

PREFEITURA DA CIDADE DE SALVADOR
O C E P L A N

PLANDURB

PLANO PILOTO PARA INTERVENÇÃO NO CENTRO DE SALVADOR

CLAN S.A.
outubro/78

VOLUME I

APRESENTAÇÃO

Tendo em vista as recomendações do Modelo Físico Territorial para Salvador, elaboradas pelo PLANDURB em 1978, foi procedido o presente trabalho, objetivando o desencadeamento de um processo contínuo de intervenção no âmbito do Centro de Salvador.

A necessidade deste processo justifica-se pelo dinamismo de Salvador, no qual se destaca o processo de ocupação do Centro Industrial de Aratú e do Pólo Petroquímico de Camaçari, a implantação do Porto de Aratú, a duplicação da rodovia Bahia-Feira de Santana, a construção do Centro Administrativo da Bahia, a implantação da avenida Paralela, a recente entrada em operação do grande trevo rodoviário urbano do Acesso Norte etc.

O desembaraçado desenvolvimento urbano de baixíssima densidade ao longo das avenidas de vale, rodovia BR-324 e Paralela, contrasta, no entanto, com o acelerado e desastroso colapso da Zona Central de Salvador determinado pelo estrangulamento da acessibilidade e pela hipertrofia dos usos centrais.

Os precedentes históricos desta tendência comprovam a inevitável destruição da qualidade urbana das Zonas Centrais, comum às grandes metrópoles, assim como a crescente deseconomia resultante da deteriorização do patrimônio construído nestas áreas, da queda do potencial de desempenho social, salvo nos casos de intervenção planejada. Os centros não podem crescer indefinidamente, mas sim encontrar seu porte e densidade ótimos face às limitações do potencial geomorfológico de ocupação e do potencial de acesso disponível a veículos e pedestres.

Após este porte otimizado, recomenda-se modernamente a correta multiplicação dos centros em sub-centros dos diversos níveis, segundo a tendência natural de complementariedade entre a

oferta e a demanda, concentrando-se no antigo e tradicional centro, uma gama de usos de hierarquia gradativamente superior e concomitante menor frequência de consumo, mantido, no entanto, um mínimo de usos de menor hierarquia para o atendimento da demanda do entorno imediato do mesmo centro.

PLANO PILOTO PARA INTERVENÇÃO NO CENTRO DA CIDADE

Í N D I C E

1. CRITÉRIOS METODOLÓGICOS

1.1 ESCALAS DE ABORDAGEM

1.2 NÍVEIS DE ABORDAGEM

2. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR

2.1 CONDICIONANTES GEOMORFOLÓGICOS

2.2 CONDICIONANTES DE ACESSIBILIDADE

2.3 CONDICIONANTES DE USO

2.4 CONDICIONANTES DE OCUPAÇÃO

2.5 CONDICIONANTES DE EQUIPAMENTO

3. PROPOSIÇÕES DE INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

3.1 INTERVENÇÕES NO PLANO GEOMORFOLÓGICO

3.2 INTERVENÇÕES NO PLANO DA ACESSIBILIDADE

3.2.1 Considerações Metodológicas

3.2.2 Estratégia de Integração Viário-frota

3.2.3 Readequação da Hierarquia Viária

3.2.4 Adequação do Equipamento Estático de Transporte

3.3 INTERVENÇÕES NO PLANO DO USO

3.4 INTERVENÇÕES NO PLANO DA OCUPAÇÃO

3.5 INTERVENÇÕES NO PLANO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

3.6 CONCLUSÕES SOBRE A INTEGRAÇÃO DAS INTERVENÇÕES SETORIAIS

4. OBJETIVOS E MEIOS DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO NA ÁREA CENTRAL

4.1 OBJETIVOS E MEIOS GERAIS

4.2 OBJETIVOS E MEIOS ESPECÍFICOS

5. SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

5.1 UM DETALHAMENTO DO USO DO SOLO

5.2 UMA PROPOSTA PARA CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

5.3 BASES PARA AS NOVAS LEGISLAÇÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

1 CRITÉRIOS METODOLÓGICOS

Na correta interação dos fatores condicionantes do desempenho urbano como da intervenção urbanística, faz-se indispensável avaliar de forma integrada os condicionamentos geomorfológico, de acessibilidade, de usos, de ocupação e da estrutura de equipamentos pontuais.

Para tanto adotou-se um conjunto de critérios metodológicos, destinados a pautar não apenas o presente trabalho mas todo o processo de planejamento da intervenção física.

1.1 ESCALAS DE ABORDAGEM

Três escalas foram adotadas para a abordagem: a macro, a meso e a micro, destinadas, cada uma, a abrangência específica dos fatores respectivamente exógenos, endógenos e particulares do centro em causa.

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

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

A abordagem em micro escala trata de pormenores em setores da Zona Central, com abrangências variáveis em função do porte específico de cada logradouro ou conjunto de logradouros em estudo.

Definidas em plantas, as três abordagens podem ser reavaliadas criticamente no processo contínuo de intervenção que este estudo propõe.

1.2 NÍVEIS DE ABORDAGEM

Devido ao dinamismo peculiar às Zonas Centrais escolheu-se para os levantamentos à nível do presente trabalho uma abordagem cinemática, mais voltada para as tendências e predominâncias que para a pesquisa cadastral de minúcias.

No entanto, ao longo do processo de intervenção, é pretendido um crescente nível de pormenorização a que chamaremos níveis de abordagem.

Os níveis de abordagem referem-se ao diagnóstico, às alternativas de intervenção e às proposições de intervenção.

O nível de diagnóstico pretende reunir, de forma inteirada, o conjunto de informações sobre tendências e predominâncias de modo a permitir, em tempo útil, a compreensão do conjunto de variáveis urbanas, facilitando a geração de decisões.

O nível do presente diagnóstico utilizou-se a farta documentação constante do Estudo - Zona Central, do OCEPLAN/PLANDURB.

O nível de abordagem diagnóstico não apenas refere-se às escalas de abordagem macro, meso e micro, como também aos principais fatores condicionantes do desempenho e da intervenção urbanística, geomorfológicos, acessibilidade, usos, ocupação e equipamento, relacionando-os entre si.

O nível de estudos alternativos de intervenção visa desarticular os principais conflitos, sempre com vistas ao desempenho integrado de usos, ocupação, acessibilidade e equipamentos, dentro do potencial geomorfológico.

Devido ao comprometimento geomorfológico de Salvador, reduz-se drasticamente o número de hipóteses alternativas de intervenção. Por isso, muitas vezes será necessário esquecer este nível, passando-se diretamente do diagnóstico às proposições.

Obviamente é necessário considerar-se que a nível de projeto arquitetônico ou de engenharia restabelece-se a oportunidade dos estudos alternativos, ou partidos, como base para a adoção da alternativa ótima.

O nível de proposição para implantação imediata parte da alternativa ou do partido escolhido e desenvolve os projetos de obra de implantação, compreendendo anteprojeto, projetos arquitetônicos, estruturais, elétricos, hidráulicos, mecânicos, detalhes gerais, orçamentação, programação de obra e execução.

Quanto ao nível de proposição para a implantação imediata é produzido neste trabalho apenas um rol de recomendações de estudos e projetos.

2 DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR

2.1 CONDICIONANTES GEOMORFOLÓGICOS

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

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

Em macro escala, nota-se o centro praticamente ilhado entre o vale do Tororô e as águas da baía em seus limites Leste e Oeste, sendo, por outro lado, barrado em seu desenvolvimento ao Sul e a Norte, respectivamente pelo vale do Canela e pela estreita passagem litorânea da Calçada.

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

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

Mais recentemente o sistema de vales ganhou o Acesso Norte de forma a se constituir num vigoroso fator condicionante de

um desembaraçado desempenho urbano de macro escala.

Fica, no entanto, perfeitamente clara a limitação deste sistema ao acercar-se da Zona Central de Salvador.

Torna-se, assim, evidente a necessidade de intervenção na acessibilidade ao Centro, integrando-a aos condicionantes de uso e ocupação.

A solução de continuidade entre os desempenhos urbanos de macro e meso escalas na periferia imediata da Zona Central pode ser compreendida de forma mais pormenorizada na documentação gráfica do condicionamento geomorfológico.

O traçado de isoplanas de 10% de declividade, delimitando e separando áreas quase planas (platôs, vales, cumeadas e planícies) das áreas de mais acentuada declividade (encostas, ribanceiras, escarpas e penhascos) permitiu a definição de módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo.

A declividade limite de 10% foi adotada em função da acessibilidade do pedestre e de sua facilidade de marcha, que afetam o desempenho dos usos centrais de comércio e serviços.

O sistema de manchas de espaços quase planos contínuos é rigorosamente coincidente com o sistema de áreas de maior vitalidade operacional no contexto da Zona Central, o que nos induz a crer que os espaços intersticiais e declives, encostas e escarpas, embora ocupados com o uso residencial sempre que possível, fogem a adequabilidade das funções específicas do Centro. Por isto mesmo assumem funções as vezes características de bairros habitacionais.

Este quadro demonstra ainda que a Cidade não possui um centro propriamente dito mas um conjunto de micro-centros pouco

interligados entre si: Comércio-Calçada; Terreiro de Jesus-Rua Chile; Baixa do Sapateiro; Avenida Sete-Campo Grande; Joana Angélica-Nazaré; e mais apartadamente o micro-centro das Sete Portas.

Além destas áreas de espaço quase plano contínuo de flagrante vocação e tradição central, podemos identificar ainda outras áreas, também de espaço quase plano contínuo, mas que por seu relativo isolamento se constituem como que ilhas tipicamente residenciais envolvidas por declividades superiores a 10%, quais sejam: Lapinha; Barbalho; Santo Antônio; Extremo Nazaré; Saúde; Tororó; Mouraria (salvo sob a recente influência do terminal da Mouraria) e Barris.

Nas encostas intersticiais que serpenteiam por entre os módulos quase planos contínuos de maior potencialidade e adequabilidade urbanas ocorre uma ampla gama de usos não central que vai desde áreas decadentes e/ou de problemática residencial aguda a aprazíveis áreas residenciais para população de média renda.

Outras áreas resultantes do condicionamento geomorfológico são as representadas pelos vales periféricos de vocação viária expressa e a extensa falésia da falha geológica de Salvador.

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

Em princípio, pode ser notada a presença de quatro importantes fatores de intervenção urbanística no condicionamento geomorfológico: Elevador do Pilar; Elevador do Taboão; Plano Inclinado e Elevador Lacerda. Estes ascensores adequam-se perfeitamente às necessidades de interligação entre os dois

platões mais importantes do sistema Sé e Calçada.

Pode ser notado, também, que os tunéis e viadutos têm seu melhor desempenho associado com o descompromisso em relação à acessibilidade central.

Pode ser notado, ainda, que os terminais mais eficientes são aqueles que tangenciam o Centro, resolvendo os conflitos no acesso à Zona Central e, simultaneamente, definindo melhor a diferença geomorfológica entre módulos específicos e centrais. Os usos comerciais e de serviços típicos do centro, por sua vez, coincidem necessariamente com os espaços planos contínuos, testemunhando a relação uso central - acesso de pedestres.

Por fim, os espaços planos contínuos não apresentam predominância de comércio e serviços do tipo central quando isolados ou distanciados do acesso franco de pedestres, ou seja, quando estão situados em módulos de diferentes níveis, isolados, de fato, pelas dificuldades de transportes.

2.2 CONDICIONANTES DE ACESSIBILIDADE

Em condicionantes de acessibilidade estão considerados:

- a) a adequação do traçado dos sistemas viário, ferroviário, aquoviário, de pedestrelização, para a acessibilidade ao Centro;
- b) desempenho das frotas de coletivos e outros veículos, taxis e particulares;
- c) a localização do equipamento estático de transportes.

Sem sombra de dúvida, um dos mais efetivos condicionantes do bom desempenho das funções centrais é, e sobretudo nas condições do agudo condicionamento geomorfológico em Salvador, o quadro de acessibilidade na escala de massa.

O presente trabalho piloto constata no entanto que é possível e perfeitamente viável restituir melhores condições de acessibilidade ao Centro de Salvador na escala de massa.

Em macro escala pode-se perceber a excelência do sistema viário expresso, que atende satisfatoriamente à Zona Sul, Orla e Miolo do Contexto urbano de Salvador, esbarrando no entanto em agudo estrangulamento do espaço viário quando no perímetro imediato do Centro.

Aí o sistema expresso conecta-se com acanhados eixos secundários do tecido central tradicional e o seu desempenho esboroa-se contra a promiscuidade de pedestres e veículos nos movimentos e locomoções entre e internos aos módulos geomorfológicos.

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

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

Para superar este impasse entre os sistemas viários interno e externo ao Centro, entende-se, portanto, que é necessária uma adequada interação da acessibilidade quer de veículos, quer de pedestres, mediante uma inteligente complementabilidade. Várias soluções podem ser aventadas. Entre estas, destaca-se a articulação entre terminais e coletivos; elevadores e planos inclinados, ao sabor das exigências geomorfológicas do sítio urbano local, típicas de Salvador.

O desenho geomorfológico sugere que a referida interação de pedestres e veículos deverá se dar no perímetro do Centro, onde precisamente se estrangula o Sistema Viário de macro escala, onde ocorre o limite natural das funções urbanas centrais e não centrais, onde se encontra atualmente a cadeia de pontos de conflito de tráfego e trânsito.

No diagnóstico de acessibilidade de veículos na meso escala de abordagem à Zona Central de Salvador, identificam-se, nos sistemas primário e secundário do contexto do centro e seu entorno imediato, os principais pontos de estrangulamento crônico entre ambos os sistemas e as origens das rotas aquoviárias que partem do centro.

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

Percebe-se que esta barreira anelar coincide com as conexões entre os sistemas viários primário e secundário, estes representados pela antiga trama de eixos de cumeada do remoto passado urbano e aquele oriundo da recente cirurgia viária nos vales preconizada por Mário Leal. Isto porque o plano original de Mário Leal, onde era prevista a integração do sistema viário de vales no interior do Centro, mediante significativas obras de arte como a ligação Vale do Barris - Barroquinha, ficou historicamente postergado até a configuração de sua inviabilidade atual.

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

No que tange à acessibilidade de pedestres, em meso escala, observa-se o violento contraste entre a vitalidade das atividades tipo centro, de comércio e serviços, nas áreas de boa ou regular acessibilidade de pedestres e uma flagrante decadência da vitalidade em áreas ilhadas pelos obstáculos geomorfológicos ou pelo colapso do acesso de pedestres.

