

PREFEITURA DA CIDADE DE SALVADOR  
OCEPLAN

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

CLAN S.A.  
outubro/78

## A P R E S E N T A Ç Ã O

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

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

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

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

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

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

PLANDURB

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

E Q U I P E

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

COLABORADORES

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

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

## SUMÁRIO

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

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

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

#### 4.3.3 Bases Para Novas Legislações de Uso e Ocupação do Solo

##### ÍNDICE DE DOCUMENTOS GRÁFICOS

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

##### ZC-m Desenhos de Meso Escala.

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



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

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

ZC-U- Desenhos de Micro Escala.

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

## 1. CRITÉRIO METODOLÓGICO

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

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

### 1.1 ESCALAS DE ABORDAGEM

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

### 1.1.1 Macro Escala de Abordagem

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

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

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

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

### 1.1.2 Meso Escala de Abordagem

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

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

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

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

### 1.1.3 Micro Escala de Abordagem

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

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

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

## 1.2 Níveis de Abordagem

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

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

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

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

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

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

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

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

### 1.2.1 Nível de Diagnóstico

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

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

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

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

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

### 1.2.2 Nível de Estudos Alternativos

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

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



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

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

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

### 1.2.3 Nível de Proposição para Implantação Imediata

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

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

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

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

### 1.3 PRINCIPAIS CONDICIONANTES DE DESEMPENHO URBANO E INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Z	C	
---	---	--

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## 2. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO PARA A ZONA CENTRAL DE SALVADOR

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

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

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

### 2.1 CONDICIONANTES GEOMORFOLÓGICOS

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

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

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

### 2.1.1 Condicionantes Geomorfológicos de Macro Escala

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

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

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

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

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

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

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

### 2.1.2 Condicionantes Geomorfológicos de Meso Escala

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

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

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

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

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

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



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

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

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

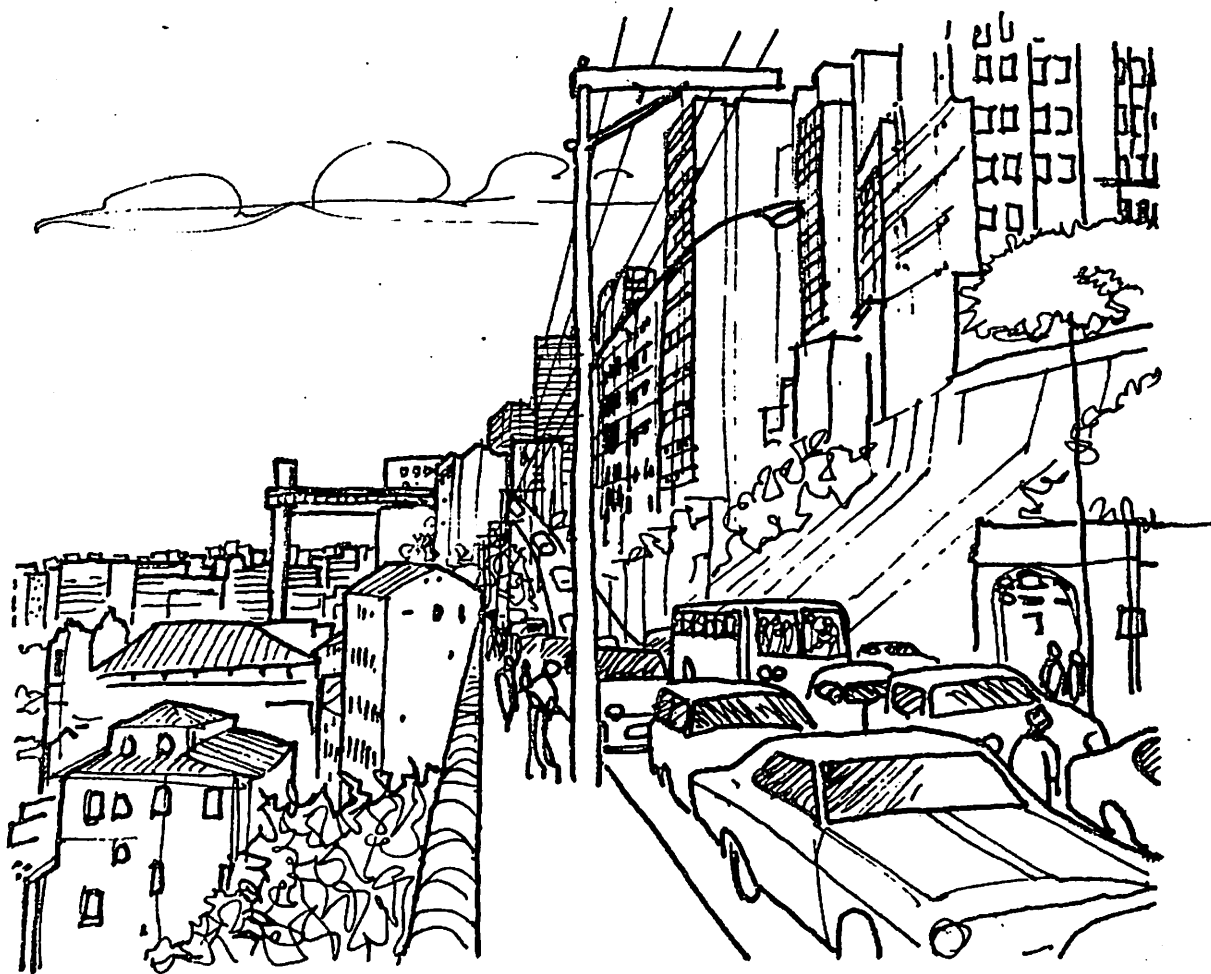
Com base no minucioso mapeamento das isoplanas de 10%, podemos adiantar algumas considerações importantes relativamente ao condicionamento geomorfológico do desempenho urbano e intervenções urbanísticas no Centro de Salvador, a serem naturalmente confirmadas quando exame dos demais condicionamentos,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

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

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

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

Sadira da Montanha antes da  
revolução automobilizante.



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

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

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

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

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

## 2.2 CONDICIONAMENTO DA ACESSIBILIDADE

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.2.1 Condicionamento de Acessibilidade na Macro Escala de Abordagem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.2.1 CONDICIONANTES DE ACESSIBILIDADE NA MESO ESCALA DE ABORDAGEM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### 2.3 CONDICIONANTES DE USO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.3.1 Condicionantes de Uso da Macro Escala

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.3.2 Condicionamento de Uso na Meso Escala

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.4 CONDICIONANTES DE OCUPAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.4.1 Condicionantes de Ocupação na Macro Escala

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.4.2 Condicionantes de Ocupação na Meso Escala

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.5 CONDICIONANTES DE EQUIPAMENTO

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

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

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

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

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

#### 2.5.1 Condicionantes de Equipamento da Macro Escala

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.5.2 Condicionantes de Equipamento da Meso Escala

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. PROPOSIÇÕES DE INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS

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

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

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



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

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

### 3.1 INTERVENÇÕES NO PLANO GEOMORFOLÓGICO

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

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

#### 3.1.1 Intervenções no Módulo Santo Antonio

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

A fotogênica ambiência da  
Igreja do Pilar com sua escadaria  
e edifícios lindos no Módulo  
promórfico de S<sup>to</sup> Antônio



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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.2 Intervenção no Módulo do Barbalho

