



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I**  
**COLEGIADO DO CURSO DE URBANISMO**

**ANDERSON OLIVEIRA SANTOS**

**INVESTIMENTOS DO MUNICÍPIO DE SALVADOR EM  
INFRA-ESTRUTURA URBANA NO PERÍODO DE 1997-2000**

**SALVADOR**  
**2004**

ANDERSON OLIVEIRA SANTOS

**INVESTIMENTOS DO MUNICÍPIO DE SALVADOR EM  
INFRA-ESTRUTURA URBANA NO PERÍODO DE 1997-2000**

Projeto de monografia apresentado na disciplina Seminário Monográfico, Curso de Bacharelado em Urbanismo na Universidade do Estado da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador: Prof. Mestre Vitor César Ribeiro Lopes

SALVADOR  
2004



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I  
COLEGIADO DO CURSO DE URBANISMO

2

ANDERSON OLIVEIRA SANTOS

**INVESTIMENTOS DO MUNICÍPIO DE SALVADOR EM  
INFRA-ESTRUTURA URBANA NO PERÍODO DE 1997-2000**

Monografia para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo

Salvador, 27 de maio de 2004.

Banca examinadora:

Nome: Prof. Mestre Vitor César Ribeiro Lopes  
Instituição: Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Nome: Prof<sup>ª</sup>. Mestre Almerinda Andréa Pontes Silva Gomes  
Instituição: Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Nome: Prof. Doutor Elias de Oliveira Sampaio  
Instituição: UNYAHNA Institutos de Educação Superior

Dedico a todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram de alguma forma para a concretização deste trabalho.

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, a meus pais e meus irmãos pelo incentivo e apoio durante este período árduo, porém gratificante, que foi a elaboração deste trabalho;

A minha companheira e namorada Paula Costa Lima, uma pessoa sempre perto desde as angustias até as alegrias. Agradeço por sua compreensão, inteligência e paciência, sua contribuição foi essencial para dar clareza e ordem a este trabalho;

Ao professor Vitor César Ribeiro Lopes, meu orientador por suas valiosas contribuições;

Aos meus colegas pelo companheirismo e compartilhamento de experiências ao longo do curso, especialmente neste período final;

Aos professores do curso, em especial aos professores Luiz Antonio de Souza pelas sugestões grandiosas e José Cosme Gomes dos Santos pela dedicação e atenção;

Ao Diretório Central dos Estudantes da UNEB – DCE/ UNEB por ceder seu espaço nos momentos difíceis;

E por último não menos importante, reservo um agradecimento ao senhor Carlos Alberto Mousinho de Medeiros Gestor de núcleos orçamentários da Semin/ PMS, por sua colaboração de forma decisiva na obtenção de informações que ajudaram na concretização deste trabalho;

A rede de infra-estrutura urbana é um meio que visa propiciar melhores condições para o desenvolvimento das atividades urbanas.

Mário Yoshinaga

## RESUMO

Este trabalho é um estudo sobre os Investimentos do Município de Salvador em Infra-estrutura Urbana no período de 1997 a 2000, onde foi feita uma análise da distribuição espacial desses investimentos no território, com base em dados empíricos da Cidade do Salvador, com o objetivo de testar uma hipótese observada na literatura sobre a produção do espaço urbano, de que os investimentos públicos em sua maioria são direcionados e concentrados, principalmente nos locais onde residem às camadas de mais alta renda da população, e que geralmente são as áreas mais centrais da cidade. A pesquisa foi desenvolvida basicamente em fontes secundárias, consultando os Diários Oficiais do Município (DOM) dia a dia no período de análise e nos Relatórios Anuais de Atividades da Secretaria Municipal do Saneamento e Infra Estrutura Urbana (Semin). Foram confrontados os níveis de renda com o montante total dos investimentos em infra-estrutura urbana realizados em cada Região Administrativa (RA), uma divisão oficial do território adotada no Município desde 1986. Os resultados da pesquisa demonstraram que seis RAs juntas (I- Centro, V- Brotas, VI- Barra, VII- Rio Vermelho, VIII- Pituba e IX- Boca do Rio) participavam em média com 65,2% da renda dos chefes de família do Município, e foram também esses os locais da cidade que receberam o maior volume dos investimentos no período de análise, um total de aproximadamente 56% dos investimentos, ratificando assim, a hipótese levantada no trabalho, com base nos dados da Cidade do Salvador.