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

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

Em princípio, e com base no correto enlace do eficiente sistema viário de diferentes escalas, mediante um hierarquizado uso das frotas, segundo origem-destinos (centrais e urbanos), além de uma correta intervenção voltada para a agilização da acessibilidade de pedestres, é possível restituir a acessibilidade vitalizadora ao Centro de Salvador sem ampliação do espaço viário no centro. Isto pode ser feito pela ampliação do espaço dedicado ao equipamento estático de transporte: terminais periféricos de coletivos (além dos estacionamentos periféricos de veículos) associados à linhas circulares centrais; utilização intensiva de áreas afins para estacionamento de veículos particulares (alta rotatividade); e incremento dos dispositivos elevatórios de pedestres.

2.3 CONDICIONANTES DE USO

Por mais desejáveis que sejam os objetivos da legislação ordenadora do uso, este, via de regra, obedece a lógica inexorável do equilíbrio ecológico urbano, onde a oferta gera a demanda e a demanda gera a oferta em condições ecológicas propícias de acessibilidade, espaço e ocupação.

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

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

A mera destinação legal do espaço para o uso comercial e de serviços, por exemplo, não evita a sistemática falência de todo aquele comerciante ou prestador de serviços que aí se instale se não existirem as condições físicas de acessibilidade (ida e volta), pedestralidade (declividade adequada do logradouro) e densidade dos transeuntes (frequência suficiente de usuários ou compradores em potencial) que otimizem as condições de desempenho do uso preconizado. Também as condições sociais e econômicas podem influir diretamente no sucesso da área em questão, em sendo esta local de mercado.

A destinação legal do espaço para o uso residencial, por outro lado, não evita necessariamente a deteriorização da qualidade da vida pelo tráfego crescente, pela poluição sonora e atmosférica e pelo afluxo desordenado de pedestres e veículos.

Realmente não é possível restaurar tecidos urbanos decadentes, de baixa vitalidade ou necrosados, com base em legislação, decretos, dispositivos de lei ou recomendações que não removam as causas efetivas do mau desempenho dos referidos tecidos.

Em micro escala podemos admitir que o Centro de Salvador encontra-se, atualmente, passando por um processo acelerado de estrangulamento gradativo em função seja da sua própria hipertrofia seja do agigantamento das demandas de funções centrais face ao crescimento urbano acelerado.

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

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

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

Portanto, intervir na descentralização espontânea e organicamente necessária mediante um zoneamento restritivo dos usos comercial e de serviços fora da Zona Central não é suficiente para beneficiar este Centro Tradicional.

É necessário intervir no próprio Centro onde podemos diagnosticar a urgente carência de readequação da acessibilidade de pedestres e veículos ao Centro Tradicional, na escala de sua atual responsabilidade.

As flagrantes tendências de conurbação entre o Centro e os Sub-Centros mais próximos, Barra, Liberdade e Itapagipe, por si só já são sintomas de um zoneamento de usos anacrônico e inadequado, o que deve, também, ser considerado no processo da intervenção física a nível de acessibilidade.

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

Na meso escala de abordagem, a escala do Centro em causa propriamente dito, ressaltam os aspectos do uso espontâneo que ilustram a compreensão dos já examinados aspectos geomorfológicos e de acessibilidade na Zona Central.

A predominância do uso residencial identifica-se não só nos bolsões residenciais no interior do Centro como nos bairros tipicamente residenciais do entorno do Centro. A predominância de comércio e serviços identifica-se primeiramente pela utilização de pavimentos térreos em edifícios residenciais. Nos corredores do transporte mais próximos da periferia do próprio Centro, identifica-se a utilização de comércio e serviços em todos os pavimentos, exatamente dentro dos limites específicos da área mais densa no âmbito da Zona Central.

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

A simples superposição dos estudos de ocupação, uso e geomorfologia evidenciam a constante relação da estrutura de uso tipicamente central com a estrutura dos espaços quase planos contínuos, sempre que garantida a acessibilidade aos mesmos espaços numa escala do porte de massa.

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

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

Nessas condições, torna-se mais recomendável, em alguns casos, induzir o uso comercial de centro mediante a adequação do acesso de massa e do estacionamento ou da continuidade do espaço plano através circulações mecanizadas (casos sobrelojas do Edifício Fundação Politécnica) do que regulamentar as atividades desse mesmo uso.

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

Enfim a legislação somente deve ser formulada a partir de intervenções simultâneas na acessibilidade, quer de pedestres, quer de veículos consideradas as tendências espontâneas de ocupação.

2.4 CONDICIONANTES DE OCUPAÇÃO

Inicialmente, cabe assinalar que os processos espontâneos de ocupação, nas condições do sítio urbano em pauta, são de molde

a fomentar a auto-destruição da qualidade urbana. Ocupações de baixa densidade (sobrados e casarões) tendem a se adensar através da transformação dos usos habitacionais unifamiliares em plurifamiliares (pensões, casas de comodos etc.); ocupações de densidade média (em casarões e sobrados deteriorados) tendem a ser substituídas por ocupações de alta densidade pela verticalização.

E, finalmente, quando verticalizada a ocupação, verifica-se a total inadequabilidade da densidade alcançada para os níveis mínimos de acessibilidade no espaço viário disponível, em geral ao longo da acanhada infraestrutura original do modelo inicial de predominância horizontal.

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

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

Paradoxalmente, em Salvador, a legislação vigente continua a estimular a densificação das áreas antigas, maduras e em pleno colapso do acesso, enquanto, por outro lado, exige baixa densidade exatamente nas áreas novas, carentes de estímulo mediante a otimização benefício-custo da implantação de infraestrutura.

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

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

Fundamentalmente, na macro escala, verifica-se a disposição espacial dos eixos de ocupação predominantemente verticalizada e suas principais tendências atuais de expansão. Observam-se ainda áreas de alta densidade de ocupação de baixa renda, as quais, embora com predominância horizontal, alcançam alta densidade de habitantes pela pulverização do parcelamento. Por exclusão, percebe-se a vasta área de predominância horizontal de baixa densidade, representada pelos espaços residenciais de melhor renda assim como pelas áreas ainda não ocupadas nos limites de seus potenciais urbanizáveis, ou em estoques de terra.

Com este enfoque, constata-se a majoritária predominância da horizontalidade do universo em exame, muito embora fique perfeitamente clara a intensa concentração da verticalidade no extremo Sudoeste de Salvador.

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

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

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

Percebe-se, também necessidade de incrementar e incentivar a ocupação vertical no âmbito do Sub-Centro de Primeiro Grau no Vale do Camurugibe, sempre e quando não comprometer o desempenho do sistema viário expresso de vales a fim de criar alternativas para a verticalização central.

Em meso escala, percebe-se a inadequação da legislação vigente de ocupação. O modelo esboçado nesta legislação esbarra em franca contradição com as exigências dos órgãos de proteção ao patrimônio histórico urbano e arquitetônico, federais e estaduais, favorecendo a tendência atual de deterioração do Núcleo Histórico.

Nas áreas desse núcleo, precariamente preservadas pelos órgãos de proteção, são preconizadas ocupações de 8 (oito), 6 (seis) e 4 (quatro) pavimentos num flagrante testemunho da irracionalidade da legislação de ocupação.

No que tange à qualidade da ocupação espontânea, verificam-se acentuados sintomas de morte do tecido urbano, com ocorrência de manchas, indicando predominância de ruínas exatamente no Núcleo Histórico.

No que respeita ao Perímetro de Proteção ao Bordo, verifica-se mais uma vez a inadequação da legislação vigente de ocupação, onde a verticalidade da ordem de 15 (quinze) andares é preconizada para toda a estreita faixa litorânea da Zona Central.

Se esta é a situação atual, pode-se imaginar a gravidade de uma situação futura, na qual se radicalizem as atuais tendências de ocupação deteriorada. No que tange à área histórica, mesmo com recente esforço de restauração com base na viabilização de funções turísticas, como no Pelourinho e no Carmo, nota-se a clara insuficiência do mercado como base econômica da restauração e preservação.

Parece, assim, não existir quantidade de demanda de usos turísticos capaz de suportar o gigantesco custo de restauração e principalmente o custo fixo de manutenção da imagem no conjunto urbo-arquitetônico de época, privilegiadamente situado na Zona Central de Salvador.

Nessas condições, resta prognosticar sua rápida e definitiva deteriorização, ruína e destruição como patrimônio histórico urbanístico, mesmo considerando-se a possibilidade da preservação de alguns edifícios isolados, os quais quando muito se constituirão em patrimônio histórico arquitetônico

e não histórico-urbanístico, salvo se revitalizadas as áreas em questão para outros usos, típicos do contexto central, mediante a implantação de equipamentos para o funcionamento de funções de ponta e a agilização da acessibilidade de massa a essas funções, mantidas, como princípio, rigorosas restrições à descaracterização construtiva.

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

Esta reconstituição das condições de desempenho urbano pode se situar quer no âmbito do Poder Público quer no da iniciativa privada. Tanto a utilização de prédios históricos para o exercício de funções municipais quanto a ocupação destes mesmos prédios por atividades culturais, recreativas ou mesmo industriais (quando inócuas) são compatíveis com a atuação quer do Poder Público quer da iniciativa privada.

O incentivo a esta atuação aliada à readequação da acessibilidade de pedestres e veículos formam as condições ecológicas indispensáveis à viabilidade da restauração e manutenção da imagem do Centro. Esta readequação pode ser feita mediante o redimensionamento e construção de micro-estruturas urbanísticas, tais como terminais de transportes coletivos, estacionamentos periféricos, elevatórias para pedestres etc.

Apenas um risco deve ser encarado, qual seja: a revitalização da área tem de ser acompanhada de perto por rigorosa fiscalização das intervenções restauradoras e de manutenção

para evitar que o incentivo e incremento das obras de adequação aos usos contemporâneos não desfigure a valiosa imagem que se pretende preservar.

Neste particular, contamos com a experiência dos órgãos federais e estaduais de preservação do patrimônio histórico, cujas debilidades residem em limitações orçamentárias, as quais poderiam ser devidamente recompensadas pela revitalização da área em causa.

Uma das hipóteses de mecanismo financeiro que poderia ser acionado para o empreendimento em causa seria o dos Projetos Cura; outra hipótese seria a ação conjunta dos órgãos estatais e do setor privado, intervindo aqueles na implantação de infraestrutura, normalização e adequação de prédios a funções públicas e estes nas adaptações e restaurações para novas utilizações, sob a rigorosa fiscalização daqueles.

Resumindo as afirmações anteriores, a Zona Central de Salvador apresenta tanto hipertrofia da ocupação face uma legislação superada quanto atrofia relativa das vias incapazes de atender o incremento da demanda atual.

2.5 CONDICIONANTES DE EQUIPAMENTO

As diversas redes de equipamento urbano funcionam, no tecido urbano qualquer, como um conjunto de sistemas paralelos que emprestam a este melhores condições de desempenho. No caso específico de tecido central, este conjunto de sistemas tem ainda a peculiaridade de suas dimensões e nível hierárquico dos equipamentos pontuais em relação aos congêneres de bairro.

É fácil compreender-se que sendo o centro, por princípio e por

definição, o núcleo principal de todas as atividades fim da mesma aglomeração urbana, é precisamente aí que se estabelecerão as melhores oportunidades de encontro, de complementação, de transação entre umas e outras atividades fim.

Começaremos por examinar os equipamentos ligados às atividades meio do contexto urbano, aqueles que cercam a moradia: escolas do 1º grau, primeiros ciclos do 2º grau, comércio de abastecimento de consumo diário, equipamento de lazer, praças e parques, postos de saúde, ambulatórios, hospitais, pronto socorro, campos de esporte e outros. Em seguida enfocaremos o equipamento ligado às atividades fim comércio e serviços, de maior hierarquia, já condizentes com o espaço central, que por princípio deve ser acessível ao universo de usuários urbanos: escolas dos últimos ciclos do 2º grau, o 3º grau, estabelecimentos de ensino superior, cursos de especialização, museus, teatros, estádio, principais e maiores cinemas, instituições culturais, biblioteca de porte municipal ou estadual, teatro municipal, assim como centrais assistenciais ligadas ao equipamento de saúde (não o próprio equipamento de saúde). Finalmente, abordaremos a constelação de equipamentos ligados ao transporte, estações rodoviárias, estações ferroviárias, terminais centrais de ônibus, terminais periféricos do centro, estacionamentos centrais e periféricos, abrigos, baias, pontos de taxis, estações aquoviárias e, no caso particular do Centro de Salvador, os Elevadores e Planos Inclinados.

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

Mas, já no que se refere ao universo de macro escala como um todo, existem equipamentos de grande porte que se destacam como elementos estruturais de organização do espaço central. São: o Centro Administrativo, o Campus Universitário, o Aeroporto, os Hospitais Centrais, o Terminal Rodoviário, o Terminal Ferroviário e o Porto. Os dois últimos especificamente, são extremamente importantes para o desempenho da Zona Central.

O Terminal Ferroviário, da Estação da Leste Brasileira reflete-se no desempenho do Centro Tradicional face o adensamento do eixo de desenvolvimento suburbano e à crescente importância do transporte de massa ferroviário.

Constata-se no entanto, a total inadequação da Estação da Leste para responder a este crescimento ou sua importância, tendo em vista o seu isolamento no sistema de transportes coletivos o que não oferece seletividade de destino à capacidade ferroviária para longas distâncias.

Nas atuais condições, o passageiro desembarcado pela Leste, em sua estação da Calçada, é um perfeito pária em matéria de mobilidade, marginalizado pelos coletivos lotados de passagem pelo local. Este fato agrava as condições de operação da mesma ferrovia.

Não é difícil identificar como indispensável a construção de um terminal de ônibus na Calçada, junto à Estação da Leste que auxilie na integração das diferentes linhas com um sistema de penetração ao Centro.

No que tange ao Porto de Salvador, são notórios os problemas que trazem ao Centro de Salvador: congestionamento de tráfego de carga com tráfego de coletivos e pedestres; localização demasiado central de atividades atacadistas de abastecimento, paisagem visual deteriorada pelo conflito arquitetônico entre aquele edifício e os prédios residenciais vizinhos.

Entretanto, modernamente, com as transformações tecnológicas da engenharia naval e portuária, o surgimento dos graneleiros, da automação de carga e descarga dos granéis e mais recentemente o advento e vulgarização dos "containers" para carga comum, subvertem-se de certa forma as relações entre o porto e a cidade, visto que aumentam sua operacionalidade, diminuem os problemas de descarga para as vias terrestres, favorecem à descentralização de algumas funções atacadistas, além de criar melhores condições para o fluxo de transporte de carga.

