

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

DIRETRIZES E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA
CENTRAL DE SALVADOR

v. 2

CLAN S.A.
maio/79

VOLUME II

APRESENTAÇÃO

O presente documento visa complementar e tornar mais operacional o Plano Piloto para intervenção no Centro de Salvador, realizado pela CLAN, compatibilizando suas propostas com as dos demais estudos existentes, quer setoriais ou específicos.

Entretanto, para lastrear esse conjunto de propostas, este documento não pode se furtar tanto a uma interpretação histórica, mesmo que sucinta, quanto ao esboço de uma estratégia de desenvolvimento para o Centro de Salvador. No campo do planejamento esta estratégia foi desdobrada segundo os objetivos gerais e específicos definidos pelo PLANDURB para esta área.

Face ao tempo disponível, essa interpretação da realidade e tendências históricas da Área Central não objetiva apresentar informações numéricas ou detalhadas, considerando-se, em princípio, que os vários diagnósticos sobre o Centro da cidade já aprofundaram exaustivamente estes aspectos e que foi a partir destes aprofundamentos que se estruturam as proposições apresentadas.

Sendo documento para sistematização de propostas, a sua elaboração se pauta na avaliação sumária de diferentes projetos e na consulta a diferentes técnicos e especialistas no assunto, todos ex-integrantes das equipes que realizaram estes mesmos estudos, consultores e/ou funcionários de órgãos governamentais. Com esta colaboração, pode ser dito que este documento expressa o consenso da maioria dos estudiosos da matéria e, em certa medida, reflete também o pensamento da atual gestão de governo no que diz respeito a intervenções imediatas no Centro da Cidade.

Os estudos consultados foram os seguintes:

- Estudo de Reintegração do Núcleo Histórico de Salvador - 1968
- Primeiro Seminário sobre o Centro da Cidade de Salvador - 1977
- Revista da Cidade do Salvador - vol.1 - 1975
- Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador - 1978
- T.R. para a Zona Central - 1978
- Inventário de Proteção do Acervo Cultural - 1975
- IPUCS - Uma Experiência de Planejamento Urbano - 1976
- Estudo de Transportes Coletivos - TRANSCOL - 1978
- Proposta de Melhoria de Transportes Urbanos - PROBUS - 1977
- Plano Diretor do Pelourinho - PLANDIP - 1979

E, ainda, em parte, os seguintes:

- Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador - PLANDURB: Modelo Físico Territorial para 1990, Imagem Ambiental Urbana, Áreas Verdes e Espaços Abertos - 1976 a 1978
- Estudo de Uso do Solo e Transportes - EUST/2000 e EUST - PMD/1985.

Luiz Ribeiro - Ant. Habitação
Rubem - T. R.
Especificamente, agradecemos a Assis Reis, Deloy Beker, Joffre Dalcum, Waldeck Ornelas, Luiz Ribeiro, Viderval de Oliveira Dias e Paulo Roberto Pinheiro Nunes.

Estes estudos ~~e~~ técnicos foram realizados pelos seguintes órgãos:

GEIPOT - do Ministério de Transportes;
Fundação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural da Bahia;
OCEPLAN - Órgão Central de Planejamento;
CONDER - Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador;
Secretaria da Indústria e Comércio.

SUMÁRIO

TEXTO COMPLEMENTAR

DIRETRIZES E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA CENTRAL
DE SALVADOR

Primeira Parte:

Análise Sumária e Estratégia de Desenvolvimento

1. INTRODUÇÃO
2. A ÁREA CENTRAL - O SÍTIO URBANO
3. O CENTRO - UM LOCAL DE MERCADO
4. O CENTRO - PÓLO DE EQUIPAMENTOS DE SUPERESTRUTURA
5. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO PARA A ÁREA CENTRAL

Segunda Parte:

Diretrizes Setoriais e Propostas

6. MÉTODOS E SISTEMÁTICA DE APRESENTAÇÃO DAS DIRETRIZES
7. DIRETRIZES DE OCUPAÇÃO
8. DIRETRIZES DE USO
9. DIRETRIZES DE VALORIZAÇÃO DA IMAGEM AMBIENTAL
10. DIRETRIZES DE TRANSPORTES

Terceira Parte:

Estratégia de Implantação e Medidas Imediatas

11. INTEGRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS DIRETRIZES
12. ESTRATÉGIA E ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO
13. MEDIDAS E PROJETOS DE CURTO PRAZO.

PRIMEIRA PARTE
ANÁLISE SUMÁRIA E ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

1. INTRODUÇÃO

Para esboçar uma estratégia, para a Área Central de Salvador, ainda que em rápidos traços, é necessário interpretá-la, não somente nos limites de seu espaço, reduzindo-a às características de seu sítio urbano: sua geomorfologia, ocupação, uso, imagem ambiental e condições de acessibilidade. É preciso ir além, descobrir a sua lógica interna, sua estrutura, as forças econômicas que a dinamizam ou entravam seu processo de expansão. A Área Central é sempre resultado do exercício das funções urbanas em seu lugar de mercado mais central; é, portanto, expressão espacial, em cada momento, do estágio de desenvolvimento da formação econômica-social predominante.

Nas condições do capitalismo contemporâneo, o espaço central caracteriza-se, ao refletir nas atividades e usos mais dinâmicos, a lógica do processo de acumulação de capital. Sua dinâmica própria, portanto, apesar de se apresentar com suas leis históricas específicas, é sempre consequência, em maior ou menor grau, da evolução histórica daquele estilo de acumulação; de suas tendências, de suas manifestações no campo da superestrutura.

Por essas razões, este documento procura, além de caracterizar o mais sumariamente possível a Área Central em seu sítio urbano, defini-la como local de mercado e como pólo de equipamentos que expressam, no espaço, as manifestações da superestrutura: política, religião, cultura, artes, etc...

Neste contexto, a estratégia de desenvolvimento não se limita ao encaminhamento de soluções para os problemas físicos, ela exige do Estado uma atitude mais coerente face às raízes do processo de acumulação. Tampouco preconiza o

Centro-espetáculo ou o Centro-completamente-organizado. A estratégia de desenvolvimento para a Área Central exige, em síntese, a preparação desse Centro para o exercício de suas funções de atividades de ponta, compatibilizando-as às demais atividades centrais e adequando-as às características e especialidades de seu sítio urbano.

2. A ÁREA CENTRAL - O SÍTIO URBANO

Definida como Sub-unidade Central pelo Modelo Físico Territorial do PLANDURB, a área do Centro de Salvador extravasa, sobremaneira, os limites do Núcleo Histórico. Correndo a falha geológica, vai da Gamboa e Banco dos Ingleses até Água de Meninos e Feira de São Joaquim; penetrando para o interior a partir do Campo Grande, os seus limites seguem na direção noroeste através do Vale dos Barris, Dique de Tororó, Fonte Nova, Sete Portas, cercam o Barbalho e a Lapinha. Estes limites diferem, um pouco, daqueles configurados pelo estudo de Imagem Ambiental Urbana (que excluem o Barbalho e a Lapinha).

Com esta extensão, a Área Central resultou em um sistema de espaços quase planos contínuos, com declividade limite de 10%, rigorosamente coincidentes com o sistema de áreas de maior vitalidade operacional. Estes espaços, que Gilberto Koble chamou de módulos geomorfológicos, são, ao todo, onze: Santo Antonio, Barbalho, Lapinha, Baixa do Sapateiro, Sé, Comércio, Sete de Setembro, Barris, Joana Angélica (subdividida em cinco setores: Campo da Pólvora, Saúde, Tororó, Mouraria e Joana Angélica propriamente dita), Nazaré e Sete Portas.

Este sistema realça o significado marcante do desnível de 65 metros expresso pela falha ^{de} geológica, principalmente, entre os módulos da Sé e do Comércio.

Os módulos geomorfológicos determinam espaços de múltiplos usos e diferentes formas de ocupação, cuja característica central comum é ditada pelo alto volume de negócios, em relação ao resto da cidade (a chamada área CBD - "Central Business District"). Entretanto, essa predominância funcional não abstêm a sub unidade central da existência de inúmeras "ilhas residenciais".

A rigor, segundo Kobler, nesta área não se conta com um Centro propriamente dito, mas com um conjunto de micro-centros mais ou menos isolados uns dos outros, quais sejam: Comércio-Calçada; Terreiro de Jesus-Rua Chile; Baixa do Sapateiro; Av. Sete-Campo Grande; Joana Angélica e Sete Portas.

"Nestes módulos, as duas maiores artérias comerciais são a Rua J.J. Seabra (Baixa do Sapateiro) e a Av. Sete de Setembro que pode ser considerada como um prolongamento das ruas Chile e Ajuda. Além dessas duas vias e seus arredores imediatos, existem áreas comerciais em torno da Praça da Sé e na parte antiga do Comércio, em concentração significativa". Não se pode esquecer, também, de citar o conjunto Rua Djalma Dutra e Sete Portas como de excelente desempenho em comércios e serviços.

Quanto a serviços burocráticos, cartórios e bancos e "negócios de papel", as concentrações mais significativas se apresentam aos arredores da Rua da Ajuda, ao redor das Praças principais do Núcleo Histórico e na parte nova do Comércio.

Os módulos geomorfológicos tipicamente residenciais, envolvidos por declividades superiores a 10% são: Lapinha, Barbalho, Santo Antonio, Extremo Nazaré, Saúde, Tororó, Mouraria e Barris. No entanto, existe, também, uso habitacional

concentrado em partes mais antigas deterioradas dos módulos da Sé e Comércio (Maciel, Saldanha, Conceição da Praia, Taboão), assim como na área da Baixa do Sapateiro.

Nas encostas intersticiais, declives e escarpas, situadas entre os módulos de maior potencialidade urbana ocorre, também, uma ampla gama de usos não-centrais. Além destas, outras áreas resultantes do condicionamento geomorfológico são os vales periféricos, de vocação viária expressa, e a extensa falésia da falha geológica de Salvador.

Do ponto de vista de ocupação, verifica-se uma intensa concentração de verticalidade nos três principais módulos geomorfológicos no âmago do Centro: Sete de Setembro/Carlos Gomes, Rua Chile/Praça da Sé e Comércio. As ruturas dessas verticalidade ocorrem por conta da descontinuidade geomórfica, de descontinuidade de acessibilidade e das limitações impostas pela presença do Patrimônio Histórico. De todas estas, a concentração vertical do Comércio é a que mais prejudica e limita a visão da cidade, descaracterizando suas partes mais antigas.

Em todos os módulos, há grande carência de espaços livres e áreas verdes, "sendo significativos apenas as encostas não ocupadas, o quintal do convento de São Francisco e o jardim da antiga Faculdade de Medicina". Os terrenos baldios e ruínas, encontram-se, em sua maior parte, na área histórica entre o Pelourinho e o Saldanha e alguns no Comércio.

A área histórica e seu entorno de influência, compreendem, segundo os limites traçados pelo Plano Diretor do Pelourinho, o conjunto Pelourinho, Maciel, Taboão, Pilar e Santo Antonio, apesar de muitos dos sítios e prédios neles existentes não terem sido, ainda, tombados. Esta área coincide, aproximadamente, com as áreas dos módulos de Santo Antonio, parte da Sé e da Baixa do Sapateiro.

Todo o conjunto de módulos que compõem o centro é entrecortado por uma malha de vias de cumeada que se encontra perpendicularmente com as avenidas de vale nos seus limites periféricos, à exceção da Avenida Contorno e das vias que têm como diretriz básica a Avenida Frederico Pontes, em direção à Calçada.

No que diz respeito à acessibilidade, verifica-se que o sistema viário expresso, definido pelas avenidas de vale, congestionam-se no encontro com o sistema de eixos secundários do tecido central, composto de vias de cumeada, formando toda uma linha de pontos de estrangulamento que praticamente desenha uma barreira em forma de anel em torno da Área Central: Túnel Américo Simas, Viaduto Marta Vasconcelos, Fonte Nova, Jardim Baiano, Convento da Lapa, Politeama, Aflitos, Forte de São Pedro e Mercado Modelo.

No âmago da área central, as principais vias de cumeada são a Avenida Joana Angélica e a Avenida Sete de Setembro, compreendendo-se nesta categoria, também, a Baixa do Sapateiro e a Avenida da França que, embora, topograficamente, não possam ser consideradas como tal, assim o são devido ao seu desenvolvimento histórico.

A circulação segue, em grandes linhas, esta estrutura, valendo ressaltar a importância, por um lado, das ladeiras, como elemento de ligação entre os bairros localizados nas cumeadas e as avenidas de vale e, pelo outro, dos ascensores mecanizados, cujo desempenho facilita extremamente a vinculação dos módulos geomorfológicos de diferentes níveis.

As vias pertencentes ao sistema geral de circulação vão, aos poucos, se transformando em vias de sentido único, como

ocorre com a Avenida Sete de Setembro, a Carlos Gomes, a Chile, o Campo da Pólvora, o Campo Grande e a maioria das ruas do Comércio.

Mesmo assim, a acessibilidade estrangula-se ao aproximar-se do âmagos da Rua Central, tanto pelo Sudeste, através do Politeama e dos Barris, quanto pelo Noroeste, através de Nazaré Norte, Barbalho, Aquidabam e Calçada. As ruas que apresentam maiores congestionamentos são as que permanecem ainda em regime de sentido duplo, como ocorre no Corredor da Vitória, na Avenida Joana Angélica, na Rua Djalma Dutra e Padre Feijó.

Dos veículos que penetram no âmagos da Área Central, pode ser dito que, segundo dados da CONDER e do GEIPOT, 50 a 60% são autos particulares, cerca de 30% são taxis e somente 10 a 20% são ônibus.

Considerando-se, em conjunto, as principais vias de cumeda que oferecem acesso a estes âmagos, ou sejam, Sete de Setembro, Baixa do Sapateiro, Joana Angélica, Avenida da França e Contorno, praticamente atinge-se um volume de 9 a 10 mil veículos/hora que destina ou atravessa o Centro. Para esse fluxo cotidiano existem cerca de 4.000 vagas em diferentes áreas da cidade. Dessas 4.000, 900 pertencem a edifícios-garage e o restante está distribuído entre diferentes praças, terrenos baldios e ruas.

Os taxis despejam cerca de 2.000 passageiros/hora na Área Central e os ônibus, entre 7 e 8 h despejam cerca de 42.000 passageiros nos vários terminais existentes e nos caminhos que chegam aos mesmos: França (20.000); Largo São Miguel e Barroquinha (11.500); Castro Alves e Sé (8.000); Viaduto (2.000). Constata-se, assim, que muitos dos passageiros que

se destinam aos principais terminais centrais, não os atingem. Por exemplo: os ônibus que trafegam da Piedade à Sé, o fazem com a capacidade reduzida a 20%.

Segundo o GEIPOT, existiam em 1978: na França 165 linhas; na Sé 42; na Barroquinha 29 e no Campo Grande, 25 totalizando, aproximadamente 650 ônibus. Havia, portanto, uma certa irracionalidade na distribuição das linhas e no seu destino final, face aos desejos dos passageiros. Este quadro, ainda que sumário, agravado pelo controle operacional deficiente dos terminais, eferece uma idéia das condições de ocupação e congestionamento do espaço viário central e dos problemas de circulação de veículos, que alimentam toda uma série de conflitos com a movimentação de pedestres.

Segundo a proposta de valorização do Centro Histórico de Salvador (CONDER, pg.37), estes tipos de conflitos registraram-se:

- em estacionamentos indesejáveis, como na Praça Tomé de Souza, a igreja da Barroquinha, o Largo da Palma, a Praça do Cruzeiro do São Francisco, o Belvedere da Sé e quase todas as ruas do Comércio;

- calçadas insuficientes, entre as quais destacam-se: a Baixa do Sapateiro, a Rua Chile, certos trechos da Avenida Sete e da Carlos Gomes, a área do Pelourinho e do Saldanha, o Terminal da França, a Ladeira do Taboão, o Viaduto da Sé, a Ladeira da Praça e as ruas do Gravatá e da Ajuda.

3. O CENTRO - UM LOCAL DE MERCADO

O centro de uma cidade e, principalmente, de uma capital de Estado, expressa com maior intensidade, as funções e atividades de controle e de ponta de seu desenvolvimento

econômico-social. As características de ocupação e uso de seu solo, a sua imagem ambiental, as suas condições de acessibilidade, nada mais são que as consequências destas funções e atividades em uma dada configuração morfológica.

É no Centro que se localiza, historicamente, o poder de decisões políticas de toda a cidade, região ou Estado no qual está situado. É no Centro onde se estrutura o mais amplo espectro de serviços, inclusive os de ponta, e é no Centro onde se localiza, em geral, o comércio especializado e de bens duráveis, as operações financeiras mais vitais ao sistema, etc...

Essa compreensão do papel estrutural do centro de uma cidade como local onde se fundamenta sua economia é o ponto de partida para a interpretação histórica de sua dinâmica espacial.