Palavras-chaves: Infra-estrutura Urbana; Investimentos; Espaço urbano.

**LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 – Salvador: Localização e inserção regional.....	40
Figura 2 – População, área e densidade demográfica – Salvador.....	41
Figura 3 – Mapa da região do centro tradicional de Salvador.....	45
Figura 4 – Mapa da região do novo centro de Salvador.....	47
Figura 5 – Vetores de expansão urbana na Cidade do Salvador.....	50
Figura 6 – Divisão do território de Salvador em Regiões Administrativas.....	58
Figura 7 – Salvador: Distribuição espacial da concentração de renda por Regiões Administrativas – 1997-2000.....	70

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Perfil básico das Regiões Administrativas (RAs).....	59
Tabela 2 – Salvador: Distribuição espacial da renda dos chefes de família por faixas de rendimentos, segundo as RAs – 1991.....	61
Tabela 3 – Salvador: chefes de família sem rendimentos, segundo Regiões Administrativas – 1991.....	62
Tabela 4 – Salvador: Participação (%) da renda dos chefes de família, segundo Regiões Administrativas.....	64
Tabela 5 – Salvador: Distribuição total dos investimentos em Infra-estrutura Urbana por Região Administrativa – 1997-2000.....	66

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Av. – Avenida

DOM – Diário Oficial do Município

DOU – Diário Oficial da União

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

LOM – Lei Orgânica do Município

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PMS – Prefeitura Municipal do Salvador

RA – Região Administrativa

RMS – Região Metropolitana de Salvador

SEFAZ – Secretaria Municipal da Fazenda

SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

SEMIN – Secretaria Municipal do Saneamento, Habitação e Infra-Estrutura Urbana

SPJ – Superintendência de Parques e Jardins

SUAVE – Superintendência de Áreas Verdes

SUMAC – Superintendência de Manutenção e Conservação da Cidade

SURCAP – Superintendência de Urbanização da Capital

TCM - Tribunal de Contas dos Municípios

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS.....</b>	<b>7</b>
<b>LISTA DE TABELAS.....</b>	<b>8</b>
<b>LISTA DE ABRACIATURAS E SIGLAS.....</b>	<b>9</b>
<b>CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
1.1 – OBJETIVOS.....	14
1.1.1 – Geral.....	14
1.1.2 – Específicos.....	15
1.2 – JUSTIFICATIVA.....	15
1.3 – METODOLOGIA.....	18
<b>CAPÍTULO 2 – O ESTADO, OS INVESTIMENTOS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....</b>	<b>23</b>
<b>CAPÍTULO 3 – CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SALVADOR.....</b>	<b>40</b>
3.1 – INFRA-ESTRUTURA URBANA NO ARCABOUÇO INSTITUCIONAL DO MUNICÍPIO.....	52
<b>CAPÍTULO 4 – DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA URBANA NO PERÍODO DE 1997 A 2000.....</b>	<b>57</b>
<b>5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>71</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>73</b>
<b>ANEXO A – Decreto Municipal n.º 7 791, de 16 de março de 1987, que dispõe sobre a criação e delimitação das Regiões Administrativas da Cidade do Salvador.....</b>	<b>80</b>

## **CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO**

Uma cidade realmente constitui-se quando suas edificações são atendidas por um adequado sistema de infra-estrutura. Serviços como energia elétrica, gás encanado são essenciais às atividades humanas, enquanto outros, como redes de água e esgotos e coleta de lixo são fundamentais para a saúde. As deficiências de infra-estrutura urbana reduzem a qualidade de vida e prejudicam a produção, diminuindo a renda das pessoas.

