



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

AS NOVAS FORMAS URBANAS DE SALVADOR: REGIÃO DO IGUATEMI E AV. PARALELA –
1970-2010

Eloísa Petti Pinheiro *Arquiteta, professora titular da Faculdade de Arquitetura da UFBA*

Isadora Novaes Scheffler B. Costa *Arquiteta formada pela Faculdade de Arquitetura da UFBA*

As Novas Formas Urbanas de Salvador: região do Iguatemi e Av. Paralela – 1970-2010

Resumo:

A Cidade de Salvador, nos últimos 50 anos, passou por mudanças em sua forma urbana devido ao seu crescimento acelerado que a transformaram numa grande metrópole com quase 3 milhões de habitantes. Sua forma urbana se desenvolveu, do século XVII até meados do século XX, com base em um vetor de crescimento que segue a linha da baía de Todos os Santos – em direção norte, para o interior da baía e em direção sul, para a orla do Oceano Atlântico. Em direção a este último, segue a classe mais abastada e, em direção ao interior da baía, a classe menos privilegiada. Sua forma linear se dá em função da barreira da sua topografia acidentada. Porém, quando esta se domina, o interior se soma ao espaço urbano da cidade. Nos últimos 50 anos, novos vetores de crescimento se definem, mudando o perfil da cidade. O vetor norte, da região do Iguatemi, seguindo a Av. Paralela em direção ao litoral norte, é nosso foco neste texto. Entender como e de que forma, a partir dos anos 1970, a cidade se direciona para esta área, com a formação de uma nova centralidade e a ocupação de novas áreas.

As Novas Formas Urbanas de Salvador: região do Iguatemi e Av. Paralela¹ – 1970-2010

O estudo da forma urbana

A morfologia urbana se utiliza de instrumentos de análise urbanísticos e arquiteturas fazendo a leitura da cidade como fato arquitetural, ou seja, a construção do espaço urbano passa necessariamente pela arquitetura. A noção de forma urbana corresponde ao meio físico construído como arquitetura, composto de um conjunto de objetos arquitetônicos ligados entre si por relações espaciais.

O estudo da morfologia urbana não pode reduzir-se à simples forma nem à descrição dos objetos urbanos e sua disposição em todos os níveis (centro, bairro, rua, quarteirão, casa, etc.), mas que se estenda à distribuição dos grupos sociais e das funções na cidade. Não basta reconhecer as formas, classificá-las e datá-las – deve-se entender, historicamente, os processos de transformação na forma, buscando a articulação entre forma e sociedade urbana. Por trás dos objetos urbanos e sua disposição se busca encontrar a ação da sociedade que os constrói, os utiliza e os interpreta - estão em jogo as relações e as mudanças dessas relações. Por trás das formas estão os aspectos demográficos, funcionais e sociais da cidade. A forma da cidade sempre é a forma de um tempo da cidade e existem muitos tempos na forma urbana.

A urbanização gera diferentes tipos e formas de cidades e de relações entre cidades, com efeitos diretos e indiretos nas relações de classe em cada uma delas, com condições também desiguais de mobilidade dos trabalhadores. [...] Por isso, cada cidade deve ser analisada e planejada a partir de uma visão em perspectiva de sua história. (PEDRÃO, 2009, p. 4)

A urbanização passa a existir como processo quando existe a condição que permite que uma parte da população viva aglomerada, dedicando-se a outras atividades que não as primárias. A componente arquitetônica entra quando qualquer estruturação social não existe sem espaço. E a natureza social implica que o espaço da cidade seja necessariamente histórico, no sentido de posicioná-lo em marcos temporais, geográficos e culturais. Ou seja, o espaço é sempre concreto possuindo qualidades físicas. Não é um fenômeno estático, encontra-se em permanente transformação. Sendo a cidade um espaço arquitetônico, observamos que na história dos assentamentos urbanos, muitas cidades possuem normas urbanísticas cujo ponto de partida foi uma visão efetivamente morfológica do espaço urbano.

Sendo assim, o espaço urbano é o resultado de múltiplas ações dos habitantes, às vezes forças que se interagem e criam formas claras que representam uma cidade. O desafio do desenho da cidade está em construir harmoniosamente as experiências no espaço ao longo

do tempo. O objetivo do projeto é atingir a população que vai usar estes espaços e mexer com suas emoções e sensibilidade enquanto estes se movem por ele. A função do projeto é fazer com que essas experiências sejam harmoniosas, continuamente, a cada instante e de todos os pontos de vista.

Estrutura Urbana de Salvador e suas formas urbanas

A cidade de Salvador, nos últimos 50 anos, passou por mudanças em sua forma urbana devido ao seu crescimento acelerado que a transformaram numa grande metrópole brasileira. De meados do século XX ao final da primeira década do século XXI, a cidade passa de pouco mais de 400.000 habitantes, em 1950, para 2.676.606 habitantes, segundo o Censo 2010, com uma região metropolitana, criada em 1973, composta por 13 municípios, e com 3.574.804 habitantes. (CENSO 2010)

Para compreender a situação atual de Salvador será preciso rever as guinadas da urbanização desta cidade ao longo do tempo, para desenterrar os fios condutores das inter-relações entre esses fenômenos de criatividade na reprodução da pobreza e da expansão incontrolada de construções de “alto padrão” que aparentemente constituem uma grande bolha em formação. (PEDRÃO, 2009, p.9)

Cidade portuária que, historicamente, teve no comércio de importação e exportação a base central da sua economia, é, hoje, uma cidade de grande atrativo turístico, capital de estado, mantendo suas funções administrativas, políticas, portuárias, comerciais, empresariais e de serviços.

O centro da cidade abrigou as funções principais desde sua fundação até meados do século XIX. A partir de então, o mesmo cresce, incorporando novos espaços – seja através de aterros da baía, da ocupação de vales e encostas ou, mais recentemente, por crescimento vertical -, mantendo-se, ainda hoje, como um espaço privilegiado dentro da urbe.

No que se refere à sua forma urbana, Salvador, a primeira capital do País, foi projetada com um traçado em quadrícula e ruas ortogonais, que se adaptam ao relevo acidentado. Fora do perímetro do núcleo central, as ruas, becos e vielas reconciliam-se com a topografia acidentada, abandonando a regularidade pretendida.