Estas transformações, porém, se dão em ritmo lento. Por isso, apesar das mais recentes instalações portuárias petroleiras de Mataripe, do Porto Industrial de Granés de Aratu, do Terminal de Granéis da USIBA em São Tomé de Paripe e outras obras de menor porte, todas na baía de Todos os Santos, o tradicional Porto de Salvador continuará desempenhando, ainda, importantíssimo papel para o funcionamento da cidade desde que se readeque a redução de suas funções, ou à criação de novas, como por exemplo, o turismo internacional de massas ora em ascensão. Contudo, é necessária a reurbanização de suas áreas próximas à Baiana, para melhor complementar a imagem da Praça Marechal Deodoro e do Mercado Modelo. Admite-se, assim, que não haverá uma desativação total do porto.

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

Assim, também, a unidade dos Fuzileiros Navais, acantonada em barracões no Comércio desde a Segunda Guerra Mundial, em situação que literalmente a prejudica quanto à mobilidade, a eficiência de manobras e mesmo quanto a vulnerabilidade, pode

eventualmente ser remanejada, mesmo porque conta ainda a baía de Todos os Santos com importante Base Naval.

Ainda no âmbito do equipamento de macro escala é interessante assinalar a singular presença do Estádio da Fonte Nova. Este tipo de equipamento, via de regra, situa-se em sítios não centrais, como o Maracanã, o Pacaembu, o Mineirão e outros.

Esta ocorrência singular testemunha a recente explosão de desenvolvimento de uma cidade média que alcança o porte metropolitano em apenas dez anos. Porém, não existe inconveniência da presença central do Estádio desde que equacionado o transporte de massas na área do Centro.

Em meso escala, no que respeita ao equipamento estático de transporte, terminais periféricos, terminais centrais, estacionamentos periféricos, estacionamentos centrais, elevadores públicos, planos inclinados e estações, fica evidenciada a inadequação da rede, tanto quanto ao equipamento do nível periférico, responsável este pelo enlace macro-meso, como quanto ao equipamento do nível central, especificamente de meso escala. O notório hiato entre as duas escalas de equipamento estático de transporte vem condicionando a total disfunção das frotas de transportes.

Tais constatações sugerem que o desempenho do transporte de massa somente poderá melhorar mediante o inviável redimensionamento, ampliação dos espaços viários, de estacionamentos e de terminais no interior do Centro; e como tal ampliação, na escala demandada é incompatível com a própria sobrevivência do Centro, fica perfeitamente patente a contradição apontada.

Por isso sugere-se que as transformações se situem, nesta Rede, nos equipamentos do tipo terminais periféricos de transporte coletivo, associados com o sistema central de circulação para circulares com seus terminais centrais de circulares, a fim de evitar que a contradição entre a expansão do espaço viário e de transportes de massa com a retração do espaço para exercício das funções centrais se torne insuperável.

Os estacionamentos periféricos, já insuficientes para aliviar a sobrecarga do espaço rolante central, terão de ser igualmente ampliados no mesmo espírito de evitar o aguçamento das condições de congestionamento do espaço viário central.

Os pontos de taxi, por sua vez, operam mal: longas filas tempo demorado de espera são reflexos das dificuldades de trânsito e, portanto, de circulação de taxis. Sua velocidade de viagem no Centro é, em média, 15 km/h. Não se pode exigir mais, portanto, da frota urbana de taxis, salvo mediante a readequação da acessibilidade.

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

Observa-se, contudo, sintomas de decadência do tecido urbano circundante nos casos de inatividade temporária ou longa dos elevadores e planos inclinados.

No que respeita às estações aquoviárias, Rampa do Mercado, Baiana de Navegação e Ferry-Boat, faz-se sentir presentemente um importante incremento da demanda face o processo acelerado

de urbanização para recreio da ilha de Itaparica, mas sem maiores implicações, por enquanto, com o desempenho urbano da Zona Central.

As longas filas de automóveis nos fins de semana e feriados do Ferry-Boat têm contrapartida já prevista no projeto original do mesmo, quando foi indicada a duplicação dos ancoradouros para um natural aumento das embarcações face ao aumento da demanda.

Se esta tendência for mantida, é possível antever-se um futuro uso residencial, propriamente dito, na ilha de Itaparica e consequentes reflexos na Zona Central de Salvador pelo seu concomitante aumento de responsabilidade funcional.

No que respeita o equipamento de cultura, biblioteca, museus, teatros, grandes cinemas de centro, aqueles típicos da hierarquia de equipamentos centrais, da meso escala de abordagem, observa-se perfeitamente que existe uma certa defasagem entre a oferta atual deste tipo de equipamento e o porte atual da metrópole, o que se explica pelas dificuldades do poder público em infraestruturar com a mesma rapidez do crescimento urbano.

Por isso deve-se considerar aqui a oportunidade de propiciar e incentivar o surgimento de novos equipamentos culturais de hierarquia central.

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

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

Existem vários hotéis na área central, alguns, inclusive, aproveitando o próprio potencial arquitetônico das casas antigas como os hotéis do Carmo e do Pelourinho, por exemplo. Este resultou do remanejamento parcial do convento do Carmo em pleno centro histórico, no módulo geomorfológico de Santo Antônio. Os museus que, também, aproveitam este patrimônio são equipamentos de turismo, como o Museu Afro, na antiga Faculdade de Medicina, no Terreiro.

A par dos hotéis de turismo no Centro, ocorrem, ainda, os hotéis típicos, os quais são vítimas da crise da Zona Central pelas dificuldades de transporte, principalmente táxis.

Ainda na pauta do turismo, devem ser lembrados equipamentos de informação e orientação da população flutuante. A atual estrutura de centros turísticos no Centro de Salvador parece atender bem a demanda presente de usuários.

No que diz respeito ao Equipamento de Saúde, é de se notar que no estrito espaço da Zona Central devem ficar descartadas as novas localizações hospitalares, ambulatoriais e mesmo as de grandes postos de saúde, em virtude do risco de contaminações em condições de alta densidade. Por outro lado, devem ser privilegiados os pronto-socorros, exatamente pelas mesmas condições de densidade, que favorecem a alta frequência de acidentes. Isto não quer dizer que os pronto-socorros devam se situar no Centro, mas em suas proximidades.

Nas condições atuais da Zona Central de Salvador, o atendimento de urgência é prejudicado, também, pelas dificuldades de transporte e tráfego.

No que se refere ao equipamento de lazer no universo da Zona Central, além das poucas praças e recantos aprazíveis do tipo centro, ocorre a presença da Fonte Nova, já comentada.

Entretanto, existe um grande potencial de lazer disponível ao longo da borda da falha geológica de Salvador, onde, a exemplo dos restaurantes da Gamboa, do antigo Chez Bernard, do Hotel Pelourinho e muitos outros, como o pequeno teatro panorâmico, também na Gamboa, procede uma intensa exploração da deslumbrante paisagem sobre a baía de Todos os Santos. Deve-se privilegiar e incentivar a implantação de equipamento de lazer desde a falésia de Santo Antônio até a já referida Gamboa.

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

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

Quanto às feiras tradicionais, de grande importância para os usuários de baixa renda, constatou-se no presente diagnóstico a importância que assumem no centro devido à facilidade de transportes coletivos. Desempenham notável papel social, além de representarem expressiva atração turística.

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

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

Já a situação do serviço de combate a incêndios é péssima. Considerando-se a natureza dos edifícios históricos, sua densidade, seu mau estado de conservação, o baixo padrão de segurança de suas instalações elétricas, além das dificuldades de circulação no centro, é realmente surpreendente que este patrimônio não se perca, totalmente, através de incêndios constantes. Mas não são poucas as fachadas de ruínas ocas de prédios consumidos pelo fogo.

Já seria um grande benefício a readequação da acessibilidade no âmbito do Centro, no sentido de melhorar as condições de acesso aos incêndios. Isso não evita a necessidade, no entanto, de ampliar a rede de equipamentos urbanos de combate a incêndio nesta área e melhor operacionalizá-la.

3 PROPOSIÇÕES DE INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

No quadro das proposições de intervenção, prevalece o critério de integração dos aspectos geomorfológicos, de acessibilidade, usos, ocupação e equipamentos, examinados para cada escala de abordagem.

Dessa forma, compreenda-se, por exemplo, que não terá sentido intervir isoladamente no aspecto geomorfológico sem que se objetive conjuntamente a intervenção nos aspectos da acessibilidade, usos, ocupação e equipamentos.

3.1 INTERVENÇÕES NO PLANO GEOMORFOLÓGICO

Desde o início dos trabalhos ficou patente a pluralidade de módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo, cada qual com sua atual vocação de usos e ocupação face a atual estrutura de acessibilidade, assim como apresentando uma rede de equipamentos urbanos intimamente associada às condições de seu atual desempenho. São os módulos de: Santo Antônio, Lapinha, Barbalho, Baixa de Sapateiro, Sê, Comércio, Sete de Setembro, Barris, Joana Angélica, Nazaré, Sete Portas e Encostas.

1) Intervenções no Módulo Santo Antonio

O módulo Santo Antônio constitui-se em espaço urbano de cumeada, pequeno altiplano, relativamente isolado do contexto da Zona Central pelas escarpas e encostas íngremes e ligado por eixo de cumeada a seu vizinho Barbalho. O relativo isolamento geomorfológico de Santo Antônio no contexto da Zona Central condiciona sua atual vocação de uso predominantemente residencial, pouco trânsito de passagem, e existência de um precioso

conjunto arquitetônico: Convento do Carmo, Igreja de Santo Antônio, grandes sobrados etc.

Desempenha, no entanto, este módulo de Santo Antônio, um importante papel na estrutura de acessibilidade à Zona Central. Isto, porque é através de sua conexão com o Barbalho que se tem acesso à Liberdade, via Lapinha.

Ainda no referente à acessibilidade, observa-se o difícil desempenho da Ladeira do Aquidabã que, alcançando o vale do mesmo nome, conecta o eixo viário de cumeada Liberdade - Lapinha - Barbalho - Santo Antônio com o importante eixo de uso central, comércio e serviços da Baixa do Sapateiro.

Não é por acaso que aí se localiza a obra de um terminal de Ônibus, o do Aquidabã, que, embora corretamente situado, mostra-se sub-dimensionado.

Santo Antonio dispõe ainda do Elevador do Pilar que, vencendo o condicionamento geomorfológico da falha geológica de Salvador, o interliga com o Comércio. Atende, assim, tanto aos transeuntes que demandam o mesmo Comércio através Santo Antônio, como aqueles residentes no bairro. Estas condições de acessibilidade refletem-se na boa qualidade de conservação da ocupação do Santo Antônio, a qual começa a decair visivelmente quando ao longo da encosta, em ladeiras inibidoras do acesso. Ao aproximar-se do Taboão e do Pelourinho, nas áreas planas, essa acessibilidade é retomada assim como a vitalidade urbana e a qualidade da imagem ambiental.

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

2) Intervenção no Módulo do Barbalho

o módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do Barbalho apresenta-se, também, como um bolsão residencial, periférico do Centro, embora atravessado pelo eixo viário de cumeadas em direção à Liberdade, via Lapinha. Representa importante papel no que tange à concentração do equipamento urbano de ensino secundário, com colégios e Escola Técnica, beneficiados todos pela acessibilidade de massa proporcionada com o referido eixo.

Sua relação funcional com o Centro repousa precisamente no tráfego de passagem do eixo de cumeadas.

3) Intervenção no Módulo da Lapinha

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

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

4) Intervenção no Módulo da Baixa do Sapateiro

Módulo de vale, a Baixa do Sapateiro é um módulo longo e estreito, apertado entre encostas de acentuada declividade mas de uso tipicamente central, intenso comércio e serviços.

Atribui-se a vocação de uso da Baixa do Sapateiro tanto à extensão do espaço plano contínuo, embora linear, como a sua

localização no contexto central. Trata-se de uma estreita faixa mas com quase todas as alternativas de acesso aos demais módulos geomorfológicos de desempenho central.

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

A Baixa do Sapateiro representa o eixo estratégico de maior importância para a agilização do desempenho urbano da mesma Zona do ponto de vista da integração dos diversos módulos geomorfológicos lindeiros.

No que tange às atuais condições de acessibilidade, ressen-te-se do congestionamento de tráfego com a Barroquinha funcionando como um beco sem saída na extremidade de extensa, estreita e sobrecarregada via de acesso único.

Nessas condições, qualquer tentativa de ampliar o espaço viário da Baixa do Sapateiro resultaria na destruição do parco potencial geomorfológico disponível para o intenso uso central que aí ocorre. Porisso, a Baixa do Sapateiro deve ser complementada com uma circulação de hierarquia também central e livre, portanto, da utilização por veículos de hierarquia periférica.

Faz-se importante, assim, estudar-se o pleno aproveitamento do

sítio urbano do Aquidabã até a ladeira do Carmo como único espaço geomorfológico disponível para a adequação do enlace dos níveis de transporte de macro e meso escalas, enlace do transporte seletivo de bairro com o heterogêneo de centro.

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

Sugere-se, outrossim, a introdução de novo equipamento urbano do tipo ascensor de pedestres, especialmente de escadas rolantes, para o desnível Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, ao longo da margem norte da ladeira 12 de Outubro, em frente ao belo edifício da Ordem Terceira de São Francisco. Este equipamento, para não destoar da imagem do logradouro pode ser integrado ao espaço arquitetônico interior do Casario, já no lado do Maciel.

5) Intervenções no Módulo da Sé

No módulo Terreiro de Jesus - Praça da Sé - Rua Chile, módulo da Sé, trata-se de pequeno mas ativo espaço urbano de vocação central, estrategicamente situado entre o Comércio, o Pelourinho, a Baixa do Sapateiro e a Avenida Sete, núcleo original do uso central na ocupação da chamada Cidade Alta.

A exemplo do observado na Barroquinha, a Praça da Sé resulta num terminal com conhecido passado de bom desempenho, apresentando atualmente sintomas de baixa acessibilidade resultante do baixo rendimento dos veículos coletivos provenientes do congestionamento no eixo de cumeada Sete de Setembro - Carlos Gomes.

Aqui, mais uma vez, fica clara a utilização inadequada do espaço viário sem a devida hierarquização dos veículos coletivos segund sua seletividade origem-destino, os centrais e os de bairro.

Ressalta ainda no módulo da SÉ o desempenho dos equipamentos Elevador Lacerda e Plano Inclinado, os quais estabelecem a integração espacial com o Comércio, favorecendo a acessibilidade de pedestres, fundamental para a vitalidade urbana.