O Banco Mundial divulgou um estudo, em 1994, demonstrando que a renda e a infra-estrutura urbana correm paralelamente. A cada 1% de crescimento da infra-estrutura há, geralmente, 1% de crescimento da renda da cidade. Assim, um dos maiores desafios para o crescimento equilibrado e duradouro da cidade é provê-la em qualidade e quantidade suficiente de infra-estrutura urbana.

Lamentavelmente as cidades brasileiras, como é o caso de Salvador, apresentam índices precários de infra-estrutura urbana, onde a maior parte da população não é atendida com qualidade e continuidade. A inadequação desses serviços acontece principalmente na periferia das cidades, seja pelo desinteresse dos governantes em investir nesses locais, seja pela falta de vontade política em solucionar essa condição.

Existe, portanto, uma diferenciação na oferta e na qualidade de infra-estrutura urbana e serviços públicos pela cidade, onde as áreas periféricas, geralmente ocupadas pela população de baixa renda são as mais precárias e as

áreas centrais são as mais providas de tais serviços, que se encontram coincidentemente ocupadas pelas camadas mais ricas da população.

Diante desse contexto é que o presente trabalho visa analisar a distribuição espacial dos investimentos em infra-estrutura urbana realizados no Município de Salvador no período de 1997 a 2000, tomando por base os aspectos sócio-espaciais dessa distribuição, onde os investimentos foram feitos pela Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), por intermédio da Secretária Municipal do Saneamento, Habitação e Infra-estrutura Urbana (Semin) e suas Administrações Indiretas.

Os investimentos<sup>11</sup> aqui dizem respeito às obras e serviços de engenharia em micro e macrodrenagem, canalização, abertura de novas vias, cobertura de canal, pavimentação, urbanização e reurbanização, contenção de encostas, construção de praças, passarelas, pontes, viadutos e túneis, resumindo são aqueles elementos estruturadores da cidade e que são distribuídos em redes, dessa forma qualificando urbanisticamente uma maior parcela do território na qual estão inseridas.

A pesquisa foi desenvolvida a partir de uma hipótese observada na literatura e em estudos urbanos sobre a alocação dos investimentos por parte do Estado e a produção do espaço urbano, onde se identificou em linhas gerais, que os investimentos públicos são direcionados, canalizados em sua maior parte para as áreas mais centrais da cidade e nos locais onde se concentram as camadas de mais elevadas rendas.

---

<sup>11</sup> Deve-se esclarecer que quando se fala em investimentos neste trabalho está se referindo somente aos gastos em obras e serviços totalmente livres de gastos com custeios.

Para analisar a distribuição desses investimentos com base na hipótese levantada anteriormente, este trabalho adotou uma divisão espacial do território de Salvador, a fim de identificar com precisão e rigor os locais que sofreram os investimentos e os locais que possuíam as maiores concentrações de rendas. Foi utilizada uma divisão oficial que a Administração Municipal usa desde 1986 que é a subdivisão da cidade em 17 Regiões Administrativas (RAs).

Durante o trabalho foi feito em perfil básico sobre essas RAs levantando suas características referentes à população, área, densidade e principalmente os níveis de renda em cada uma das RAs, onde se observou a faixa predominante na região, sendo possível assim identificar e verificar a hipótese aqui levantada.

O trabalho foi dividido em quatro partes, onde as idéias foram expostas de modo a levantar a hipótese de trabalho com base na literatura e a sua análise a partir dos dados empíricos da Cidade do Salvador no período de estudo.

No segundo capítulo foi desenvolvido uma discussão da literatura, com foco principal sobre infra-estrutura urbana e a produção do espaço urbano por meio dos investimentos do Estado. Foram utilizados autores de relevante importância sobre o assunto como Paul Singer, Lúcio Kowarick, Flávio Villaça, David Harvey, Pedro Jacobi, Manuel Castells, Jean Lojkine, Milton Santos dentre outros. Ainda nesta parte é feita uma discussão referente à qualificação do espaço urbano por intermédio da alocação de infra-estrutura urbana no local.

No terceiro capítulo foi feita uma caracterização do Município de Salvador levantando suas características referentes aos aspectos físicos e geográficos (localização, topografia, área), seus aspectos econômicos (as atividades comerciais,

industriais e de serviços) e seus aspectos sócio-espaciais (população, níveis de renda, segregação sócio-espacial das classes sociais).