O núcleo matriz da cidade de Salvador divide-se em duas partes. Uma – a que está sobre a falha geológica e onde se encontra o centro administrativo, político e religioso, além das residências – é denominada de Cidade Alta, tendo a oeste a escarpa e abaixo a praia, duas gargantas ao norte e ao sul, o Taboão e a Barroquinha, e a leste o vale do Rio das Tripas. A outra parte, que se encontra no nível do mar, abriga o porto e seus armazéns e é conhecida como Cidade Baixa. Esse modelo de cidade, com uma parte alta e outra baixa, é amplamente utilizado pelos portugueses, assemelhando-se ao de Lisboa e do Porto,

também divididas em Cidade Alta e Cidade Baixa.

A sua geografia condiciona sua forma, e a cidade desenvolve-se paralela ao mar. No século XIX, começa na ponta da baía, na Barra, onde se encontra um farol e a área da antiga Vila Velha, povoação já existente antes da fundação da capital. Desse ponto, sobe-se em direção à Cidade Alta, ou segue-se pela praia, por onde se desenvolve a Cidade Baixa, indo em direção ao interior da baía, até a península de Itapagipe e os bairros do Bonfim e Montserrat. A Cidade Alta segue paralela à Baixa, sobre a escarpa.

A cidade está assentada num ponto da costa brasileira cujos elementos topográficos são os espigões, as lombadas prolongadas e as colinas. Entre esses elementos encontram-se os vales. A escarpa é outro componente da topografia que separa a cidade em duas: Cidade Alta e Cidade Baixa. Por último, há as baixadas do litoral. Com essa topografia, Salvador caracteriza-se por ser uma cidade alongada, de tipo linear, que se desenvolve em função da falha tectônica, o que a converte num exemplo de subordinação a um fator geológico.²

Podemos identificar 5 períodos no crescimento urbano de Salvador. No primeiro período, que se situa entre sua fundação em 1549 e a expansão inicial da capital em finais do século XVI, a urbe limita-se à plataforma do alto da escarpa. No segundo, do século XVII até meados do século XVIII, expande-se sobre as colinas, cruza o Rio das Tripas e chega à segunda linha de cumeada. É um crescimento lento, que reflete os primeiros esforços de incorporação de uma área em expansão.

O terceiro período, o da consolidação da metrópole, de meados do XVIII até finais do século XIX, caracteriza-se pela formação de novos bairros, que se beneficiam dos novos transportes. A cidade estende-se em direção ao norte e ao sul, principalmente sobre as dorsais na Cidade Alta e para a península de Itapagipe na Cidade Baixa. A expansão acontece de forma rápida.

Um crescimento lento e reformas urbanas são os pontos-chave do quarto período, que vai do início do século XX até princípios da década de 50. Nessa fase, realizam-se aterros na Cidade Baixa e executam-se obras no porto, porém a área urbanizada aumenta lentamente. (SILVA; SILVA, 1991, p.57) O quinto período, da década de 1950 até final do século XX, se caracteriza pela expansão urbana, a ocupação do vazio central de Salvador ampliando sua área urbanizada e definindo novos vetores de crescimento, principalmente em direção norte.

Milton Santos (1959, p.56-63) constata três tipos de ocupação urbana da fundação até a década de 50 do século XX. Em sua análise, na primeira fase, de 1549 até finais do século XVI, Salvador goza de um centro de plano regular, onde as ruas se cruzam em ângulo reto, e adapta-se a topografia; na segunda etapa, entre o século XVII e finais do século XIX, a cidade cresce sem plano nenhum para o conjunto, disso derivando ruas sinuosas e pequenas praças.

Entre 1800 e 1850, a zona que vai da Preguiça até Água de Meninos e Jequitaia, na Cidade Baixa, transforma-se numa área moderna, como o resultado de uma ação que respeita a herança cultural recebida das gerações anteriores. A estreita faixa de terra amplia-se pouco a pouco, por meio de aterros que conquistam áreas ao mar, principalmente entre a Alfândega e a Associação Comercial. Nas áreas novas, são construídos novos quarteirões, e agora, além da rua que serpenteia junto à montanha, existem três ou quatro paralelas, a depender do trecho. A ocupação do trecho entre a Jequitaia e os Mares consolida o vetor de crescimento da cidade na direção de Itapagipe.

Ao longo do século XIX, a Cidade Alta incorpora, em sua área urbanizada, os núcleos de povoamento dispersos. Os limites, que antes estavam entre as fortificações do Barbalho e Santo Antônio ao norte e a de São Pedro, ao sul, vão mais além. Passando pelo vale do Rio das Tripas, a cidade avança pela segunda linha de cumeada, onde se encontram Nazaré, Palmas e Desterro. Ultrapassa o limite do Dique do Tororó, e ocupa a terceira linha de cumeada. São ocupados, povoados e organizados núcleos populacionais em locais tão distantes como Brotas, Rio Vermelho ou São Gonçalo e Cabula. São conquistadas outras cumeadas no século XIX, como Matatu, Quinta das Beatas, Acupe de Brotas e Estrada de Brotas. No alto das colinas, as aglomerações urbanas formam-se como manchas, unidas por ruas longas e sinuosas. Natureza e urbanidade se mesclam de forma singular.

No século XIX, identificam-se três vetores de expansão além do da Cidade Baixa. A conquista do primeiro vale com a canalização do Rio das Tripas e a abertura da Rua da Vala é um dos vetores mais importantes de crescimento da cidade. Seu prolongamento possibilita a união com outros vales, gerando novas opções para o trânsito entre o centro tradicional e os diversos pontos periféricos, de forma suave, sem encostas abruptas. A canalização do rio também propicia a dissecação das áreas pantanosas, criando condições para a expansão urbana. O pólo do Campo Grande ramifica-se, pela Estrada da Vitória, até a Barra e a Graça e, pelo Garcia, para o Canela, chegando até o Rio Vermelho seguindo pela cumeada. Um último vetor do sistema de expansão é a Estrada 2 de Julho que, partindo de um ponto da Rua da Vala, segue pelo Dique do Tororó até o Rio Vermelho.