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

### 3.1.3 Intervenção no Módulo Lapinha

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

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

#### 3.1.4 Intervenções no Módulo da Baixa do Sapateiro

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

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

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

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

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

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

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

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

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

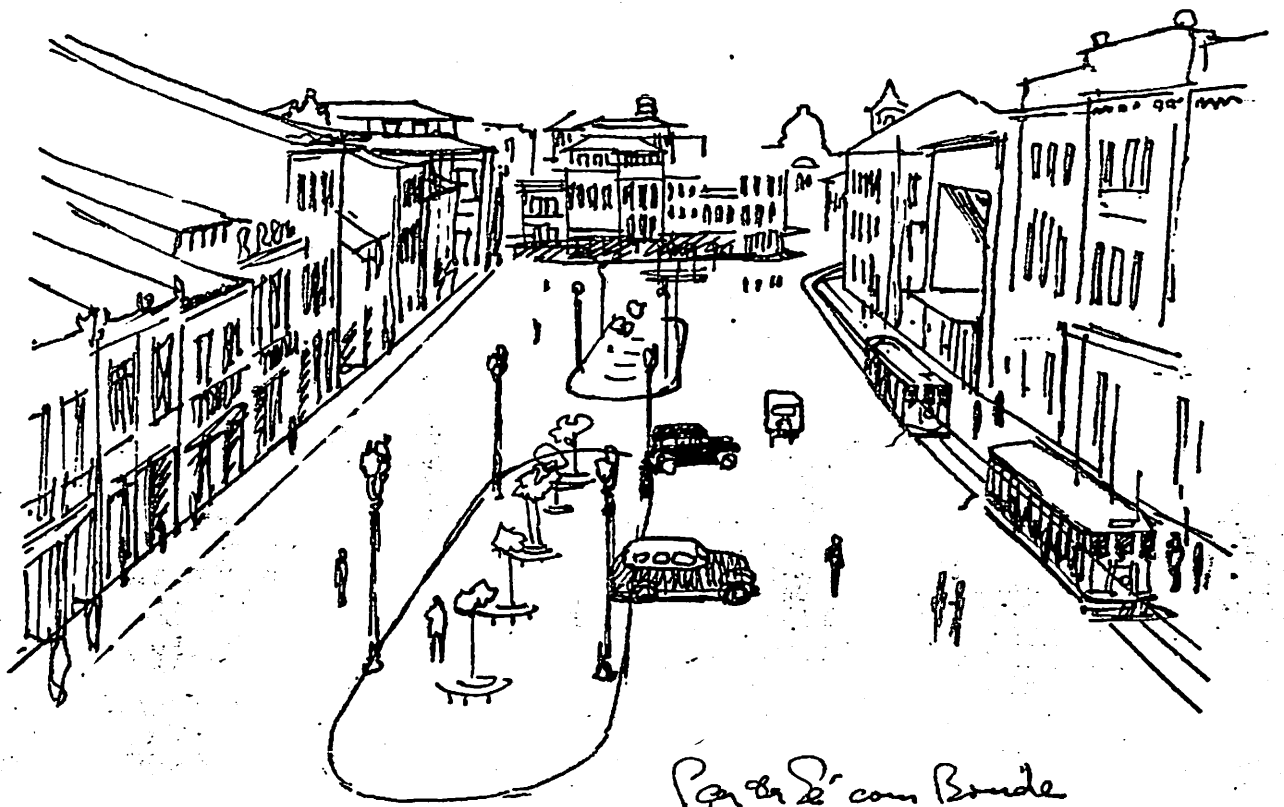
Ainda no campo da relação geomorfologia-acessibilidade no sentido da intervenção urbanística na Baixa do Sapateiro faz-se necessário a introdução de novo equipamento urbano do tipo ascensor de pedestres, especialmente de escadas rolantes, para o desnível Terreiro de Jesus - Baixa do Sapateiro, ao longo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

### 3.1.5 Intervenções no Módulo da Sé

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

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

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



Per da S<sup>e</sup> com Bonde

Per da S<sup>e</sup> Atual





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

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

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

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

130  
28V

13.000  
70  
910.000

### 3.1.6 Intervenções no Módulo do Comércio

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.7 Intervenção no Módulo Sete de Setembro

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

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



## O Modelo Haqam Petrodólares

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

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

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

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

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

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

### 3.1.8 Intervenção no Módulo Barris

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

### 3.1.9 Intervenção no Módulo Joana Angélica

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

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

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

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

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

### 3.1.10 Intervenção no Módulo Nazaré

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

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

### 3.1.11 Intervenção no Módulo Sete Portas

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

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

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



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

### 3.1.12 Intervenção nas Encostas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.1 Seletividades Origem Destino e Faixa de Renda

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.2 Seletividade O.D., Origem Destino

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

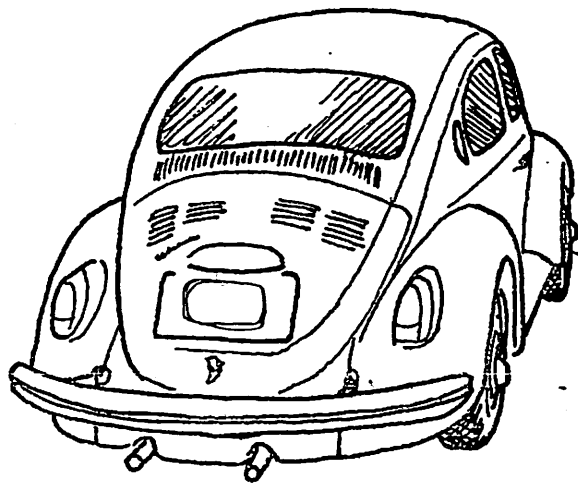
a) O automóvel, veículo de alta Seletividade Origem-Destino, demanda para seu pleno desempenho um crescente espaço viário e sobretudo de estacionamento nas imediações dos Centros.

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

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

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





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

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

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

O próprio desafogo do centro beneficiará a eficiência dos circulares.