Neste capítulo se buscou também levantar dados no sentido de contextualizar infra-estrutura urbana no âmbito institucional da Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), identificando os órgãos que na época eram os responsáveis por esta atividade, bem como as competências e atribuições destinadas a estes no período de análise.

Por último no capítulo 4 foi feita uma análise da distribuição espacial dos investimentos em infra-estrutura urbana pelo Município de Salvador, com base nos dados empíricos fornecidos pela PMS e pela Semin. Foi tomado como base para a espacialização a divisão do território em RAs e a faixa de renda predominante em cada região. Assim, foi possível analisar se os investimentos seguiram ou não a hipótese de trabalho levantada.

## **1.1 – OBJETIVOS**

### **1.1.1 – Geral**

O presente trabalho visa analisar os investimentos do Município de Salvador, capital do Estado da Bahia, em infra-estrutura urbana, no período compreendido entre os anos de 1997 a 2000, na intenção de identificar se a distribuição espacial pelo território desses investimentos corresponde ou não a hipótese observada na literatura de que os investimentos públicos são em sua

maioria direcionados para os locais aonde se concentravam as classes de mais elevadas rendas da população.

### 1.1.2 – Específicos

- Identificar os locais da Cidade do Salvador que apresentaram os maiores e menores percentuais de investimentos em infra-estrutura urbana no período de 1997 a 2000;
- Verificar o montante total investido em infra-estrutura urbana na Cidade do Salvador, no período de 1997 a 2000;
- Verificar as relações existentes entre os locais mais carentes em infra-estrutura urbana na Cidade do Salvador e os locais onde foram aplicados os maiores investimentos no período de 1997 a 2000.
- Identificar as relações entre os locais que sofreram os investimentos em infra-estrutura urbana em Salvador e a apropriação desses espaços por parte da população de acordo com os seus níveis de renda.

## 1.2 – JUSTIFICATIVA

Atualmente, os Municípios vêm sendo alvo de inúmeras pesquisas e propostas para a resolução de seus problemas ambientais e urbanos. Observam-se estudos e propostas referentes à criação de uma Agenda 21 local, Desenvolvimento Sustentável, Programas de Desenvolvimento Urbano Local, porém na tentativa de

adoção de todas essas medidas, faz-se necessário que o Município tenha recursos financeiros para implantá-las.

Diante disto, os Municípios precisam obter uma arrecadação de receitas que permitam cumprir suas obrigações, pagando suas despesas (com pessoal, encargos sociais, etc) e destinem uma parte de suas receitas para realizar investimentos em diversos setores da cidade, como urbanismo, educação, justiça, segurança, saúde e outros, a fim de promover o seu adequado desenvolvimento sócio-econômico e urbano.

O presente trabalho tem como base de estudo o Município de Salvador, capital do Estado da Bahia, onde é feita uma análise da distribuição espacial dos investimentos em infra-estrutura urbana nesta cidade no período compreendido entre os anos de 1997 a 2000.

A relevância de se estudar essa matéria está pautada na grande importância de desenvolver estudos mais aprofundados sobre essa questão, entender a causa da incapacidade da maioria das cidades brasileiras em prover e manter infra-estrutura urbana adequada para toda a sua população, já que a sua precariedade afeta profundamente os ambientes de trabalho e de moradia de seus habitantes, principalmente os dos pobres urbanos.

A escolha do Município decorreu de vários fatores dentre eles pode-se destacar: a acessibilidade aos dados referentes às contas públicas do Município, a dados que permitam uma caracterização da cidade, bem como a possibilidade de obter outras informações necessárias à concretização do trabalho aqui proposto, a importância do Município dentro do Estado e de sua Região Metropolitana, o atual

estágio de urbanização em que se encontra a cidade e a existência do fenômeno a ser analisado, ou seja, investimento em infra-estrutura urbana.