Na terceira e última fase, no século XX, temos a ampliação das funções urbanas e a introdução dos transportes modernos, o que cria a necessidade de alargamento das ruas e de abertura de praças. Na Cidade Baixa, os aterros criam áreas para a ampliação do porto, a abertura de largas avenidas, a criação de grandes praças e a construção de edifícios modernos. Nessa fase, a cidade dispõe de capital e técnicas para adaptar-se às exigências do lugar e às modificações das condições topográficas da urbe.

A dificuldade de deslocamento entre os diversos pontos da cidade faz com que Salvador concentre funções em seus distritos centrais. A formação da área urbanizada não permite a organização de centros comerciais nos bairros, o que favorece o centro único, com

concentração de atividades e transportes, situação que só muda a partir da segunda metade do século XX.

O crescimento urbano de Salvador é uma expansão física do tipo “mancha de azeite” (SILVA; SILVA, 1991, p.61), primeiro de forma linear com relação a seu núcleo original e depois envolvendo-o. Em finais do século XIX, a cidade tem 800 hectares e chega aos 3 mil hectares de área urbanizada em 1940. (NEVES, 1985, p.23)

Com o descobrimento do petróleo no final da década de 1940 e a implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, na década de 1970, Salvador assume o caráter de metrópole, o que incentiva o surgimento de novos centros comerciais. Assim, decide-se apostar pela descentralização e por uma nova centralidade, separando o centro empresarial, do centro administrativo e do centro histórico, tendo atualmente cada um seu espaço específico. Para isso foram construídos em área excêntrica e totalmente deserta, nos anos 1970, uma nova rodoviária, um *shopping center* e um novo acesso à cidade – Acesso Norte –, área hoje conhecida como Iguatemi; a abertura de uma nova via, Avenida Paralela, que liga a cidade ao aeroporto e onde foi instalado o novo Centro Administrativo da Bahia; e a rede de avenidas de vale projetadas nos anos 1940 mas só implantadas nas décadas de 1960 e 1970. (PINHEIRO, 2008, p.10-11)

O EPUCS, Escritório de Planejamento Urbano para a Cidade de Salvador, que teve seu início em 1942, tinha como objetivo o ordenamento urbano e a preocupação com a forma da cidade, estabelecendo como estratégia a intervenção no espaço na linha do *Town Planning City*. Sua contribuição mais significativa foi a definição das *parkways*, ou avenidas de vale, arborizadas e destinadas ao fluxo mais intenso de veículos. (MENDES, 2006, p.145-6)

Nas últimas três décadas, podemos perceber o crescimento da área urbana de Salvador, que se dá em forma de ilhas seja em torno de novos centros de consumo ou de conjuntos habitacionais fechados e novos loteamentos. Essa dinâmica de crescimento e de migração de funções, principalmente as centrais, desfigurou a cidade. As novas centralidades surgem sob o argumento da “obsolescência” da estrutura urbana central, usando o slogan de “A Bahia constrói o seu futuro sem destruir o seu passado”. (PINHEIRO, 2008, p.11)



Figura 1: a Cidade de Salvador e seus centros e as avenidas de vale

A partir da década de 1970, tanto a Cidade Alta como a Cidade Baixa sofrem as conseqüências da formação de novas áreas comerciais e de negócios na cidade. O desenvolvimento da área do Iguatemi e da Avenida Tancredo Neves facilitou o deslocamento em direção norte, deslocando as funções e criando novas centralidades administrativas, comerciais e empresariais, contribuindo para o processo de decadência do centro urbano tradicional. A competição entre o novo centro e o antigo direciona a elaboração de políticas públicas e o direcionamento dos investimentos.



Figura 2: região do Iguatemi na década de 1970

Na segunda metade do século XX, percebe-se também uma expansão generalizada de loteamentos que oferece novas opções residenciais para a classe média da sociedade enquanto vê-se um processo de empobrecimento da área central. (FERNANDES, 2007, p.2)



Figura 3: Condomínio Caminho das Árvores nos anos 1970 - Salvador

Todo este processo de mudança no crescimento urbano de Salvador tem seu principal fator a lógica industrial-metropolitana que se delineia a partir dos anos 1950 com a instalação da Petrobrás e da exploração de petróleo no Recôncavo baiano.

Essas novas fronteiras urbanas começam a ser delimitadas a partir de alguns projetos rodoviários depois da Segunda Guerra Mundial. A ocupação do norte da cidade se incentiva com a implantação da Base Naval de Aratu e o CIA – Centro Industrial de Aratu (1966) por um lado, e a construção do aeroporto no limite do município e a rodovia Campinas-Aeroporto (hoje Estrada Velha do Aeroporto), no outro lado, além de outros empreendimentos como o Complexo do Cobre e a Refinaria Landolfo Alves, e, em 1972, do COPEC Complexo Petroquímico de Camaçari.

Essas medidas contribuíram para trazer grandes transformações na estrutura urbana de Salvador, ampliando as articulações espaciais contínuas com os municípios vizinhos de Simões Filho, Candeias e Camaçari, municípios-sede dessas novas áreas industriais, integrantes da então instituída Região Metropolitana de Salvador. (GORDILHO-SOUZA, 2000, p.121)

No Plano CIA, dos anos 1960, de inspiração eminentemente modernista uma vez que adotava o ideário do urbanismo preconizado por Le Corbusier³, havia a proposta de descentralização com a proposta de um novo centro urbano na região do Cabula, deixando para o centro urbano tradicional de Salvador as atividades voltadas para o turismo.

Surge, portanto, no âmbito de uma proposta de desenvolvimento econômico e industrial para a Bahia, em escala regional, idealizada pelo economista Rômulo Almeida, através do PLANDEB e a CPE, com a participação urbanística do arquiteto Sérgio Bernardes.

(GORDILHO-SOUZA, 2000, p.125)

Para viabilizar a conexão e a mobilidade entre as novas áreas na cidade, além do parque industrial, renova-se o sistema viário para uma nova constituição urbana da cidade. Projetadas no EPUCS, são abertas, no final dos anos 1960, as avenidas de vale Antonio Carlos Magalhães, Juraci Magalhães, Magalhães Neto e o vale do Bonocô, e novos vetores de crescimento definem a nova forma urbana de Salvador através da Avenida Paralela e a Avenida Suburbana. Outros empreendimentos rodoviários fazem ligações importantes entre as diversas partes da cidade: estrada CIA-Aeroporto, a Via Parafuso e o Acesso Norte. Grandes equipamentos fixam a nova centralidade da cidade: a nova rodoviária e o *Shopping Center* Iguatemi construídos no entroncamento da Avenida Paralela com o Acesso Norte.