Nessas condições, a já referida intervenção do mesmo tipo, elevador ou escada rolante, na rua 12 de Outubro em frente a Ordem Terceira de São Francisco, produzirá em aditamento ao desempenho do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado, a extensão da integração Comércio - SÉ até a Baixa do Sapateiro. Esta agilização da acessibilidade de pedestres, segundo um eixo transversal à dominância do condicionamento geomorfológico nos três módulos, Comércio, SÉ e Baixa do Sapateiro, passaria a funcionar como um importante instrumento de desafogo da responsabilidade dos coletivos de bairro na acessibilidade central.

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

6) Intervenções no Módulo do Comércio

O módulo geomorfológico de espaço plano contínuo do Comércio, entre a falésia da falha geológica e o mar é, no contexto da Zona Central, o maior espaço potencial de expansão dos usos

centrais, módulo de longa tradição comercial, junto ao Porto de Salvador.

Aí se situam o importante, antigo, centro bancário, sedes de empresa, escritórios em geral e um intenso comércio térreo que também sofrem com os reflexos da crise geral de acessibilidade ao Centro.

Contando com áreas de intensa taxa de ocupação mas dispondo ainda de áreas de menor densidade de utilização, estende-se em direção à Calçada com nítidos sintomas de próxima conurbação com o sub-centro de Itapagipe. No módulo do Comércio encontram-se ainda os principais equipamentos urbanos aquoviviários que, dadas as tendências de Itaparica, denunciam uma crescente importância para o deslocamento dos habitantes e para o abastecimento da ilha. O módulo acumula ainda a importante responsabilidade de atender a demanda proveniente do potencial urbanizável da Avenida Suburbana, esta com infra-estrutura ferroviária.

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

No que tange ao desempenho central, o referido eixo Calçada - Perimetral assume responsabilidade preponderante na estrutura de acessibilidade ao Centro, através do terminal da França. Este terminal, associado aos equipamentos Elevador Lacerda, Plano Inclinado, Elevadores do Taboão e do Pilar, constitui a sua estrutura mestra.

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

O desempenho dos elevadores e planos inclinados, conjugado com equipamentos do mesmo tipo ao longo da encosta oeste da Baixa do Sapateiro, pode produzir importante continuidade do espaço quase plano contínuo, no sentido da economia de escala das funções centrais.

7) Intervenções no Módulo Sete de Setembro

O módulo Sete de Setembro e Carlos Gomes, englobando São Bento, São Pedro, Mercês, Campo Grande ao sul e 2 de Julho a oeste, chamado módulo Sete de Setembro, reúne como o do Comércio, funções e usos predominantemente do tipo central, apresentando ocupação verticalizada.

Devido à forma alongada, de cumeada do módulo Sete de Setembro, seu desempenho quanto à acessibilidade apresenta-se obviamente comprometido face o atual modelo de transporte, promíscuo quanto à seletividade origem-destino. Dessa forma suas principais vias de cumeada Sete de Setembro, Carlos Gomes e rua Direita da Piedade, suportam a lenta penetração das filas de coletivos com baixa velocidade e péssimo desempenho, tanto em direção à Praça da Sé ou Joana Angélica, como à Vitória, Canela ou Federação. Recentemente, em face às obras viárias do vale dos Barris e suas ligações com o Tororô, Piedade e Politeama, agravou-se a desproporcionalidade entre os espaços viários de macro e meso escalas, de forma que o módulo Sete de Setembro começa a apresentar os primeiros sintomas de decadência do seu desempenho central, queda de vitalidade do comércio e serviços.

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

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

Outro equipamento assaz importante para o desempenho do Centro de Salvador, no que tange ao condicionamento geomorfológico, é a mecanização do acesso de pedestres entre a Sete de Setembro e a Barroquinha, nas cercanias imediatas do Convento de São Bento, o que resolveria definitivamente a continuidade dos espaços de vocação central da Baixa do Sapateiro com a Sete de Setembro de forma a aliviar o engarrafamento da Barroquinha.

8) Intervenção no Módulo Barris.

Outro pequeno módulo central mas de vocação predominantemente residencial, o dos Barris, conserva-se ilhado, o que pode e deve ser mantido mediante a mínima intervenção quando do projeto e construção do terminal periférico do vale dos Barris, exatamente para continuar residencial. Recomenda-se para tanto, que os acessos mecanizados de pedestres deste terminal destinem-se

apenas à encosta da Piedade. É absolutamente necessário que a passagem que se deve criar entre a Rocinha dos Barris e o vale dos Barris, passe por baixo das ruas Junqueira Aires e da Aurelino Leal, mediante pequenos e econômicos viadutos de pequena responsabilidade viária de forma a preservar ao máximo a adequada predominância residencial do pequeno platô dos Barris.

9) Intervenção no Módulo Joana Angélica

O módulo da Joana Angélica trata-se, na realidade, de uma cumeada central, representada pela Avenida Joana Angélica, associada a quatro platôs adjacentes, quais sejam: Tororó, Mouraria, Campo da Pólvora e Nazaré - Santo Antônio.

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

Nessas condições cabe criar formas de conexão entre a Joana Angélica e a Baixa do Sapateiro, perto do Convento do Desterro. Além da acessibilidade de pedestres garantida do Campo da Pólvora ao Comércio, através dos equipamentos semelhantes já referidos dos módulos da Baixa do Sapateiro, Sé e Comércio, fica outrossim agilizado o acesso de massas ao equipamento metropolitano do Estádio da Fonte Nova. Neste particular, há que considerar-se a economia de combustível, tempo e espaço viário nas eventuais movimentações de grande porte para os eventos futebolísticos da Fonte Nova.

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

10) Intervenção no Módulo Nazaré

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

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

11) Intervenção no Módulo Sete Portas

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

Ainda aí, no módulo das Sete Portas, é necessário perceber a

tendência detectada quando da elaboração do Modelo Físico Territorial para Salvador, de uma próxima conurbação dos usos centrais e sub-centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do Primeiro Grau junto à Rodoviária e Iguatemi.

Considerando-se, ainda, os dois fenômenos conurbatórios paralelos, este da Barros Reis e o do Bonocô, cabe aqui a devida atenção às recomendações do MFT (Módulo Físico Territorial) no sentido de se privilegiar a tendência da Barros Reis, restringindo-se sempre que possível a do Bonocô, motivo pelo que as intervenções no módulo das Sete Portas assumem grande importância.

12) Intervenção nas Encostas

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

Como são geomorfologicamente dependentes do desempenho urbano dos módulos planos que circundam, somente na medida em que estes forem revitalizados, as encostas poderão, também, ser melhor beneficiadas.

Assim é que o Maciel se beneficiará do equipamento de mecanização do acesso de pedestres Baixa do Sapateiro - Terreiro de Jesus, via 12 de Outubro, com melhoria do status ecológico urbano e naturalmente da imagem urbana, onde o

aspecto social sofrerá necessariamente mutações positivas.

Analogamente o mesmo efeito revitalizador beneficiará o bairro de Santo Antônio, em função do redimensionamento e reativação do elevador do Taboão.

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

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

3.2 INTERVENÇÕES NO PLANO DA ACESSIBILIDADE

3.2.1 Considerações Metodológicas

Inicialmente cabe expressar o conteúdo básico do termo seletividade e sua aplicação no urbanismo, referindo-se, simultaneamente, a dois tipos de seletividade: seletividade Origem - Destino e seletividade Faixa de Renda.

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

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

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

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

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

Dessa forma, cada meio de transporte tem seu desempenho específico, com sua eficiência máxima associada a uma função urbana, também específica, sempre em função de sua seletividade O.D.

Um sistema de transporte na escala da cidade moderna deveria utilizar, via de regra, quase todos os meios de transporte, integrando ao máximo, o leque de oportunidades de O.D. com o máximo de eficiência. Isto porque, se uma composição ferroviária, por exemplo, tem alta capacidade em termos de passageiro por hora, baixo custo por passageiro, alta economicidade e baixa seletividade O.D., já uma frota de ônibus, de igual nível de economicidade e rendimento-custo, tem maior seletividade O.D. Ambas se complementam para otimizar o sistema como um todo.

Uma combinação de diferentes meios de transporte, com diferentes níveis de seletividade O.D., portanto, pode atender a mais variada gama de interesse e desejos dos habitantes.

Portanto, são simultaneamente necessários os seguintes meios de transporte com diferentes graus de seletividade Origem-Destino; com as respectivas vantagens e desvantagens:

a) os meios com alto grau de seletividade Origem-Destino.

Apresentam como desvantagens: tragar toda disponibilidade de espaço viário, inflacionar o custo por passageiro, e, por fim, inviabilizar o atendimento de uma futura demanda na Zona Central nas condições da tecnologia contemporânea. Apresentam como vantagens: o conforto do passageiro, a rapidez das viagens, e uma maior facilidade de integração entre as diversas atividades humanas;

b) os meios de baixo grau de seletividade Origem-Destino.

Apresentam como vantagens: grande capacidade passageiro/hora, alto índice de rendimento/custo, minimizando a utilização do espaço viário. Apresentam como desvantagens: a incapacidade de resolver a demanda Origem-Destino exigida pela completa interação de atividades humanas, o que os torna funcionalmente insuficientes para o adequado desempenho de um Centro Metropolitano.

Estes meios são o automóvel, os ônibus convencionais, os transportes de massa. Possuindo diferentes desempenhos econômicos, segundo às condições propícias a plena utilização de seus potenciais, mediante os equipamentos estáticos de transporte, estes meios se articulam entre si afim de propiciar a mais ampla forma de seletividade O.D. para a população metropolitana. Mas sua articulação deve ser objeto de rigorosa política de transporte, a fim de que as desvantagens de um ou outro meio, isoladamente, não congestionem o sistema como um todo.

O automóvel, por exemplo, veículo de alta seletividade O.D., sendo meio mais significativo dos transportes tem desvantagens que devem ser imediatamente superadas para o benefício do sistema como um todo. O automóvel é o responsável pela demanda de um crescente espaço viário e de estacionamento nas imediações dos Centros. Ora: em primeiro lugar o custo do solo, no Centro, é extremamente alto para desapropriações que visem a ampliação viária e a construção de estacionamentos e edifícios-garagem. Em segundo lugar, essa ampliação pode resultar num agravamento das condições dos demais sistemas não privilegiados através de congestionamentos crescentes na hora do pico. Por isso é antieconômico e antifuncional a busca de espaço para automóveis nas áreas mais centrais.

Já na periferia ao Centro o uso do automóvel não apresenta tantas desvantagens: o custo do solo é mais baixo, há maior disponibilidade de terra para estacionamentos e cirurgias-viárias e o custo de urbanização é menor. Simultaneamente, este tipo de atitude é mais funcional na medida em que desfavorece a penetração de veículos particulares às áreas mais centrais, a fim de evitar estrangulamentos.

Entretanto, é preciso solucionar o acesso dos passageiros de automóveis desses estacionamentos ao Centro. A solução mais viável parece ser a de linhas circulares de ônibus seletivos que atingem a Sé ou a Barroquinha.

Para tanto é necessária junto aos referidos estacionamentos uma infra-estrutura fixa de transporte, qual seja terminais para as linhas circulares centrais.

Os ônibus convencionais, por sua vez, de muito mais baixo grau de seletividade O.D. que o automóvel, transportam passageiros de destinação demasiadamente heterogênea, apresentando longos tempos de viagens em razão das paradas de embarque e desembarque ou do difícil trânsito ao longo dos corredores.

Têm, assim, sua capacidade potencial de transporte subutilizada, contribuindo, por outro lado, para o agravamento do colapso viário, sobretudo no âmago do Centro.

A ampliação pura e simples das frotas dos terminais no interior do Centro, apresenta as mesmas desvantagens de uma eventual ampliação viária para o uso de automóvel.

Por isso sugere-se que, pelo menos, grande número de linhas de ônibus não penetre até o âmago do Centro, descarregando seus passageiros na periferia. Para a penetração destes mesmos passageiros poderiam ser usadas, tal como para os passageiros de carros particulares estacionados na periferia, linhas circulares centrais.

Se esta é a concepção, haverá, naturalmente, que equipar as estações e a terminal ferroviária, acoplando-se-lhes terminais abrigados, para o desembarque e reembarque nos coletivos circulares locais e centrais, assim como de alguns coletivos expressos que daí se originem. Também podem ser acrescentados a este conjunto terminais periféricos de coletivos de bairro com a mesma finalidade de transbordo para os circulares centrais.

Por sua vez, a seletividade faixa de renda, significa a seletividade de cada meio de transporte, em função do nível de renda médio de seus usuários. Assim, o ônibus "seletivo" por renda é aquele destinado à circulação de passageiro de maior

poder aquisitivo que aqueles que utilizam os "convencionais". Também viagens ferroviárias em primeira classe são seletivas por renda em relação a viagens de segunda classe, ainda que o sejam no mesmo trem.

No que tange à seletividade Faixa de Renda, observa-se que no limite do universo atual do mercado representado pelos usuários de maior renda, é garantida a rentabilidade do investimento empresarial no transporte com "frescões", enquanto no universo representado pelos usuários de menor renda, esta rentabilidade é mínima.

Isso significa que o lucro por veículo seletivo para faixas de renda alta é várias vezes superior ao lucro por veículo convencional, o que torna necessário compensar a concessão de linhas populares com a concessão de linhas de "frescões".

Desta forma pode-se atingir a integração entre as seletividades de origem-destino e de faixa de renda, para melhor operacionalidade do sistema.

Condiciona-se, assim, o fornecimento de concessão para a exploração da faixa alta ao compulsório investimento de recursos na exploração da faixa baixa, numa proporção equivalente à estrutura de renda dos usuários como um todo.

Para cada ônibus seletivo de renda alta, o poder público pode exigir, através de normas para as concessionárias, a manutenção de determinados ônibus convencionais em outras linhas, para atendimento das populações de baixa renda. Tal diretriz exige negociações com os empresários privados, a fim de que seus interesses específicos não entrem em conflito com os interesses da coletividade, neste particular de melhor operacionalidade para o sistema de transportes.

A quantidade de ônibus convencionais em relação aos seletivos pode ser determinada econometricamente e discutida sua viabilidade econômica e financeira com as empresas interessadas.