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

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

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

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

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

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

#### 3.2.4 Readequação da Seletividade OD Origem-Destino.

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

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

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

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

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

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

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

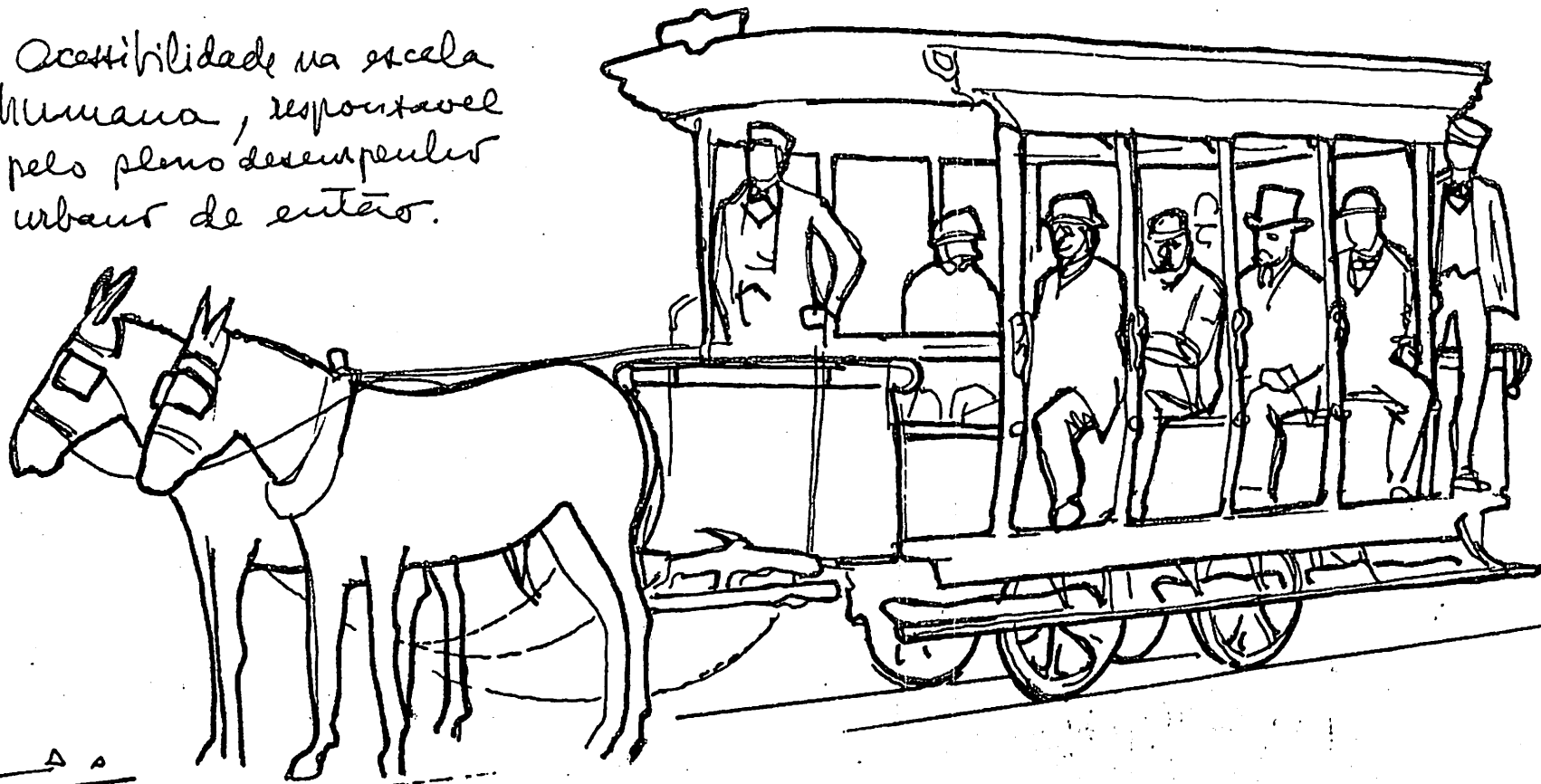
O valor do coeficiente  $n$  pode ser determinado econometricamente, sujeito naturalmente a oportunas reavaliações segundo a observação contábil dos resultados, que fogem, naturalmente, ao nível piloto deste documento.

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

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

A introdução de novas tecnologias, metrô, Cabines Programadas

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



A A

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

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

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

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

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

### 3.3 INTERVENÇÃO NO PLANO DA ACESSIBILIDADE - VIÁRIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.3.1 Readequação da Hierarquia Viária

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

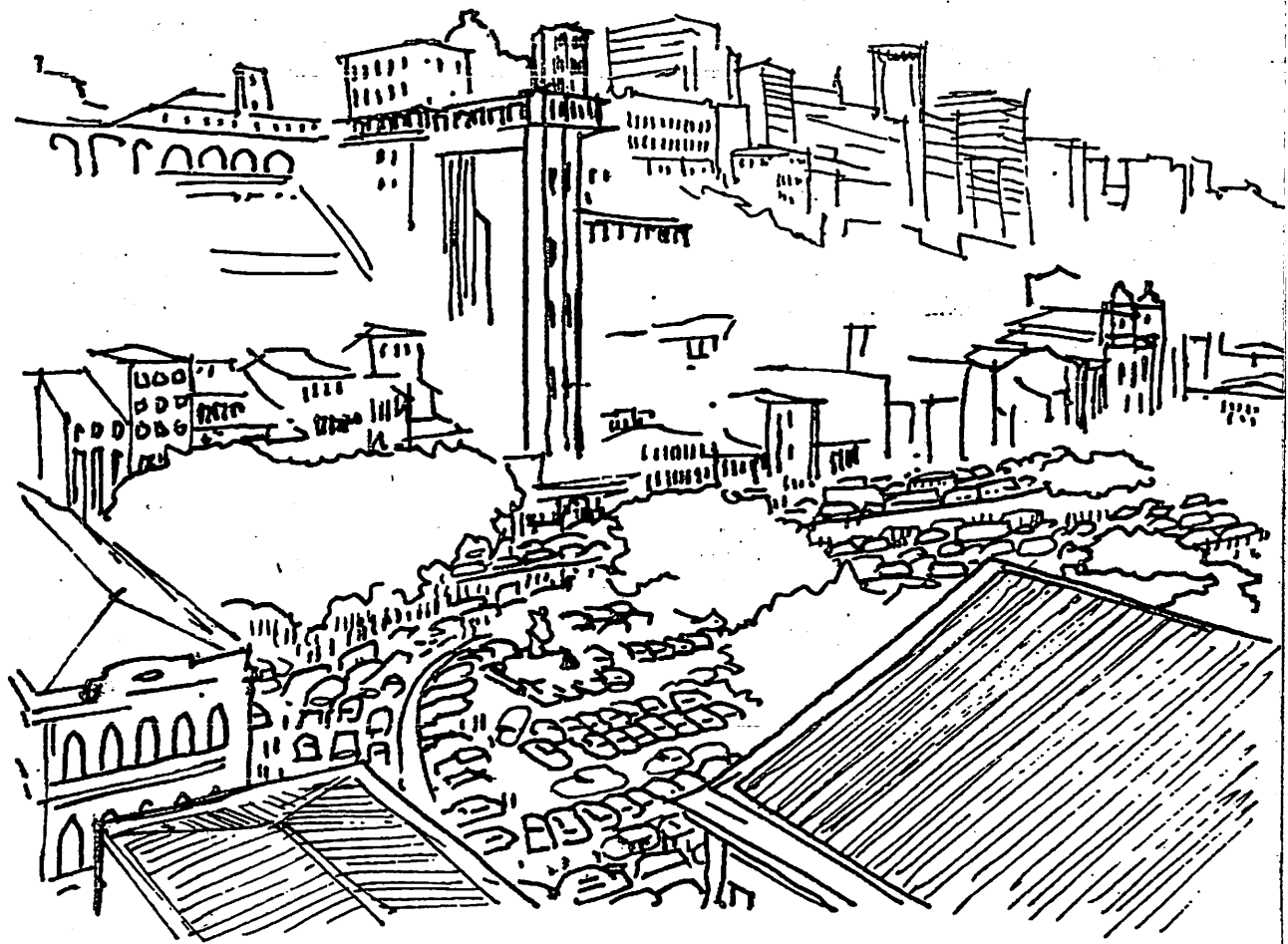
A centralidade excepcional deste logradouro, a Baixa do Sapateiro, faz recomendar com segurança, a intervenção no sentido de dotá-la na extremidade do Aquidabam, de grande terminal de Ônibus periférico, acoplado a um terminal específico central, de forma que através da mesma Baixa do Sapateiro, se viabilize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