E é na Paralela que se estabelece o CAB – Centro Administrativo da Bahia, a 16 km do centro tradicional, para onde se deslocaram as repartições do governo estadual assim como a instalação de toda a infraestrutura necessária para dar acesso a ele.

Isso resultou na abertura de uma nova fronteira de expansão da cidade, que foi em muito potencializada pela privatização de uma enorme quantidade de terras públicas nessa região (cerca de 47 milhões de m² foram incorporados ao mercado privado de terras, em 1968). (FERNANDES, 2007, p.2)

Na orla, desde Amaralina até Itapuã, são implantados novos loteamentos e condomínios, impulsionando este vetor de crescimento residencial da cidade.

As tendências mais recentes da urbanização em Salvador apontam a um aprofundamento da concentração de capital, que aparece na forma de uma proliferação de *shopping centers* e de uma concentração dos supermercados, com poder suficiente para alterarem o sistema viário e as rotas de acessibilidade dos cidadãos, junto com a erupção de “torres” em aparente falta de sintonia com o perfil de distribuição de renda da cidade. (PEDRÃO, 2009, p. 2)

Ainda segundo Pedrão, comparando o crescimento vertical de Manhattan com o de Salvador, deve-se rever os aspectos negativos da urbanização que se realiza aqui considerando a falta de continuidade e regras de crescimento que resultam em “uma mixórdia de estilos e de construções de qualidade duvidosa, que finalmente constituem um estilo de urbanismo que apresenta um traço comum entre o amontoamento das construções populares e o arrivismo da nova massificação dos grupos médios e superiores de renda.” (2009, p.5-6)

Segundo a CONDER – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, atualmente, Salvador apresenta três vetores de crescimento distintos: a) Ao longo da Orla de Salvador – setor economicamente privilegiado, condomínios residenciais de luxo, predominantemente fechados; b) ao longo da Av. Paralela, seguindo a Estrada do Côco em direção ao Litoral Norte, com derivações para o Miolo⁴; c) ao longo da BR 324 até Simões Filho, deriva para o Miolo e o subúrbio ferroviário – área de impacto industrial impulsionada

pelo CIA, COPEC e Pólo Automotivo da Ford (instalado no início dos anos 2000) -, onde nota-se uma conurbação entre as cidades de Salvador e Lauro de Freitas, envolvendo também Simões Filho e Camaçari. (MENDES, 2006, p.128-9)

Ao se privilegiar o vetor atlântico da cidade e a região do Iguatemi, ora de forma clara ora tácita, como áreas preferenciais para o recebimento de investimentos públicos e privados – infraestrutura urbana, empreendimento comerciais e de serviços (empresariais, educacionais, de saúde e de lazer e entretenimento, entre os principais) e obras de embelezamento urbano – em detrimento das regiões do “Miolo” e do vetor da Baía de Todos os Santos produziu-se uma cidade espacialmente segregada e socialmente excludente. (MENDES, 2006, p.187)

Análise da ocupação urbana da região do Iguatemi ao Aeroporto

Nosso estudo de caso é a área compreendida entre o novo centro na região do Iguatemi e o final da Av. Paralela, aberta a partir de 1971 e que, junto com o CAB, foram uma estratégia para atrair o crescimento da cidade para este novo vetor de expansão urbana.



Figura 4: Abertura da Avenida Paralela inaugurada em 1974

A Av. Paralela, nos últimos 10 anos, passa a abrigar grandes incorporações comerciais da cidade, incluindo concessionárias de carros, hipermercados, *shopping centers*, universidades e, mais recentemente, grandes empreendimentos imobiliários do tipo condomínios fechados de casas e de apartamentos, que oferecem segurança e infraestrutura de lazer. Nos últimos cinco anos, a região da Paralela passou por um boom imobiliário sem precedentes na cidade. Em quatro anos, serão 50.000 novos moradores, em 30 empreendimentos imobiliários. Foram entregues, em 2010, 4.000 apartamentos e, nos próximos dois anos, mais 8.000 ficarão prontos.

Iguatemi, Tancredo Neves e início da Paralela

chamado “Miolo” – desde o Iguatemi até Itapuã e ao longo da Av. Suburbana

Gordilho-Souza (2000, p.126) afirma que:

nessa época, grandes conjuntos continuavam a ser implantados em Salvador, a exemplo de Narandiba e Pernambués [...] recaindo, de fato, sobre o município, o ônus de abrigar a maior parte da população da Região Metropolitana de Salvador. Representam, no entanto, ações públicas insuficientes para enfrentar as fortes demandas da população de baixa renda, que persistem nesse período.

Esses conjuntos habitacionais construídos, de forma pontual, entre a Av. Paralela e a BR-324, foram tentativas paliativas do Poder Público de sanar a demanda por habitações populares, pois, de fato, não cobriam esta carência, e conseqüentemente, tiveram suas áreas circunvizinhas invadidas para construção de sub-habitações. Hoje, toda essa área, que, apesar de ser dividida em inúmeros bairros e sub-bairros, obedece a uma lógica que se confunde com a própria dinâmica social do espaço, conforma um só bairro, o chamado Miolo de Salvador.

Em seu livro *The Urban Shaped*, Kostof (1991, p. 52) afirma que, “onde antes existia um campo ou uma mata, ruas se materializam e ligam de qualquer maneira lugares públicos que acomodam vida coletiva. As edificações sobem os declives e tomam as curvas como melhor podem. Com o tempo estes arranjos naturais tornam-se inseguros.” Kostof (1991, p. 52) descreve a cidade não planejada como “uma curva, que é freqüente, mas não obrigatória”. Afirma ainda que é vista como “um desenho desordenado, entretanto, nada mais é do que um seguimento retilíneo cruzado por ângulos aleatórios e elementos lineares que os cruzam com freqüência”⁵.

Através das fotos aéreas de 1980 e 1989 (no mapa – figura 6 -, representada pelas cores amarela e magenta), o crescimento observado foi, prioritariamente, de casas unifamiliares de classe A, nas áreas próximas ao *Shopping Iguatemi*, em contradição com as casas dos extratos sociais C ou D, que são construídas sem planejamento e quase sem cuidados técnicos. Duas formações urbanas completamente distintas, dentro de um mesmo bairro e separadas apenas pela Avenida Antônio Carlos Magalhães.