No que se refere à questão temporal, ou seja, o período de análise do trabalho, os anos de 1997 a 2000, coincidem com o início da primeira gestão do Prefeito Antônio Imbassahy, que tomou posse em 1º de janeiro de 1997 e encerrou sua gestão em 31 de dezembro de 2000, assumindo o seu segundo mandato em 1º de janeiro de 2001, vigente até os dias atuais.

Neste período a Prefeitura Municipal do Salvador (PMS) por intermédio da Semin realizou inúmeras intervenções na estruturação física da cidade, foram feitas grandes obras de visibilidade como a ampliação da Avenida Luiz Viana Filho (Paralela) com a construção da quarta faixa, obras de macrodrenagem na Av. Manoel Dias da Silva, início da construção da Av. Luiz Eduardo Magalhães que liga a Paralela ao Largo do Retiro, recuperação de sete passarelas importante na cidade, recuperação estrutural de quatro viadutos da cidade, dentre muitas outras obras.

O governo municipal nessa época implantou o programa de contenção de encostas a operação tapa-buracos, uma ação emergencial, com o objetivo de recuperar o mais rápido possível o espaço urbano da cidade. Segundo o Relatório Anual de Governo da PMS de 1997, foram recuperadas as pavimentações asfáltica de 305Km dos principais corredores de tráfegos, tapou cerca de 80 mil buracos e implantou-se 72Km de meios-fios, além de outras ações de destaque.

Todas essas intervenções serviram para reverter um quadro de degradação que a Cidade do Salvador encontrava-se no ano de 1997, onde se tinham inúmeras ruas e avenidas esburacadas, algumas intransitáveis, o lixo se acumulava nas esquinas e nas praças e a cidade estava às escuras, com uma

iluminação pública precária. Contando com a colaboração do Governo do Estadual, principalmente na área de saneamento básico através do Programa Bahia Azul, o Município requalificou-se, elevando os índices de saúde da população com a despoluição da Baía de Todos os Santos.

Nesse período que se iniciou também o estudo para o projeto de transporte de massa para Salvador (com a implantação de um metrô na capital baiana, um sistema integração de transporte com os bairros) e os estudos para a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU).

Por fim, diante de um contexto de grandes transformações em Salvador e que a pesquisa aqui desenvolvida irá fomentar questões acerca da distribuição dos investimentos do Município de Salvador em infra-estrutura urbana, quanto e em quais locais foram aplicados, quais foram os locais mais necessitados dentro da cidade, quanto foi investido no total dentre outras.

Assim, é de indispensável valor para diversas áreas do conhecimento, principalmente para o Urbanismo, conhecer as respostas de tais questões, pois as mesmas contribuirão para um melhor planejamento e desenvolvimento urbano da cidade, conseqüentemente promovendo uma melhoria na qualidade de vida da população e uma qualidade urbana ambiental da cidade.

### **1.3 – METODOLOGIA**

O presente trabalho analisa a distribuição espacial dos investimentos em infra-estrutura urbana no Município de Salvador no período de 1997 a 2000. A pesquisa foi desenvolvida a partir de uma hipótese identificada na literatura referente

à produção do espaço urbano e em estudos urbanos, que indicam que os investimentos públicos, ou seja, os investimentos feitos por parte do Estado são direcionados e apropriados em sua maioria pelas camadas de mais elevada renda, e que geralmente residem nas áreas mais centrais da cidade ou próximas aos grandes centros comerciais e de serviços.

Utilizando-se do método hipotético-dedutivo de análise, o trabalho partiu da hipótese levantada anteriormente submetendo-a a teste de acordo com os dados empíricos presentes em Salvador no período de análise, a fim ratificar ou refutar a mesma.

A coleta de dados constituiu-se, basicamente de fontes secundárias, onde foi feita considerando-se dois aspectos: a) um levantamento das informações de forma mais abrangente sobre o assunto, ou seja, tratando da questão de infra-estrutura urbana e da distribuição dos investimentos e; b) outro de forma mais específica buscando caracterizar o Município de Salvador e obter os dados empíricos necessários para a concretização do trabalho. Em outras palavras, a técnica de coleta de dados consistiu numa análise documental.