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

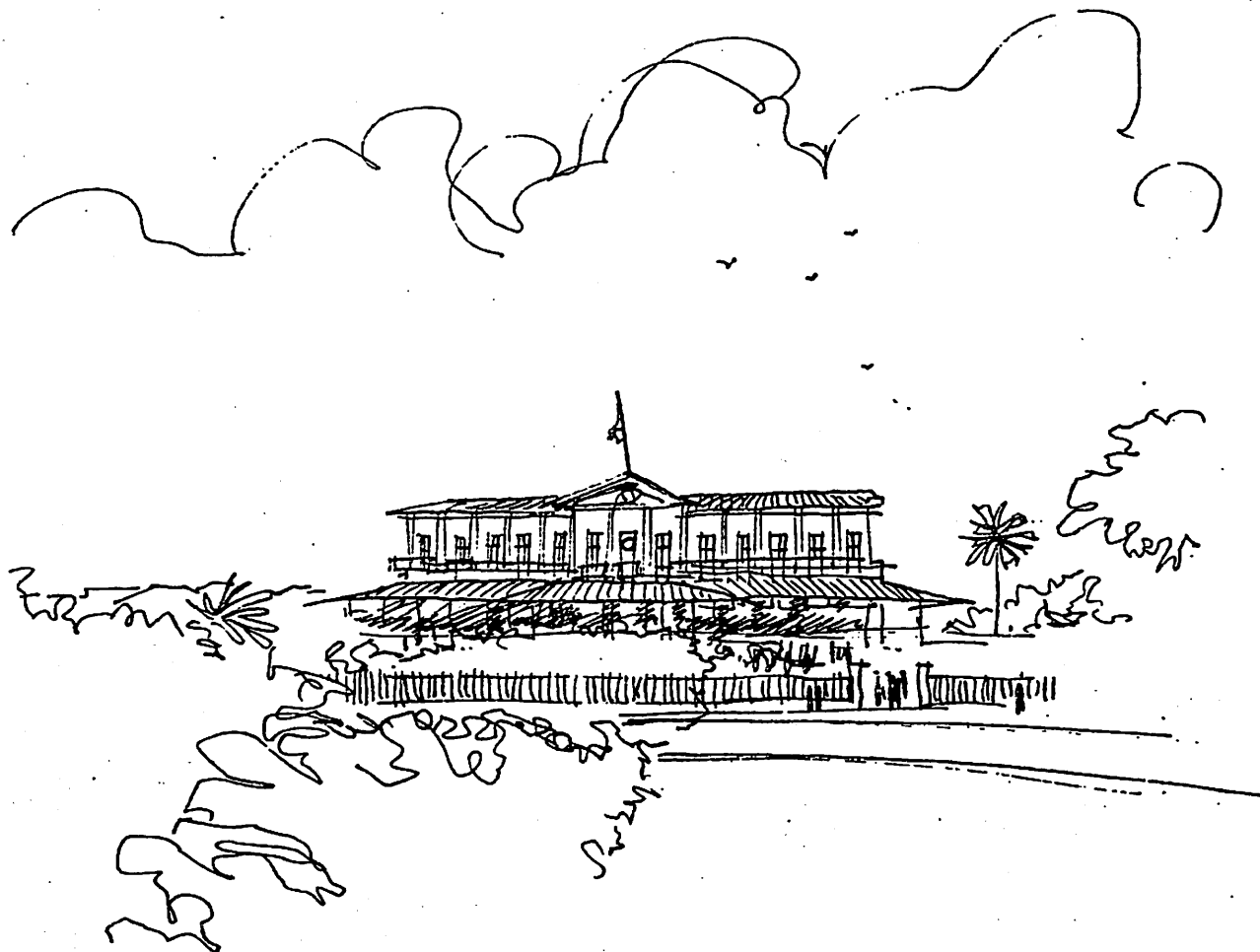
Cabe, ainda, assinalar que o elevador da 12 de Outubro, somado aos do módulo da Sé e ao terminal central da Sé, especializado este para os circulares centrais, resolve definitivamente juntamente com as intervenções no Aquidabam e Baixa do Sapateiro, a inviável revitalização de toda a área central nas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

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

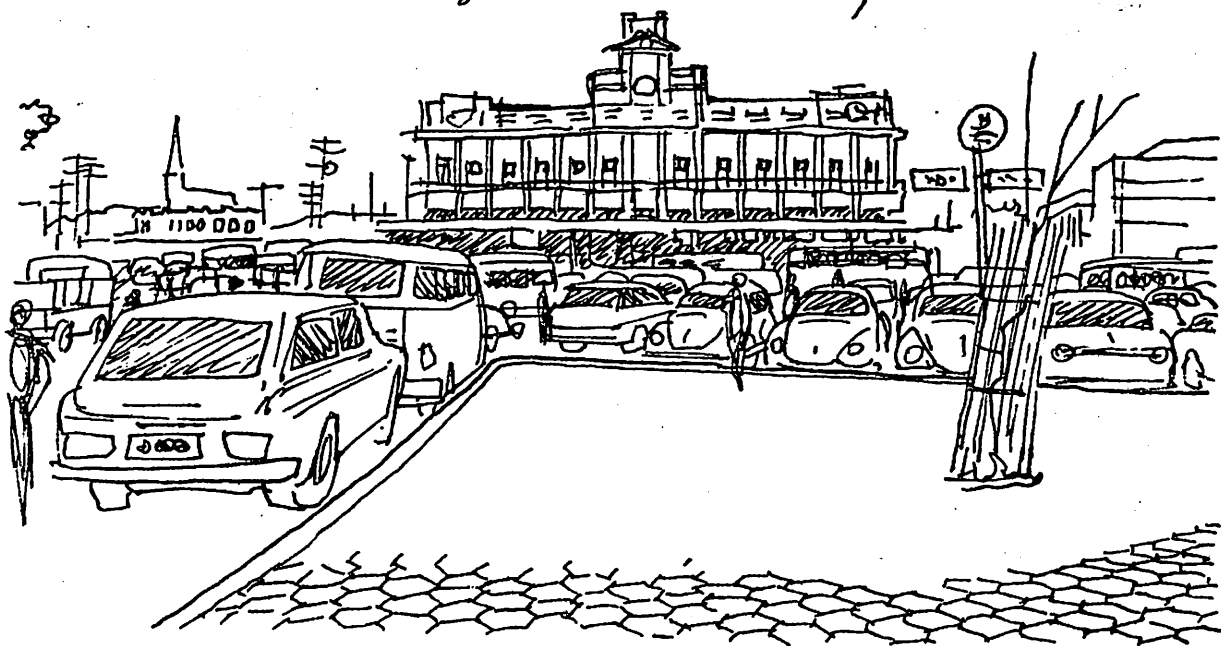
Nos termos da metodologia adotada, Adequação do Transporte de Massa, faz-se indispensável alcançar a integridade do conjunto dos sistemas, viário e o de transportes, relacionando as frotas de diferente economicidade e



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



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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.4 INTERVENÇÕES NO PLANO DO USO DO ESPAÇO URBANO CENTRAL

Cabe esclarecer que, atualmente, o mero Zoneamento de Uso

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

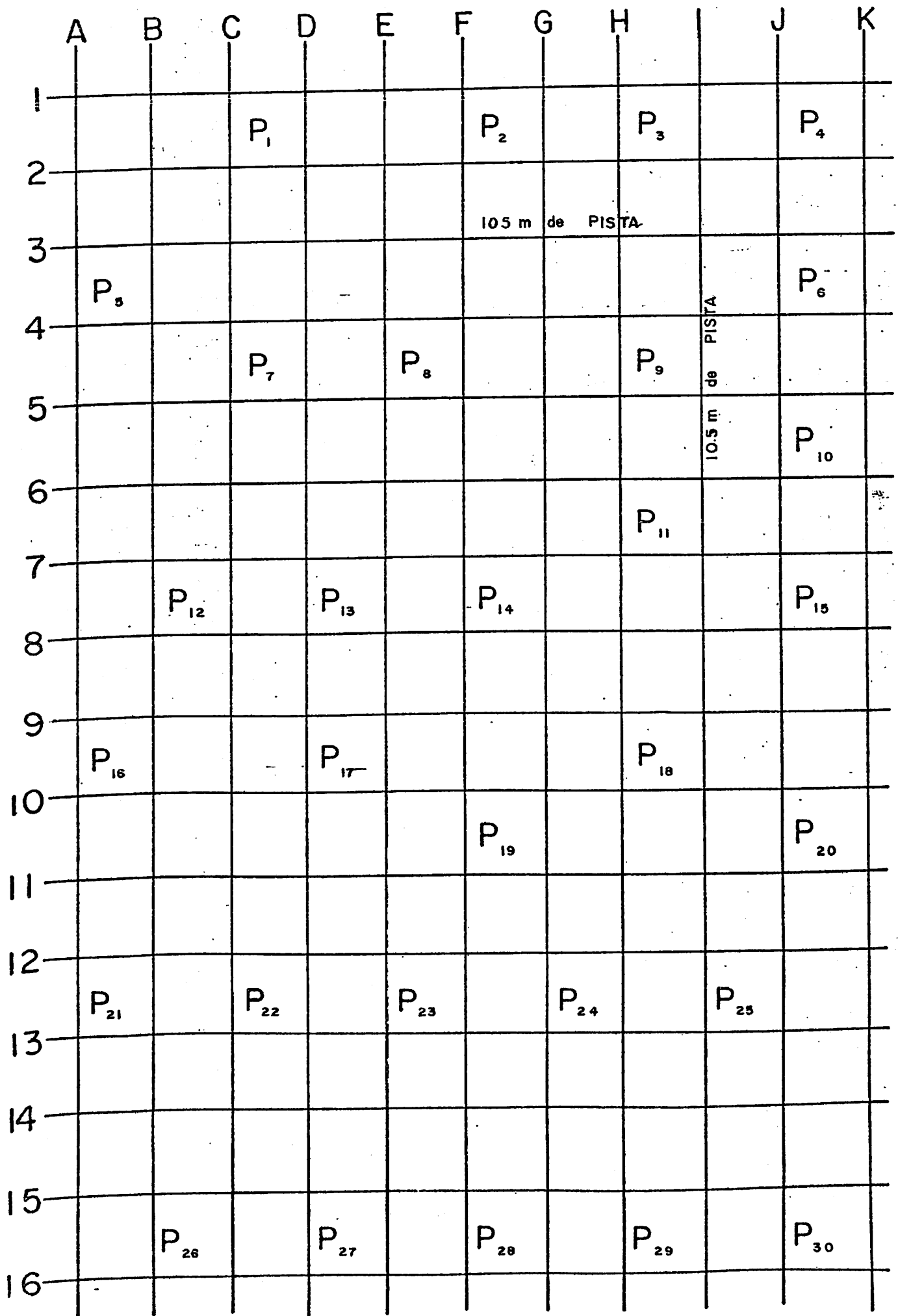
O exame desses dados (quadro 4) permite a perfeita compreensão da filosofia de Parcelamento disponível como condicionantes da ocupação e do desempenho urbanos.