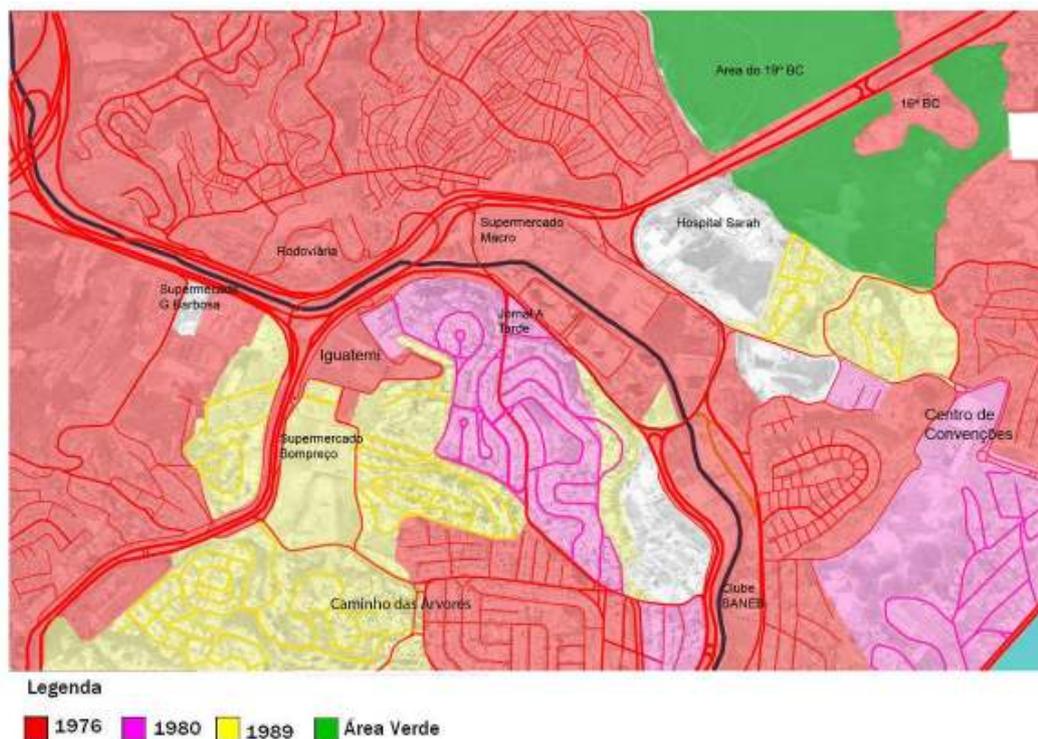


Figura 6 – Mapa construído através das fotos aéreas da região. Fonte: CONDER. Elaboração: Isadora Novaes Scheffler B. Costa

O deslocamento do centro comercial e financeiro para Av. Tancredo Neves e do Centro Administrativo, do núcleo histórico para a Av. Paralela, trouxe, também como consequência, a transferência da população para áreas mais próximas desses centros – Iguatemi, Costa Azul e Pituba. Andrade (2005, p.129) afirma que “a ocupação desta área tem vínculo histórico com a intenção e confirmação da produção de um espaço qualificado, no interior da metrópole baiana, destinado a um público específico de alta renda.”

Destaca-se ainda como fator relevante na urbanização da área em estudo, a melhoria da acessibilidade à cidade de Salvador com a estruturação do Acesso Norte, a construção do Aeroporto 2 de Julho (atual Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães), do sistema de *ferry-boat* e da duplicação da BR-324. (ANDRADE, 2005, p.72).

As modificações ocorridas a partir de 1989 (figura 6), com exceção dos novos condomínios na Avenida Prof. Magalhães Neto, foram pontuais: a construção da Avenida Luis Eduardo Magalhães que une a BR 324 e a Av. Paralela, o supermercado G Barbosa, o Hospital Sarah Kubitschek.

As fotos de 1998 (figura 7, manchas em verde escuro) mostram a ocupação da última área desabitada do Caminho das Árvores, onde foram construídos prédios de alto padrão para suprir à crescente demanda por habitações desse tipo.

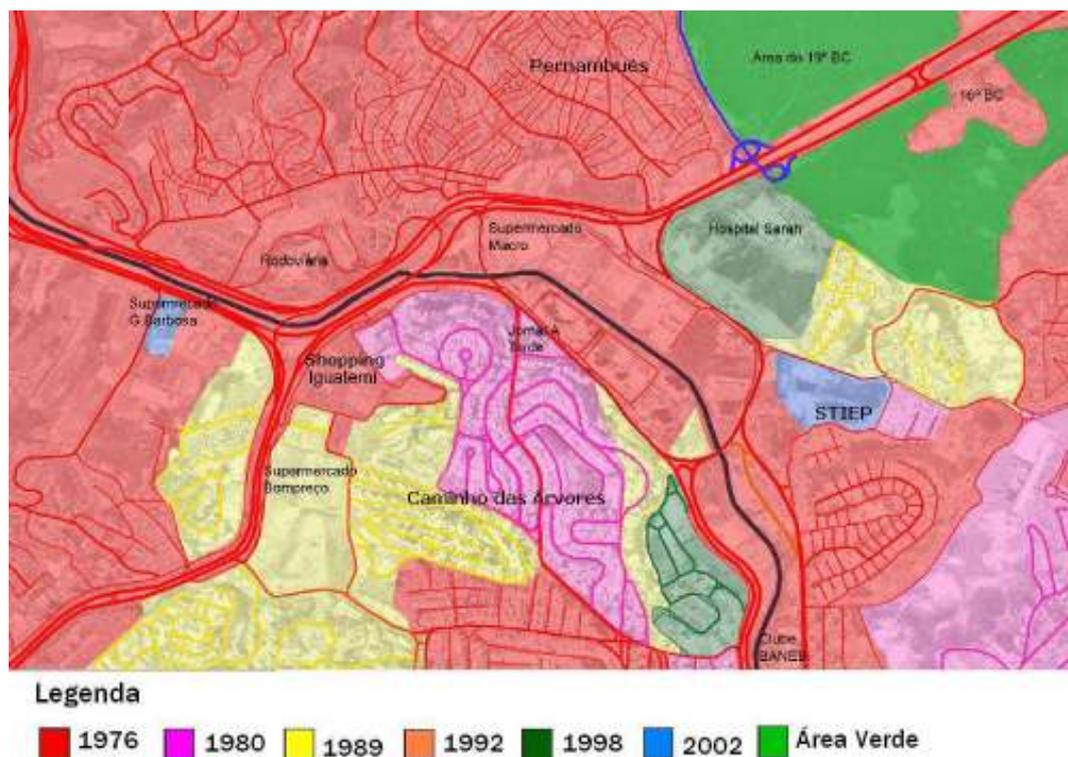


Figura 7 – Mapa construído através das fotos aéreas da região. Fonte: CONDER. Elaboração: Isadora Novaes Scheffler B. Costa

Ainda, a partir das fotos de 2002 (figura 7, mancha em azul), observa-se a ocupação de uma pequena área no STIEP, onde foram construídos um hotel, uma faculdade e diversos prédios de classe média, mais uma vez, ressaltando a forte demanda por habitações nessa área da cidade.

Em 2008, a iniciativa privada conseguiu novamente mudar a paisagem da área com a implantação de um novo centro comercial, Salvador Shopping, que além da edificação em si, trouxe mudanças no sistema viário e incentivou a ocupação dos poucos terrenos vazios que ainda existiam nas imediações da Avenida Tancredo Neves.

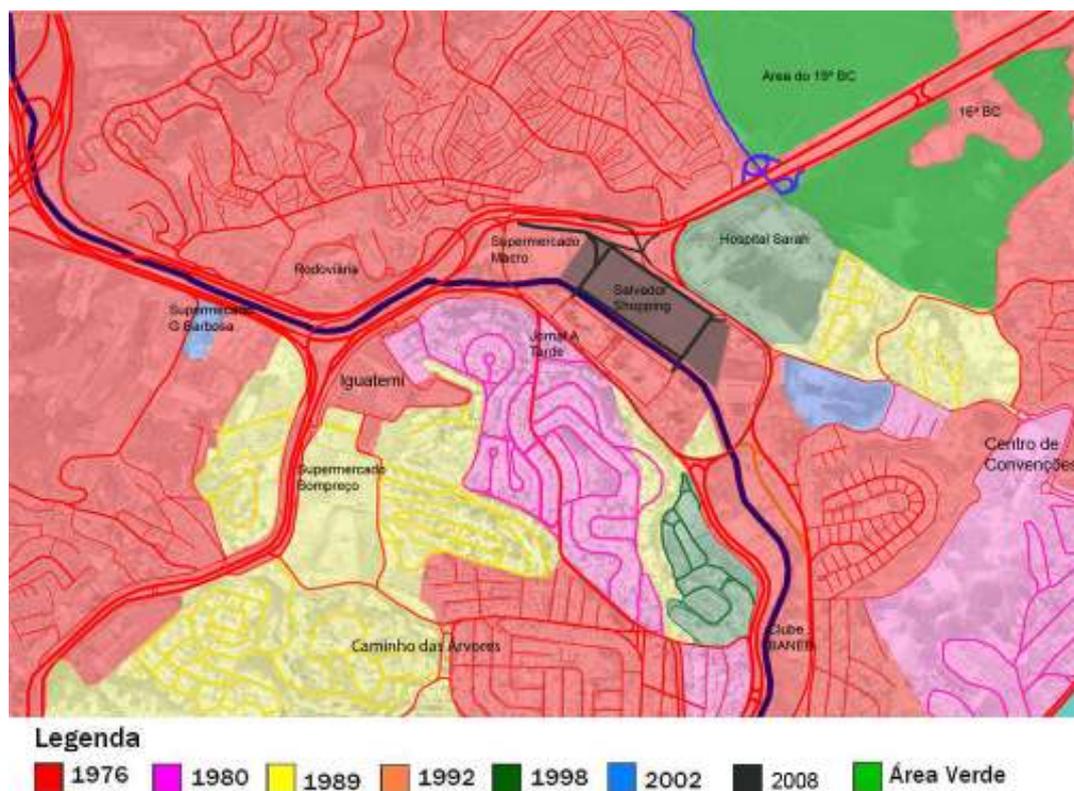


Figura 8 – Mapa construído através das fotos aéreas da região. Fonte: CONDER. Elaboração: Isadora Novaes Scheffler B. Costa

Entre a Av. Paralela e a Av. Otávio Mangabeira

Seguindo em direção a Itapuã, visualiza-se uma outra parte da área em estudo, onde, já nos anos 1970, juntamente com a implantação do *Shopping Center* Iguatemi e Rodoviária, foram construídas as avenidas Paralela e Otávio Mangabeira, como resposta a crescente demanda por habitações das diferentes classes populacionais. Estas obras tiveram igualmente grande influência no crescimento e desenvolvimento do trecho urbano estudado.

O processo de ocupação da cidade de Salvador, nos últimos 40 anos, tendeu, de fato, a expandir-se para a região em estudo como uma consequência da forte demanda habitacional. Ressalta-se, nesse sentido, que o projeto das avenidas Paralela e Otávio Mangabeira, interligadas pelas avenidas secundárias – Jorge Amado, Orlando Gomes, Pinto de Aguiar, Dorival Caymmi –, fazem parte de um planejamento estratégico – governo/iniciativa privada – para a ocupação e desenvolvimento da região. Contudo, esse mais recente processo de ocupação da cidade reproduz o mesmo padrão de ocupação urbana característico da cidade de Salvador – coexistindo lado a lado favelas e condomínios fechados num mesmo espaço urbano.

Cabe ainda observar que a urbanização às margens da Paralela, aconteceu gradativamente, em focos isolados, como estratégia para valorização da região. A criação

com o plano de organização radial, o qual, segundo Kostof (1991, p.192), apresenta “uma combinação de espaços concêntricos e raios das ruas que unem o centro à periferia e fazem sentido se levada em conta à circulação.” Esta formação se dá numa área que foi previamente planejada, onde hoje abriga uma vila militar.

