modelo de Ocupação e Implantação.	61
Planta 3	Proposta de Loteamento à Margem de Vias de Vale – Rio Vermelho.	63
Planta 4	Abastecimento de Água – Adutoras e Subsidiárias nos Vales e Altiplanos	67
Planta 5	Esgoto Sanitário – Linhas Tronco e Secundárias.	71
Planta 6	Zoneamento – Sistema Viário Geral – Interpretação no MODELO.	75
Planta 7	Áreas Edificadas – Sua Concentração – Localização das Principais Indústrias.	77
Planta 8	O MODELO.	81
Planta 9	Zoneamento – SR. Leste – Brotas.	83
Planta 10	Sistema Viário – SR. Leste – Brotas – Modelo Interpretativo – Cadeia de Trevos.	85
Planta 11	Sistema Viário – SR. Norte – Liberdade – Modelo Interpretativo – Cadeia de Trevos.	87
Planta 12	Sistema Viário SR. Sul – Vitória – Modelo Interpretativo – Cadeia de Trevos.	89
Planta 13	Zoneamento – Decreto Lei nº 701 – Escala 1/40.000 – EPUCS.	95
Planta 14	Sistema de Ferro-Carril – Linhas Existentes e Circuitos Propostos – Vales e Altiplanos.	99
Planta 15	Base de Tráfego – Setor Central – Esquemas.	103
Planta 16	Habitação – Concentrações Operárias – Escala 1/40.000 – EPUCS.	119
Planta 17	Pesquisa Habitação – Fonte – Escala 1/40.000.	133

Índice dos Quadros

Quadro 1	Quadro Interpretativo da Organização Geral do EPUCS.	38
Quadro 2	Método de Trabalho do EPUCS – Quadro Interpretativo.	41
Quadro 3	Quadro de “Correlações” Ajustado do Programa Final.	44
Quadro 4	Cabeçalhos – Fichas da Pesquisa Habitação – Exemplos.	132
Quadro 5	Pesquisa Indireta – Habitação – Quadro Interpretativo.	136
Quadro 6	Pesquisa Direta – Habitação – Quadro Interpretativo.	138
Quadro 7	Aplicação das Fichas “A” – “B” – “C”.	140
Quadro 8	Aplicação das Fichas “D/1” e “D/2”.	142
Quadro 9	Aplicação da Ficha “E”.	143
Quadro 10	Relacionamento Global das Fichas.	146
Quadro 11	EPUCS – Cidade do Salvador – Gráfico – Serviços Sociais e Saúde.	148
Quadro 12	Pesquisa de Educação e Cultura – Quadro Interpretativo 154	154



BUREAU GRÁFICA E EDITORA LTDA.
Rua Direita da Piedade, 24
Salvador — Fones: 3-2001 e 3-0241

EPUCS - uma experiência de planejamento urbano

Ao iniciar a publicação dos estudos que servirão de base à definição do modelo de ocupação físico-territorial para Salvador, e aos demais produtos finais do seu *Plano de Desenvolvimento Urbano - PLANDURB*, escolheu-se, para abrir a coleção, esta monografia relativa ao EPUCS - seu pioneiro e avançado plano urbanístico, elaborado na década de 40, mas cujo conhecimento tem sido até agora privilégio de poucos.

O *Plano de Desenvolvimento Urbano*, cujos estudos básicos ora começamos a editar, ganhará a forma de uma coleção que com este volume se inicia, dividida em várias séries, nas quais se pretendem reunir sólidos fundamentos e suficiente conhecimento de causa para a formulação de alternativas, a tomada de decisões e a implementação de ações destinadas a moldar a Salvador mais humana, mais justa e mais organizada que todos almejamos.

OCEPLAN - Órgão Central de Planejamento
PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano