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

# QUADRO I

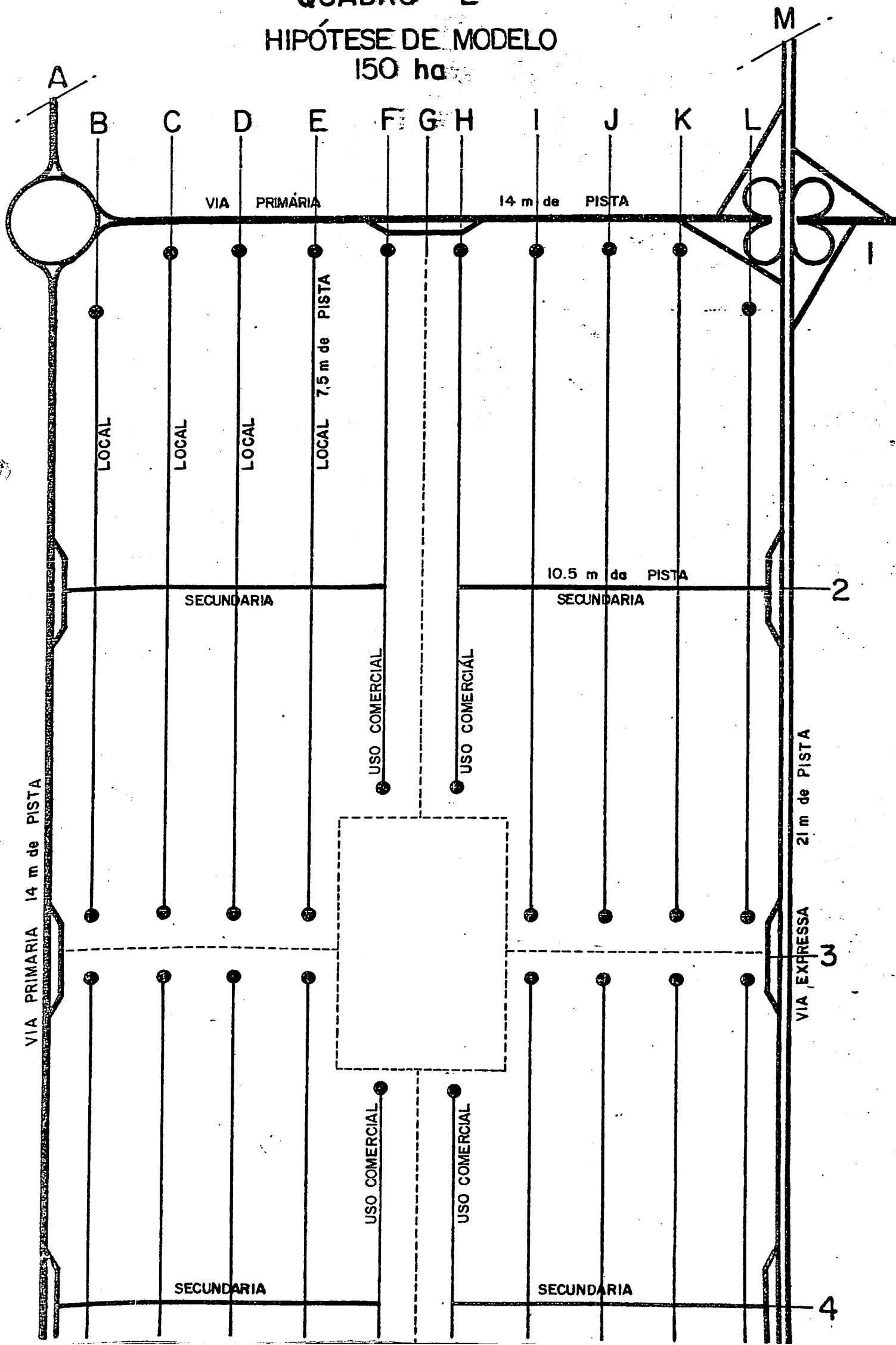
## MODELO VIGENTE

### 150 ha





QUADRO 2  
HIPÓTESE DE MODELO  
150 ha



**QUADRO 3**  
**AVALIAÇÃO COMPARATIVA**

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

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

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

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

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

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

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

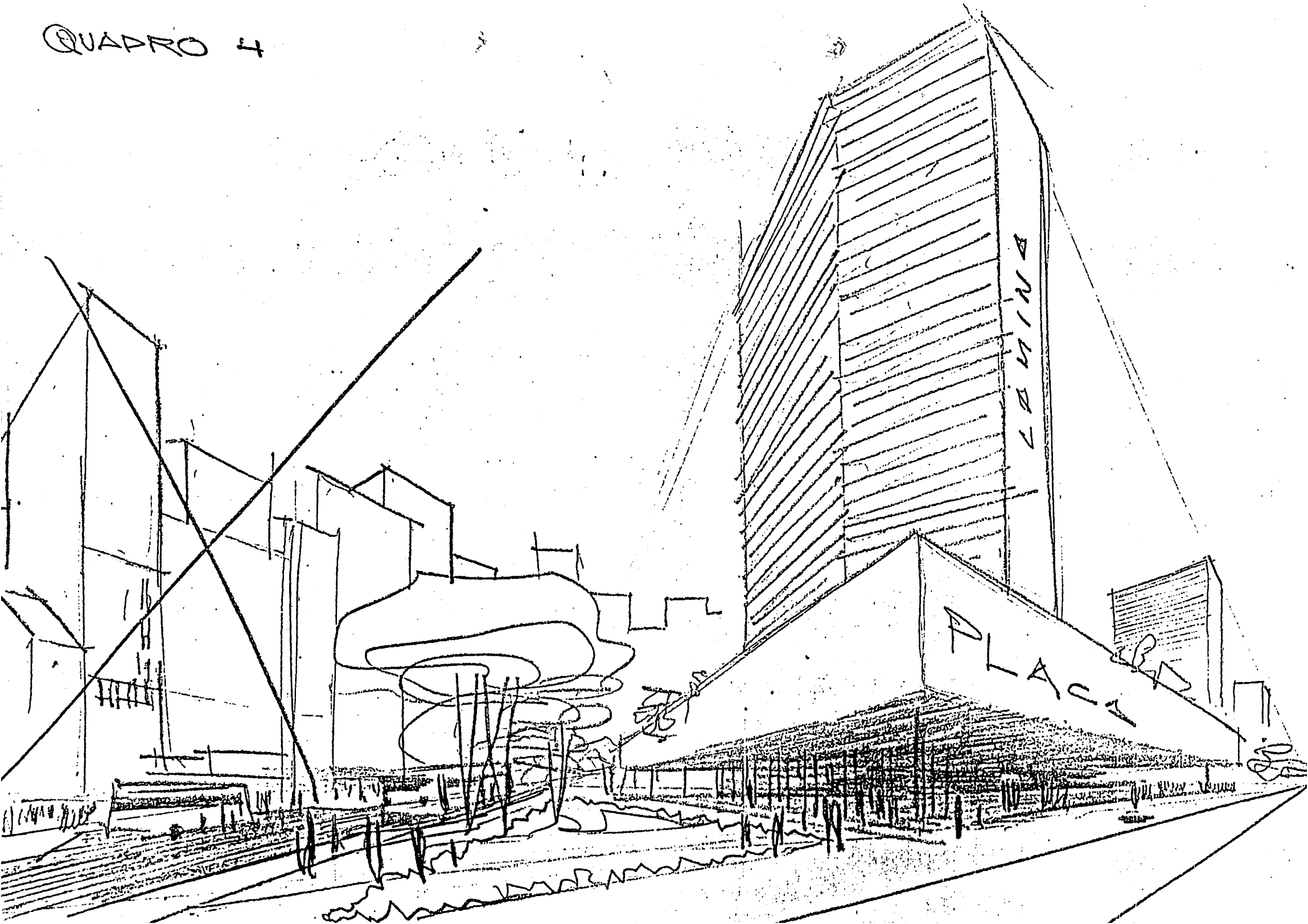
Naturalmente, para as áreas históricas, mapeadas no desenho ZC-m-D-0-002, deve ser mantido o critério de preservar rigorosamente o padrão histórico de ocupação, objetivando a manutenção rigorosa da imagem e características urbanas de época, mediante o total congelamento da densificação de ocupação.

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

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

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

QUADRO 4



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

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

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

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

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

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

### 3.6 INTERVENÇÕES NO PLANO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termo de Referência que instruiu este trabalho.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.6.2 Intervenções Continuadas Integradoras

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. PRODUTOS DO NÍVEL DE PLANEJAMENTO PILOTO

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

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

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

#### 4.1 Objetivos e Meios Gerais

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

##### 4.1.1 Preservar Características de Responsabilidade Quanto ao Significado do Centro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.1.2 Preservar a Vitalidade e ou Revitalizar o Centro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.4 Encadeamento Lógico de Intervenções Para Alcançar os Objetivos Pretendidos.



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

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

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

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

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

#### 4.2 OBJETIVOS E MEIOS ESPECÍFICOS (TÁTICOS)

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

##### 4.2.1 Delimitação da Área Central.

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

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

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

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

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

#### 4.2.2 Delimitação das Sub-Áreas Centrais com Características Específicas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

#### 4.2.7 Incentivar a Expansão do Uso Habitacional no Centro?

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

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

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

bem por melhores que sejam suas vãs intenções.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os artesãos, analogamente, se plantados num mesmo logradouro,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.2.15 Readequação do EQUIPAMENTO ESTÁTICO DE TRANSPORTE.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

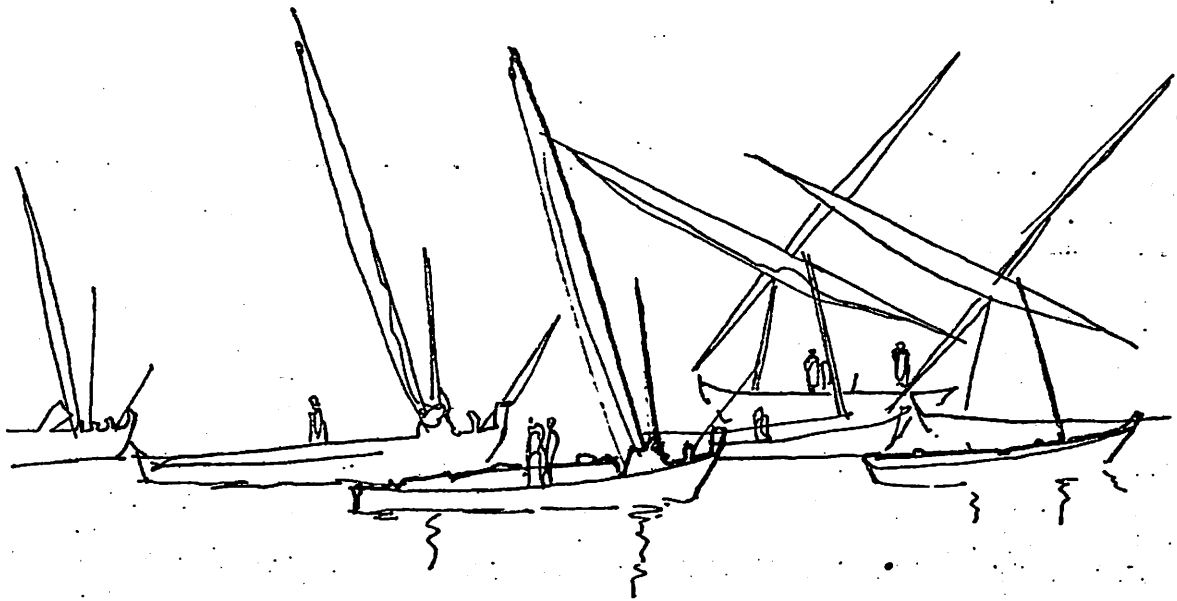
#### 4.2.21 Aproveitamento de Áreas da Feira de São Joaquim

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

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

A Feira de São Joaquim é importantíssimo fator condicionante





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.3 SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

Vistos os principais objetivos e meios de alcançá-los, no referente a readequação do desempenho da sub-unidade central no contexto de Salvador, do ponto de vista das três escalas de abordagem, Macro, Meso e Micro, referentes aos fatores condicionantes, respectivamente, exógenos, endógenos e da escala do micro-urbanismo, passamos a examinar a título de recapitulação, a síntese relativa aos três produtos básicos.



ao nível do presente Plano Piloto, quais sejam: um detalhamento de uso do solo; uma proposta de circulação e transporte; bases para nova legislação de uso e ocupação; com suas recomendações de estudos e projetos necessários à primeira geração de trabalhos e prosseguimento da ação sistêmica de planejamento da Zona Central de Salvador, ora desencadeada.

Objetivando reunir de forma simplificada as Recomendações resultantes deste Plano Piloto, passamos a explicitar o conjunto de intervenções de curto, médio e longo prazos, destinadas à readequação do desempenho urbano da Sub-Unidade Central (Centro Urbano Metropolitano de Salvador) no sentido de sua revitalização e mesmo sobrevivência. Uma maior pormenorização das recomendações em pauta será obtida no contexto precedente de diagnóstico, prognósticos e proposições, sempre no espírito da metodologia adotada e preconizada.

#### 4.3.1 Um Detalhamento do Uso do Solo.

A Zona Central (da terminologia de urbanismo) a qual ganha o nome de Sub-Unidade Central (do conjunto de sub-unidades que compõe o MFT de Salvador), encontra-se delimitada para sua institucionalização, segundo os fatores preponderantes de condicionamento do desempenho urbano e de intervenção urbanística, limites documentados no desenho ZC-m-P-I-001 (Zona Central - Proposição de Meso Escala - Institucionalização).

Este desenho mostra, não só o limite exterior da referida Sub-Unidade, como seus Setores Internos, segundo o irredutível condicionamento geomórfico do desempenho e comportamento urbanos, de forma que seja viável estudar, projetar e implementar cada um desses setores de forma integrada, em conformidade com sua integridade físico- econômico- social- institucional.

Dentro desta compartimentação orgânica, ditada pelas características históricas comportamentais de seus sítios

urbanos, verificadas quanto a perenidade projetiva de suas tendências, e somente segundo esta compartimentação, é possível proceder o adequado zoneamento de usos, sempre em obediência a espontaneidade viabilizadora da vitalidade urbana (com base na viabilidade econômica das atividades exercidas nos espaços), voltadas para o aperfeiçoamento qualitativo de usos da hierarquia metropolitana, destinando-se às atividades da hierarquia urbana, as sub-áreas centrais do primeiro, segundo e terceiro grau, adequada aos usos da hierarquia meramente urbana.

Sendo assim, cabe a continuidade da ação planejadora para a pormenorização, a nível da micro escala de urbanismo de Nova Legislação de Usos em cada Setor Interno da Sub-Unidade Central, sempre obediente ao condicionamento geomórfico, levando-se em consideração as isoplanas de 10% (dez por cento), delimitando áreas de declividades inferiores a 10% como limiar físico do pleno desempenho das funções centrais de comércio e serviços da hierarquia metropolitana, nas condições de adequada acessibilidade, e demais áreas para a importante função residencial no âmbito central, sempre observadas as vocações determinadas pelo binômio geomorfologia - acessibilidade, conforme desenho ZC - m P - U - 001 (Zona Central - Proposição de Meso Escala para Usos).

Ainda com base na mesma compartimentação orgânica do espaço físico da sub-unidade, equivale dizer, segundo os referidos setores internos do âmbito central, cabe a continuidade da ação planejadora para a pormenorização, a nível da micro escala de urbanismo, da Nova Legislação de Ocupação para cada setor interno da Sub-Unidade Central, com vistas a expressa limitação da ocupação às condições de acessibilidade disponível, a ser aferida da capacidade nominal do projeto de circulação e transporte, objeto do próximo item.

A Nova Legislação de Ocupação, para cada e todos os Módulos, Setores Internos da Sub-Unidade Central, deverá, por outro lado, atender rigorosamente as exigências relativas a manutenção da imagem patrimônio dos sítios históricos, que além do binômio geomorfologia- acessibilidade ditarão as taxas de ocupação e coeficientes de utilização e gabaritos de altura, segundo o desenho ZC-m-P-O-001 (Zona Central, Proposição de Meso Escala para a Ocupação).

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

#### 4.3.2 Uma Proposta para Circulação e Transporte.

Como ficou claro, em função dos diagnósticos e prognósticos deste Plano Piloto, é no colapso da acessibilidade e na intervenção urbanística reabilitadora da mesma acessibilidade, que reside a maior soma de elementos indispensáveis à mesma qualificação dos usos e quantificação da ocupação.

Nessa condições, somente o projetamento e detalhamento do Plano e Projetos de Readequação da Acessibilidade, propostos nas três escalas de abordagem, a Macro, a Meso e a Micro, instruirá adequadamente a subsequente programação dos usos e ocupação (Zoneamentos de Uso e Ocupação) de forma profícua quanto a revitalização do Centro e sua sobrevivência como tal.

Sendo assim, cabe o prosseguimento da ação planejadora para a pormenorização, a nível de micro urbanismo, da Proposição de Circulação e Transporte do nível deste Plano Piloto, Readequação da Acessibilidade, com ênfase no tratamento privilegiado dos coletivos e da pedestrelização, restringindo-se drasticamente o incremento das tendências automobilizantes e rodoviarizantes no Centro, sob pena de assistirmos seu definitivo e irreparável colapso e morte,

dadas as condições do singular condicionamento geomórfico da Salvador Central.

A readequação da acessibilidade em pauta em pauta, somente será possível, mediante as intervenções de porte adequado exaustivamente preconizadas por este Plano Piloto e que, adiante explicitamos:

a) Reequipamento Estático de Transporte.

Introdução dos Grandes Terminais Periféricos Para Coletivos Seletivos da Origem - Destino Periferia Central - Bairros, Introdução dos Terminais Centrais Para Coletivos Seletivos de Origem - Destino Centro - Centro e Incremento da Oferta de Equipamentos Mecanizado de Ascensão de Pedestres nos Pontos de Integração dos Módulos Geomorfológicos de Espaço Quase Plano Contínuo e Vocação Funcional Central;

b) Rigorosa Hierarquização das Vias.

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

c) Remanejo das Frotas de Coletivos.

Remanejo de todas as concessões para exploração das linhas de coletivos, no sentido de maximizar-se o desempenho das mesmas, suas rentabilidades, minimizar-se os custos operacionais e otimizar-se a capacidade de transporte, mediante a utilização do Equipamento Estático de Transporte proposto, assim como a Rigorosa Hierarquização Viária;

d) Compulsória Inibição das Tendências Automobilizantes e Rodoviarizantes do Centro.

A importante inversão das tendências constatadas de estrangulamento galopante da acessibilidade central pela hipertrofia dos modelos automobilizantes e rodoviarizantes no Centro, podem e devem ser urgentemente invertidas, mediante a utilização do Equipamento Estático Específico, estacionamentos periféricos de grande porte e baixo custo de permanência e, estacionamentos centrais de custo proibitivo às longas permanências, sempre e quando estes equipamentos sejam adotados em sincronia com a oferta alternativa de acesso, mediante o sistema de terminais e coletivos da hierarquia central (circulares) apoiados ainda, pelo importante incremento da ascensão mecanizada de pedestres, esta nas condições da singular geomorfologia dos sítios urbanos centrais em Salvador;

- e) Incentivo à Coletivização dos Translados Aquoviários Centro - Itaparica.