Inicialmente, foi feito um levantamento teórico sobre o assunto buscando conceituar os termos utilizados. Na elaboração dessa parte, o trabalho partiu da idéia de que o Estado tem despesas, e que dentro desta existem gastos com investimentos em infra-estrutura urbana. Após essa discussão, demonstrou a influência do Estado na produção do espaço urbano por intermédio da alocação dos investimentos.

Em seguida, foi feito um levantamento descritivo das características físicas, econômicas, sociais e urbanas do Município de Salvador, com a intenção de

contextualizar a cidade no período de análise. Além disso, buscou-se enquadrar a atividade de infra-estrutura urbana dentro do arcabouço institucional da Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), identificando os órgãos municipais responsáveis por esta atividade nos anos aqui estudados.

Essas informações foram obtidas através de visitas a diversos órgãos dentre eles a PMS, a Secretaria Municipal de Saneamento e Infra-Estrutura Urbana (Semin), a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), ao Tribunal de Contas dos Municípios (TCM) e na Secretaria Municipal da Fazenda (Sefaz). Foram consultados publicações, relatórios e documentos referentes ao Município de Salvador, especialmente os estudos feitos para o PDDU (2002) da cidade. Alguns sites também foram utilizados na pesquisa, como o do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o da PMS e outros de busca sobre infra-estrutura urbana.

A última parte do trabalho, analisou a distribuição espacial pelo território dos investimentos públicos em infra-estrutura urbana na Cidade do Salvador. Todo o material coletado para a pesquisa permitiu analisar as dimensões temporal e espacial presente na política desses investimentos.

As informações aqui apresentadas relativas esses investimentos foram obtidas a partir de pesquisas feitas nos Diários Oficiais do Município (DOM) de Salvador, dia a dia, de 1997 a 2000, sendo pesquisados todas as licitações e contratos da Semin e suas entidades da Administração Indireta com empresas privadas ou públicas que executaram serviços de infra-estrutura urbana, observando também os adiantamentos, os aditivos, as revogações e as dispensas ocorridas nesse processo no mesmo período.

Essas informações foram complementadas com pesquisas nos Relatórios Anuais de Governo da PMS e nos Relatórios Anuais de Atividades da SEMIN ambos de 1997 a 2000. Os dados desses relatórios foram obtidos mediante visita aos órgãos da Prefeitura Municipal do Salvador e a Secretaria Municipal de Saneamento e Infra-Estrutura Urbana. Utilizou-se essas fontes de dados por serem documentos elaborados por órgãos oficiais da PMS, existindo assim uma confiabilidade nas informações obtidas.

Deve-se ressaltar que este trabalho não buscou comprovar se tais obras ou construções foram ou não executadas, de maneira integral ou parcial, bem como a qualidade do material utilizado nas mesmas. Deve-se esclarecer também, que não se considerou os condicionantes políticos que podem envolver os investimentos públicos no período eleitoral (seja eleições locais, estaduais, nacionais ou anos que antecedem as mesmas), onde o poder executivo direciona as obras e construções de acordo com seus interesses. Evidentemente, que não se deve excluir por completo a hipótese de ter ocorrido no período obras e construções com objetivos eleitorais, trata-se somente de esclarecer que não foi o foco principal da pesquisa aqui desenvolvida.

Os valores destinados para cada tipo de intervenção realizada na cidade, sejam às obras e serviços de engenharia em micro e macrodrenagem, canalização, abertura de novas vias, pavimentação, contenção de encostas, urbanização e reurbanização, cobertura de canais, construção de praças, passarelas, pontes, viadutos e túneis, considerados aqui, de acordo com que foi observado na revisão da literatura e nos dados empíricos da Prefeitura de Salvador como elementos da

infra-estrutura urbana foram agrupados (somados) constituindo assim o montante total dos investimentos realizados, por ano, em um determinado local.

Este trabalho agrupou os investimentos em infra-estrutura urbana na Cidade do Salvador por Regiões Administrativas, uma divisão oficial adotada pela Administração Municipal desde 1986, o que permitiu um maior rigor na identificação dos locais que sofreram os referidos investimentos, já que a cidade não possui uma divisão oficial de bairros.