Desde 1976, verifica-se a utilização das ruas *cul-de-sac* – ruas sem saída, que se encerram nelas mesmas, para utilização apenas dos moradores do local – nos condomínios fechados e loteamentos, a exemplo do condomínio Parque Costa Verde e do Alphaville.

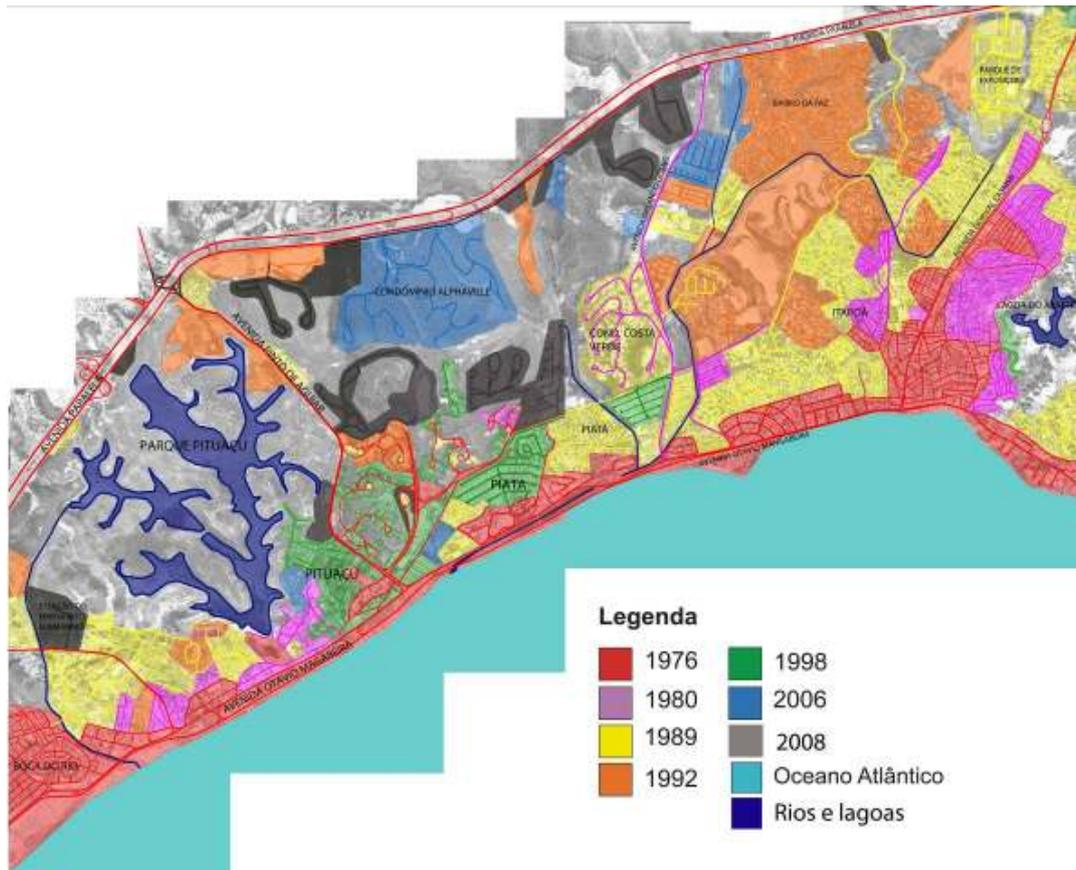


Figura 10 – Mapa construído através das fotos aéreas da região. Fonte: CONDER. Elaboração: Isadora Novaes Scheffler B. Costa

Na região do alto de Pituvaçu e no condomínio Alphaville, percebe-se a influência das cidades jardins inglesas no planejamento dessas áreas, onde os loteamentos foram definidos ao longo de ruas locais – vias de circulação restrita apenas aos seus moradores – e estreitos cinturões verdes, que funcionam como protetores das ruas e avenidas mais movimentadas.

A influência do urbanismo europeu trouxe para os novos bairros características dos traçados anteriormente mencionados – como, por exemplo, as cidades jardins – o que possibilitou a Salvador apresentar diferentes modelos de desenho urbano, incluindo o

orgânico, identificado nas favelas e bairros populares, e provocado, principalmente, pela demanda por habitações populares decorrentes do crescimento da população nas últimas décadas. Essas populações tendem a ocupar locais próximos daqueles onde há disponibilidade de infra-estrutura e serviços, bem como a possibilidade e proximidade de ocupações e empregos. Isto explica a persistência deste modelo misto de ocupação, onde convivem, se bem que de forma segregada, diferentes classes sociais, o que contraria o mercado urbano privado.

As evidências observadas permitem concluir que o processo de urbanização verificado na área em estudo não ocorreu, inicialmente, de forma espontânea. A implantação de equipamentos, como o *Shopping Center* Iguatemi e a Rodoviária, funcionou como fator desencadeante, sendo o primeiro passo para o desenvolvimento da região. A partir daí, a crescente demanda por habitações pressionou o mercado imobiliário para a criação de loteamentos, exigindo do poder público a urbanização de novos bairros.

A demanda por habitações de classe A e B foi também responsável pela valorização e delimitação dos espaços, ao determinar o traçado urbano, sendo contudo permitido – ainda que não assumido oficialmente pelo poder público – a ocupação irregular e o desenvolvimento das favelas ou aglomerados de sub-habitações em regiões periféricas ao novo centro: a região do Iguatemi e a Av. Tancredo Neves.



Figura 10: Avenida Tancredo Neves

Em um segundo momento, observou-se a influência dos modelos urbanísticos dos Estados Unidos, que têm o carro como elemento principal de locomoção e, com isso, necessita abrir avenidas e ruas para possibilitar este fluxo.

Percebe-se assim, que a cidade de Salvador reproduz um padrão de crescimento urbano que esteve sempre à reboque de pressões sociais ditadas pelas necessidades da população. Num primeiro momento, a região do centro se expandiu transformando a planta original trazida pelos portugueses. Nas últimas três décadas do século passado verificou-se um progressivo deslocamento do centro da cidade para a área em estudo, com a conseqüente urbanização das regiões circunvizinhas. Apesar das tentativas de implantação

de modelos europeus de traçados urbanos, a exemplo do Caminho das Árvores e das primeiras ocupações da Avenida Otávio Mangabeira, em 1970, o que se destaca na área em estudo é a modelo orgânico que se desenvolve sem planejamento, tornando-se uma consequência das necessidades de uma população que, em última instância, orienta os rumos do seu crescimento.