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

3.2.2 Estratégia de Integração Viário-frota

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

Sugere-se, assim, a seguinte estratégia para integração viária-frota:

- a) Projeto e construção de dois grandes terminais periféricos para veículos coletivos das linhas centro-bairros, no Aquidabã e Vale dos Barris.
- b) Impedimento da penetração desses veículos no espaço central, aperfeiçoando o desempenho do sistema de transportes em termos da vinculação bairros - periferia do Centro.
- c) Implantação, nos terminais de coletivos, de equipamentos de mecanização do acesso de pedestres aos espaços e vias típicas dos módulos centrais, de forma a restabelecer a acessibilidade de massa ao Centro.
- d) Implantação de linhas circulares centrais, dimensionadas para o seletivo deslocamento das origens-destino centrais,

sempre associadas aos equipamentos estáticos de transporte central, quer terminais quer elevadores e planos inclinados de acesso mecanizado de pedestres, antigos e novos.

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

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

3.2.3 Readequação da Hierarquia Viária

Nessas condições não procedem recomendações relativas a importantes obras viárias no âmago do Centro. É importante, no entanto, a correta hierarquização das vias, segundo o mesmo critério de origem-destino, de forma que com o apoio do equipamento estático de transporte se obtenham os níveis de qualidade e desempenho almejados.

I - Na Macro Escala ocorre o sistema de vias expressas, avenidas de vale e alguns corredores de cumeada:

a) Eixo Periférico do Tororô que se estende do túnel Américo Simas à praça dos Reis Católicos, assume a principal responsabilidade como receptor dos eixos expressos, Calçada - Aquidabã via Américo Simas; Barros Reis via Sete Portas; Bonocô via trevo da Fonte Nova; Vasco da Gama, Garibaldi e Centenário via rótula do vale dos Barris.

Compreende-se facilmente a vocação deste eixo para dois grandes terminais periféricos: o do Aquidabã e o do vale dos Barris, que viabilizam seu papel de elo entre a meso e a macro escala de transporte.

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

b) Eixo do Bonocô, de extrema importância na manutenção da ligação expressa ao grande trevo urbo-rodoviário do Acesso Norte.

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

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

c) Eixo da Barros Reis, apresentando-se como conveniente faixa de conurbação das funções centrais entre a Zona Central e o Sub-Centro do Camurugibe, motivo pelo que devem ser consideradas intervenções de uso e ocupação nesta área, sempre e quando devidamente duplicado o mesmo eixo, previstos

os espaços indispensáveis às corretas intercessões com as malhas viárias locais.

- d) Eixo Vasco da Gama, carente de intercessão adequada à sua integração ao do Tororó, sobrecarregando de forma aguda a rótula do vale dos Barris.
- e) Eixo da Garibaldi, carente igualmente de adequada intercessão com o do Tororó e, produzindo os mesmos danos ao desempenho deste último.
- f) Eixo do Centenário, tendo sua intercessão da praça dos Reis Católicos em obras que o beneficiarão, como igualmente ao desempenho do túnel sob o Garcia.
- g) Grande Eixo periférico Calçada - Contorno, igualmente ao do Tororó importante receptor de outros eixos expressos, vale do Canela e Calçada, de forma a apresentar inequívoca vocação para conter o equipamento periférico de integração macro-meso, terminais e estacionamentos periféricos.

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

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

Integrado, ainda, aos quatro equipamentos estáticos de ascensão de pedestres, elevadores e planos inclinados de Santo Antônio, Taboão e Sé, desempenha exemplar função na adequação da acessibilidade de pedestres aos módulos centrais da área com notável efeito na vitalidade urbana destes logradouros.

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

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

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

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

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

O triplo corredor em apreço, apresenta-se, no entanto, em franco colapso de sua capacidade face às pressões de transportes particulares.

Para desafogo deste corredor podem ser implantados terminais e estacionamentos periféricos como, por exemplo, os sugeridos para o vale dos Barris, além de elevadores e planos inclinados no mesmo sítio. Por outro lado, é possível especializá-lo como espaço viário básico na hierarquia central, destinando-o prioritariamente aos coletivos circulares e tãxis, com faixas exclusivas.

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

Poderá ser beneficiado pela implantação de acesso mecanizado de pedestres Joana Angélica - Baixa do Sapateiro, assim como pelos equipamentos já recomendados para os Barris.

c) Eixo de vale extenso e estreito da Baixa do Sapateiro, típico da meso escala, de vocação exclusivamente central, ligando o Aquidabã com a Barroquinha, largo de uma única saída.

A vocação central da Baixa do Sapateiro é tão flagrante que, mesmo nas condições de total interrupção do tráfego, consegue manter um considerável nível mínimo de atividades. Isto somente pode ser atribuído à movimentação de pedestres que buscam atingi-la, mesmo por ladeiras bastante íngremes.

Esta centralidade sugere a intervenção no sentido de dotá-la na extremidade do Aquidabã, de grande terminal de ônibus periférico, acoplado a um terminal central, de forma que através da mesma Baixa do Sapateiro se viabilize uma importante distribuição dos destinos centrais, em condições de surpreendente integração da eficiência de ambas as frotas, a central e a de bairros.

Outrossim e mediante a reativação do elevador do Taboão e a introdução de outros junto à rua 12 de Outubro para o Terreiro de Jesus, nos fundos do Convento do Desterro para a Joana Angélica, como na Barroquinha para a Sete de Setembro junto ao Convento de São Bento, estará maximizada a acessibilidade de pedestres em todo o núcleo principal de módulos geomórficos

de vocação tipicamente central, de forma a diminuir adequadamente a sobrecarga de veículos circulares centrais.

3.2.4 Adequação do Equipamento Estático de Transporte

As proposições já apresentadas mostram claramente como a estrutura viária de macro escala, através dos Terminais Periféricos para o transporte coletivo e dos Elevadores, Planos Inclinação e Escadas Rolantes para o acesso mecanizado de pedestres, associa-se ao sistema viário central disponível, dedicado à circulação central de veículos entre os Terminais Centrais, de forma a viabilizar a econômica adequação da acessibilidade de massa ao complexo conjunto de módulos geomorfológicos do contexto central.

A acessibilidade de passageiros dos veículos particulares é ainda beneficiada pelo mesmo sistema central de vias, equipamentos e circulares centrais, privilegiando-se as alternativas de estacionamento de longa duração e baixo custo em estacionamentos periféricos, fora, mas perto dos equipamentos e dos sistemas central de acessibilidade.

Nesse particular, cabe a instituição de uma norma de intervenção indispensável: privilegiar os terminais em relação aos estacionamentos. Somente assim será possível inverter as atuais tendências de ocupação do sistema viário central.

3.3 INTERVENÇÕES NO PLANO DO USO

Os instrumentos legais de zoneamento de uso, predispondo a localização dos usos residencial, comercial, misto, industrial

e de lazer, não são suficientes para ordenar com eficiência o uso urbano.

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

Este processo custa ainda às cidades modernas volumosos investimentos públicos e privados.

Nestes termos, é muito mais realista desenvolver instrumentos legais para utilização do solo somente enquanto subsídio da legislação de ocupação. Além disso, é necessário que estes instrumentos estejam em perfeita consonância com a hierarquização viária e racionalização do sistema de transportes.

Por isso, o Modelo Físico Territorial para Salvador aponta com correção a instituição dos subcentros do 1º, 2º e 3º graus, na Barra, Itapagipe, Liberdade e Iguatemi, cuja normalização legal é bem mais viável que a definição rígida de usos comerciais em tais ou quais vias urbanas.

No âmbito da Zona Central, no entanto, onde residem aqueles usos da hierarquia central, comércio e serviços, indispensáveis ao universo metropolitano dos usuários, não se pode pretender uma redução do espaço destinado aos mesmos, em função da responsabilidade crescente dos subcentros. As tendências apontam exatamente no sentido de uma especialização cada vez maior do comércio e serviços na Zona Central, ampliando a gama de ofertas sofisticadas, de baixa frequência de consumo "per capita" para todo o universo metropolitano, a qual exige o mesmo consumo de espaço atual.

As condições de acesso apresentam-se, portanto, como a melhor alternativa para adequar os usos centros às suas funções metropolitanas. Porém, não invalida a necessidade de, por um lado, liberalizar a aplicação de usos vigente, permitindo um

melhor desempenho dos centros de bairro e sub-centros, para que readquiram suas feições originais e preconizadas como de bom desempenho a curto prazo, não competindo com os centrais. E, pelo outro, não exclui a possibilidade de adequar a legislação de usos na Zona Central à demanda metropolitana, e, simultaneamente, à hierarquização viária.

Resumindo, é preconizada, por um lado, a readequação radical da acessibilidade ao Centro como forma de transformação dos usos urbanos e metropolitanos e, por outro, a liberalização radical dos usos e ocupação nos subcentros de 1º, 2º, e 3º graus do MFT.

3.4 INTERVENÇÕES NO PLANO DA OCUPAÇÃO

Em novas urbanizações, previstas as densidades de ocupação, estabelecem-se, por antecipação, as demandas infraestruturais e de equipamento, objetivando otimizar a economia de escala dos mesmos, sem prejuízo da qualidade do ambiente.

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

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

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

Assim como na atual conceituação de zoneamento de uso, também no zoneamento de ocupação, passa a ser indispensável seu relacionamento direto com intervenção de micro-urbanismo, malha urbana e modelos de parcelamento, assim como os modelos de edificação, como insumo para as legislações do parcelamento e das construções.

Para atingir tal objetivo, faz-se necessário comparar o modelo convencional de ocupação com uma das hipóteses de modelo disponível, no sentido de avaliar os problemas e desempenhos dos mesmos.

O modelo convencional é apoiado, em geral, na malha quadriculada, na qual as vias de penetração dividem o espaço em quarteirões absolutamente regulares. Nestes quarteirões a ocupação se faz desordenadamente, o uso é indiscriminado e o sistema viário não é hierarquizado. Os modelos modernos procuram dividir os espaços segundo as funções para as quais se destinam, procuram segregar os tráfegos de diferentes vias, através da hierarquização viária, e procurar adequar a ocupação à geomorfologia do sítio. Com isso, evitam os problemas do modelo convencional, além de superar outros, tais como: área extensa destinada a veículos, inexistência de vias de pedestres, cruzamentos perigosos, localização espontânea antifuncional dos equipamentos e áreas verdes, desempenho aleatório dos transportes, ambiente urbano promíscuo e isolamento compulsório da estrutura comunitária.

O exemplo é suficiente para a compreensão dos objetivos perseguidos na tipificação do parcelamento como determinante da qualidade da ocupação. Pesquisas recentes mostram a possibilidade de muitas variações com a mesma racionalidade, vez que são muitas as variáveis no parcelamento de uma gleba, principalmente naquelas que se destinam ao uso central.

Nas áreas acidentadas, por exemplo, o desenho urbano pode apresentar um aspecto bastante diferente do cartesianismo tradicional pelo seu potencial urbanizável a custo econômico, aproximando-se, mesmo em períodos históricos de dominância da quadrícula urbanística, de modelos mais modernos.

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

Evidentemente, esses modelos, seja o abstrato, para uma gleba singularmente plana e regular, como o orgânico, adaptado aos caprichos da topografia, destinam-se à ocupação residencial e comercial de bairro. Ambos, no entanto, admitem mutações de uso no curso histórico do amadurecimento urbano, assimilando sem maiores problemas outras funções, como a de centro urbano ou metropolitano, em condições de desempenho muito superiores às anteriores.

Nestas condições, torna-se necessário avaliar o grau de ocupação permissível de cada logradouro no sentido da econômica manutenção em prazo histórico das vitalidade e imagem urbanas do Centro.

Esse grau de ocupação permissível pode dar margem, por exemplo, a empreendimentos que reunirem o maior número possível de

parcelas territoriais, lembrando-as, mediante um coeficiente de utilização crescente para o remembramento crescente, associando-se este procedimento à compulsória adoção de projetos arquitetônicos compostos de lâminas e placas em oposição aos paralelepípedicos.

Naturalmente, para as áreas históricas deve ser mantido o critério de preservar rigorosamente o padrão histórico de ocupação, objetivando a manutenção rigorosa da imagem e características urbanas de época, mediante o total congelamento da densificação de ocupação.

Somente o uso pode e deve ser remanejado nessas áreas, no sentido de sua revitalização econômica e social.

Com essas condições é possível, com base na avaliação da capacidade do sistema de acessibilidade dimensionar o limite adequado de aproveitamento do potencial geomorfológico disponível no sentido da formulação de um modelo de ocupação da Zona Central.

Acima do referido limite de ocupação, todo crescimento das funções centrais em Salvador deverá caracterizar-se por mutações qualitativas e não quantitativas: aperfeiçoamento e sofisticação do comércio e serviços da Zona Central, amadurecimento, metropolização, cosmopolitização da mesma zona, transferindo-se, naturalmente, para os Sub-Centros do 1º, 2º e 3º graus a responsabilidade do crescimento quantitativo.

Nesse particular recomenda-se seja efetuada em perfeita sincronia com a reformulação da legislação de ocupação para a Zona Central, a simultânea reformulação liberalizante da legislação vigente de ocupação nos Sub-Centros do primeiro nível.

3.5 INTERVENÇÕES NO PLANO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

O papel dos equipamentos urbanos como condicionantes do desempenho urbano e das intervenções urbanísticas é tão variado quanto o enorme elenco dos próprios equipamentos urbanos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança e estáticos de transporte, mas no que afeta a hierarquia específica da problemática urbana central, prevalece a atuação daqueles equipamentos comprometidos com as intervenções urbanísticas destinadas a revitalização das funções centrais.

Compreende-se perfeitamente que se existem bolsões residenciais no âmago do Centro, o equipamento urbano de ensino do 1º grau e 1º nível (escolas primárias de antiga classificação) estará naturalmente ligado ao desempenho urbano residencial desses bolsões. Qualquer que seja o padrão de atendimento da faixa etária de habitantes usuários destas escolas no referido bolsão, entretanto, não vai influir no desempenho das funções centrais dos módulos de específica vocação para usos centrais.

Por isso, serão examinados apenas os equipamentos vinculados diretamente ao desempenho específico das funções centrais, ou seja, aqueles equipamentos de grande porte, destinados aos transportes no âmbito central e em seu perímetro imediato.

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

Com exceção da terminal Rodoviária, de caráter mais regional que urbano, os demais equipamentos estáticos de transportes

são praticamente improvisados ao longo dos logradouros: pontos de coletivos, pontos finais de linha, estacionamento e integração ferro-rod-coletivos.

Dessa forma fica completamente prejudicada a eficiência do sistema de transporte, como também o seu custo.

Para resolver esses problemas, tomando-se como base a rede proposta de equipamento estático de transporte, objeto da meso escala, cabe, na micro escala de planejamento, a formulação da tipologia das unidades da referida rede, a qual se traduz nos modelos específicos de cada logradouro chave.

Esses logradouros-chave, na estrutura de condicionamento do Centro, são Aquidabã - Ladeira do Carmo, Vale dos Barris, Comércio - Taboão - Baixa do Sapateiro, além de grandes áreas remanescentes do Comércio, como já foi dito.

Nesses logradouros se situa o elenco básico de equipamentos estáticos de transporte para veículos e pedestres.

No Aquidabã é possível encontrar o espaço para a construção simultânea de dois importantes terminais, um periférico e outro central, destinados respectivamente, um a veículos coletivos seletivos bairro - terminal periférico e outro a circulares de seletividade específica do centro. O casario existente não é comprometido com a imagem histórica entre a encosta de Santo Antônio e a Baixa do Sapateiro, além de pouca representatividade do ponto de vista do comércio e serviços de centro, empregos e vitalidade urbana.

A referida intervenção deverá visar, além das funções específicas dos importantes equipamentos estáticos de transporte, a cuidadosa valorização da imagem urbana histórica do Santo Antônio com destaque do Convento do Carmo, a exemplo da intervenção urbanística no Tabuleiro da Baiana - Largo da Carioca no Rio de Janeiro, que, atendendo as demandas de desempenho urbano no

logradouro, preservou e valorizou a histórica imagem do Convento de Santo Antônio no morro de mesmo nome d'aquela cidade.

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

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

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

Dependendo do partido adotado para a revitalização do Taboão, este deverá ser obediente às implicações da imagem urbana, podendo ainda abrigar comércio e serviços.

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

alternativa de acesso pedestralizado do Comércio à Baixa do Sapateiro.

Este outro eixo de pedestralização Comércio - Baixa do Sapateiro intervem como fator de revitalização tanto no Terreiro de Jesus como na Baixa do Sapateiro, desempenhando, por outro lado, forte efeito de reabilitação da parte alta do Maciel.

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

Trata-se de Terminal Periférico dedicado a veículos coletivos seletivos quanto a origem-destino Bairros - Terminal Periférico, de forma a melhor desempenhar suas funções de transporte a custo mais reduzido. Completa-se este sistema de acessibilidade ao Centro pela atuação neste mesmo terminal periférico de equipamentos de ascensão mecanizada de pedestres ao nível do módulo geomorfológico da Sete de Setembro.

Impõe-se que o Terminal Periférico em questão poupe o mais possível o desempenho residencial dos Barris, como Nicho Ecológico Urbano que é, de forma a preservar este bolsão residencial.

Nessas condições prevê-se a cuidadosa passagem de acesso do sistema viário do vale ao espaço disponível junto à encosta da rua Direita da Piedade atrás da atual Secretaria de Segurança, mediante entrada e saída por baixo das ruas Junqueira Aires e Aurelino Leal através pequenos viadutos com arrimos armados em concreto no sentido de liberar amplas caixas de rua e poupar o tecido urbano residencial dos Barris. Estas

entradas e saídas darão acesso ao referido espaço disponível e serão usadas exclusivamente pelos veículos coletivos Terminal - Bairros, no sentido do desembarçado desempenho do mesmo.

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

Persegue-se em síntese a movimentação mecanizada de pedestres do nível do amplo terminal periférico a ser construído em espaço disponível a leste do edifício da atual Secretaria de Segurança (em vésperas de ser remanejada) para o nível da praça da Piedade em pleno módulo geomorfológico da Sete de Setembro (módulo de desempenho predominantemente central) de forma a minimizar a promiscuidade de pedestres e veículos, maximizar a facilidade de manobras, tráfego direto de passagem de ambas as frotas (expressa e de circulares), embarque e desembarque de passageiros em ambas as frotas, tanto no terminal periférico, como na praça da Piedade, otimizando-se, assim, a integração da acessibilidade de macro e meso escalas.

A par, ainda, do terminal em questão e, de suas escadas rolantes, deve ser explorado ao máximo o potencial de área quase plana no vale dos Barris, no sentido de espaço para estacionamentos periféricos de veículos privados. Recorre-se igualmente, à mecanização da locomoção dos usuários destes estacionamentos ao plano do módulo Sete de Setembro, através da Rocinha da Piedade, com área disponível para tanto.

e) Outros equipamentos estáticos de transporte fazem-se necessários, no contexto geral da Zona Central, tais como "bairros" para embarque e desembarque de passageiros de coletivos centrais, ao longo da estreita infraestrutura de remoto passado; pontos de táxi em situações adequadas à

sua integração de desempenho, com os sistemas de transporte coletivo e pedestralização mecanizada ou simples e estacionamentos periféricos.

3.6 CONCLUSÕES SOBRE A INTEGRAÇÃO DAS INTERVENÇÕES SETORIAIS

Os projetistas de loteamento do setor privado têm enorme responsabilidade no que tange à percepção das demandas espaciais de meso e macro escala, em futuro remoto (quando as glebas semirurais podem se transformar em interior urbano). Só eles podem prever e compatibilizar as demandas locais com aquelas geradas pelos sistemas gerais de infra-estrutura e as redes de uso global urbano.

A municipalidade, armada apenas das legislações de loteamento e construções, parcelamento e edificações, pode exigir percentuais de áreas para vias e lazer; mas é difícil que possa exigir uma disposição que obedeça a uma racionalidade maior no que se refere à hierarquização viária e à compatibilidade do desenho especificado loteamento com o de outros loteamentos localizados em seus limites. Em caso de loteamentos centrais, isto se torna mais grave, pois conduz à completa inadequação do desenho de funções centrais e de ponta.

Na Área Central de Salvador, ocorreu tal fato: o simples enfileiramento das vias dimensionadas para as demandas locais do passado produziu o colapso viário, no qual a demanda em cada logradouro passou a ser o somatório de todas demandas locais encadeadas.

Por isso, somente um Plano Diretor, visto como um processo contínuo, pode superar parcialmente essas deficiências do desenho urbano central, a partir da especialização do espaço físico em usos e vias hierarquizadas.

Este plano deve dirigir-se, com antecipação e objetividade, para a realização e implantação de projetos, o que, nas condições da Zona Central, adquire importância única na Cidade. Este é o meio de evitar o encadeamento aleatório de micro decisões.

Dessa forma, os modelos de parcelamento e remembramento, acompanharão a concepção do traçado básico de meso escala, integrando-se aos modelos de interseções (entroncamentos viários).

Com a política de incentivo ao remembramento pode-se alcançar o desempenho ótimo dos equipamentos, a partir do dimensionamento de cada qual.

4 OBJETIVOS E MEIOS DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO NA ÁREA CENTRAL

4.1 OBJETIVOS E MEIOS GERAIS

São três os objetivos estratégicos que pautaram este trabalho:

- 1) Preservar Características de Responsabilidade Quanto ao Significado do Centro

A preservação do que podemos chamar a Personalidade Urbana do Centro em causa, cuidadosamente estudada nos trabalhos precedentes relativos à Imagem, ao Patrimônio Histórico, à Paisagem e Ecologia Urbana, que já determinaram medidas institucionais e de planejamento, apresenta-se carente de uma análise urbo-econômica mais aprofundada. Isto porque a preservação dos valores característicos da personalidade urbana não pode ser mantida por medidas institucionais e de planejamento, ditadas exclusivamente pela preocupação sócio-cultural, relativa aos mesmos valores.

Como é inviável contar-se com volumes significativos de investimentos a fundo perdido para reurbanização da área urbana em apreço, fica perfeitamente claro que a preservação daquelas características existentes que dão significado ao Centro, somente terá condições de efetivar-se mediante a geração própria de recursos com base na revitalização de comércio e serviços.

Para isto serão necessários, além de estudos específicos, a colaboração de entidades profissionais, de representante comércio, de entidades do poder público que tratam de tal matéria, inclusive no setor de trabalho e bem estar social.

O inteligente artifício usado com êxito no Pelourinho e no Carmo, de custear a restauração e preservação da imagem pela introdução da personalidade turística, não pode ser estendida a toda a área central por óbvias razões mercadológicas.

Apenas os monumentos singulares poderiam e, assim mesmo com dificuldade, ser mantidos a fundos perdidos. Por isso urge a definição de uma política de desenvolvimento sócio-econômico, específica ao Centro.

2) Preservar a Vitalidade e ou Revitalizar o Centro

O objetivo estratégico - "preservar a vitalidade e ou revitalizar o centro" - através de medidas de proteção, recuperação e incentivos, proporcionando a sua estruturação e a integração dos valores sócio-culturais, de imagem e dos fatores econômicos, tem sua viabilidade residindo exatamente na correta integração desses valores, a partir da geração de recursos próprios.

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

Em parte, isto se deve ao estrangulamento gradativo da acessibilidade aliado à hipertrofia de ocupação.

A solução deste problema só pode favorecer um melhor desempenho econômico dos usos que, em última instância, custearão a onerosa manutenção da vitalidade central.

3) Identificar, Definir e Orientar as Funções Centrais para Viabilizar seu Desempenho como tal

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

Se a imagem e a vitalidade urbanas têm sua viabilidade custeada pelos usos rentáveis e como essa renda é superior a dos usos típicos dos bairros, somente fatores que afetam essa superioridade, como o colapso do acesso ou a mudança de estruturas econômico-espaciais, podem inverter o desempenho das funções centrais.

Por conseguinte, ao se identificar, definir e orientar as novas funções centrais, deve-se, também, empolgar a iniciativa privada e intervir na acessibilidade e na organização espacial. É possível coibir usos com o poder de polícia, mas é impossível incentivá-los sem que o mercado assim o determine ou sem que o poder público melhore as condições de acessibilidade, de estacionamento, de imagem e de outros requisitos indispensáveis à sobrevivência econômica.

Portanto, é necessário dimensionar a capacidade de acesso disponível mediante o projeto integrado de circulação e transporte, a fim de não se traçar políticas utópicas de substituição de usos centrais.

Estes três objetivos estratégicos e gerais, preconizados pelo PLANDURB para a Zona Central, poderão ser alcançados mediante o encadeamento lógico das seguintes medidas:

- a) Elaboração do Projeto Integrado de Circulação e Transportes.
- b) Obtenção do potencial operacional de circulação e transporte e da capacidade nominal do Projeto Integrado.
- c) Avaliação do teto do potencial de ocupação viável face o potencial nominal do Projeto Integrado.
- d) Readequação da legislação de ocupação vigente no limite exato do teto do potencial de ocupação viável.
- e) Implantação do Projeto Integrado de Circulação e Transportes.
- f) Avaliação dos reflexos da implantação do Projeto Integrado no desempenho operacional das funções centrais e das não-centrais no âmbito do Centro.

- g) Readequação da legislação de usos, com vistas a privilegiar as funções centrais em relação às funções dos sub-centros da metrópole.
- h) Acompanhamento das mutações de uso, ocupação e desempenho, face às intervenções preconizadas.
- i) Exercício da ação planejadora continuada com o objetivo de adequar o Plano do Centro à dinâmica da realidade sócio-econômica.

4.2 OBJETIVOS E MEIOS ESPECÍFICOS

Trataremos, a seguir, dos chamados objetivos específicos, os quais identificamos como OBJETIVOS TÁTICOS. São abordados aqui, do ponto de vista de sua integração, no interesse da perseguição aos OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

1) Delimitação da Área Central

Conforme ficou claro no MFT, principalmente em sua terceira alternativa, o atual porte físico da Zona Central abrange indiscutivelmente, todos os módulos geomorfológicos. Note-se, no entanto, que a subdivisão e a mesma pormenorização dos limites, não pode obedecer mecanicamente a compartimentação aleatória do espaço ditado pelas atuais zonas de tráfego, que foram utilizados para fins de levantamento de variáveis críticas para estudos metropolitanos de transporte a longo e médio prazos.

Os critérios para estudo de Zona Central são outros: geomorfológicos, de uso, ocupação e acessibilidade. Esses critérios fazem com que os limites das sub-áreas não coincidam com suas cumeadas e vales, mas com as encostas, verdadeiros

limites físicos entre os diferentes compartimentos do espaço urbano.

2) Delimitação das Sub-Áreas Centrais com Características Específicas

As sub-áreas do Centro, portanto, obedecem ao condicionamento geomorfológico, resultando nos módulos de espaço quase plano contínuo. Estes, sim, apresentam características específicas de comportamento zonal de uso, ocupação e desempenho.

Com base nesta ótica, voltada para o caráter perene que deve inspirar a institucionalidade, são identificadas as seguintes sub-áreas: Módulo Sete de Setembro; Módulo Barris; Módulo Joana Angélica com seus cinco setores, Mouraria, Campo da Pólvora, Tororô, Saúde - Nazaré e de Joana Angélica propriamente dito; Nazaré Extremo; Barbalho; Lapinha; Baixa do Sapateiro; Sê; Comércio; Sete Portas; longo e extenso Vale do Tororô. São espaços homogêneos do ponto de vista da intervenção urbanística, social e econômica.

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

- a) Quanto ao Valor Histórico, segundo às recomendações dos órgãos competentes e, principalmente com base nos estudos do PLANDIP.
- b) Quanto às Atividades Comerciais em estreita vinculação ao quadro atual e projetivo da acessibilidade.
- c) Quanto a Serviços nos termos da mesma organicidade de função.

- d) Quanto ao Uso Industrial minoritário no Centro mas merecendo recomendação no sentido do incremento daquelas indústrias manufatureiras não poluidoras, tipo confecções e de pequenas montagens (eletrônica, por exemplo).
- e) Quanto às Atividades Artesanais com ênfase nas artísticas e especializadíssimas da hierarquia central.
- f) Quanto ao Uso Residencial, nos bolsões residenciais de vocação inequívoca, face ao condicionamento geomórfico.
- g) Quanto a Valores Sócio-Culturais, identificados com o equipamento urbano de cultura, museus, teatros, monumentos e logradouros históricos.
- h) Quanto a Recreação e Lazer, sabidamente de menor envergadura nas Zonas Centrais, mas de importante responsabilidade no desempenho dos bolsões residenciais. Infelizmente, a intensa ocupação e a pulverização do parcelamento tornam difícil a readequação destas atividades.
- Porém, esse quadro não chega a preocupar, dada a privilegiada natureza da cidade de Salvador, quanto à recreação e o lazer.
- 3) Estabelecimento de Medidas para Preservação, Proteção, Recuperação e ou Restauração das Áreas Históricas

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

Fica igualmente claro que o expediente de recorrer-se a indústria turística como gerador de recursos restauradores e conservadores do patrimônio histórico, encontra-se explorado no limite de suas possibilidades e está praticamente esgotado na atualidade.