A mesma filosofia destinada a otimização da capacidade de transporte, maximização do desempenho seletivo origem-destino e, minimização dos custos operacionais, pode e deve ser aplicada à crescente hipertrofia automobilizante e rodoviarizante dos translados aquoviários Centro - Itaparica, mediante o incremento da oferta do transporte de passageiros (embarcações só para passageiros) associada a oferta de transporte coletivo interno na Ilha.

Constata-se já, atualmente, demandas internas na Ilha que, viabilizam tal intervenção e uma adequada política diferenciável de preços, para o traslado de automóveis e passageiros, pode significar importante instrumento de inversão das tendências rodoviarizantes e automobilizantes dos sistemas aquoviários.

O Ferry-Boat deve se especializar para o desempenho de sua principal vocação funcional, como equipamento específico da BR 101;

f) O "Feede-Bach" da Acessibilidade e conjunto de Intervenções no plano da acessibilidade, é que fornecerão a informação quantitativa objetivamente indispensável à adequada formulação e Detalhamento do Uso e Ocupação do Solo.

#### 4.3.3 Bases Para as Novas Legislações de Uso e Ocupação do Solo.

Uma vez projetada e pormenorizada a nível de micro urbanismo, a proposta de circulação e transporte deste Plano Piloto, aqui elaborada a nível de Macro e Meso Escalas de Abordagem e detalhada a nível de estudo preliminar, apenas para a intervenção de micro escala no Vale dos Barris, é que se terá condições, com base na exata avaliação do potencial de acessibilidade viável no quadro de condicionamento geomórfico do universo em pauta, de preconizar com um mínimo de objetividade, a programação dos usos e, principalmente de ocupação.

Proceder fora deste encaminhamento lógico, é cometer arbitrariedade com a mesma inconsequência das atuais, inadequadas, absurdas, e nocivas legislações anacrônicas e vigentes de uso e ocupação, seja por sub ou super dimensionamento.

Somente o conhecimento antecipado do potencial teto de acessibilidade nas condições da tecnologia vigente e do condicionamento geomórfico inerente do sítio urbano central de Salvador, pode instruir com objetividade a adequada recomendação de usos e quantificação da ocupação para o correto desempenho urbano da Sub-Unidade Central de Salvador em suas novas condições de Centro Metropolitano e Histórico.

Fica, portanto, óbvio que se deve proceder com a devida urgência o projetamento e pormenorização, em micro escala de urbanismo, da proposição de maximização do desempenho da

circulação e transporte deste Plano Piloto, para em seguida e com base na capacidade nominal do referido projeto, avaliar e distribuir a ocupação teto viável no farto mas acidentado espaço urbano da Sub-Unidade Central do MFT de Salvador.

Ainda como bases para as Novas Legislações de Uso e Ocupação cabem aqui aquelas recomendações que não sendo ditadas pela intervenção no plano da acessibilidade, também condicionarão a concepção e elaboração do Modelo Programado de Ocupação e Usos.

a) Recomendações Quanto ao Uso.

Os usos típicos de centros metropolitanos e no caso específico de Salvador, de centro metropolitano histórico, caracterizam-se mais pela excelência qualitativa da hierarquia metropolitana que pelo porte quantitativo próprio dos usos típicos dos centros urbanos.

Não se trata aqui de um comércio ou serviços de grande porte de demanda mas sim de ampla faixa de demanda, não se tratam por exemplo de relojoarias e relojoeiros, mas dos representantes de relógios e respectivas peças, para a reposição dos estoques de relojoarias e relojoeiros. Compreenda-se que os consumidores de um centro metropolitano, originam-se não só dos bairros do contexto urbano, como também de outras cidades da área de influência da metrópole, assim como, de toda a região alcançada pela força de gravitação do Polo Metropolitano.

Prevalecem assim, na hierarquia metropolitana, as funções comerciais e de serviços super-especializadas, as quais demandando muito menos espaço que aquelas da hierarquia urbana, necessitam, por outro lado, de uma ambiência, de uma qualidade urbana e de vitalidade adequada ao status de sua hierarquia; assim é que, se acomodam perfeitamente ao cenário urbano de longo passado histórico (Wall Street,

Centro de Amsterdan, etc) sempre e quando uma cuidadosa intervenção urbanística, mais cuidadosa que onerosa, viabilise a manutenção da vitalidade indispensável do tecido urbano histórico para seu adequado desempenho metropolitano, com destaque da acessibilidade.

Faz-se necessário uma acessibilidade universal, próxima aos terminais ferroviários, rodoviários e aquaviários além dos terminais periféricos centrais do contexto urbano, mas e sobretudo, um Centro Metropolitano não sobrevive à promiscuidade rodoviarizante; não é por acaso que se torna quase impossível estacionar um veículo particular, automóvel em Wall Street, muito embora seja relativamente fácil lá chegar de ônibus, metrô ou Rolls Roice com Choufer.

Não é por acaso que no Comércio, em Salvador, situam-se as principais Sedes Bancárias, sem que, no entanto, se possa estacionar automóveis em suas portas como se fora em qualquer pequena cidade interiorana, mas é absolutamente Necessário Que Se Restabeleça A Acessibilidade Ao Histórico Centro Metropolitano de Salvador através o fácil acesso de ônibus, taxis e ou Rolls Roices com choufer;

b) Recomendações Quanto à Ocupação.

Analogamente, a Ocupação de um Centro Metropolitano não é necessariamente tão carente de densidade como a dos Centros Urbanos, vêz que, os mesmos usos típicos da hierarquia metropolitana não o exigem, desde que garantida a referida acessibilidade universal àquela gigantesca faixa de usuários da escala metropolitana.

Nessas condições, uma séria restrição ao incremento da ocupação no centro metropolitano, longe está de prejudicar o desempenho das funções da hierarquia metropolitana, contribuindo, isto sim para a gradativa migração dos usos menos nobres da hierarquia urbana em busca dos outros centros tipicamente urbanos da metrópole, e de maior



densidade, deixando assim lugar para o crescimento qualitativo do centro histórico, mediante sua metropolização.

Não é todos os dias que se vai aos cartórios de títulos e por isso mesmo, estes não precisam espalhar-se como padarias por toda a cidade, mas é absolutamente necessário que se possa lá ir sem a absurda perda de dias e dias determinada pela inacessibilidade.

A readequação da acessibilidade é, como entendemos, o principal instrumento de intervenção para a revitalização do desempenho urbano, conseqüente viabilização financeira e econômica da natural restauração da imagem das áreas históricas, correlata renovação da imagem das áreas menos antigas (futuramente históricas), pleno desenvolvimento qualitativo dos usos da hierarquia metropolitana, sem que tudo isto implique, e muito pelo contrário, no incremento da densidade, quando tratamos especificamente de um centro histórico e metropolitano.

Cabe portanto, a expressa limitação do incremento da ocupação como base para a Nova Legislação de Ocupação da Sub- Unidade Central do MFT de Salvador.

Esta mesma limitação deve ter, como teto, como instrumento de quantificação, a capacidade nominal do projeto de acessibilidade proposto a nível deste Plano Piloto a ser necessariamente desenvolvido a nível de microurbanismo se é verdade que, não se pretenda assistir o colapso e morte da Zona Central de Salvador e paralela deteriorização definitiva de seu Patrimônio Histórico Central.