Não é preciso recorrer às suas origens mais antigas, por exemplo, para compreender as suas tendências físicas de adensamento e expansão; mas é preciso examiná-lo, sempre à luz das modificações e das tendências mais recentes da conjuntura econômica-social que o determina, para chegar à compreensão de suas mutações de uso e ocupação. Um exemplo deste fato: não é possível explicar a expansão física do comércio unicamente pela proximidade do mar, ou pelo fato de ter sido escolhido como área estratégico-militar para crescimento da cidade em seus primórdios. Isto são verdades, mas elas só atingem sua real dimensão quando se pensa que durante três séculos a cidade de Salvador se pautou pelas atividades comerciais exportadoras.

Neste caso forma sentido dizer que o Centro da Cidade de Salvador tinha no Porto um marco fundamental para sua estrutura espacial. Foi ao redor do porto que se consolidou o comércio atacadista, que se alicerçaram as condições para o funcionamento de feiras e mercados de abastecimento, que se

estabeleceram os terminais de transporte de carga, as atividades financeiras e de serviços de apoio. Modificada essa conjuntura, modificou-se o símbolo do porto na estruturação espacial. Mediante o processo de industrialização e, por conseguinte, de todo o sistema interno e externo de trocas, é evidente que se modificaram, também, o sentido e a importância das funções portuárias com evidente reflexos em toda configuração espacial do Comércio. Hoje, consolida-se esta tendência, com a transferência dos granéis sólidos e líquidos para Aratu, e com a construção do terminal de carga, no mesmo Centro Industrial. Por isso, acentuam-se, ainda mais, as tendências de modificação da área do Comércio.

Em cada atividade ou uso central, encontram-se explicações semelhantes: nas atividades de intermediação, por exemplo. Houve época em que outras atividades eram reduzidas, quase que exclusivamente, a operações de depósito, apoio às exportações e financiamento das atividades agro-pecuárias. Poucos bancos espalhados pela SÉ e Comércio eram suficientes para estas operações. O estilo de acumulação de capital, entretanto, exigiu toda uma série de modificações na estrutura de intermediação financeira para atender às exigências de ponta da industrialização que a tornou muito mais complexa, especializada, extensiva e descentralizada. Por isso, ao invés de poucos bancos, existem, hoje, toda uma série de agências para diferentes fins (depósito, financiamentos, investimentos, seguros), as quais operam com toda a sorte de papéis em um mercado extremamente sofisticado. Estas agências espraiam-se em todo o espaço do Centro, tomando conta de antigas casas comerciais, casarões residenciais ou ocupando novas construções que desfiguram, em parte, a própria ambiência urbana.

Em suma, o Centro é o local das mais intensas atividades do complexo mercado metropolitano. Concentrando e centralizando atividades de poder político e de controle do dinamismo desse mercado, o Centro é um poderoso pólo de atração de empregos (mais de 50% dos empregos urbanos), com alta densidade; é, também, um pólo de atração de viagens (mais de 50% das viagens totais da região), de veículos/hora (mais ou menos 6.500 nas principais vias) de população flutuante (cerca de 50.000/dia) etc... Por essas razões, o Centro além de expressar espacialmente os fundamentos da economia urbana, reflete, com intensidade surpreendente, as contradições dessa economia no espaço, ou seja, todo o conjunto de contradições inerente à própria estrutura de produção.

Assim, ao mesmo tempo em que o Centro expressa em sua ambiência, em cada período histórico, o dinamismo e o controle da economia de ponta, a nível superior do sistema, expressa também a pobreza, as mazelas sociais e a marginalidade econômica desse mesmo sistema. Isto significa que esta pobreza, oriunda das condições do mercado de trabalho, agravado por toda espécie de degenerescência e delitos sociais, também se manifesta no espaço do Centro com certa lógica histórica. É no solo central, por exemplo, exatamente nas ruínas do Núcleo Histórico onde se refletem, com maior expressividade, essas contradições sócio-econômicas: pobreza dos moradores; serviços de baixa qualificação, mal remunerados e sem proteção trabalhista; comércio de quinquilharias; produção artesanal; mercado de drogas e mulheres, etc... No solo central, exatamente nas áreas de maior influência de pedestres, como a Barroquinha, a Sé e a Praça Castro Alves é também onde proliferam os camelôs e vendedores ambulantes.

Além destas atividades informais, que convivem facilmente com atividades de controle do sistema e as complementam, em certa medida, podemos nos referir, também, aqui, às demais atividades centrais: industriais, turísticas, culturais e religiosas, de abastecimento, etc... Em todas, encontraríamos a mesma lógica estrutural, baseada no desenvolvimento histórico do mercado urbano, expressando os extremos do sistema dominante com uma clareza impressionante em suas configurações espaciais, de ocupação e uso.

Entretanto, não é este o nosso propósito: queremos apenas armar o esqueleto metodológico para a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento das áreas centrais, que esteja apoiada nas realidades e tendências históricas do estilo dominante de acumulação do capital. Só a partir desta linha de raciocínio, considerações sobre geomorfologia, propriedade, ocupação e uso do solo, acessibilidade, circulação e transportes, imagem urbana e qualidade de vida formam sentido no quadro de objetivos do trabalho. E se torna possível avaliar as possibilidades de cada proposta, face às perspectivas de evolução do modo de produção dominante na Metrôpole.

4. O CENTRO - PÓLO DE EQUIPAMENTOS DE SUPERESTRUTURA

É também, na lógica estrutural e na interpretação histórica que encontraremos a dimensão espacial do Centro como pólo de alguns dos principais equipamentos que representam fisicamente as manifestações da superestrutura, principalmente a político-militar, a religiosa e a cultural.

Foi no Centro, por exemplo, que se estruturaram a máquina burocrático-administrativa do poder político, a armadura superior do poder religioso, os equipamentos centrais do poder militar, as instituições culturais de maior relevo.

Nas raízes de sua formação histórica, o Estado, o Exército e a Igreja integraram-se antropologicamente para ocupação da área que hoje constitui o Centro, estruturando todo um conjunto de equipamentos que hoje definem, de maneira marcante, a imagem ambiental, como símbolos de um poder que paulatinamente, se transformou, à medida que se transformou toda sua base econômica a nível regional e central.

Muito embora não exista uma rigorosa lei de correspondência entre a etapa de desenvolvimento sócio-econômico, o regime político e os diferentes mecanismos burocrático-administrativos que os suportam, existem, no entanto, fortes vinculações entre o Estado e a economia, que se refletem no espaço urbano. À medida que se desenvolve e se reestrutura a base econômica, transforma-se e torna-se mais complexo o aparelho do Estado, que passa a consumir mais espaço, e a exigir que este se oriente para o exercício de novas funções, com repercussões sobre todo o funcionamento urbano.

A Casa de Câmara e Cadeia, o Palácio dos Vice-Reis e o Paço Municipal foram marcos estruturantes do espaço imperial; a República acordou com a organização burocrática dos três poderes, constituída nas esferas municipal, estadual e federal, projetando-se através do Forum Rui Barbosa, dos desdobramentos do poder executivo municipal em várias repartições, das diferentes secretarias estaduais, das diversas representações ministeriais, dos organismos de economia mista etc..., todos no âmbito da área central. O que era, no Império, um pequeno conjunto de edifícios, voltados para uma única praça representativa do Poder, tornou-se um aglomerado de prédios e casarões espalhados por todo o tecido urbano central.

Poderíamos investigar, mais profundamente, essa dinâmica histórica. Entretanto, essa interpretação só interessa na medida em que pretende traçar uma estratégia que não se limite a diretrizes espaciais sem a devida compreensão das forças econômico-políticas e da superestrutura que as condicionam. Seria, também, extremamente exaustivo estender essas explicações sumárias a todas as manifestações da superestrutura: religião, cultura, artes etc... Em todas elas encontraríamos uma interpretação lógica e histórica muito mais decisiva que explicações sobre a estrutura geomorfológica do sítio urbano central ou a configuração formal de ocupação, dos usos e da acessibilidade.

5. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO PARA A ÁREA CENTRAL

Não se trata, aqui, de se render às evidências lógicas de representação no espaço do processo de acumulação de capital ou as eventuais características da manifestação de superestrutura, que suportam esse processo, principalmente aquelas que dizem respeito à máquina do Estado.

Mas o fato é que somente estes fatores têm condições de revitalizar o Centro, porque são eles que o justificam. Não se pode esperar que se modifique toda uma estrutura homogênea do modo de produção exatamente nas atividades centrais que melhor expressam essa estrutura. Portanto, não é pelo Centro que se poderão modificar radicalmente as configurações espaciais do controle e do poder econômico e político. É tolice, assim pensar, por um lado, que o Centro pode "morrer" de uma hora para outra devido a condicionamentos de ordem física ou de medidas arbitrárias de descentralização de algumas de suas funções; e, pelo outro, que o Centro pode ser "revitalizado" somente mediante um conjunto de medidas de intervenção física.

Dessa forma, por um lado, o congestionamento da acessibilidade pode frear o desenvolvimento de algumas atividades, mas não de todas. As políticas de descentralização espacial podem atingir algumas atividades dinâmicas, como, por exemplo, as atividades industriais, em geral; podem atingir, também, segmentos comerciais e de prestação de serviços, de raio de alcance intra-urbano limitado, no que diz respeito ao consumo, como, por exemplo, o comércio de artigos de luxo, hoje transferido para os sub-centros da Barra e do Iguatemi. Podem atingir, ainda, algumas atividades básicas de superestrutura como, por exemplo, a administração estadual, hoje transferida para a Av. Paralela.

Mas não podem atingir, integralmente, quase com força de lei social e consenso das camadas dirigentes, as atividades que controlam, a nível superior, a estrutura econômica dominante: as atividades financeiras, bancárias e securitárias; o controle do comércio interestadual; os serviços de ponta da pesquisa superior; os serviços especializados dos diferentes profissionais liberais, etc... Se desativadas, repentinamente, estas atividades, a nível central, as deseconomias de escala resultantes dessa descentralização arbitrária, apesar de compensadas parcialmente pelos serviços de telecomunicações, poderiam trazer graves repercussões para o funcionamento integrado do mercado regional: existem fortes laços entre os diferentes segmentos econômicos, a nível gerencial, que se expressam no espaço central de forma muito definitiva, que não podem ser desfeitos sem afetar a produtividade geral do sistema. Tendo sido o Centro definitivo como local estratégico do mercado regional, é evidente, também, que medidas de descentralização extremamente rigorosas ou modificações abruptas de tendência poderiam afetar o próprio nível de consumo desse mesmo mercado.

No plano estratégico, portanto, a sobrevivência do Centro está sempre ligada à manutenção, no seu espaço, das atividades de poder e de controle, a nível superior, do processo de acumulação, assim como das atividades que impulsionam, mais fortemente, a expansão do mercado regional. Em linhas muito sumárias, a estratégia de desenvolvimento da Área Central pode, então, ser assim definida, em termos de sua base econômica:

- apoio às atividades financeiras, tipicamente centrais e vitais ao desempenho do processo de acumulação, bancos de depósitos e de investimentos, agências de financiamento e seguradoras, corretoras e bolsas de títulos e valores que pertencem à gama de serviços de intermediação financeira, cuja vitalidade gera forte ritmo de desenvolvimento central;
- incentivo às atividades turísticas que podem vitalizar o ambiente histórico central;
- apoio à produção industrial, em pequena escala artesanal ou manufatureira, utilizando tecnologias tradicionais inócuas para o meio ambiente, tais como confecções, calçados, artefatos de couro, pequenos objetos de uso doméstico;
- apoio à comercialização de produtos de primeira qualidade para acabamento da habitação, tais como materiais cerâmicos, aparelhos sanitários, ferragens, aparelhos de iluminação e ventilação etc... Sendo comércio vinculado às indústrias de ponta de materiais de construção, têm longo alcance regional pelo seu consumo dirigido a camadas de mais alta renda e pela ampla faixa de demanda sofisticada que atinge;
- apoio às chamadas atividades "solo-intensivas e massa-extensivas", acionadas pelo trabalho da população local e dirigida a clientela populares", segundo a professora Maria Brandão (em "Primeiro Seminário sobre o Centro de Salvador", pg.73 - Planejar o Núcleo Histórico);

- apoio às "atividades inseridas, ainda que não diretamente, a nível alto do circuito de produção e de controle do sistema, mas com alta dependência do uso de símbolos", como por exemplo, a parte soft da pesquisa e do ensino superior e os serviços de referência à produção de informação", segundo a mesma professora (ob. citada);

- apoio à comercialização de peças de reposição e conservação de bens duráveis, assim como os serviços de alta especialização, necessários a essa mesma manutenção. São atividades destinadas a um espectro limitado de consumidores, porém de longo alcance de ofertas, pois tem como função gerar outras atividades de prestação de serviços, tais como comercialização de acessórios e peças para automóveis, de peças para reposição de estoque de relojoaria e relojoeiros, etc...;

- conservação das atividades informais que caracterizam o Centro, como complementares e essenciais ao próprio processo de acumulação, além de servir de apoio a sobrevivência de vários setores da população. São as atividades dos camelôs, dos vendedores ambulantes, dos comerciantes de quinquilharias, dos feirantes que atraem ao Centro inúmeros contingentes de população com baixo poder aquisitivo.

Nos modernos conceitos de uso do solo e transportes esta estratégia se pauta na manutenção e revitalização, na Área Central, das atividades "de comparação" (in Estudo do Uso do Solo e Transportes), ou seja, das atividades que, necessariamente, geram longas viagens para aquisição de consumo dos bens por elas produzidos ou comercializados. Evidentemente, as diretrizes de ocupação, uso e acessibilidade deverão assegurar, no Centro, o dimensionamento integrado destas atividades compatibilizando-as entre si na distribuição do espaço existente, assim como deverão assegurar a complementariedade entre estas e as demais atividades econômicas que, embora não pertencendo estrategicamente à hierarquia central, estão localizadas no âmbito do Centro.

Desdobrada ao nível das representações físicas das manifestações da superestrutura, essa estratégia pode ainda ser definida:

- pela melhor preparação do Centro para o exercício das funções de Poder. Isto significa que, apesar da transferência da esfera estadual da administração pública para a Paralela, o Centro ainda deve se reequipar para apoio às diversas funções estatais de natureza municipal: coleta de impostos e tributos diversos, atendimento à população no que diz respeito ao cadastramento e uso do solo, ao gerenciamento dos trabalhos de urbanização e manutenção dos serviços urbanos, etc...;

- pelo maior apoio às atividades culturais, vinculadas à recreação e lazer. Teatros, cinemas, museus, feira de cultura e arte, feiras de livro e exposição de equipamentos de animação, que traduzem, na dimensão espacial, a força da criação artística, a tradição cultural, os valores morais, os modos e costumes de um povo e de uma região. Estas manifestações ideológicas recriam continuamente, pela afluência dos espectadores e participantes e pelo seu raio de influência regional, a vida no âmbito do Centro;

- pela valorização do patrimônio histórico, artístico e cultural: sobrados, casarões, solares, igrejas, fortes, praças e ruas construídas nos séculos passados constituem todo um acervo cujo valor, fruto de todo o desenvolvimento urbano e de todas as economias externas a ele acumuladas, não se restringe ao preço específico de seu solo, ao seu uso atual ou a sua imagem ambiental, não raras vezes prejudicada pela especulação do entorno.

Esta estratégia de desenvolvimento está apenas esboçada. Entretanto, é nela que se lastreiam as diretrizes setoriais de ocupação, uso do solo e transportes, para cuja consecução foram integradas as propostas existentes. Contudo, mais que

a consolidação desta estratégia, não se pode esquecer, também, como diz o professor Ademar Sato (in 1º Seminário sobre o Centro de Salvador, pg. 83 - Aspectos Econômicos do Centro de Salvador), nenhuma estratégia de planejamento tem valor se não apela à população para "participar mais extensiva, mais regular e mais responsavelmente no processo de planejamento". E, na mesma medida, se esta estratégia, em suas linhas mais elementares, não contar, desde já, com o apoio do poder público e da iniciativa privada no sentido de implementá-la a médio e longo prazos.

SEGUNDA PARTE
DIRETRIZES SETORIAIS E PROPOSTAS

DIRETRIZES SETORIAIS E PROPOSTAS

6. MÉTODOS E SISTEMÁTICA DE APRESENTAÇÃO DAS DIRETRIZES

Compreendidas a estratégia de desenvolvimento, tanto do mercado em seu lugar central, quanto das superestruturas que o caracterizam a nível superior de poder, a base de sua lógica interna e de sua tendência histórica, fica um pouco mais fácil apresentar as diretrizes de uso do solo e transportes, relacionando-as com a leitura físico-territorial da situação atual.

Em princípio, estas diretrizes reportam-se aos objetivos de planejamento definidos pelo PLANDURB para Área Central (in Termo de Referência, pg. 4 a 7). São diretrizes referentes à ocupação, uso, imagem ambiental e transportes (sistema viário, circulação de veículos e pedestres, estacionamento, linhas e terminais de transportes coletivos, etc...). Na medida do possível, estas diretrizes são, também, apresentadas com uma indicação preliminar dos meios e instrumentos pelos quais podem ser implantadas: decreto do Prefeito, normas legais a serem aprovadas pela Câmara, dispositivos de regulamentação administrativa e burocrática; desapropriação por interesse social de áreas críticas; obras de urbanização ou de construção de equipamentos, etc....