A linha atual de atuação do IPHAN preconiza a preservação do patrimônio com base na revitalização das funções centrais e residenciais, capazes de assumirem o custo de restauração e manutenção da imagem histórica. Isto pode significar, muitas vezes, subsídios à manutenção do uso atual para habitação de baixa renda ou comércio e serviços de consumo popular, no sentido de dar melhores condições de renda às atividades que estão localizadas em prédios tombados.

4) Estabelecimento de Medidas para Conservação Recuperação e Manutenção dos Locais Sócio-Culturais (Locais de Festas) e Paisagísticos

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

Além disso, a viabilização da recuperação e manutenção dos espaços sócio-culturais e paisagísticos reside, também, na possibilidade de recuperação da imagem ocupacional e acessibilidade.

5) Estabelecimento de Medidas para Preservação das Áreas de Uso Habitacional

As condições de habitabilidade dos bolsões urbanos são

igualmente dependentes do nível de renda (ou poder de aquisição) de seus moradores (que determinam, indiretamente, a imagem da habitação) e do nível dos investimentos públicos aplicados às mesmas áreas.

Assim sendo, se o volume de investimentos públicos é baixo, os serviços infraestruturais são de péssima qualidade, os logradouros mal servidos, os bolsões habitacionais tornam-se redutos de populações de baixa renda, e as habitações permanecem em péssimo estado de conservação.

No âmbito do Centro, estão bastante limitadas, em muitas áreas, as possibilidades, quer a nível de comportamento social dos moradores quer a nível das condições físicas, de intervenção do poder público. A recuperação da acessibilidade, via modificações em sub-áreas adjacentes, pode, entretanto, auxiliar no processo de recuperação dos bolsões residenciais em decadência no Centro de Salvador, ainda que não seja esta a única medida de ação eficaz para reabilitação de bolsões deteriorados, às vezes históricos.

Os bolsões residenciais de melhor nível de qualidade de vida no âmbito do Centro não possuem, por outro lado, muitos moradores, em comparação com outros bairros da Cidade. Isto significa que, à exceção do tráfego de passagem, os logradouros locais podem ser semi-bloqueados e de difícil acesso, o que não prejudica as condições de habitabilidade.

No que se refere ao processo de intervenção propriamente dito, pode ser lembrado que, pela sua interioridade no universo central, os bolsões residenciais podem ser reurbanizados, na maioria das vezes, sem que isto venha causar muitos transtornos ao funcionamento cotidiano do Centro.

Entretanto, esses bolsões, situados em módulos geomorfológicos definidos, podem ser interligados entre si ou com as sub-áreas

comerciais e de serviços do Centro. Nestes casos, a intervenção poderá ser mais difícil e onerosa. Porém, a não ser nos casos da elevação mecânica dos pedestres, não é recomendável modificar demasiadamente as condições de acessibilidade local.

- 6) Estabelecer Medidas para Preservação, Proteção e Recuperação dos Locais onde hoje se Encontram a População de Baixa Renda.

A população de baixa renda ocupa, em geral, solos de baixo custo e baixo potencial de urbanização.

Por isso, a população de baixa renda ou reside em áreas extremamente longínquas e paga custos de transporte elevados ou submete-se a morar em áreas centrais de qualidade de vida mais deteriorada.

Compreende-se, assim, que o problema da preservação, proteção e recuperação dos locais centrais onde hoje se encontra a população de baixa renda, extravasa a capacidade de atuação do Município e da iniciativa privada, demandando apoio do Estado e da União, no sentido de obter, quer investimentos a fundo perdido ou com baixa previsão de retorno, quer apoio político para a realização de políticas habitacionais menos ortodoxas.

Uma destas políticas poderia, por exemplo, preconizar a aquisição pelo poder público, a baixo custo, das áreas deterioradas, antes de qualquer intervenção urbanística; posteriormente, apesar da revalorização das áreas, redestiná-las a baixa renda. Obviamente, esta diretriz exigiria, também, mecanismos financeiros de apoio às atividades que possam gerar renda, específicas à produção artesanal e localizadas, muitas vezes, em parte da própria habitação, sob a forma de maquinários

para produção, por exemplo.

O princípio, enfim, é o de tentar que as populações de baixa renda não sejam desalojadas, o que, nas próprias áreas históricas, vem sendo objeto de atuação do IPHAN.

7) Incentivar a Expansão do Uso Habitacional no Centro

A expansão do uso habitacional no Centro será o produto da melhoria da qualidade de vida, resultante da melhoria da acessibilidade, sempre e quando esta última não privilegiar as tendências espontâneas de expansão dos usos centrais.

Isto, porque a atividade residencial, apesar do preço dos aluguéis, não é, em si, forte geradora de renda e, em certa medida, entra em conflito com as demais atividades tipicamente centrais. Além disso, pode acontecer que a atividade residencial se torne um elemento de apoio à degradação urbana e central, como no caso do Maciel onde, apesar desse fato, os aluguéis são altíssimos.

Por isso é preciso cuidado ao elaborar uma legislação específica ao uso residencial no Centro, a fim de evitar a proliferação de casas de cômodo e cortiços, vez que, a não ser estes, somente os usos de hierarquia central podem suportar o custo de compra e manutenção em muitos quarteirões no âmago do Centro de Salvador.

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

- 8) Definir Áreas em Processo de Evasiamento e Deteriorização e Estabelecer Medidas para sua Revitalização

A revitalização das áreas de esvasiamento e deteriorização identificadas no Centro, áreas de ocupação predominantemente em mau estado e as de ocupação predominante de ruínas, somente pode ser alcançada mediante a readequação da acessibilidade associada à readequação da ocupação e da densificação, via nova legislação de ocupação.

- 9) Definição dos Usos Compatíveis e Incompatíveis e Estabelecimento de Medidas e Normas para sua Implantação

O único uso incompatível com o espaço urbano da Zona Central, nas condições do processo de metropolização acelerada de Salvador é o industrial poluente. No que tange aos demais usos, existe um processo espontâneo de acomodação dos tecidos urbanos à sua nova estrutura de organismo metropolitano, principalmente nos sub-centros. Assim sendo, só resta a legislação designar, mais que a compatibilidade e incompatibilidade, os usos de caráter metropolitano que devem ser incentivados na Zona Central e aqueles que, de menor porte ou consumo frequente, podem ficar no âmbito dos sub-centros.

- 10) Incentivar a Continuidade de Expansão das Atividades Terciárias Necessárias à Vitalidade e Revitalização da Zona Central

A continuidade e expansão das atividades terciárias depende, em grande parte, das condições do desempenho urbano central.

A readequação da acessibilidade e a restrição da posterior ocupação favorecerão bastante a continuidade e expansão das funções terciárias centrais.

- 11) Estabelecimento de Medidas de Preservação para Atividades Informais e Definição de Áreas para Feiras Livres, Artesanato, etc.

As atividades informais são, por excelência, imprescindíveis à sobrevivência das populações de baixa renda. O comércio de quinquilharias de baixo custo, as feiras, onde se negocia a preços mais acessíveis que os de supermercado, as lojas de prestação de serviços, artesanato e pequenas manufaturas onde se produz, conserta e venda a preços populares, são segmentos econômicos da maior importância para afluência, ao Centro, de populações de menor poder aquisitivo, quer do ponto de vista da demanda, quer do ponto de vista da oferta.

Assim, nas condições centrais, onde cresce o universo de frequentadores de todos os bairros da urbes ou da metrópole, surgem pontos excepcionalmente propícios às atividades informais.

Estes são os casos dos pontos de camelôs na praça Castro Alves, Barroquinha e Sê, das pequenas lojas de serviços (fotos, sapatarias, marceneiros) no Terreiro e no Pelourinho e, por exemplo, da Feira de São Joaquim, um dos poucos bastiões que resistem ao monopólio do abastecimento.

Merece especial atenção a importância de São Joaquim pelo serviço que presta ao cinturão verde de pequenos produtores hortigranjeiros do Recôncavo, ainda servidos por saveiros.

Por isso é conveniente que as políticas para esse setor sejam feitas com apoio de Secretarias Estaduais, principalmente a SETRABES, visto que envolvem o problema magno de emprego na Região.

- 12) Incentivar a Implantação de Equipamentos de Apoio Turístico e Estabelecimento de Medidas para seu Controle

Considera-se que o turismo em Salvador está convenientemente assumido pela BAHIATURSA de forma que a intervenção urbanística deve caber apenas à indicação das possibilidades turísticas de exploração da paisagem vista ao longo da borda da falha geológica de Salvador. Este é um forte ingrediente da atratividade turística em Salvador, cujo potencial em plena Zona Central de Salvador encontra-se praticamente inexplorado.

- 13) Assegurar Condições para Permanência às Indústrias Existentes no Centro e Estabelecer Medidas para seu Controle e Expansão

Este objetivo recomenda o uso industrial não poluente, grande empregador de mão-de-obra, perfeitamente compatível com o espaço urbano central.

Não é por acaso que as manufaturas, principalmente confecções, artigos de vestuário e mobiliário, ocupam áreas cênicas em Buenos Aires, São Paulo, Nova Iorque, Paris e outras cidades de grande porte.

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

No entanto, devem ser observadas rigorosas restrições às instalações insalubres, faltosas de segurança do trabalho e, principalmente, poluidoras visuais, sobretudo nas áreas históricas. É fácil exigir-se, através das posturas e normas disponíveis, a correta instalação das indústrias em causa, em

perfeita harmonia com a imagem desejável para o Centro em apreço, desde que os órgãos municipais tenham recursos materiais e humanos para exercer as atividades fiscalizadoras e normativas.

- 14) Readequação do Mobiliário Urbano, Sanitários, Bancos, Sombreamento, Sinalização, Lixeiras, Telefones, Caixas Postais, Comunicação Visual, etc.

É indispensável não confundir mobiliário urbano com equipamento urbano. O mobiliário urbano não chega a comprometer o desempenho funcional do espaço central, motivo pelo qual deve ser objeto de estudos complementares, em cada intervenção recomendada.

- 15) Readequação do Equipamento Estático de Transporte

Trata-se da definição de uma política de terminais periféricos e centrais, estacionamentos periféricos e centrais, além de estacionamentos dos transportes de carga. Representa uma das intervenções de importância preponderante no desempenho do Centro.

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

Os equipamentos estáticos recomendados são os seguintes:

- a) Novos terminais periféricos para veículos coletivos, de grande porte e situados no Aquidabã e na parte baixa dos Barris.
- b) Ampliação e adequação do atual terminal da França, periférico (em eixo tangencial) do Centro de Salvador.
- c) Remanejamento de terminais centrais, atualmente de uso promiscuo central e periférico, para suas especializações para a hierarquia exclusivamente central, na Sé, Barroquinha, Mouraria e Campo Grande.

Este remanejamento deve visar um mínimo de ofensa à imagem local e, sempre que possível, minimizar a promiscuidade de pedestres e veículos.
- d) Remanejamento de logradouros, introdução de "baías" ao longo das calçadas para a otimização do desempenho de circulares centrais em passagem, no Campo da Pólvora e praça da Piedade.
- e) Remanejamento de logradouros para introduzir vastos estacionamentos periféricos para veículos privados, nos limites do potencial fundiário disponível nos vales dos Barris, Tororô, Canela e em áreas ociosas do e próximas ao Porto.
- f) Introdução de novos equipamentos urbanos de ascensão mecanizada de pedestres nos desníveis-chave entre os mais importantes módulos de espaço quase plano contínuo, Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, Baixa do Sapateiro - Joana Angélica, Barroquinha - Sete de Setembro e Piedade - novo terminal periférico dos Barris.

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

16) Levar à Prática Política de Estacionamentos Privilegiadora dos Estacionamentos Periféricos e Inibidora dos Estacionamentos Centrais

É indispensável que o preço da hora privilegie os estacionamentos periféricos, em detrimento dos centrais, de forma a inibir o uso indiscriminado do carro particular no Centro. Para os casos de urgência e curta duração pode ser fixada uma taxa baixa para a primeira meia hora de estacionamento no Centro, mas deve ser introduzido um respeitável incremento progressivo do preço por tempo adicional, no sentido de tornar insuportável as longas permanências, induzindo, assim, a alta rotatividade dos estacionamentos centrais.

Esta política, no entanto, somente se torna efetiva na transmutação do Centro, em função da readequação do transporte coletivo seletivo de origem-destino central, na escala do porte da demanda real e com base na adequação do equipamento estático de transporte.

17) Hierarquização Viária Segundo o Princípio das Origem-Destino, Central e Periféricos

É indispensável a hierarquização viária, segundo os dois

níveis Origem-Destino, destinando-se as avenidas de vale, os eixos tangenciais ao tráfego de acesso específico à periferia do Centro e especializando-se a trama viária central para o tráfego de alta frequência dos circulares centrais e eventual acesso de carros particulares a estacionamentos de alta rotatividade.

18) Estabelecer Medidas para a Integração dos Sistemas Rodo e Aquoviciários

A cada dia cresce a pressão de demanda sobre a oferta de transporte Salvador - Itaparica nos fins de semana, tendo em vista a importância cada vez maior de Itaparica como área habitacional e de lazer.

Nessas condições, assim como a oferta do "Ferry-Boat" gerou a ocupação da ilha, esta ocupação gerou demanda bem maior que a capacidade atual de operação deste meio de transporte.

É oportuno lembrar que na época do projeto de viabilidade do "Ferry-Boat", idealizado para maior facilidade de acesso à BR-101, discutia-se a viabilidade de operar-se com uma ou duas embarcações; hoje, quatro embarcações são visivelmente insuficientes nos fins de semana.

Sugere-se, no entanto, que, simultaneamente à melhoria no sistema "Ferry-Boat", privilegie-se o transporte de passageiros, através do aumento da frota de passageiros da Bahiana e de lanchas para Mar Grande (com melhores condições de atracação nesta última localidade).

Complementando esta medida, sugere-se a integração desta frota com linhas circulares na própria ilha, agilizando o sistema de transportes na proporção do crescimento de Itaparica.

Nessas condições haverá que estudar-se a integração dos terminais aquovitários aos sistemas centrais, urbanos e metropolitanos de acessibilidade através suas linhas, vias e equipamentos estáticos de transporte, tanto no continente como na Ilha.

19) Definir Áreas e Estabelecer Medidas para a Implantação de um Efetivo Sistema de Pedestrelização do Centro

A prestação de serviços manifesta independência razoável em relação a multidão. Já o trânsito a pé junto ao comércio favorece e mesmo viabiliza o seu desempenho na hierarquia central.