Também é clara a influência do Movimento Moderno através da segmentação funcional, com a Av. Paralela como um eixo de circulação ao longo do qual se instalam os empreendimentos imobiliários, de serviços e comerciais, assim como o CAB com seu projeto urbano claramente inspirado no ideário de Le Corbusier.

Comentários Finais

O modelo adotado, atualmente, no Av. Paralela assemelha-se ao da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro. Um grande eixo de circulação ladeado por grandes equipamentos de comércio e serviços entremeados por condomínios fechados de casas e apartamentos. Diferente da Barra da Tijuca, onde podemos identificar uma certa homogeneidade na população residente, a Av. Paralela é uma linha divisória entre classes sociais diferentes. No seu setor entre a avenida e a orla do Atlântico, os empreendimentos imobiliários destinam-se a uma classe mais abastada enquanto do outro lado, na parte entre a avenida e a BR 324, predominam conjuntos habitacionais para uma classe de renda mais baixa.



Figura 12 – Avenida Paralela 2010.

Pouco a pouco, as laterais da Av. Paralela vão sendo ocupadas e passa a ser uma grande preocupação a questão da mobilidade. São apresentados projetos de novos meios de transporte de massa, de novas avenidas e de ocupação do canteiro central com novas vias de rolamento. Descongestionar a avenida é um dos maiores desafios do poder público municipal atualmente.

Os diversos empreendimentos imobiliários que se implantam na Av. Paralela mudarão o perfil desta avenida nos próximos 4 anos. Entender sua lógica de implantação e as formas urbanas geradas por eles é uma das etapas que darão continuidade a esta pesquisa.

Bibliografia

ANDRADE, A. B. O espaço em movimento: a dinâmica da Pituba no século XX. Salvador: EDUFBA, 2005. 180 p.

CENSO 2010. http://www.ibge.gov.br/censo2010/primeiros_dados_divulgados/index.php. Acessado em 20/12/2010

ESPUCHE, A. G. Ciudades: del globo al satélite. Barcelona: Electa, 1994.

FERNANDES, Ana. Projeto Pelourinho: operação deportação x ampliação do direito. Curso de Capacitação – Programas de reabilitação de áreas urbanas centrais. 2007. http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/materiais-de-capacitacao/curso-de-capacitacao-programas-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais-lab-hab/textos/T_Ana_Fernandes.pdf. Acessado em 10/12/2010.

GORDILHO-SOUZA, Ângela. Limites do habitar: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. Salvador: EDUFBA, 2000.

GRAVAGNUOLO, Benedetto. História Del Urbanismo en Europa. 1750 – 1960. Madrid: Ediciones Akal, 1998. 485 p.

KOSTOF, Spiro. The city Shaped, Urban patterns and meanings through history. London, 1991.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Lisboa, 1989.

MENDES, Victor Marcelo Oliveira. A problemática do desenvolvimento em Salvador: Análise dos planos e práticas da segunda metade do século XX (1950-2000). Tese de doutorado, IPPUR, 2006.

NEVES, Laert Pedreira. O crescimento de Salvador e das demais cidades baianas. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1985. (Estudos baianos,.15)

PEDRÃO, Fernando. A urbanização voraz em Salvador. Revista VeraCidade, Salvador: SEDHAM, Ano IV, nº 5, outubro de 2009. <http://www.veracidade.salvador.ba.gov.br/v5/pdf/artigo1.pdf>, Acessado em 15/12/2010.

PEIXOTO, C. S. O sítio urbano do Salvador e seus problemas., *Geografia urbana*. São Paulo: Universidade de São Paulo, Instituto de Geografia, 1972.

PINHEIRO, Eloísa Petti. Dois centros, duas políticas, dois resultados. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: UB, número extraordinario dedicado al X Coloquio Internacional de Geocrítica, 2008, n. 137. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-137.htm> Acessado em 10/12/2010.

PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia. Difusão e adaptação de modelos urbanos*. Salvador: EDUFBA, 2002.

SAMPAIO, Antonio H. L. *Formas urbanas: cidade real e cidade real uma contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador: Quarteto; PPGAU; Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, 1999.

SANTOS, Milton. *O centro da Cidade do Salvador*. Salvador: Universidade da Bahia, 1959.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig, SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de Mello e. *Cidade e região no Estado da Bahia*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991.

¹ A Avenida Luiz Viana Filho, aberta nos anos 1970, ligando a cidade ao aeroporto, ficou conhecida como Paralela por sua posição, de certa forma, paralela à orla. Neste texto, adotaremos o nome de Av. Paralela por ser sua denominação mais conhecida e usada pelos soteropolitanos.

² "A cidade se instalou num pequeno planalto, protegida de um lado por vales profundos e de outro por uma escarpa. Do núcleo inicial ela se estendeu a princípio para NE e SW, ultrapassando as esplanadas com um plano em forma de 'pé de galinha', característico principalmente ao N. Logo após, sua expansão se fez seguindo os espigões arejados, evitando os fundos dos vales que foram ocupados pelas hortas. [...]

Tal forma de crescimento foi conseqüência das dificuldades naturais impostas pela distribuição do relêvo. Os bairros se desenvolveram isoladamente sobre cada um dos elementos destacados da topografia, separados uns dos outros pelos vales, limitados por desníveis fortes que prejudicaram as ligações diretas entre as lombadas.

As artérias principais se dispõem radialmente a partir da Praça da Sé [sic] em direção aos bairros seguindo os topos mais planos. As ligações entre as artérias principais são muito estreitas, sinuosas e enladeiradas." PEIXOTO, 1972, p. 3-4.

³ O Plano CIA dava "demasiada preocupação com a forma urbana, a falta de interesse pela realidade social do espaço a ser planejado, a projeção de uma cidade-industrial-linear, os grandes espaços verdes intercalando os lotes destinados às indústrias verdes, o zoneamento funcional rígido a partir da definição de determinados setores espaciais etc." (MENDES, 2006, p.154)

⁴ Miolo de Salvador é a área entre a Av. Paralela e a BR 324.

⁵ Texto em inglês, tradução Isadora Novaes Scheffler B. Costa.