Em sua essência, os objetivos do planejamento físico-territorial do solo no Centro de Salvador, fixados pelo PLANDURB, expressam duas grandes preocupações:

- preservar as características ambientais, de ocupação e uso que dão significado ao Centro;

- revitalizar, recuperar ou recriar essas características, sob nova forma, quando se apresentem deterioradas ou decadentes.

No que diz respeito à ocupação, essas preocupações se traduzem:

- em diretrizes para recuperação de terrenos baldios, das áreas em ruínas, das áreas onde ocorrem esvaziamento e deterioração dos imóveis, concomitantemente a degradação das condições sócio-econômicas de seus habitantes e usuários;

- em direção para o tratamento dos espaços da Área Central onde seja permitida a renovação da imagem ambiental e/ou sua reurbanização;

- em diretrizes para conservação das atuais condições de ocupação, consideradas satisfatórias para preservação das características atuais.

No que diz respeito ao uso, essas preocupações se dirigem:

- a diretrizes para a convivência de usos diversos no mesmo espaço;

- a diretrizes para a especialização de espaços determinados em atividades específicas;

- a diretrizes de localização para atividades secundárias e terciárias, se possível especificando-as a nível de detalhes, no que diz respeito a espaços específicos;

- a diretrizes de localização para as atividades governamentais;

- a diretrizes para localização de equipamentos turísticos, recreação e lazer;

- a diretrizes de localização de atividades informais;
- a diretrizes para a localização habitacional;
- a diretrizes para a localização eventual de atividades culturais, artísticas, religiosas e de recreação, em praças e logradouros públicos.

No que diz respeito à imagem ambiental e ao paisagismo, as preocupações maiores se refletem:

- em diretrizes para conservação do Patrimônio Histórico;
- em diretrizes para recuperação de áreas do Porto;
- em diretrizes para proteção e recuperação das paisagens em contato com o mar;
- em diretrizes para manutenção, recuperação e/ou reordenação das praças e logradouros públicos, em termos de vegetação.

Por fim, no que diz respeito a transportes, incluindo sistema viário, acessibilidade, circulação de veículos e pedestres, estacionamentos, linhas e terminais de transporte coletivo, as preocupações básicas dos objetivos de planejamento listados pelo PLANDURB podem ser expressas por:

- diretrizes para hierarquização do sistema viário;
- diretrizes gerais para melhoria das condições de integração dos diferentes sistemas de transporte;
- diretrizes para melhoria das condições de circulação de veículos;
- diretrizes para melhoria das condições de pedestralidade;
- diretrizes para racionalização do sistema de transportes coletivos (linhas, terminais, operação);

- diretrizes para estacionamento de veículos particulares;
- diretrizes para sinalização de tráfego e orientação de itinerários;
- diretrizes para o transporte de carga.

Este conjunto de diretrizes abarca, praticamente, toda a gama de objetivos de planejamento designados pelo PLANDURB para a Área Central, à exceção da delimitação física rigorosa da mesma ou de suas sub-áreas componentes, com vocação específica. No próprio enfoque deste trabalho, a Área Central é considerada como um local de mercado, cuja dinâmica de expansão não se submete aos rigores da configuração física. Por conseguinte, apesar de terem sido adotados os limites do MFT para a Área Central e a sua subdivisão em módulos geomorfológicos para maior facilidade da leitura física, estes limites foram considerados flexíveis consoante as tendências atuais, políticas específicas ou conjunturais de localização das diferentes atividades que se estruturam a cada momento. Este comportamento metodológico coincide plenamente com o princípio de critérios de adequabilidade de usos do solo central, adotado, posteriormente pelo PLANDURB para elaboração da legislação de uso do solo.

7. DIRETRIZES DE OCUPAÇÃO

É evidente que, para uma orientação mais precisa sobre as possibilidades de adensar ou reordenar a ocupação no Centro, como realça Kobler em seu texto, seria necessário dimensionar a capacidade atual de atendimento dos equipamentos de infraestrutura urbanística, principalmente do sistema viário. Entretanto, é possível adiantar, nas condições atuais da ocupação plena do solo central, algumas recomendações no que diz respeito a reocupação e reurbanização, principalmente no âmago da Área Central, ou seja, nos módulos da Sé, Comércio, Sete de Setembro e Baixa do Sapateiro.

Segundo a "Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador", pg.23, as áreas baldias se inserem no mesmo perímetro que circundam os monumentos tombados embora não apresentem uma distribuição espacial que configure uma característica específica. "Suas dimensões variam muito". "Há incidência de terrenos um pouco maiores perto da Rua da Ajuda e da Ladeira da Praça"; há poucos na Cidade Baixa e, ao se aproximar da periferia, esta disponibilidade aumenta, principalmente atrás dos Conventos da Lapa e no Vale dos Barris.

Há uma certa coincidência entre a localização dos terrenos baldios e as edificações em ruínas. "Nos últimos dez anos, o número de prédios que desabaram ultrapassou a meia centena, sendo a maior parte deles localizados na área histórica entre o Pelourinho e Saldanha". Há prédios em ruínas, também na ^{ba} parte mais antiga do Comércio.

No âmago do Centro, além das áreas baldias e terrenos com casas em ruínas, existe ainda certo potencial de reocupação e reurbanização nas áreas onde se localizam casas e prédios de pouco valor histórico e cultural, e cuja conservação tende a deteriorar em curto prazo de tempo. Entre estes estão diferentes prédios localizados na Ajuda, na Barroquinha e em toda a Baixa do Sapateiro, principalmente, nos limites da encosta que se vincula com a Saúde.

Nos demais módulos de uso tipicamente residencial na Área Central, o potencial de reurbanização e reocupação, como os Barris, Tororó, Saúde, Nazaré Norte, Lapinha e Barbalho é muito mais elevado, porém estas não são fundamentais para a revitalização do Centro, no que diz respeito a sua estratégia de desenvolvimento.

Já os terrenos baldios, os terrenos onde estão localizadas as casas em ruínas ou os prédios de pouco valor histórico, situados na área mais densa do Centro, são fundamentais para

esta estratégia e neles podem ser estruturados novos usos, desde comerciais e de serviços, até estacionamentos e atividades de recreação.

Nesta ótica, no entanto, um princípio deve ser preservado com todo rigor: o da conservação da imagem ambiental, paisagem visual e dos pontos de vista dos monumentos e sítios históricos de acordo com cada caso específico. Somente assim é possível registrar gabaritos de altura e parâmetros de localização que orientem, de maneira precisa, as condições de reurbanização, reocupação e conservação da ocupação atual.

No aprofundamento do plano de massa da Área Central, executado pelo arquiteto Joffre Dalcum para o OCEPLAN, a indicação dos gabaritos de altura segue à risca as diretrizes de conservação da imagem ambiental característica e de valorização do Centro Histórico.

Muitos dos terrenos baldios, de casas em ruínas ou de pouco valor podem, por exemplo, ser desapropriados e transformados em áreas livres, praças ou em estacionamento subterrâneo, ou a nível do solo, quer sob a égide do poder público, quer para exploração da iniciativa privada. Neste último caso estão algumas das propostas tanto da "Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador" (da CONDER - 1978), quanto do Estudo de Reintegração do Núcleo Histórico de Salvador (Assis Reis e Paulo Ormino, 1968), a serem apresentadas nas diretrizes de transporte, item estacionamento.

Desde que coerentemente compatibilizadas com as demais diretrizes, principalmente as que dizem respeito a transportes, as diretrizes de ocupação a nível do solo, assim preconizadas, só tendem a valorizar os espaços adjacentes e portanto, o Núcleo Histórico, com o qual limitam ou são parte integrante.

Também as ocupações de um e dois andares se coadunam com este tipo de diretriz. No âmago do Centro: no Sodré, para valorização das Igrejas de Santa Tereza e adjacências; na Gamboa, para valorização do Passeio Público e da Igreja do Aflitos; no São Bento, direção da Borroquinha, para o Mosteiro; no Castanheiro e Palma, para valorização das Igrejas; na Ladeira de Santana e nas adjacências do São Francisco, para valorização das respectivas Igrejas e, por fim, para toda a área do Santo Antonio, para a qual se pleiteia o tombamento do sítio, para valorização do mesmo como um todo.

A ocupação até três andares é preconizada para algumas praças e logradouros tradicionais que, embora não tenham significado histórico, constituem uma ambiência urbana característica do Centro de Salvador: na área dos grandes sobrados da Sé e do Terreiro, descendo pelo Saldanha até a Baixa do Sapateiro; na Ladeira da Praça e adjacências; na Baixa do Sapateiro; na Saúde.

Quando não interfere na paisagem ou quando já está devidamente comprometida com os edifícios existentes, é sugerida a ocupação até quatro andares, desde que devidamente recuada para ampliação do espaço viário, nos seguintes logradouros: Rua da Poeira até a Joana Angélica, quarteirões entre a Rua da Independência e o Campo da Pólvora, ruas transversais à Joana Angélica, no entorno do QG (Quartel General); e, por fim, nos quarteirões da Cidade Baixa próximos à encosta.

Até seis andares é sugerida a limitação do gabarito nos quarteirões situados na parte de trás da Prefeitura Municipal, beirando a Ladeira da Praça, a Barroquinha e a Ajuda. Também, até seis andares na medida do possível, é preconizada a re-ocupação na Rua Chile.

Acima deste patamar já é consumada a liberação do gabarito na Avenida Sete de Setembro/Carlos Gomes, parte da Rua Chile/Praça da Sé e na parte nova do Comércio. Apesar do estrangulamento visual a alguns monumentos históricos (o Mosteiro de São Bento, as Mercês, o Forte de São Pedro e o Palácio da Aclamação), parece difícil impor instrumentos legais que revertam essa tendência.

Entre estas diretrizes de ocupação, inclui-se a definição das áreas non edificandi da falha geológica, da ladeira da Montanha e dos Conventos de São Bento, São Francisco e Desterro.

Incluem-se, também, as diretrizes de manutenção do atual padrão de ocupação nos sítios e prédios históricos já tombados pelo IPHAN e alguns que, apesar de não terem, ainda, tradição secular, já se definem como marcos da imagem ambiental do Centro. Entre os primeiros estão o Terreiro, o Pelourinho, a Ladeira do Carmo, a Ladeira da Preguiça e de Conceição da Praia, os Largos da Palma e da Saúde. Entre os segundos; as casas da Palma, o sítio da Saúde, o Forte Santo Antonio, a Igreja da Trindade, a Prefeitura, o Forum, o Elevador Lacerda e o Plano Inclinado do Pilar.

As diretrizes de ocupação, aqui expressas, dizem muito mais respeito ao âmago do Centro, ou seja, aos módulos da Sé, Baixa do Sapateiro, Comércio e Avenida Sete de Setembro, que propriamente a toda área definida como Central. A ocupação dos Barris, Tororô, Nazaré, Barbalho, etc... é, pela sua própria expressão atual, menos problemática permitindo um maior amadurecimento das diretrizes para estes módulos.

No plano legal, sugere-se que estas diretrizes, mesmo que atinjam a Área Central como um todo, sejam regulamentadas por decreto do Prefeito, apoiadas em lei de uso de solo que expresse o critério de valorização da imagem ambiente do Centro,

principalmente aquela do Núcleo Histórico. Por outro lado, seria interessante tomar imediatas providências administrativo-burocráticas, no sentido de que todos os projetos arquitetônicos de prédios a serem construídos neste Âmbito Central sejam submetidos a exame por uma comissão ou grupo de trabalho específico.

As obras de reocupação ou reurbanização do Centro podem tanto ser empregadas pelo poder público, quanto pela iniciativa privada. Pelo poder público, as diretrizes de ocupação podem ser transformadas em obras quando disserem respeito à construção ou recuperação de prédios para fins administrativos, à construção de praças e belvederes, à recuperação de monumentos históricos, etc... O poder público pode, inclusive, ser acionado para recuperação de habitações hoje ocupadas por população de baixa renda, desde que tenham sido tombadas e convenientemente desapropriadas. Já a iniciativa privada só pode ser acionada quando, realmente, estas diretrizes de ocupação permitirem razoáveis taxas de lucro aos investimentos necessários ou quando forem indispensáveis à sobrevivência dos usos centrais.

Neste último caso, as reocupações tendem, em geral, a se caracterizar como prédios residenciais ou de escritórios de gabarito elevado, edifícios garage, centros comerciais de grande porte. Sugere-se para que tal atitude não venha a se tornar nociva à imagem ambiental, que a Comissão do Grupo de Trabalho do Centro da Cidade se dedique a discutir os empreendimentos de forma casuística, a fim de realmente atender os interesses e diretrizes gerais de revitalização do Centro.

Através do diálogo entre esta Comissão e empresários da construção civil pode, por exemplo, resultar no remembramento de diversos lotes ora ocupados por prédios sem valor histórico para execução de um empreendimento de grande porte: uma garage subterrânea, conjugada a um Shopping Center de dois andares, encimado por uma torre ou lâmina de escritórios; ou, por exemplo, remembramento de terrenos baldios para construção de

um estacionamento subterrâneo, conjugado a um terminal de coletivos ou a uma praça; ou ainda para construção de centro comercial conjugado a um centro cultural e de diversões, etc... Estes empreendimentos ofereceriam uma imagem mais marcante do Centro, independente de suas funções precípua. Os exemplos, como se vê, podem ser vários e são apenas ilustrativos; além disso, estes empreendimentos podem ser promovidos pelo próprio poder público, desde que envolvam interesses sociais ou de revitalização da ambiência central.

8 DIRETRIZES DE USO

As diretrizes de localização das diferentes atividades econômicas no solo central, consubstanciam, no espaço, a estratégia de desenvolvimento sócio-econômico.

As atividades financeiras, por exemplo, são compatíveis com todos os usos, inclusive o residencial; entretanto, é conveniente coibir o uso bancário nas sub-áreas tipicamente residenciais da Área Central, como Barris, Tororó, Nazaré Norte, Barbalho, etc... Porém, a nível de térreo, casa dos bancos, casas de câmbio e bolsa de títulos e valores, essas atividades são prejudiciais, quando aglomerados num mesmo espaço, à animação central nesse mesmo espaço. Por isso, é conveniente que a localização dessas instituições financeiras seja mesclada e integrada a outras atividades, mantendo uma certa distância entre elas. Dois critérios podem ser utilizados para uma norma que regulamente tal localização através de decreto do Prefeito: a existência de uma quantidade mínima-padrão de outra atividade, que dêem animação a área (por exemplo, cinco estabelecimentos, duas lojas comerciais, um cinema, um bar, um edifício de escritórios) ou uma distância mínima de 100 metros, por exemplo, entre diferentes agências. É óbvio que estes parâmetros devem ser discutidos com representantes das diferentes agências ou cadeias bancárias com poder de negociação e decisão sobre o assunto.

Já para as atividades industriais, apesar das restrições "sine qua non" relativas a inocuidade das mesmas ao meio ambiente, seria mais conveniente induzir a sua aglomeração em áreas específicas. Não só facilitaria a procura dos intermediários e consumidores, como permitiria, também, a regulamentação do acesso dos transportes de matéria-prima e a fiscalização específica de suas instalações industriais.

Na Área Central, os quarteirões do Maciel, do Pelourinho e do entorno do São Francisco parecem os mais adequados a estas atividades, extremamente compatíveis com a informalidade do mercado local.

As atividades turísticas podem ser permitidas em qualquer local do Centro que apresente condições adequadas de ambiência histórica, comercial, de recreação e lazer. O Núcleo Histórico, as áreas da cidade alta que permitem uma melhor visualização do mar, as zonas costeiras, todas são extremamente favoráveis à exploração turística. Esta destinação, entretanto, exigirá: a regulamentação das atividades hoteleiras, cuja localização para fins turísticos, no âmbito do Centro pode ser prejudicial por diferentes motivos: acessibilidade, poluição sonora, falta de segurança noturna; em segundo lugar, a implantação de uma melhor disposição paisagística e de um melhor serviço de sinalização e orientação para turistas; em terceiro lugar, a implantação de um serviço de manutenção e limpeza mais rigoroso dos logradouros e áreas turísticas; e, por fim, em quarto, a realização de uma série de pequenas obras, de baixo custo, para valorização do patrimônio turístico como, por exemplo, um belvedere na Ladeira da Montanha, cujo tratamento urbanístico deve ser integrado ao da Praça Castro Alves, da mesma forma que os Belvederes da Praça Tomé de Souza e Sé são integrados às respectivas praças; a construção de uma marina ao longo do quebra-mar, já prevendo o remanejamento de áreas do Porto; a construção de um deck no Solar do Unhão, ou de outros

equipamentos de apoio ao longo da Avenida Contorno; o remanejamento e reequipamento do Largo dos Aflitos, dando continuidade ao Passeio Público e a ambiência da Igreja, com valorização da paisagem visual para a baía, etc...

No que diz respeito às atividades comerciais e de serviços, consoante a estratégia de desenvolvimento, sugere-se diretrizes de localização somente para as atividades mais especializadas, as quais tendem a se aglomerar em algumas ruas e áreas específicas como, por exemplo, as lojas de acessórios e peças para automóvel, na Rua Djalma Dutra; as lojas de serviços eletrotécnicos, na Rua do Saldanha; as lojas de aparelhos de iluminação e de materiais de construção, no entorno do Plano Inclinado Gonçalves, no Comércio; as lojas de pesca e marinha, ao lado do Elevador Lacerda, no Comércio; as lojas de materiais de construção na Sete Portas e em Água de Meninos; as lojas de couro e plásticos, na Ladeira do Taboão, etc... Dada a dinâmica do mercado e a razoável mobilidade dos comércios e dos serviços de ponta, em permanente reestruturação espacial, não é conveniente o estabelecimento de normas para a localização dos mesmos; decretos do Prefeito, ou mesmo de portarias regulamentares, sem força de lei, mas com força de implementação nos serviços de concessão de alvarás de funcionamento seriam suficientes para assegurar estas políticas de localização. Detalhe que não deve passar despercebido no encaminhamento destas políticas é a implantação de normas que regulamentem a apresentação de letreiros de propaganda, em gás neon de vitrines e de publicidade em cartazes de forma a criar, por um lado, símbolos característicos de ambiência urbana e, pelo outro, evitar a poluição visual. Nas diretrizes de circulação de pedestres e estacionamentos, cabe, também, atenção a estas políticas, a fim de assegurar melhores condições de acesso a estes logradouros "especializados".

Quanto aos demais tipos de comércio e serviços "de comparação", peculiares ao Centro, não cabem restrições de localização, a não ser nos módulos habitacionais, objeto de políticas específicas.

Dois tipos de atividades informais são regulamentáveis, nas políticas de localização de uso. São, em primeiro lugar, as atividades informais que exigem espaço construído tais como, atividades industriais menores e artesanatos, registradas na Prefeitura, mas que não têm apoio na legislação trabalhista. Para estas já foi aventada a hipótese de um decreto que regulamente a sua localização no Maciel, Pelourinho e entorno do São Francisco. Em segundo lugar, são as atividades informais ambulantes ou localizáveis em logradouros públicos, tais como: venda de jornais e quinquilharias, venda de frutas, doces, salgados e cigarros, venda dos mais diferentes objetos e utensílios de pequeno porte, etc... Barracas e camelôs costumam ficar nas áreas ou caminhos de maior afluência, por um lado, impedindo o trânsito, pelo outro, atraindo consideráveis faixas de pequenos consumidores. Envolvendo questões graves de emprego, e não apenas questões de localização e vitalidade restritas ao âmbito do Centro, é conveniente que as diretrizes para este tipo de atividade sejam discutidas com a Secretaria de Trabalho e Bem Estar Social. Em princípio, admite-se que seja reservado um espaço específico para estas atividades em cada área ou praça do sistema proposto no Estudo de Valorização do Centro Histórico de Salvador: Terreiro, Sé, Tomé de Souza (ou Viaduto), Praça dos Veteranos, Praça Castro Alves, Visconde de Cairu, Inglaterra e Riachuelo; e, além destas, o Largo de São Bento, Piedade, Campo Grande e algumas ruas de uso exclusivo de pedestres, a serem designadas nas diretrizes específicas para este fim.

No plano estratégico, a sobrevivência do Centro depende da racionalidade espacial que se ofereça à expansão do poder

municipal, para atender necessidades cada vez maiores do crescimento acelerado de Salvador. Há dois séculos, a Casa de Câmaras e Cadeia e o Paço Municipal eram suficientes para o gerenciamento das questões municipais. Hoje existe uma multiplicidade de repartições, distantes umas das outras, dificultando não só as movimentações burocráticas internas, quanto o trânsito e o atendimento das populações. Diretrizes de localização dos diferentes serviços que visem agregá-los espacialmente entre si, são suficientes para superar estes problemas. Prédios únicos, conjunto de prédios ou sobrados, quarteirões de casas articuladas entre si, são algumas das respostas urbanístico-arquitetônicas que, qualificadas por um fácil acesso, poderiam oferecer uma nova dimensão ao poder político na imagem ambiental dominante. Um dos quarteirões que apresenta a médio prazo, potencial de reocupação para esta resposta de localização das atividades governamentais é aquele onde está situado o Paço do Saldanha e os cines Liceu e Popular. Os demais quarteirões que estão situados entre a Rua do Saldanha e a Baixa do Sapateiro são, também, favoráveis a este uso, desde que tratados convenientemente para uma melhor circulação e movimentação de pedestres e concebidos para o acesso e estacionamento de veículos oficiais. Caso seja viável a utilização dos prédios históricos localizados nestes quarteirões, a Prefeitura Municipal poderá contar, ainda, com o apoio financeiro do Plano de Recuperação de Cidades Históricas através do IPHAN.

As atividades culturais, de recreação e lazer, principalmente, as voltadas para o consumo da classe média, podem ser localizadas em qualquer âmbito dos módulos centrais, à exceção em geral, dos módulos destinados unicamente à habitação. Entretanto, a dispersão espacial destas atividades não favorece o acesso de espectadores à múltiplas opções próximas uma das outras, não gera economias externas pela simples aglomeração das sub atividades comuns e as dependentes; nem cria ambiência realmente expressiva em nenhuma área específica. Por isso,

são perfeitamente plausíveis as recomendações de especialização de uma sub-área central, caracterizando-a com ambiência própria, para este tipo de atividades. Potencialmente, o sítio mais adequado para um Centro Cultural deste porte parece ser o conjunto Campo Grande, Forte de São Pedro, Passeio Público e Largo dos Aflitos. A existência do Teatro Castro Alves, do Teatro Vila Velha e Gamboa, e de equipamentos como o Forte de São Pedro (que está para ser desativado face a construção do Centro Militar na Paralela), ou como o Palácio da Aclamação (praticamente desativado com a transferência das atividades do governo estadual para o CAB), favorece esta diretriz de especialização de uso. Para que ela seja implantada, exige-se: regulamentação dos locais de atividades artísticas e culturais, principalmente aqueles que ficam ao ar livre, no Campo Grande e no Passeio Público; promoção e programação destas atividades, através de um calendário específico; negociações para reocupação e recuperação do Forte de São Pedro e do Palácio da Aclamação junto as autoridades militares e estaduais; tratamento e preparação destes equipamentos para atividades culturais; recuperação da ambiência histórico-paisagística da Praça Dois de Julho; favorecimento para localização de galerias de arte, na Avenida Sete, em áreas próximas ao Campo Grande, no Politeama; obras urbanísticas para integração do Campo Grande, Passeio Público e Largo dos Aflitos; compatibilização destas medidas com as diretrizes de transportes, principalmente as que se referem à articulação dos coletivos centrais e de bairros no Campo Grande, a circulação de pedestres na área e a ligação dos prováveis e existentes estacionamentos de São Raimundo e Barris com o Centro Cultural projetado.

O uso habitacional é extensível a toda Área Central. Entretanto, ele é especificamente adequado a alguns módulos: Barris, Tororó, Nazaré Norte, Saúde, Santo Antonio, Lapinha e Barbalho. Nestas áreas o uso habitacional é compatível com todos os demais usos, à exceção dos industriais poluentes;

porém, a localização do comércio e dos serviços para consumo local se baseia nos mesmos critérios que orientam as localizações dos centros de bairros residenciais: (ruas e quarteirões específicos, nenhuma aglomeração especializada, fáceis condições de acesso e de circulação de pedestres).

Excepcional, porém, é o uso habitacional na área de maior concentração do mercado central. Nestas áreas, o uso habitacional é destinado a populações de baixa renda e têm raízes históricas. No período comercial-exportador este uso se radicou nas ruas próximas ao Porto, parte antiga do Comércio. Estendeu-se falha geológica acima, na direção da Preguiça, do Sodré e do Cabeça, a Leste; na direção do Santo Antonio, Pilar, Lapinha e Barbalho, a Oeste. Ocupou os antigos casarões do Saldanha, Pelourinho, Maciel, antigas moradias de senhores abastados, na época imperial. E alastrou-se pela Barroquinha, Baixa do Sapateiro, Taboão. Não é recomendável institucionalizar o uso habitacional destas áreas, a fim de evitar a especulação imobiliária desassombrada. Contudo, sendo na maioria das vezes, áreas habitacionais em decadência, mas de grande valor histórico, é possível pensar-se como sugere Kobler, em seu trabalho, na aplicação específica de um projeto CURA integrado a diretrizes de valorização da imagem ambiental. O apoio do BNH é imprescindível a esta diretriz, que fugiria um pouco ao modelo Pelourinho.

Verificadas em seu conjunto, as diretrizes de uso para a Área Central parecem não oferecer substância suficiente para uma lei específica. Entretanto, todos os decretos e portarias regulamentando atividades tipicamente centrais podem ser reunidos numa espécie de mini-código de urbanização e posturas para a Área Central, o qual pode se tornar em um excelente instrumento para a concessão de alvarás de localização.

9. DIRETRIZES PARA VALORIZAÇÃO DA IMAGEM AMBIENTAL

Evidentemente, o eixo de valorização da Imagem Ambiental no Centro é a valorização do Núcleo Histórico. Atualmente, este Núcleo compreende os seguintes sítios já tombados pelo IPHAN: Terreiro, Pelourinho, Carmo, Preguiça/Conceição da Praia, Largos da Palma e da Saúde. O tombamento destes sítios faz parte das recomendações do primeiro plano de reestruturação do Centro Histórico de Salvador (1968), cujos limites iam do Boqueirão (Rua Custódio de Melo) até a Monte Alverne. No entanto, já se considera que os limites deste Centro podem ser estendidos, a Leste até o Saldanha e Ladeira da Praça e a Oeste até o Santo Antonio e Água Brusca. Esta é uma das primeiras conclusões do Plano Diretor do Pelourinho (PLANDIP), ora em elaboração. Há ainda, recomendações do PLANDURB, no estudo de Imagem Ambiental Urbana, no sentido de incluir, também, nas recomendações de tombamento, as casas da Palma e algumas áreas da Saúde, além de marcos característicos do Centro da Cidade: a Prefeitura, o Forum, o Elevador Lacerda, o Forte Santo Antonio.

O tombamento é um instrumento importante para a proteção da Imagem Ambiental, mas não é suficiente. A Fundação do Patrimônio não tem recursos suficientes para uma restauração progressiva dos sítios tombados, ou o poder de polícia para punir os crimes contra o Patrimônio. Por isso, recorre a políticas alternativas de valorização envolvendo, quer o poder público, quanto a iniciativa privada, combinando interesses e necessidades na medida das disponibilidades financeiras de cada qual. A primeira aplicação destas políticas, no entanto, no modelo Pelourinho, não foi de molde a encorajar a continuidade das tentativas neste sentido, que partem sempre do princípio de que devem ser modificados os usos atuais.

Hoje há um certo consenso na Fundação Patrimônio sobre o modo de tentar superar a contradição entre o uso dos imóveis, no momento ocupados por populações de baixa renda e a necessidade de valorização da Imagem Ambiental. A idéia é de, paulatinamente, desapropriar quarteirões e não apenas prédios isolados combinando essa ação com medidas de assistência social. O Projeto 10-M, para o quarteirão situado entre as Ruas Inácio Acirole, Gregório de Matos, Muniz Barreto e Frei Vicente tem esse espírito: combinação de uso habitacional e atividades comerciais, tais como camisarias e lavanderias coletivas. Existem, além desse, outros projetos executados como, por exemplo, os postos de saúde e posto policial na mesma área.

Algumas diretrizes de localização do uso habitacional e do uso industrial no Centro da Cidade, já explicitados, também complementam essa política de conservação e recuperação da imagem ambiental: desapropriação por interesse social, aplicação do Projeto CURA, decreto e regulamentação das atividades informais, apoio e incentivos da Secretaria de Trabalho e Bem Estar Social, etc... Enfim, medidas que visem oferecer, também, às áreas históricas condições de gerar renda para o mercado informal nele situado.

Entretanto, a valorização da Imagem Ambiental, complementada pelas demais diretrizes de ocupação e uso, consoante a estratégia de desenvolvimento, não se limita ao Núcleo Histórico. As próprias áreas e ruas para as quais se preconiza uma dada especialização, constituem caminhos para a valorização ambiental, desde que objetos de uma regulamentação rigorosa de toda a apresentação de fachadas, letreiros e publicidades, com caracterização específica a cada caso. Um Centro Cultural no Campo Grande, um Centro Administrativo no Saldanha, a própria Rua do Saldanha e algumas ruas do Comércio, as diversas áreas de camelôs e vendedores ambulantes, mercados, praças, etc... podem ser algumas destas ambiências valorativas da Área Central.

Também, os equipamentos estáticos de transporte, a serem devidamente tratados nas diretrizes de transporte, podem se tornar marcos do centro valorizado, assim como as feiras e mercados: São Joaquim, Rampa do Mercado, Largo Dois de Julho, Sete Portas, desde que devidamente remanejados e convenientemente fiscalizados e limpos

No caso de novas construções, que substituam imóveis antigos, mesmo que se enquadrem nas diretrizes de ocupação e uso, devem ser examinados quer do ponto de vista de seu estilo, quer devido ao seu volume, para que não fiquem discordantes ou conflitantes com a ambiência existente ou projetada para o Centro.

Estas diretrizes de valorização para as áreas ocupadas ou a ocupar devem ser complementadas com diretrizes de reordenação e reurbanização de praças, áreas livres, espaços abertos ou áreas específicas para o lazer e o descanso visual.

A Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador aponta a necessidade de estudo e projeto das seguintes praças públicas, e na seguinte ordem de prioridade: Largo do Cruzeiro São Francisco, Terreiro, Sé, Praça Tomé de Souza, Praça dos Veteranos, Largo do Tira-Chapéu, Praça Castro Alves, Praça Visconde de Cairu, Largo na frente da Companhia de Navegação Baiana, Praça da Inglaterra e Praça Riachuelo. Além destas, dentro dos limites da Área Central, traçados pelo MFT (Modelo Físico-Territorial) de Salvador, podem, ainda ser citados: o Largo Dois de Julho, os Largos de São Bento e Piedade, o Campo Grande e Largo dos Aflitos, os Largos da Palma e da Saúde. Nas diretrizes de valorização destas Praças, devem ser consideradas as seguintes funções: de circulação dos pedestres, de descanso eventual dos transeuntes, de sombreamento do meio ambiente, de conservação da tradição histórica, de valorização da paisagem visual (principalmente do mar) e de guarda a atividades informais.

Por isso, já são recomendadas: a construção de belvederes no Largo dos Aflitos e na Praça Castro Alves, com o mesmo propósito de valorizar a paisagem do mar que os belvederes da Tomé de Souza e da Sé; a substituição de espécies de pequeno porte e ornamentais por espécies de árvores sombreadoras, por causa do clima quente e bem úmido, nas Praças Tomé de Souza, dos Veteranos, do Tira-Chapéu, Castro Alves, Largo dos Aflitos; a sinalização do solo para atender a enorme gama de alternativas de trajeto, por exemplo, na Praça Castro Alves, Piedade, Aflitos; a regulamentação das atividades ambulantes na Sé, Praça Castro Alves, Praça da Inglaterra, Largo da Piedade e Campo Grande.

Nas diretrizes de valorização da imagem ambiental entram, também, a renovação das áreas de encosta e a recuperação das pequenas praias ao lado do Unhão e do Arsenal da Marinha.

Por fim, uma diretriz que pode auxiliar enormemente a imagem ambiental do Centro é o remanejamento das áreas do Porto para o contato visual e o acesso ao mar, com absoluto destaque ao Forte São Marcelo.

10. DIRETRIZES DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

De acordo com o Plano Piloto para intervenção no Centro de Salvador a hierarquização viária pode ser feita segundo os dois níveis de origem-destino: as avenidas de vale, destinando-se ao tráfego de acesso específico à periferia do Centro (aproximadamente no eixo do 2º anel de contorno do plano de Mário Leal Ferreira) e a trama viária central, especializando-se para o tráfego de alta frequência dos circulares centrais. Por isso, esta diretriz estratégica traz em si, uma série de medidas menores de hierarquização na própria trama central; vias principais exclusivas para coletivos; vias principais destinadas a

coletivos e veículos particulares; vias locais secundárias exclusivas para os pedestres. Essa hierarquização depende, portanto, diretamente, das diretrizes básicas de circulação, na Área Central e, indiretamente, dos usos e atividades que se pretende implantar e/ou consolidar em cada área específica.

Segundo a Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador (CONDER, 1978, pg. 41) as diretrizes de circulação de veículos podem ser divididas em duas fases de implantação.

"A primeira, de aplicação imediata, se constitui nas proposições do TRANSCOL",... "que apresentam como característica principal a reserva de vias exclusivas para coletivos na parte nova do Comércio, em grande parte da Baixa do Sapateiro e no acesso à Barroquinha."

"A segunda fase a ser implantada a médio e longo prazos, pressupõe soluções mais radicais, com o objetivo de especializar, ao máximo, as vias de circulação, em termos de sua utilização por pedestres, veículos particulares e transporte coletivo". Esta segunda fase pressupõe, também, estudos mais rigorosos, como aquele que vem sendo realizado pelo GEIPOT para o Plano Setorial de Transportes para o ano de 1985.

"Os pontos básicos desta segunda fase podem ser descritos como:

- implantação de um sistema de mão única na Avenida Joana Angélica;
- interdição do tráfego de veículos no trecho Avenida Sete de Setembro que vai da Piedade à Praça Castro Alves;
- mudança do terminal da Avenida França para a Praça da Ingraterra.

De acordo com esta diretriz, os veículos particulares só terão acesso ao Centro Histórico por dois itinerários básicos:

- na Cidade Alta, descendo pela Ladeira de Santana, atravessando a Baixa até a Ladeira da Praça, subindo esta até a Rua Chile, e daí seguindo o sentido de trânsito já hoje consagrado, pela Carlos Gomes; o sentido inverso seria interdito ao tráfego de veículos particulares (Piedade-Castro Alves-Ajuda-Sé-Terreiro);

- na Cidade Baixa, nos dois sentidos, Avenida da França e Avenida Contorno, tal como hoje.

Evidentemente, algumas vias devem permitir ainda, o acesso local de veículos, tais como:

- na Cidade Alta: Rua Vinte e Oito de Setembro, São Francisco e Gregório de Matos, João de Deus, Rua da Oração, Três de Maio e Misericórdia;

- na Cidade Baixa: Rua Portugal, Santos Dumont, Argentina, Espanha e Pinto Martins;

- e na falésia: Taboão e Ladeira da Montanha.

obviamente estas diretrizes de hierarquização, especialização e circulação do sistema viário condicionam as diretrizes de estacionamento. Em prazos muito curtos, estas diretrizes resumem-se, segundo a Proposta de Valorização do Centro Histórico (ob. citada, pg. 45):

- para a Cidade Alta diminuição do número atual de vagas de 2.234 para 1.423, assim distribuídas:

. 412 em edifícios existentes (na Barroquinha, Rua do Julião e Praça Tomé de Souza);

. 400 em edifícios-garage a serem construídos entre a Rua da Ajuda e a Rua Chile;

- . 250 em terrenos baldios e áreas livres, devidamente estruturados para tal (Rua Frei Vicente, Gregório de Matos, Três de Maio, Baixa do Sapateiro, entre o Saldanha e a Ladeira da Praça e na Castro Alves);
- . 213 organizadas em praças e áreas livres (na Barroquinha, Viaduto da Praça, São Francisco, Terreiro, Sé, Tomé de Souza e Castro Alves);
- . 148 nas ruas, apenas em locais permitidos (Taboão, Pelourinho, Palma e Rua Rui Barbosa).

No estudo de Reintegração do Núcleo Histórico de Salvador, ainda sob forte influência de algumas das cirurgias viárias preconizadas por Mário Leal Ferreira, outras hipóteses de estacionamento são aventadas ao longo da Baixa do Sapateiro, tais como aquelas que visariam aproveitar o terreno onde está atualmente localizado o Corpo de Bombeiros e o pátio do clube Cavaleiros de Bagdá (ao lado da sede do Jornal da Bahia).

Considerando-se a proposta da nucleação das participações públicas municipais em uma única área, possivelmente atrás do Saldanha, é provável que tais propostas possam vingar, visto que a grande maioria das viagens que se destinam ao Centro Histórico, na estratégia de circulação proposta, o serão para o trabalho e resolução de problemas com a Prefeitura Municipal.

Entretanto, tal racionalização no sistema de distribuição de vagas no âmbito do Núcleo Histórico para melhorar as condições de atendimento, deve ser integrada a uma política de uso intensivo do estacionamento, através de preços progressivos de custo-hora, ou de limitação de tempo por carro.

Evidentemente, esta redução drástica do acesso de veículos particulares ao Centro Histórico só pode ser realizada na medida em que forem implantados não só estacionamentos periféricos, como, também, estacionamentos de maior porte:

1 - nas "ilhas" residenciais da Zona Central: nos Barris, Tororô, extremo Nazaré, Barbalho, etc...;

2 - onde e quando houver concentração de atividades de "comparação", ruas estreitas ou prédios de interesse turístico: Djalma Dutra, Sete Portas, Largo de Nazaré, de Santo Antonio, da Lapinha e Carmo.

Os estacionamentos periféricos atuais (São Raimundo, Barris, Fonte Nova) já apresentam uma certa saturação de vagas. Contudo, este problema pode ser diminuído, por um lado, pelo aumento do número de vagas através da racionalização e mecanização das operações de colocação de carros nas vagas e, pelo outro, pela expansão da quantidade de estacionamentos. Já existe o projeto de um novo estacionamento em Água de Meninos, com solução pendente de autoridades federais. Outros podem, ainda, serem implantados: no remanejamento das árvores do Vale dos Barris, ou em áreas próximas aos terminais projetados para coletivos no Campo Grande e Aquidabam. Estes últimos podem, inclusive, tomar a forma de edifício-garage ou praças cobertas, conforme o caso.

A concepção, portanto, de acessibilidade fácil ao Núcleo do Centro Histórico se baseia numa correta integração entre os diferentes sistemas de transportes. O viajante, no seu carro particular, tem duas opções: ou estaciona na periferia ou vai ao âmago do Centro em "seletivos" ou estaciona em áreas ou edifícios de alta rotatividade e alto custo. Já o viajante do ônibus salta, necessariamente, num dos terminais de

transporte coletivo na periferia e realiza seu transbordo para as linhas circulares centrais. Evidentemente, isto significa que deve haver uma justa combinação entre os terminais de transporte coletivo Centro-Bairros, os terminais de linhas circulares centrais e os estacionamentos periféricos de forma que o sistema funcione integradamente.

Este posicionamento já expressa, com maior clareza, a intenção de especializar as principais vias de cumeada, de acesso ao Núcleo Histórico, (tendo como ponto mais central a Sé), em tráfego de circulares centrais. Esta diretriz estratégica implica, no entanto, em uma série de medidas concatenadas de curto, médio e longo prazo.

As primeiras delas, de curtíssimo prazo, dizem respeito à especialização de alguns corredores de tráfego; a racionalização das linhas a melhoria das condições de operação, ao remanejamento espacial dos terminais existentes e, eventualmente, à tentativa de implantação da primeira linha circular central.

São medidas do PROBUS, refinadas pelo TRANSCOL - Estudo dos Transportes Coletivos, realizado pelo GEIPOT, em 1977/1978. Segundo este estudo, algumas vias da trama viária central tendem, estrategicamente, a se tornar corredores exclusivos de transporte coletivo: Campo Grande-Sé, Politeama-Jardim Nazaré, França-Mares, Barroquinha-Largo dois Leões. Isto significa a aplicação de um conjunto de medidas de intervenção física: construção de terminais de transbordo, de baias de embarque, de eliminação de pontos críticos, de regularização de largura de vias. Estas medidas foram concebidas para fácil implantação, baixo custo e pouca alteração do espaço viário disponível.

Porém a especialização destas vias (Sete de Setembro, Carlos Gomes; Ajuda, Chile, Direita da Piedade, Joana Angélica, Frederico Pontes, Avenida da França, J.J. Seabra) não significa que elas se tornem, de uma hora para outra, vias exclusivas para linhas circulares centrais. Os passos para a consecução deste objetivo são vários e envolvem, também, as medidas que devem ser implantadas para melhorar o sistema de transportes particulares e a pedestralidade. Inicialmente, por exemplo, pretende-se uma racionalização das linhas nos cinco terminais existentes (França, Sé, Aquidabam, Barroquinha e Campo Grande) com eventual implantação de uma única linha circular, de caráter experimental, com a respectiva entrada em operação de um terminal de transbordo: seria a linha Barroquinha-Dois Leões, tendo o Aquidabam como terminal de transbordo.

A diretriz de racionalização das linhas preconiza 65 linhas para o terminal da França, 9 linhas para a Sé (atualmente são 42), 15 linhas para o Aquidabam (atualmente são 29, transferidos da Barroquinha pelas obras na Baixa do Sapateiro), 14 linhas na Barroquinha (atualmente deslocados para o Aquidabam) e 25 linhas para o Campo Grande.

Esta diretriz integra-se com a diretriz de remanejamento espacial dos terminais:

- no terminal da França preconiza-se alargar a plataforma, construir melhores abrigos, criar duas faixas exclusivas no sentido BANEB/Mercado, eliminar o estacionamento no trecho e segregar o tráfego de veículos particulares;
- no terminal do Campo Grande preconiza-se extinguir com o localizado em frente ao Castro Alves e criar um terminal de transbordo na via que liga o Banco dos Ingleses ao Politeama; eliminar o estacionamento atualmente localizado próximo ao Tribunal de Contas construir melhores abrigos, conservar a imagem histórica do Campo Grande e segregar o tráfego de veículos no trecho;

- no terminal da Sé, preconiza-se a sua transformação em terminal de linhas circulares centrais com conseqüente transferência das linhas de bairro para o Campo Grande, os dois grandes terminais de transbordo; a entrega da parte do solo atualmente ocupado pelo terminal para reurbanização; a eliminação do terminal do Viaduto, com a concomitante criação de algumas vagas para veículos particulares, tanto na Sé como no Viaduto. Admite-se, inclusive, a criação de um estacionamento subterrâneo;
- no terminal da Barroquinha, preconiza-se a desativação parcial como terminal de bairros, com a redução imediata e drástica de 60% das viagens. Isto significa reduzir o número de ônibus/hora de 238 para 91, criar um terminal de linha circular central, remanejar os espaços centrais para facilitar as manobras, construir melhores abrigos, e segregar o tráfego de veículos particulares.

Quanto ao terminal de Aquidabam, recentemente construído, já foi concebido com uma estratégia inflexível (não permitindo sua expansão ou remanejamento) e subdimensionada.

Para uma segunda etapa, a médio prazo, é prevista:

- a construção do terminal de transbordo da Lapa, com eventual transferência de parte das linhas do Campo Grande e da Sé para o mesmo;
- a implantação de um sistema de transporte de massa de Mares a França, com deslocamento de várias linhas hoje com ponto final no terminal da França para a estação de transbordo da Calçada/Mares; transferência do terminal da França para a Praça da Inglaterra. O sistema de massas pode ser metrô, ônibus elétrico ou ônibus articulado, sendo que este último mantém a preferência técnica pelo custo mais baixo, flexibilidade de integração e nível mais rápido de operacionalidade;

- a implantação de um sistema semelhante ao anterior, possivelmente até o Aquidabam;
- implantação de um sistema de ônibus convencionais, com faixas exclusivas e menor número de linhas que o atual;
- e implantação final de um sistema alimentador.

Estas diretrizes para circulação e transbordo de transportes coletivos integradas às diretrizes de circulação e estacionamento de veículos particulares, praticamente atendem a Área Central de tal forma que nenhum percurso a pé excede os 500 metros.

Várias circulares de ônibus, além de trafegar nos corredores mencionados, correm, praticamente, todo o perímetro da Área Central (Barris, Tororô, Dique, Djalma Dutra, etc...) e atinge todos os módulos residenciais neste âmbito.

Entretanto, isto não elimina a necessidade de uma série de medidas para melhorar as condições de pedestrabilidade, principalmente na área do Núcleo Histórico ou nas áreas de forte desnível para acesso a diferentes usos e atividades centrais. Entre as primeiras que podem ser adotadas, quase de imediato e envolvendo um número reduzido de pequenas obras, segundo a Proposta de Valorização do Centro de Salvador (ob. citada, pg. 45 e 46), citam-se:

- supressão dos estacionamentos nos seguintes locais: Praça Anchieta (Cruzeiro de São Francisco), Largo da Palma, Praça Tomé de Souza, Belvedere da Sé e Praça da Inglaterra;
- fechamento para veículos, da passagem entre o Terreiro de Jesus e a Praça da Sé;

- transformação das seguintes vias em ruas exclusivas para pedestres: Rua Alfredo Brito, Frei Vicente, Aristides Milton, Ladeira do Taboão, do Carmo, Praça em frente à Casa dos Sete Candeeiros.

Segundo o mesmo trabalho, as propostas de médio prazo consideram ainda, o fechamento para veículos da maioria das ruas nas áreas históricas.

Nestes casos podem estar, por exemplo, as ruas que se pretende especializar em atividades específicas. Nesta proposta pode se incluir, também, a desobstrução e o remanejamento das galerias que ligam a Avenida Sete à Rua Carlos Gomes.

Quase todas as demais propostas de melhoria das condições de pedestrabilidade são a essência do Plano Piloto para intervenção no centro da cidade. Elas dizem respeito a elevadores, planos inclinados, escadas rolantes para circulação de pedestres entre planos geomorfológicos de diferentes níveis, soluções consideradas como de característica tipicamente local.

A primeira destas propostas, um pouco mais antiga, refere-se, após estudos de viabilidade técnica e econômica, à criação de uma circulação inclinada para pedestres, ligando a parte antiga do Comércio à Cidade Alta, e módulos do Comércio e da Sé. Esta ligação poderia ser feita através de um sistema de escadas rolantes, ou similar, e considera, basicamente, a futura incapacidade do Plano Inclinado e do Elevador Lacerda, em função do crescimento previsto do fluxo de pedestres que atualmente o utilizam (Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador, pg. 41).

Também é proposta a ampliação e reativação do Elevador do Taboão; segundo Kobler, cabe o estudo de escadas rolantes, em edifício próprio "obediente às implicações da imagem urbana",

podendo "abrigar outras funções rentáveis", tais como o comércio e serviços. Esta atitude melhoraria a ligação entre os módulos do Comércio e da Baixa do Sapateriro, podendo, ainda, servir de ponto de partida para reurbanização e especialização da Ladeira do Taboão em comércio de couro e plástico.

Estes ascensores, juntamente com o Elevador do Pilar, de acesso a Santo Antonio e o Plano Inclinado da Liberdade (fora do âmbito da Área Central) formariam o conjunto de ascensores da extensa falha geológica.

No entanto, o melhoramento das condições de acessibilidade dos pedestres à Zona Central não se limita a esta encosta. Ele é proposto, também para vencer o desnível entre o módulo da Sé e o da Baixa do Sapateiro; entre o dos Barris e o da Sete de Setembro; entre o módulo da Sete de Setembro e o da Baixa do Sapateiro e, por fim, entre o módulo da Joana Angélica e o da Baixa do Sapateiro. Com estas propostas estariam facilitadas as condições de ligação, por exemplo, Campo da Pólvora-Baixa do Sapateiro-Terreiro-Comércio; ou Campo da Pólvora-Baixa do Sapateiro-Avenida Sete ou Santo Antonio ou Taboão. De acordo com estas propostas, a Baixa do Sapateiro passaria a se constituir, tal como a falésia, num eixo de distribuição de ascensores mecanizados e/ou escadas rolantes.

Da Barroquinha à Avenida Sete de Setembro, a proposta do Plano Piloto sugere a mecanização do acesso de pedestres nas cercanias imediatas do Convento de São Bento.

Da Baixa do Sapateiro ao Terreiro, o Plano Piloto sugere a introdução de escadas rolantes, ao longo da margem da ladeira Doze de Outubro, em frente ao edifício da Ordem Terceira de São Francisco. Este espaço poderia ser integrado ao espaço arquitetônico interior do casario, já no lado do Maciel, com reflexos de vitalização para esta área. Por outro lado, deve ser integrado, também, às diretrizes de estacionamento, que preconizam a criação de vagas nesta área.

Da Baixa do Sapateiro ao Campo da Pólvora, o mesmo Plano Piloto sugere um equipamento mecanizado nas proximidades do Desterro, tipo escada rolante, agilizando o acesso da Fonte Nova à Barroquinha e/ou Aquidabam.

Por fim, o Plano Piloto sugere elevadores e planos inclinados do projetado terminal do transbordo da Lapa, dos estacionamentos periféricos do Vale dos Barris e São Raimundo até a Piedade.

Estes equipamentos, devidamente integrados ao sistema de circulares centrais, mediante a articulação com baias de embarque e desembarque, seriam de acordo com as diretrizes enunciadas, elementos fundamentais para recuperação da vitalidade central, unindo, mais facilmente, atividades e espaços de níveis diversos.

Entre as diretrizes de transporte para a Área Central cabem, ainda, algumas recomendações:

- a organização e implantação de um sistema horário para carga e descarga de caminhões, fixando uma tara máxima de 3 toneladas (caminhões pequenos tipo F-350);
- o remanejamento do terminal atual de carga do Comércio (transferido para o CIA);
- o remanejamento das áreas do Porto de Salvador, quando estiver desativado, parcialmente, após a transferência do embarque e desembarque de grãos líquidos e sólidos para Aratu;
- integração do terminal da Baiana com as áreas do Porto remanejadas (principalmente, as que oferecem acesso visual ao Forte São Marcelo) e com o terminal da França, ou o futuro terminal da Praça da Inglaterra;

- a integração do terminal do Ferry-boat com o estacionamento periférico projetado para Água de Meninos e as linhas de transporte coletivo (ou circulares centrais);
- a ampliação do Ferry-boat para o transporte de passageiros em embarcações ligeiras;
- a integração da Estação da Leste com o sistema projetado para o transporte de massa, com as linhas circulares centrais e/ou as linhas convencionais de bairros.

Por fim, incluem-se também, nestas diretrizes de transportes, recomendações quanto à sinalização de tráfego e orientação de itinerários:

- normalização dos letreiros, placas e sinais de orientação do tráfego;
- seleção de locais para colocação das leituras e placas;
- criação de um sistema de orientação de itinerários turísticos.

11 INTEGRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS DIRETRIZES

De acordo com a estratégia de desenvolvimento, as diretrizes espaciais definem a especialização e/ou a caracterização de uma série de áreas no âmbito do Centro.

As diretrizes de transporte, pela alta densidade de tráfego, pela sua especialização ou pelo uso intensivo do solo, caracterizam as seguintes áreas:

- 1) Áreas de bordo das vias de tráfego de alta densidade, na periferia do Centro (aproximadamente correspondendo ao 2º anel de contorno do Plano Mário Leal Ferreira), onde se situam as conexões entre o sistema expresso (avenidas de vale) e a malha viária de circulação central (vias de cumeada): Campo Grande, Politeama, Vale dos Barris, Dique do Tororô, Djalma Dutra, Sete Portas, Barros Reis, Barra de Quintas, Calçada, Frederico Pontes, avenida da França e Avenida do Contorno. Nestas áreas recomenda-se o uso residencial; que se evite, na maioria dos casos, o uso comercial (sem estacionamentos e/ou áreas de acesso privadas), para não criar congestionamentos no tráfego de passagem; a ocupação com gabaritos menos elevados, pelo mesmo motivo; e, por fim, que se valorize a imagem ambiental dessas vias, através de arborização e divertimentos adequados. Estas diretrizes visam enfim, segregar tanto o tráfego de chegada ao ângulo do Centro, como o tráfego de passagem pelo Centro do tráfego local e dos estacionamentos ora existentes, através de medidas complementares de ocupação e uso de bordo das vias.
- 2) Áreas onde se localizam os grandes equipamentos estáticos de transporte, existentes ou projetados, na periferia do Centro. São áreas que podem ser consideradas "entradas" do Centro: Campo Grande, São Raimundo, Vale dos Barris, Lapa, Dique/Fonte Nova, Aquidaban/Ladeira do Carmo e Calçada/Água de Meninos. Nestas áreas é recomendado o uso comercial e de serviços, quer integrado aos próprios equipamentos, de

transporte, quer em seus arredores. Não há restrições quanto à ocupação e as recomendações quanto à imagem ambiental são as mesmas que para o resto da cidade; exigem o exame casuístico por parte de uma Comissão designada para tal fim.

3) Áreas onde se localizam equipamentos estáticos de transporte, existentes ou projetados, que funcionam como pontos de distribuição de tráfego na malha interna ao Centro, propriamente dito. São áreas onde se localizam futuros terminais de circulares centrais, hoje terminais de coletivos de bairros ou eventuais estacionamentos de médio porte e alta rotatividade: Sê, Barroquinha, França, Piedade, Ajuda e/ou Praça dos Veteranos. As recomendações quanto ao uso, ocupação e imagem ambiental são idênticas àquelas para as áreas onde se localizam os equipamentos estáticos da periferia ao Centro.

4) Áreas onde se localizam equipamentos estáticos de transportes, existentes ou projetados, cuja função é transportar, mecanicamente, os pedestres a módulos geomórficos de diferentes níveis: são as áreas do entorno do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado Gonçalves, dos elevadores do Taboão e do Pilar e dos projetados equipamentos para Lapa/Piedade (via Cons. Junqueira Aires - uma opção), para a Baixa do Sapateiro/Sete de Setembro (via Barroquinha/São Bento), para a Baixa do Sapateiro/Joana Angélica (via Ladeira de Santana - Campo da Pólvora), para a Baixa do Sapateiro/Terreiro (via Ladeira 12 de Outubro). Nestas áreas, à primeira vista, são compatíveis os usos comercial, de serviços e residencial, se bem que outros, talvez, possam ser implantados, na medida do seu exame casuístico. A ocupação deve ser de molde a valorizar estes equipamentos, sendo, por isso, sugerido gabarito máximo de 2 ou 3 andares no seu entorno. Em geral, estes equipamentos tendem a se tornar marcos significativos no ambiente central, quer pela intensidade do uso, quer pelas possibilidades de sua exploração plástica.

As diretrizes de uso, por sua vez, caracterizam quatro

classes de área, no âmbito central:

5) Áreas de uso tipicamente central, sem distinção de tipo, ou seja, áreas onde se localizam unidades de comércio e serviços de bens de comparação, em geral: Baixa do Sapateiro, Sé/Rua Chile e Ajuda, Comércio (da Conceição à Água de Meninos), Sete de Setembro (da Castro Alves ao Politeama e Campo Grande) e, mais afastadamente, Djalma Dutra/Sete Portas. Nestas áreas sugere-se que o tráfego de passagem ou de acesso aos equipamentos estáticos próximos seja segregado ao máximo do tráfego de pedestres; que o uso de calçadas seja incentivado, na medida do possível, para facilitar as compras a pé (como na Baixa do Sapateiro e na Carlos Gomes, até a esquina da Rua do Cabeça); que alguns estacionamentos sejam desativados, como os da Praça Castro Alves, Praça da Inglaterra, Largo do Cruzeiro, de São Francisco) e outros que sejam construídos, sob a forma de edifícios-garagem (na Ajuda, na parte nova do Comércio); que a médio prazo seja interdito o uso de veículos particulares em alguns trechos de vias (como entre a Piedade e a Praça Castro Alves, ou o Terreiro de Jesus e a Praça da Sé); que as galerias entre a Avenida Sete de Setembro e a Carlos Gomes sejam desobstruídas; e, por fim, que as praças e locais de descanso, localizados nestas áreas, sejam imediatamente valorizados, com arborização e sombreamento adequados. Nestas áreas, quando o uso, tipicamente central, limitar-se ao pavimento térreo, recomenda-se que o mesmo seja estendido aos demais pavimentos, para aproveitamento integral da infraestrutura disponível.

6) Ruas de uso tipicamente central especializadas, ou seja, áreas ou logradouros onde se localizam ou tendem a se localizar, especificamente, alguns tipos de comércio ou serviços de comparação. Em abastecimento, por exemplo, são características as áreas da Rampa do Mercado, da Feira de São Joaquim, do Mercado das Sete Portas e São Miguel e do centro de hortifrutigranjeiros, localizado na antiga Rodoviária; em equipamentos culturais, a área do Campo Grande;

em equipamentos administrativos, a área entre a Sé e a Baixa do Sapateiro (Paço do Saldanha e adjacências); em equipamentos turísticos, toda a área histórica da Conceição, Pelourinho, Maciel, Pilar, Palma e Santo Antônio, além do perímetro superior da falha geológica, de grande riqueza visual para o mar. Algumas ruas, também, tendem a especializar-se: em peças de automóveis, a Djalma Dutra; em materiais de construção, Água de Meninos, nos arredores da Ladeira da Água Brusca; em comércio de automóveis, também, Água de Meninos, entre a Frederico Pontes e o terminal do Ferry-Boat; em materiais de iluminação e acabamento da habitação, ruas do Contorno, do Plano Inclinado Gonçalves; em materiais e móveis de escritório, entre este Plano e a Rua Portugal; em materiais para a pesca, nas proximidades do Elevador Lacerda; em instrumentos musicais, no Viaduto e na Praça da Sé; em peças e serviços eletrotécnicos, a Rua Saldanha da Gama; em bancos, a Praça da Inglaterra; em artesanato, as ruas do Pelourinho e o Terreiro de Jesus. Para estas áreas são sugeridas medidas de melhoria das condições de acesso, semelhantes às áreas de uso tipicamente central, sem distinção de tipo: segregação das diversas modalidades de transporte entre si; uso de calçadas, áreas livres e ruas exclusivamente para pedestres (Saldanha da Gama, algumas áreas do Comércio, a maioria das ruas do Núcleo Histórico); valorização de praças (Inglaterra, Campo Grande). Em termos de ocupação, parte-se do princípio de que o padrão atual deve ser conservado. Em termos de valorização ambiental, constata-se a necessidade de recuperar a imagem histórica, em alguns casos (Maciel, Pelourinho, Taboão, Campo Grande etc.) e criar uma imagem significativa em outras ruas especializadas como a Djalma Dutra, Saldanha da Gama etc.).

7) Áreas de uso tipicamente residencial, ou seja, verdadeiras "ilhas" residenciais inseridas no âmbito do Centro, mas segregadas de suas atividades principais, quer pela sua disposição geomorfológica, quer pela sua funcionalidade histórica. São as áreas do Santo Antônio,

Barbalho, Lapinha, Nazaré e as sub-áreas da Joana Angélica: Saúde, Tororó, Mouraria, Lapa e região da Joana Angélica, propriamente dita. Nestas áreas as diretrizes de transporte preconizam a especialização de algumas de suas vias principais para passagem de tráfego ao núcleo mais central, definindo-as como corredores de coletivos e circulares centrais. Preconizam, também, a especialização de algumas vias em tráfego local.

8) Áreas de uso residencial inseridas em áreas de uso tipicamente central. São as áreas habitacionais de baixa renda do Pelourinho, Maciel, Taboão, Preguiça, Sodré, Comércio etc. Como estas áreas coincidem, em certa medida, com as áreas de uso tipicamente central especializado, as diretrizes de transportes, ocupação e imagem ambiental são semelhantes em ambos os casos. Muitas vezes essa coincidência é ditada pelo próprio uso misto dos imóveis, que conservam comércio e serviços no térreo e habitação nos andares superiores.

9) Áreas de uso sub-central, ou seja, áreas nas quais o comércio e os serviços se restringem aos chamados bens de conveniência (ou de consumo imediato e local), com raio de alcance limitado às "ilhas" residenciais no âmbito do Centro. Em muitas áreas do Centro esse comércio se mescla com o comércio de bens de comparação de uso tipicamente central. Mas, às vezes, formam núcleos menores e típicos de bairros como, por exemplo, no Largo de Nazaré, no Campo da Pólvora e adjacências (Joana Angélica, Independência), na Sete Portas em direção à Barros Reis, no Barbalho (próximo ao ICEIA), no Largo de Santo Antônio, em algumas ruas do alto dos Barris, alto do Tororó e Saúde.

Em síntese, as diretrizes de ocupação, praticamente, visam consolidar o atual padrão da Área Central, que pode ser considerado quase saturado, principalmente, no seu âmago (Sé, Comércio, Baixa do Sapateiro, Avenida Sete de Setembro),

apesar das sugestões existentes quanto ao estudo da capacidade de atendimento da infraestrutura disponível para confirmar esta hipótese. Parece válido, assim, indicar:

10) Áreas onde seja possível modificar o atual padrão de ocupação. São áreas localizadas ao longo da vertente da Baixa do Sapateiro que se limita com a Saúde (prédios de pouco valor histórico); são áreas localizadas, também, na Baixa do Sapateiro, entre a Praça dos Veteranos e a Barroquinha, na vertente que se limita com a Sê (desde que não desfigurem a imagem ambiental, de conteúdo histórico-cultural); são as áreas onde estão localizadas diferentes ruínas (aproximadamente 100), principalmente no Maciel e no Pelourinho; alguns terrenos baldios esparsos na área central; poucos terrenos na Ajuda e na Avenida Sete de Setembro, cujos prédios não possuem valor histórico, assim como algumas áreas no Comércio (que não prejudiquem a paisagem visual que tem como pontos de referência a falha geológica e o mar). Nestas áreas as diretrizes prevêm a reocupação de prédios de térreo, um andar e dois andares e muito raras vezes quatro andares. Eventualmente, alguns lotes podem ser lembrados, dando margem à elaboração de um projeto mais adequado, sempre guardando a recomendação de preservar a imagem ambiental de real valor no entorno e proximidades. No que diz respeito às diretrizes de uso e transportes, não existe nenhuma recomendação específica a estas áreas que serão beneficiadas de acordo com o enquadramento da vizinhança nesta ou naquela classe de área, já prevista em itens anteriores.

As diretrizes de imagem ambiental, por sua vez, para toda a área central, reiteram as demais diretrizes de transporte e uso que, também, já caracterizaram as seguintes sub-áreas no plano morfológico:

11) As áreas históricas, quer aquelas já tombadas, quer aquelas cujo tombamento é preconizado tanto pela Prefeitura quanto pela Fundação do Patrimônio: Terreiro,

Pelourinho, Carmo, Preguiça/Conceição da Praia, Sodré, Largo da Palma e da Saúde, casas da Palma e do Santo Antônio, Largo do Santo Antônio e áreas próximas ao Paço do Saldanha.

12) Áreas livres e Praças Públicas: Largo do Cruzeiro de São Francisco, Terreiro, Sé, Praça Tomé de Souza, Praça dos Veteranos, Largo do Tira-Chapéu, Praça Castro Alves, Visconde de Cairu, Praça da Inglaterra, Praça Riachuelo, Largo 2 de Julho, São Bento e Piedade, Campo Grande e Largo dos Aflitos.

13) As pequenas praias ao lado do Unhão e do Arsenal de Marinha, além das áreas do Porto a serem remanejadas para o contato visual e o acesso ao mar.

14) E, por fim, o perímetro superior da falha geológica e as áreas da Avenida do Contorno, de grande potencial quanto à exploração do contato visual com o mar.

Como pode ser visto, as diretrizes de transportes, uso, ocupação e imagem ambiental caracterizam, muitas vezes, a mesma área física. Por isso, considerando unicamente a setorialização da Área Central, em termos geomorfológicos (ou seja, sua divisão territorial em áreas quase planas, contínuas, áreas de vale e de encosta), foi tentada uma distribuição espacial das diretrizes setoriais mais significativas, integrando-as, fisicamente, da seguinte maneira:

1 - No módulo da Sé, setor da Praça Tomé de Souza ao Terreiro/Pelourinho: valorização da imagem do Núcleo Histórico; remanejamento das praças da Sé, do Terreiro, do Cruzeiro de São Francisco, Tomé de Souza e Tira-Chapéu, com supressão de estacionamentos, modificação e racionalização de terminais de coletivos, reestruturação do paisagismo e sombreamento, valorização dos espaços para pedestres e normalização das atividades informais; especialização de

algumas ruas em determinados usos; implantação de um Centro Administrativo e respectivos equipamentos de apoio, inclusive estacionamento (subterrâneos ou edifícios-garagem); planejamento da reocupação dos terrenos baldios e ruínas. No setor da Ajuda, direção da Sê, especialização das vias em tráfego de circulares centrais; tráfego de autos somente na Rua Chile, sentido Praça Castro Alves; construção de edifícios-garagem.

2 - No módulo do Comércio, setor da Conceição ao Pilar:

remanejamento da Praça Visconde de Cairu, com modificação no plano de estacionamento; valorização da Avenida do Contorno e das praias existentes; remanejamento das áreas do Porto, próximas à Baiana e da praça em frente a esta e a Alfândega (atual Mercado Modelo); racionalização das operações e linhas do terminal da França, a curto prazo e deslocamento deste terminal para a Praça da Inglaterra; penetração de um sistema de transporte de massas até este terminal; modificação das condições de estacionamento (principalmente da Praça da Inglaterra e na Avenida da França, da Baiana ao Banco do Brasil), a partir da especialização das vias em tráfego de coletivos; especialização de alguns logradouros públicos em usos especificamente centrais (como nas áreas próximas ao Plano Inclinado Gonçalves); remanejamento do atual terminal de carga. No setor do Pilar à Calçada: criação do estacionamento de Água de Meninos; especialização desta área em usos específicos; remanejamento e valorização da Feira de São Joaquim; melhoria dos transportes de passageiros para Itaparica, com conseqüente remanejamento do terminal do Ferry-Boat; articulação do terminal da Leste na Calçada com terminais de bairros e de circulares centrais; valorização ambiental dos largos e praças do trecho.

3 - No módulo Baixa do Sapateiro, setor da Barroquinha à Santana: remanejamento da Barroquinha com racionalização das linhas de transporte coletivo que a ela se destinam, a curto prazo; transformação da Barroquinha em terminal de circulares centrais, a médio prazo; aproveitamento dos

terrenos baldios, próximos ao Jornal da Bahia; transferência do Corpo de Bombeiros e estudo do terreno onde o mesmo está localizado para aproveitamento por repartição pública e/ou, por exemplo, conjunto integrado estacionamento comercial e de serviços (desde que não desfigure a imagem histórica do Convento de São Francisco); remanejamento da Praça dos Veteranos; articulação da Ladeira de Santana com a Ladeira 12 de Outubro; criação de calçadas e, por fim, favorecimento dos acessos de pedestres ao Largo de São Bento, ao Terreiro e ao Campo da Pólvora e Santana. No trecho Aquidaban/Santana: modificação na caixa da rua; reocupação orientada da encosta que limita com a Saúde; redimensionamento do Terminal do Aquidaban e valorização da Ladeira do Carmo.

4 - No módulo Sete de Setembro, trecho Castro Alves/Piedade: remanejamento da Praça Castro Alves, com supressão dos estacionamentos próximos, construção de belvedere, arborização intensiva e regulamentação das atividades informais (na Ladeira da Montanha e no acesso à Barroquinha); especialização, a médio prazo, do trecho da Avenida Sete de Setembro, entre a Piedade e Castro Alves, em tráfego de circulares centrais; remanejamento do Largo de São Bento para melhoria das condições de acesso à Barroquinha; desobstrução das galerias para pedestres entre as ruas Carlos Gomes e Avenida Sete de Setembro; melhoria das condições de pedestrabilidade da Carlos Gomes, com valorização de acesso à Ladeira de Santa Tereza; remanejamento da Piedade para o futuro acesso ao terminal da Lapa/Barris. No trecho Piedade/Mercês: continuidade das diretrizes anteriores; melhoria da articulação entre a Piedade e os Barris, onde se projetam os novos equipamentos estáticos de transporte; melhoria das condições de sombreamento e descanso na Praça 2 de Julho; valorização do Largo dos Aflitos. No trecho Mercês/Politeama - Campo Grande: remanejamento e reconstrução da imagem histórica do Campo Grande/Passeio Público/Largo dos Aflitos; transferência do terminal de coletivos da frente do Teatro Castro Alves para as imediações do Hotel da Bahia; construção do terminal de

transbordo para circulares centrais na mesma área; extinção do estacionamento próximo ao Tribunal de Contas; especialização da Avenida Sete e do Politeama em tráfego de passagem; articulações com o Vale dos Barris, mais desembaraçadas; implantação de um Centro Cultural com valorização dos equipamentos existentes.

5 - No módulo Joana Angélica, trecho Nazaré/Campo da Pólvora: institucionalização de um centro secundário para abastecimento e consumo local; na Saúde: valorização do Largo, definição do uso habitacional como uso predominante e implantação de um sistema de ruas locais; Mouraria e Tororó: medidas semelhantes às recomendáveis para o Tororó, sendo que uma ou duas ruas podem ser destinadas, especificamente, ao comércio do bairro; na rua Joana Angélica, propriamente dita, pode ser configurada uma destinação cultural secundária (escolas e museus), compatível com uso residencial predominante.

6 - Nos módulos de Nazaré, Lapinha e Barbalho se configuram recomendações semelhantes às da Saúde, Mouraria e Tororó: destinação quase que exclusiva ao uso residencial, especialização de alguns logradouros para abastecimento e consumo local; implantação de um sistema de ruas locais e especificação das vias mais importantes para passagem do tráfego aos módulos centrais; e, por fim, valorização de ruas onde estão situados equipamentos vários de superestrutura urbanística: escolas, hospitais, igrejas etc.

7 - No módulo Santo Antônio, além das recomendações anteriores, expressa-se, também, a preocupação pela imagem ambiental que exige novos tombamentos (o Forte, por exemplo) e uma política de valorização para a praça principal.

8 - No módulo Sete Portas recomenda-se: remanejamento e melhoria do mercado existente, articulando-o com aquele implantado na velha rodoviária; especialização da Djalma Dutra

e da Barros Reis em comércio específico; remanejamento do largo; normalização do comércio de bairro e definição das vias para tráfego de passagem, suprimindo estacionamentos ao longo das mesmas e promovendo a criação de estacionamentos verticalizados.

9 - Nas áreas de vale, ou seja, especificamente no Vale dos Barris, no Dique do Tororó/Fonte Nova, Vale do Ogunjá e Barros Reis, recomendam-se vias especializadas em tráfego de alta velocidade, na chegada ao Centro; recomenda-se caracterização das áreas de bordo em uso habitacional, com tratamento paisagístico das encostas; por conseguinte, o uso comercial ou de serviços, que exige estacionamentos ao longo destas vias, deve ser coibido, a não ser que disponham de vastas áreas privativas.

10 - Nas áreas de encosta, principalmente na falha geológica, é recomendado o uso de ascensores mecanizados para pedestres; remanejamento do potencial de transporte do Elevador Lacerda e do Plano Inclinado Gonçalves, a médio prazo; revitalização do Taboão e valorização do Pilar. Entretanto, existem para as vertentes de separação dos módulos de diferentes níveis em relação ao mar, recomendações semelhantes para implantação de ascensores (elevadores ou escadas rolantes): na Lapa/Piedade (Cons. Junqueira Aires), na Baixa do Sapateiro/Sete de Setembro (Barroquinha - São Bento), na Baixa do Sapateiro/Santana (Ladeira de Santana), na Baixa do Sapateiro/Terreiro (Ladeira 12 de Outubro).

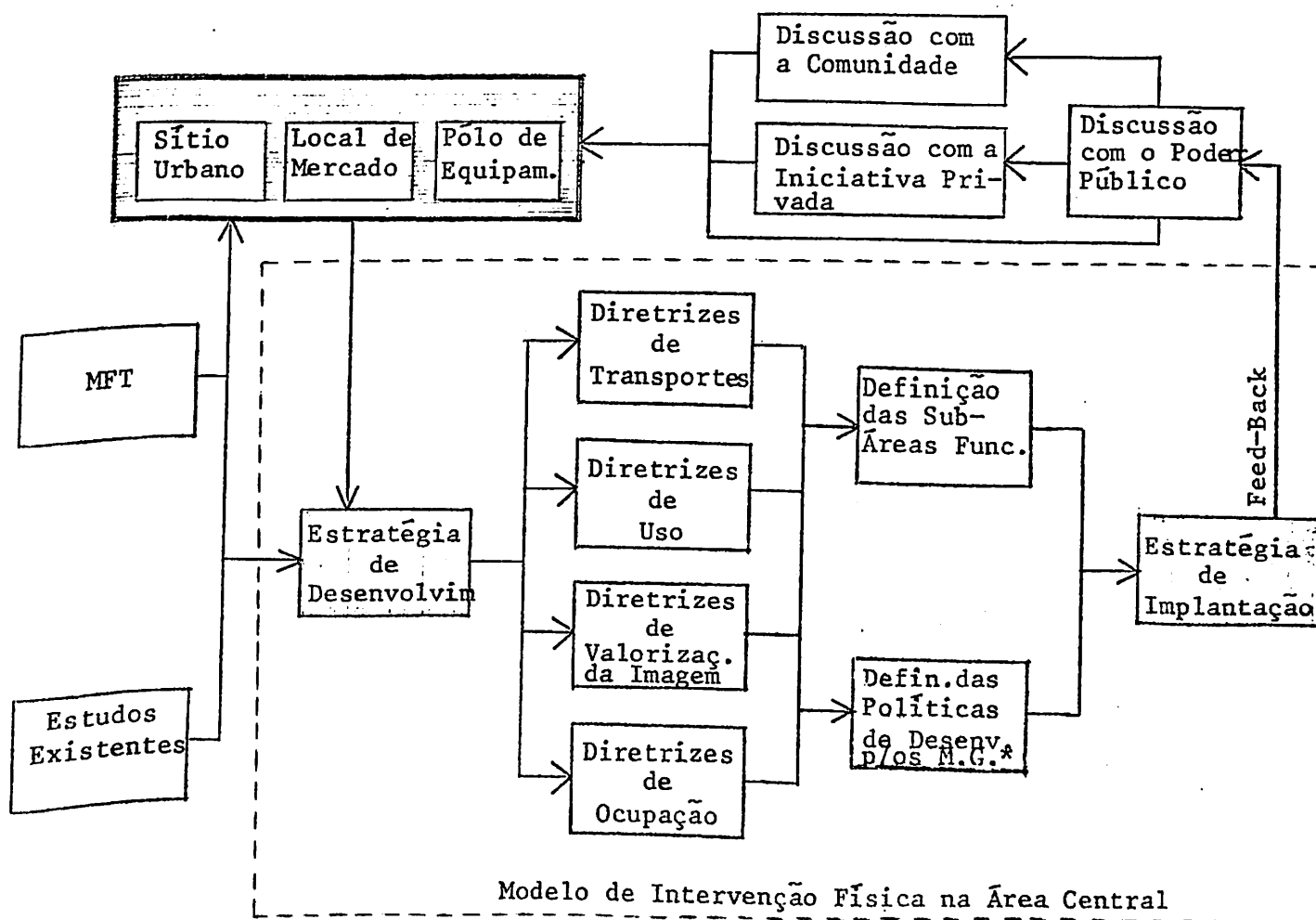
Como pode ser visto nos diferentes módulos, áreas de encosta e de vale, ocorre o posicionamento de diferentes sub-áreas especializadas segundo sua funcionalidade em transportes, seu uso específico, sua ocupação característica e a riqueza de sua imagem ambiental. Para simplificar esta visão foi elaborado o seguinte quadro, no qual são resgistradas as ocorrências de sub-áreas funcionais do Centro em cada módulo, área de encosta ou vale.

Distribuição por Módulos		Módulo da Sé	Módulo Comércio	Módulo Baixa dos Sapateiros	Módulo Sete de Setembro	Módulo Joana Angélica	Módulo Nazaré	Módulo Lapinha	Módulo Barbalho	Módulo Stº Antônio	Módulo Sete Portas	Vale Barris	Dique Tororó	Área das Encostas
Quanto aos Transportes	Áreas de Bordo das Vias de Tráfego de Alta Densidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-
	Áreas de Grandes Equipamentos Estáticos de Transporte na Periferia do Centro	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	x	x	-
	Áreas de Equipamentos Estáticos de Transporte no Âmbito do Centro	x	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Áreas de Ascensores Mecanizados de Pedestres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x
	Áreas de Uso Especificamente Central em Distribuição de Tipo	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
Quanto ao Uso	Áreas de Uso Especificamente Central Especializadas	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	x
	Áreas de Uso Tipicamente Residencial	-	-	-	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-
	Áreas de Uso Residencial e Misto	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
	Áreas de Uso Sub-Central para Atendimento das Áreas Residenciais	-	-	-	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-
Quanto à Ocupação	Áreas para Reocupação e Remanejamento	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Quanto à Imagem Ambiental	Áreas Históricas	x	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-
Áreas Livres e Praças Públicas		x	x	x	x	x	-	-	-	x	x	-	-	-
Praias e Porto		-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Perímetro Superior da Falha Geológica e Áreas em Contato com o Mar		x	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	-	x

12 ESTRATÉGIA E ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO

Distribuídas espacialmente entre os diferentes módulos geomorfológicos da Área Central ou especificadas em determinadas áreas segundo sua funcionalidade (em transportes, ocupação, uso e valorização da imagem ambiental), as diretrizes existentes configuram, desta maneira, um modelo de intervenção física bastante operacional e aberto, permitindo a sua implantação através de diferentes medidas, ações e normas, tanto dos diversos setores de administração pública Municipal e Estadual (que podem intervir no Centro da cidade) quanto da própria iniciativa privada.

O roteiro metodológico para dinamização deste modelo, sob a forma de um processo contínuo de planejamento pode ser esquematizado, rapidamente, como se segue:



Modelo de Intervenção Física na Área Central

* Módulos Geomórficos

A estratégia de implantação, com definição das intervenções setoriais específicas e imediatas e das medidas ou projetos de curto prazo, é o passo seguinte na explanação do modelo adotado. Esta estratégia, portanto, visa determinar, quer em termos setoriais, quer em termos espaciais, as prioridades de intervenção física na área central, a partir de um justo equilíbrio das atitudes de descongestionamento e revitalização, no âmago desta área.

Do ponto de vista espacial, esta estratégia se configura na tentativa simultânea de abordagem da problemática das áreas mais centrais e congestionadas do Centro da cidade e de abordagem da problemática das áreas periféricas como forma de apoio às próprias diretrizes de descongestionamento. Isto significa, como já foi possível verificar, que tanto os módulos da Sé, do Comércio, da Baixa do Sapateiro e Sete de Setembro, como as áreas de encosta e de vale (Barris, Dique, Barros Reis) são os módulos prioritários para intervenção imediata. A revitalização dos demais módulos, principalmente os residenciais (Tororó, Saúde, Nazaré, Barbalho, Lapinha etc.) ainda que importante, não se expressa como vital para uma ação imediata.

Do ponto de vista setorial, como já realçou apropriadamente Kobler no Plano Piloto, as políticas fundamentais para descongestionamento e revitalização imediata da Área Central repousam na melhoria das condições de acessibilidade e transportes. Em segundo lugar destaca-se a necessidade de tomar medidas e acionar projetos de curto prazo que interfiram na morfologia dos usos centrais. Em terceiro lugar emerge a importância de valorização da imagem ambiental e, por fim, em quarto, a transformação padrão de ocupação em algumas áreas específicas.

É claro que os critérios de determinação desta ordem de prioridades poderiam ter-se baseado nas necessidades maiores ou menores de resolver, imediatamente, dos problemas mais

graves aos menos graves do Centro da cidade. No entanto, foram adotados como critérios de determinação aqueles critérios que dizem respeito às facilidades de implantação, ou seja: maior facilidade na tomada de decisões políticas imediatas, possibilidade de obter, a curto prazo, sistemas eficientes de descongestionamento central, através de pequenas cirurgias físicas, com investimentos baixos e custos desprezíveis para modificação operacional dos sistemas existentes.

Neste quadro, as diretrizes de transportes, apesar de envolverem diferentes órgãos (e, portanto, de difícil consenso e coordenação operacional) foram as que se mostraram mais susceptíveis de implantação imediata, bem mais que as de ocupação e uso. Estas envolvem, pelo seu conteúdo normativo, por exemplo, problemas de ordem legal e institucional cuja resolução transcende o âmbito do Executivo. Por outro lado, as diretrizes de transporte se mostraram, também, muito menos onerosas que as diretrizes de valorização da imagem ambiental e as de modificação do padrão de ocupação e de uso, cuja implantação envolve custos muito mais elevados. E, por fim, a prioridade às diretrizes de transporte atende, perfeitamente, às intenções de atuação da atual gestão de governo que definem o setor transportes urbanos como o prioritário da administração municipal.

Entre as diferentes diretrizes de renovação e consolidação das atividades centrais, as diretrizes de reestruturação de ocupação em áreas específicas e aquelas de valorização da imagem ambiental, as primeiras foram consideradas prioritárias pelo menor custo que envolvem em relação às demais, se bem que tal prioridade dependa de complexas decisões político-administrativas. No entanto, caso seja adotado um comportamento de regulamentação de usos mais simples que a aprovação de lei pela Câmara (conjunto de decretos específicos e de Portarias regulamentares assinadas pelo Prefeito, por exemplo), esta complexidade pode ser superada com muito menor dispêndio de esforços.

Por fim, entre as diretrizes de valorização da imagem ambiental e aquelas de renovação do padrão ocupacional, as primeiras foram consideradas mais fáceis de implantar que as últimas pela simples questão do trato com a iniciativa privada. No caso de valorização da imagem ambiental, apesar dos altos custos envolvidos é possível lançar-se mão de recursos federais (como, por exemplo, do Plano de Recuperação de Cidades Históricas) ou de verbas municipais para adequação de prédios históricos às funções administrativas. Isto só depende do empenho e do poder de decisão das autoridades competentes. Já em quase todos os casos de reocupação (a não ser aqueles assumidos pelo próprio Poder Público), essas diretrizes têm de ser discutidas com a iniciativa privada para que ela se empolgue e assumam seu papel de agente revitalizador do Centro, o que demanda tempo e esforços específicos de diálogo (mesmo que se adotem políticas tributárias e de apoio).

Não se esgota, aí, a estratégia de implantação. Em cada bloco de diretrizes setoriais existem, também, aquelas que podem ser consideradas as mais importantes, quer no âmbito do espaço físico, quer no âmbito de suas próprias particularidades.

Em transporte, por exemplo, emergem como prioritárias as medidas relativas, em primeiro lugar, aos transportes coletivos; em seguida, as melhorias de condições de pedestralidade; e, por fim, as relativas a estacionamento. As demais diretrizes de circulação, especialização viária, normalização do transporte de carga, remanejamento do Porto, se mostram secundárias em relação às primeiras. A raiz dessa ordem de prioridades encontra-se expressa, tanto nas metas e objetivos do PLANDURB, quanto nas metas e objetivos do estudo de Uso, do Solo e Transportes.

Entre as diretrizes de uso sobressaem aquelas que dizem respeito quer à especialização de determinadas vias e

logradouros em atividades específicas quer à interdição de usos não compatíveis nas bordas das vias expressas. Carecem, em seguida, de regulamentação imediata, a localização das atividades de ponta e das atividades informais no âmbito do Centro. Logo depois, realçam-se as diretrizes de implantação dos centros de atividades administrativas municipais e culturais. Tanto as normas legais para localização dos demais usos assim como as regras para sua compatibilização espacial, não são tão urgentes como as primeiras em uma política de revitalização imediata, haja visto o esboço geral da estratégia de desenvolvimento sócio-econômico para a Área Central.

Já no que se refere à imagem ambiental, a primeira prioridade recai sobre a revitalização das praças e áreas livres a partir de seu próprio remanejamento para fins de aplicação das políticas de transporte. Em segundo lugar, a prioridade se situa na restauração daqueles prédios cujas novas funções já se preconizam como essenciais à dinamização do Centro. São prédios que podem ser destinados às atividades administrativas municipais, às atividades de ponta (bancos ou serviços de informações a nível superior, por exemplo) e às atividades informais. Entre os sugeridos para atividades administrativas estão o Paço do Saldanha e os prédios da rua do Saldanha, 25 e rua do Tijolo, 8. Entre os sugeridos para as atividades de ponta (principalmente culturais) estão os prédios do Palácio da Aclamação e do Forte São Pedro. E entre os sugeridos para atividades informais estão várias casas do Maciel e do Pelourinho. Em terceiro lugar, do ponto de vista estritamente de conservação da imagem, estão as sugestões de tombamento de novos sítios e de restauração de prédios históricos, tais como igrejas, prédios destinados a museus etc. Em quarto lugar está o tratamento das áreas em contato visual com o mar e das praias remanescentes do Comércio. As demais diretrizes de valorização da imagem ambiental, inclusive as que se referem a melhorias e construção de equipamentos turísticos e de lazer podem ser consideradas secundárias.

A ordem de prioridades com que foi encarado este conjunto de medidas advém de sua integração com as prioridades das políticas de uso e transporte.

Por fim, no que diz respeito às diretrizes de reocupação, as prioridades recaem:

- 1) nos terrenos onde podem ser localizados edifícios-garagem, estacionamentos subterrâneos e/ou estacionamentos a nível do solo, consoante as diretrizes de transporte;
- 2) nos terrenos próximos aos prédios históricos de principal estruturação para as atividades administrativas, onde podem ser localizadas outras atividades que lhe forem complementares, desde que o projeto arquitetônico não entre em conflito com a valorização da imagem histórica;
- 3) nos terrenos em ruína ou terrenos cujos prédios têm pouco valor histórico, cujo remembramento permita a rápida reocupação por atividades consideradas prioritárias em cada zona específica (na Baixa do Sapateiro, por exemplo).

Esta ordem de prioridades, também, foi estabelecida consoante a sua integração com as prioridades para as diretrizes de transporte e de uso.

Jogadas e integradas às políticas prioritárias de descongestionamento, valorização de espaço, estas prioridades determinam uma ordenação das diferentes diretrizes em intervenções setoriais e específicas imediatas e em medidas e projetos de curto prazo.

No que se refere às intervenções setoriais e específicas imediatas, emergem as seguintes diretrizes:

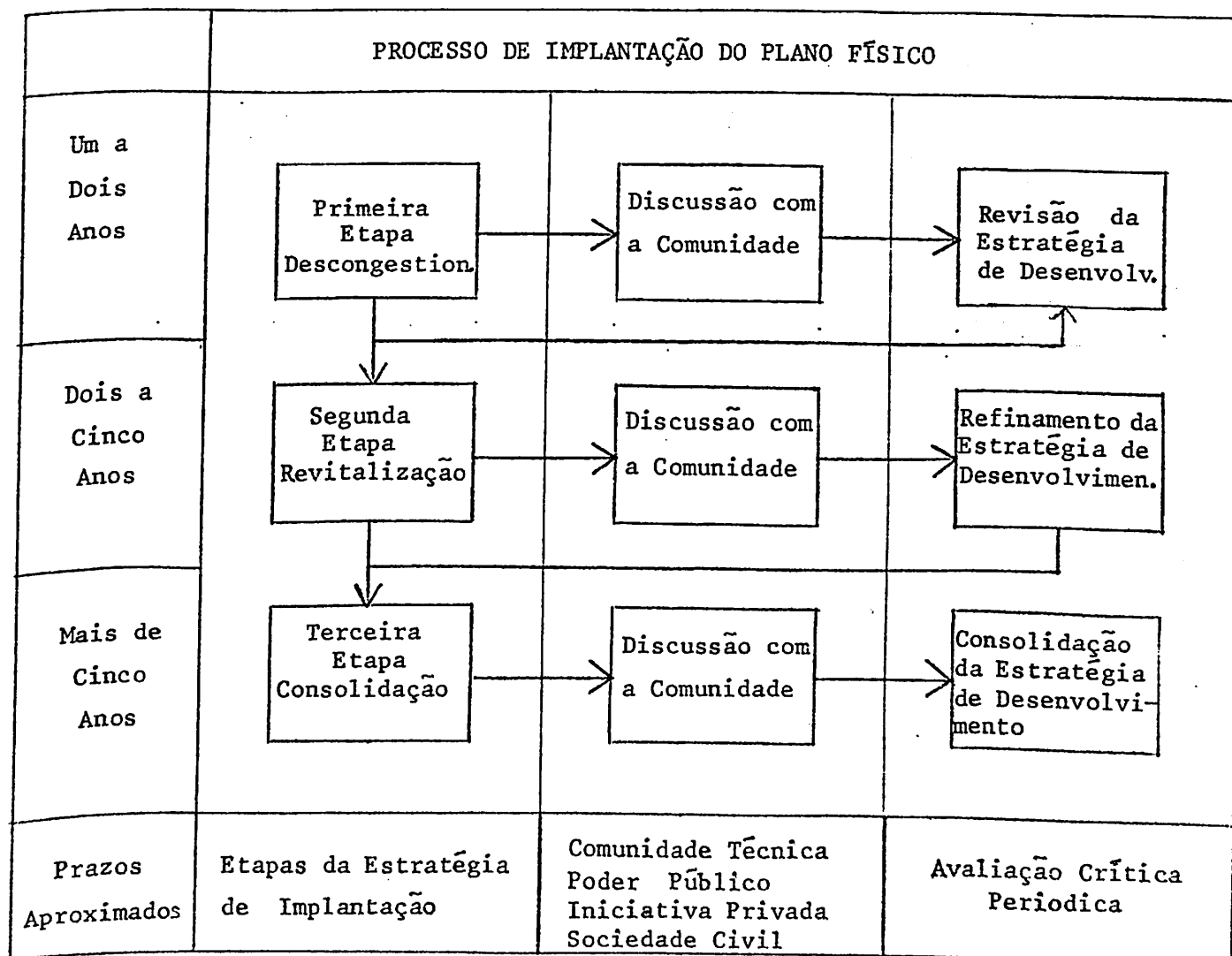
- 1) melhoria do sistema de transporte coletivo através de implantação do TRANSCOL e tendo como terminais prioritários, pela ordem: Barroquinha/Aquidaban, Campo Grande, França e SÉ;
- 2) regulamentação do uso especializado nesses logradouros, principalmente das atividades administrativas nas adjacências da SÉ, das atividades culturais no Campo Grande, de algum tipo de comércio e/ou serviços especializados na SÉ, Terreiro e arredores e das atividades informais nessas mesmas áreas;
- 3) valorização ambiental e paisagística destas três praças (SÉ, Terreiro e Campo Grande), elementos estruturais básicos dos módulos centrais da SÉ, Baixa do Sapateiro, Sete de Setembro e Comércio;
- 4) implantação de um estacionamento periférico em Água de Meninos;
- 5) interdição de usos não residenciais nas áreas de bordo do sistema de vias expressas que dão acesso imediato ao Centro: Vale dos Barris, Dique do Tororô e Barros Reis (trecho de Baixa de Quintas a Sete Portas), caso não disponham de acesso a estacionamentos particulares;
- 6) utilização de ônibus articulados em linhas circulares centrais, em caráter experimental;
- 7) execução imediata dos projetos de curto prazo.

Este conjunto de medidas imediatas corresponde, na verdade, à primeira etapa da estratégia de implantação cujo objetivo é o descongestionamento do âmago da Área Central; a segunda etapa caracteriza-se pelo objetivo de revitalizar o Centro através da implantação dos projetos acima referidos. A terceira etapa, de médio prazo, caracteriza-se com a

consolidação da Área Central como Núcleo Metropolitano, através da implantação de sistemas de transportes de massa e de entrada em operação, plena de aglomerações de atividades de ponta cujos equipamentos foram construídos na etapa anterior.

O detalhamento da segunda e terceira etapas, ainda que possa ter base neste documento, é deixado para o momento oportuno quando da primeira avaliação efetiva de aplicação destas políticas e diretrizes.

Por fim, cabe registrar que, no modelo proposto para intervenção física na Área Central, a participação da comunidade no processo de crítica e avaliação das proposições é fundamental, para que o Plano Piloto adquira realmente as características dinâmicas que lhe são atribuídas.



13 MEDIDAS E PROJETOS DE CURTO PRAZO

Este pacote contém 9 (nove) projetos e medidas a serem elaborados em curtíssimo prazo. São os seguintes:

- I - Projeto Urbanístico do Vale dos Barris, incluindo o terminal de transbordo da Lapa, estacionamentos periféricos de São Raimundo e Barris, hierarquização das vias e tratamento paisagístico de toda a área;
- II - Política de Estacionamentos na Área Central, incluindo estacionamentos periféricos, estacionamentos de alta rotatividade (áreas azuis) e localização de edifícios-garagem;
- III - Estudo de Viabilidade dos Ascensores Mecanizados para pedestres, principalmente para aqueles propostos pelo Plano Piloto, quer em termos de sua propriedade urbanística e arquitetônica, quer em termos do baixo custo/benefício;
- IV - Ante-Projeto do Centro Administrativo na Sé;
- V - Plano Diretor do Centro Cultural no Campo Grande (incluindo o Forte de São Pedro, Passeio Público e Largo dos Aflitos);
- VI - Projetos de Restauração imediata de prédios históricos;
- VII - Plano Diretor do Pelourinho - PLANDIP;
- VIII - Projeto de Remanejamento das praças e ruas livres;
- IX - Minutas dos Decretos de regulamentação urbanística e de postura na Área Central.

Para cada um destes projetos e medidas são apresentados, sumariamente, nas páginas seguintes os objetivos, a justificativa, algumas recomendações para sua elaboração, os prováveis recursos necessários e a responsabilidade funcional pela sua execução.

PROJETO OU MEDIDA
PLANO DIRETOR DO CENTRO CULTURAL DO CAMPO GRANDE

1

Justificativa Sumária - As atividades centrais de cultura e lazer acham-se dispersas, mal articuladas e funcionalmente decadentes em Salvador. O local mais propício à revitalização destas atividades é a área que circunscribe o Campo Grande, pela existência de inúmeros equipamentos e prédios adaptáveis a tal fim.

Objetivos - Revitalizar e ordenar as atividades culturais, principalmente as de ponta no âmbito da Zona Central.
Retomar a imagem e a ambiência histórico-cultural do conjunto Praça Dois de Julho, Passeio Público e Largo dos Aflitos.

Recomendações para a Elaboração - Integração com as diretrizes de transportes para a mesma área; Estudo urbanístico integrado do Largo Dois de Julho, Passeio Público e Largo dos Aflitos, inclusive com estudo das possibilidades de um belvedere para exploração da imagem visual para a baía; Projeto de recuperação dos prédios históricos da área, principalmente Palácio da Aclamação e Igreja dos Aflitos; Viabilidade de reutilização do Forte de São Pedro.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA
ANTEPROJETO DO CENTRO ADMINISTRATIVO DA SÉ

2

Justificativa Sumária - As atividades administrativas municipais acham-se localizadas em vários pontos do Centro, dificultando não só as movimentações burocráticas internas como o atendimento do público. O local mais propício para aglutinação dessas atividades é a área dos arredores da Sé, nas proximidades do Núcleo Histórico.

Objetivos - Racionalizar espacialmente as funções administrativas do município, oferecendo-lhes dignidade compatível com o exercício do poder.
Utilizar o remanejamento destas atividades como forma de revitalização da Área Central.

Recomendações para a Elaboração - Apresentação de alternativas de localização no âmbito da Sé. Estudo detalhado da acessibilidade do estacionamento.
Projeto de recuperação dos prédios históricos da área, adaptando-os para os fins administrativos. Manutenção dos padrões de ocupação e da imagem ambiental.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA

PROJETO URBANÍSTICO DO VALE DOS BARRIS E DA LAPA

3

Justificativa Sumária - O Vale dos Barris apresenta-se como uma das "entradas" mais importantes da Área Central, tendo sido selecionada como área ideal de localização de estacionamentos periféricos; integrada à Lapa, mostra-se potencialmente como o melhor local para implantação de um terminal de coletivos de bairro e circulares centrais.

Objetivos - Favorecer a melhoria das condições de acessibilidade ao Centro mediante a implantação de equipamentos estáticos de transporte. Integrar urbanisticamente o sistema expresso de vales à malha viária interna da Área Central, em seu extremo Sul.

Recomendações para a Elaboração - Estudo da acessibilidade de pedestres ao Campo Grande e a Rocinha da Piedade. Viabilidade de implantação de micro-centros comerciais. Melhoria das condições de operacionalidade para o estacionamento. Atendimento integral das recomendações do TRANSCOL. Anteprojeto arquitetônico dos equipamentos estáticos de transporte. Diretrizes paisagísticas para toda a área.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN/GEIPOT

PRAZO
QUATRO MESES

PROJETO OU MEDIDA

PLANO DIRETOR DO PELOURINHO

4

Justificativa Sumária - As diretrizes existentes para recuperação do Núcleo Histórico, em seus limites atuais, não se mostraram suficientes para equacionar toda a problemática urbanística arquitetônica, artística cultural da Área Central. É necessário ampliá-las e estender seus limites ao Saldanha e a Santo Antonio, integrando-as as diretrizes de seus arredores imediatos.

Objetivos - Todos os já designados pelo PLANDIP (iniciado, porém desativado, no atual momento); recuperação da imagem histórica, nos limites do estudo; reanimação dos usos existentes desde que não implique na expulsão irrefletida dos moradores de baixa renda; estudo de novas utilizações; determinação dos padrões de ocupação do entorno, etc.

Recomendação para a Elaboração - Retomada da execução, no mais breve espaço de tempo; Estudo das condições de circulação no Centro, integrado às diretrizes de transporte (principalmente do TRANSCOL); Determinação das prioridades de recuperação nos diferentes prédios; Estudo de legislação específica.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
FUNDAÇÃO PATRIMÔNIO/OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA
PROJETOS DE RESTAURAÇÃO IMEDIATA DE PRÉDIOS HISTÓRICOS

5

Justificativa Sumária - O patrimônio arquitetônico artístico e cultural da Área Central vem sendo sistematicamente destruído pelo tempo, pelos incêndios, pela falta de atenção das autoridades competentes, pela falta de recursos financeiros; é vital sua restauração para a própria revitalização da Área Central.

Objetivos - Recuperar prédios de alta significância histórica para novas utilizações imediatas, principalmente pelo poder público, quer para fins administrativos, quer para fins culturais.

Recomendações para a Elaboração - Verificação das potencialidades de cada qual, face as destinações principais do Plano Diretor do Centro Cultural, do Anteprojeto do Centro Administrativo e do PLANDIP;
- Integração de cada prédio a eventuais anexos, com ambiência moderna;
- Estudo consciencioso das redivisões internas e seu mobiliário.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
FUNDAÇÃO PATRIMÔNIO/OCEPLAN

PRAZO
HUM ANO

PROJETO OU MEDIDA
PROJETOS DE REMANEJAMENTO DE PRAÇAS E ÁREAS LIVRES

6

Justificativa Sumária - A maioria das praças e áreas livres do Centro acham-se congestionadas por inúmeras funções (principalmente de transportes) incompatíveis com sua dignidade urbanística. Além disso, as novas diretrizes de transporte (do TRANSCOL) e de preservação de imagem ambiental exigem a sua readequação espacial e funcional.

Objetivos - Recuperar a dignidade urbanística (às vezes, histórica) das praças e áreas livres da Área Central, contribuindo assim para a revitalização do Centro. Criar ambientes para o passeio e descanso visual dos transeuntes.

Recomendações para a Elaboração

- Integração com o TRANSCOL;
- Estudo das áreas de contato visual com o mar, principalmente destinada a belvederes;
- Manutenção das atividades informais;
- Cuidado nas diretrizes de arborização e sombreamento.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
TRÊS MESES

PROJETO OU MEDIDA
POLÍTICA DO ESTACIONAMENTO NA ÁREA CENTRAL

7

Justificativa Sumária - A atual disposição dos locais de estacionamento no âmbito Central, favorece a criação de pontos de estrangulamento do tráfego, cria embaraços à imagem ambiental, conflita com o trânsito de pedestres, e não se relaciona, de forma integrada, com os demais sistemas de transporte.

Objetivos - Racionalizar a distribuição dos estacionamentos permissíveis, com base no critério de alta rotatividade. Montar um sistema integrado de edifícios-garagem, estacionamentos ao nível do solo e estacionamentos subterrâneos.

Recomendações para a Elaboração - Integração com o TRANSCOL; Respeito à diretriz de uso, ocupação e imagem ambiental do documento políticas e diretrizes para a Área Central; Previsão a médio e longo prazo das vagas necessárias, segundo a destinação de seus usuários (empresários, funcionários públicos, viajantes para negócios e compras, etc.).

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
GEIPOT/OCEPLAN

PRAZO
SEIS MESES

PROJETO OU MEDIDA
ESTUDO DE VIABILIDADE DOS ASCENSORES MECANIZADOS

8

Justificativa Sumária - As atividades centrais localizam-se em platôs e/ou módulos de diferentes níveis, cujo acesso e interligação faz-se muitas vezes através de ladeiras e/ou escadarias de difícil pedestralidade.

Objetivos - Integrar fisicamente módulos geomórficos de diferentes níveis, na Área Central:

- Favorecer a integração espacial de usos semelhantes situados em platôs de diferentes níveis;
- Incentivar a acessibilidade de pedestres à Área Central.

Recomendações para a Elaboração

- Integração com o TRANSCOL;
- Estudo da ocupação do uso do solo e da imagem ambiental nos locais onde se pretende implantar ascensores mecanizados;
- Estudo das recomendações do Plano Piloto.

RESPONSABILIDADE FUNCIONAL
OCEPLAN

PRAZO
QUATRO MESES