Verifica-se, pois, a necessidade de reabilitação da pedestreabilidade para que aumente o volume de veículos do comércio; por outro lado que este volume de vendas volte a ser fator de atração para comerciantes mais especializados na Área Central. Urge, pois, a ampliação das condições de pedestreabilidade, através não só de medidas de trânsito, como de ascensão e transporte elevatório entre módulos geomórficos de diferentes móveis que facilite a integração de áreas quarteirões e comerciais.

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

Note-se, por exemplo, que durante a interrupção do tráfego de veículos para Baixa do Sapateiro, as vendas não caíram mais que 20%, muito menos que se previa. Tal efeito, para os otimistas, pode ser sensivelmente diminuído, ou mesmo anulado, tendo em vista que essa perda no volume de vendas pode ser atribuída também aos obstáculos físicos decorrentes das obras que estão sendo realizadas, e não à falta de trânsito de veículos.

20) Estudar Possibilidades de Remanejamento nas Cercanias do Porto, com Vistas ao Uso Público

Faz-se oportuno o estudo re remanescentes fundiários da Zona Portuária, no Comércio, para seu remanejo, quando possível. Este estudo deve levar em consideração o "pulmão do Porto", áreas de expansão e manobras portuárias.

21) Aproveitamento de Áreas da Feira de São Joaquim

Não é conveniente o remanejo de áreas da Feira de São Joaquim para outros fins que não os de abastecimento alimentar. Esta Feira opera bem não só para os consumidores como para os produtores do Recôncavo, que enviam suas mercadorias por saveiros. A Feira de São Joaquim é também um marco-urbano contribuindo com sua imagem para caracterizar a Cidade Baixa.

De certo modo, São Joaquim complementa, a nível metropolitano, o CEASA. Enquanto o CEASA tem funções atacadistas de difícil acessibilidade, depende do transporte por caminhões (de alto custo) e não tem atração para populações de baixa renda, São Joaquim adequa-se ao consumo destas populações, pela fácil acessibilidade e baixo custo de mercadorias.

Sugere-se, assim, um estudo de integração feira-coletivos, com inibição ao estacionamento de veículos particulares, através do uso de áreas azuis (de alta rotatividade).

22) Estabelecimento de Medidas de Utilização das Áreas de Contato com o Mar para Recreação e Lazer

O contato direto com o mar em Zonas Centrais oferece menos potencialidade quanto à recreação e lazer do que propriamente uma paisagem para o descanso dos olhos. No centro de Salvador cabe examinar o trecho do Mercado Modelo ao Solar do Unhão,

com absoluto destaque do Forte de São Marcelo, sempre carente de acesso dinamizador de seu desempenho, seja como Museu, como Restaurante Marinho, ou como ambos.

23) Estabelecimento de Espaço com Vocação Específica e
Elaboração de Políticas para Estruturação

Foram contatados os seguintes espaços de vocação inequívoca:

- a) Aquidabam - Ladeira do Carmo junto a Baixa do Sapateiro, espaço urbano de vocação flagrante para o restabelecimento da acessibilidade ao Centro via Baixa do Sapateiro;
- b) Vale dos Barris no entorno do Bairro de mesmo nome e junto a Piedade, agualmente de vocação quanto a integração da acessibilidade ao Centro dos níveis Macro e Meso, mediante intervenção de Micro Escala;
- c) Área da Nova Feira de Água de Meninos, Feira de São Joaquim, com vocação para importante centro de abastecimento integrado a todo o sistema de produção e transporte marítimo, no âmbito do Recôncavo, em processo de possível reabilitação;
- d) Áreas onde se localizaram as intervenções em equipamento de ascensão mecanizada de pedestres, áreas de vocação para o restabelecimento da pedestrelização do Centro, nas condições de condicionamento geomórfico dos módulos de desempenho central;
- e) Perímetro Superior da Falha Geológica, área de grande potencial quanto a exploração do contato visual com o mar, com vocação para os usos de recreação e lazer;
- f) Área da Avenida do Contorno, com vocação para o desempenho das funções de recreação e lazer, de contato direto com o mar;

- g) Área de Santo Antonio com vocação residencial central, em nobre ambiência histórica, merecendo tratamento especial, no sentido de privilegiar esta tendência a ser acentuada pela legislação de usos e beneficiada pelas intervenções na acessibilidade;
- h) Área dos módulos de vocação central em todos os pavimentos, a sofrerem intervenções reabilitadoras da acessibilidade, incentivadoras do desenvolvimento qualitativo dos usos (no sentido de mutuações para usos da hierarquia metropolitana) e inibidoras, do desenvolvimento da ocupação, até o limite do potencial disponível de acessibilidade, nas condições da readequação da infra-estrutura, frotas e equipamentos estáticos de transporte;
- i) Áreas dos módulos de vocação central nos pavimentos térreos, vocação tendente à incorporação dos demais pavimentos às funções centrais, a sofrerem intervenção reguladora das mutações de uso, no sentido da preservação das atuais condições de espaço, para a acessibilidade às demais áreas de vocação central em todos os pavimentos;
- j) Área do Alto dos Barris, de tradição residencial, a ser mantida mediante intervenção reguladora dos usos, muito embora, possa admitir incremento da ocupação dadas as novas condições de acessibilidade a serem criadas no Vale;
- k) Área do Alto do Tororô, com tradição de uso residencial;
- l) Área da Mouraria, sofrendo rápidas mutações de uso face à recente implantação de um terminal central de coletivos, que merece cuidadoso estudo antes de qualquer definição a curto prazo;

- m) Área da Saúde e Nazaré do Sul, com vocação residencial central, a ser mantida face as mesmas razões identificadas junto ao Terminal Periférico proposto dos Barris, mas já em função do Terminal Periférico proposto para o Aquidabam - Ladeira do Carmo;
- n) Área de Nazaré do Norte, com vocação residencial central, abrigando importantes equipamentos de ensino da hierarquia central em Salvador, como também equipamento de saúde, merecendo tratamento no sentido de manter-se o presente equilíbrio, face as facilidades a serem introduzidas pela readequação da acessibilidade;
- o) Área do Barbalho, merecendo idêntico tratamento;
- p) Área da Lapinha, com vocação residencial periférica do Centro, mas com importante papel na difícil acessibilidade Norte, exigindo cuidadoso exame projetivo, no sentido da manutenção da acessibilidade entre o mesmo Centro e o grande potencial residencial de baixa renda da Liberdade e entorno;
- q) Área das Sete Portas em conexão com a Barros Reis, com vocação para o adensamento da função comercial e de serviços, mas exigindo radical esforço, no sentido de impedir a tendência de estrangulamento da acessibilidade via Barros Reis, de fundamental responsabilidade no desempenho do Centro;
- 24) Estabelecimento de Política para o Paisagismo Verde no Âmbito do Centro

Não é possível manter para o Centro o mesmo nível de tratamento paisagístico dos logradouros de bairros ou das avenidas de vale.

A função do paisagismo do Centro, de clima quente e úmido, não deve ser ornamental e sim, funcional, de intenso sombreamento. Não há necessidade de dispendiosa manutenção de áreas gramadas e floridas. Sugere-se, assim, a substituição de espécies de pequeno porte e/ou ornamentais por espécie sombreadoras. O solo pode ser apenas pavimentado, para atender a enorme gama de alternativas de trajeto dos pedestres em espaço de uso central. Este pavimento pode ser ainda equipado com numeroso mobiliário urbano.

As espécies devem, no entanto, ser escolhidas de forma a minimizar os custos de manutenção e limpeza urbana, dadas as dificuldades de fiscalização no âmbito do Centro, no sentido de conter o desgaste, as depredações, e o arranque de folhas e mudas.

5. SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

Objetivando reunir de forma simplificada as recomendações resultantes deste Plano Piloto, passamos a explicitar o conjunto de intervenções de curto, médio e longo prazos.

5.1 UM DETALHAMENTO DO USO DO SOLO

A Zona Central a qual ganha o nome de Sub-Unidade Central (no conjunto de sub-unidades que compõe o MFT de Salvador), encontra-se delimitada para sua institucionalização, segundo os fatores preponderantes de condicionamento do desempenho urbano e de intervenção urbanística.

Ela está dividida em setores internos, segundo o condicionamento geomórfico do desempenho e comportamento urbanos, de forma que seja viável estudar esses setores de forma integrada.

Dentro desta compartimentação orgânica, ditada pelas características históricas comportamentais de seus sítios, é possível proceder o adequado zoneamento de usos, de características centrais metropolitanas.

Posteriormente é necessário detalhar a nível da micro escala de urbanismo, uma Nova Legislação de Ocupação para cada setor interno dessa Sub-Unidade Central, com vistas a expressar limitação da ocupação às condições de acessibilidade disponível, a ser aferida da capacidade nominal do projeto de circulação e transporte.

A Nova Legislação de Ocupação, para cada e todos os módulos, setores internos da Sub-Unidade Central, deverá, por outro lado, atender rigorosamente as exigências relativas a manutenção da imagem patrimônio dos sítios históricos, que além do binômio geomorfologia-acessibilidade ditarão as taxas de ocupação e coeficientes de utilização e gabaritos de altura.

Merece ainda, especial referência, o exame do comportamento de usos nas chamadas encostas mais ou menos íngremes do ponto de vista de restringir-se-lhe a ocupação para os limites adequados à sua vocação predominantemente residencial.

5.2 UMA PROPOSTA PARA CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

O projeto e detalhamento do Plano e de Readequação da Acessibilidade, nas três escalas de abordagem, instituirá adequadamente a programação dos usos e ocupação.

Em seguida, a nível de micro urbanismo, a Proposição de Circulação e Transporte terá ênfase no tratamento privilegiado dos coletivos e pedestrelização.

A readequação da acessibilidade em pauta somente será possível mediante as seguintes intervenções de porte:

a) Reequipamento Estático de Transporte

Implantação de Terminais Periféricos para coletivos Periferia Central - Bairros; Implantação de Terminais Centrais para coletivos seletivos Centro - Periferia Central: incremento da oferta de equipamento mecanizado de ascensão de pedestres nos pontos de integração dos módulos geomorfológicos de espaço quase plano contínuo;

b) Rigorosa Hierarquização das Vias

Destinação hierarquização das vias, segundo suas localizações e portes, ao tráfego preferencial de veículos de idêntica hierarquia quanto a Seletividade Origem-Destino dos âmbitos Central e Periferia-Bairros;

c) Remanejamento das Frotas de Coletivos

Remanejamento de todas as concessões para exploração das linhas de coletivos, no sentido de maximizar-se o desempenho das mesmas e suas rentabilidades, minimizando os custos operacionais mediante a utilização do Equipamento Estático de Transporte proposto, assim como a Rigorosa Hierarquização Viária;

d) Compulsória Inibição das Tendências Automobilizantes e Rodoviarizantes do Centro

Além da melhoria dos serviços de transporte coletivo no circuito do centro, as tendências de penetração maciça e veículos particulares nos corredores centrais podem ser induzidos à redução através de estacionamentos periféricos de grande porte e baixo custo de permanência e estacionamentos centrais de custo proibitivo às longas permanências.

e) Incentivo ao Transporte de Passageiros Centro - Itaparica

Constatam-se, atualmente, demandas internas na Ilha que viabilizam o incremento de oferta de transporte de passageiros associados à oferta de transporte coletivo interno.

O Ferry-Boat deve se especializar para o desempenho de sua principal vocação funcional, como equipamento específico da BR-101;

5.3 BASES PARA AS NOVAS LEGISLAÇÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Apenas a intervenção no Vale dos Barris é que terá condições de preconizar a curto prazo, a programação dos usos e ocupação.

Nos demais locais é necessário o conhecimento do potencial teto de acessibilidade.

Deve-se, assim, proceder, com vigência, o projeto de detalhamento do plano de circulação e transporte que fornecerá as bases para avaliar a ocupação-teto viável no espaço urbano central.

Cabem, ainda, as seguintes recomendações:

a) Recomendações Quanto ao Uso

Os usos típicos de centros metropolitanos e no caso específico de Salvador, cidade histórica, caracterizam-se mais pela excelência qualitativa da hierarquia que pelo porte quantitativo próprio dos usos típicos dos centros urbanos.

Não se trata aqui de um comércio ou serviços de grande porte de demanda, mas sim de ampla faixa de demanda. Não se trata,

por exemplo, de incentivar a localização de relojoarias e relojoeiros, mas sim de representantes de relógios e respectivas peças, para a reposição de estoques. Compreenda-se que os consumidores de um centro metropolitano, originam-se não só dos bairros do contexto urbano como também de outras cidades da área de influência da metrópole, assim como, de toda a região alcançada pela força de gravitação do Pólo Metropolitano.

Prevalecem assim, na hierarquia metropolitana, as funções comerciais e de serviço super-especializadas, as quais demandando muito menos espaço que aquelas da hierarquia urbana, necessitam, por outro lado, de uma ambiência, de uma qualidade urbana e de vitalidade adequada ao status de sua hierarquia; assim é que, se acomodam perfeitamente ao cenário urbano de longo passado histórico (Wall Street, Centro de Amsterdan, etc) sempre que haja boas condições de acessibilidade.

No Comércio, por exemplo já se situam as principais sedes bancárias, que precisam, apenas, ter regulamentadas suas condições de localização, a fim de não destruir a viabilidade noturna de seu entorno;

b) Recomendações Quanto à Ocupação

Analogamente, a ocupação de um Centro Metropolitano não é necessariamente tão carente de densidade como a dos Centros Urbanos, uma vez que os usos típicos da hierarquia metropolitana não exigem densidades altas, desde que garantida a acessibilidade universal dos usuários metropolitanos.

Nessas condições, uma séria restrição ao incremento da ocupação no centro metropolitano não prejudica o desempenho das funções da hierarquia metropolitana. Contribui para a gradativa migração dos usos menos nobres da hierarquia urbana

em busca dos outros centros tipicamente urbanos da metrópole, e de maior densidade, deixando assim lugar para o crescimento qualitativo do centro histórico, mediante sua metropolização. Cartórios de títulos e documentos, financeiras, negócios de papel em geral, serviços de ponta são adequados a esta diretriz.

Cabe portanto, a expressa limitação do incremento da ocupação como base para a Nova Legislação de Ocupação de Salvador, segundo o MFT.

Esta mesma limitação deve ter, como teto, a capacidade nominal do projeto de acessibilidade a não ser que se pretenda assistir o colapso da Zona Central de Salvador e a deteriorização de seu Patrimônio Histórico.