Os investimentos aqui analisados não foram detalhados por tipo de intervenção, evitando-se assim possíveis distorções no resultado da pesquisa com comparações que em determinado local teve mais gastos em um tipo de obra do que em outro, o que para este trabalho não é relevante, pois entende que cada local tem uma necessidade diferenciada de infra-estrutura urbana, e que o importante é qualificar o espaço urbano a fim de atender as necessidades da população e o desenvolvimento das atividades urbanas.

Por fim, para por à prova à hipótese levantada neste trabalho, confrontou-se, no período de análise, o montante total dos investimentos realizado em infra-estrutura urbana com o nível de renda dos chefes de família em cada RA. Deve-se esclarecer que para esta análise considerou-se a faixa de renda predominante na Região e a participação da renda dos chefes de família por RA no total do Município. As informações relativas ao nível de renda das RAs e dos chefes de família de cada RA foram obtidas consultando os dados do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (2002) de Salvador.

## **CAPÍTULO 2 – O ESTADO, OS INVESTIMENTOS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

A Constituição Federal do Brasil de 1988 estabeleceu um novo arcabouço institucional referente às competências e atribuições delegadas aos seus entes federativos (União, Estados, Municípios e o Distrito Federal), criando um sistema de reorganização fiscal que procurou fortalecer a instância do poder municipal, concedendo a estes uma maior autonomia administrativa e financeira.

Assim, os Municípios brasileiros de posse legal e competências administrativas, contando com receitas próprias e receita proveniente de transferência intergovernamentais, buscou-se uma redução da intervenção do Governo Federal em seus territórios, dessa forma ressaltando o federalismo existente no Brasil.

Diante desse processo de descentralização é que:

Aos Municípios, em decorrência do princípio da autonomia municipal instituído pelo art. 18 da Constituição, fica assegurado à administração própria no que se refere a assuntos de seu peculiar interesse, especialmente com relação aos tributos de sua competência e a organização dos serviços públicos locais (REZENDE, 2001, p. 49).

As competências gerais e privativas destinadas aos Municípios são encontradas no Art. 30 da Constituição de 1988, e as mais específicas são definidas por Lei Municipal, no caso de Salvador o Art. 7º da Lei Orgânica do Município (LOM) estabelece tais competências.

Segundo o autor Kiyoshi Harada (2002:23), “basicamente a finalidade do Estado é a realização do bem comum”. E esse mesmo autor conceitua bem comum

como sendo “um ideal que promove o bem estar e conduz a um modelo de sociedade, que permite o pleno desenvolvimento das potencialidades humanas, ao mesmo tempo em que estimula a compreensão e a prática de valores espirituais” (HARADA, 2002, p. 24).

Com a finalidade de alcançar esse objetivo na sociedade e que o Estado Moderno desenvolve diversas atividades, principalmente uma atividade financeira, a fim de alocar e aplicar recursos na satisfação das necessidades coletivas que podem ser: a construção de edifícios públicos, hospitais, pontes, praças, viadutos, aberturas de vias e ruas, na manutenção de serviços, na assistência social e em diversos outros bens ou serviços.

De maneira mais abrangente, o autor Fernando Rezende (2001, p. 349) definiu os principais campos de atuação do Estado, que são a produção dos bens públicos tradicionais, a provisão de serviços de interesse coletivo, a modernização da infra-estrutura básica, a previdência e assistência social.

O Estado ao desenvolver sua atividade financeira passa então a obter recursos, ou melhor, passa a ter uma receita pública (receita corrente e receita de capital)<sup>21</sup>. No momento em que essas receitas são aplicadas em alguma atividade passa-se a existir uma contrapartida às receitas que são as despesas públicas.

O conceito de despesas públicas, segundo Aliomar Baleeiro, pode ter dois significados: “Em primeiro lugar, designa o conjunto dos dispêndios do Estado, ou de outra pessoa de direito público, para o funcionamento dos serviços públicos” e o segundo é “aplicação de certa quantia, em dinheiro por parte da autoridade ou

---

<sup>21</sup> Essa classificação da receita pública em receita corrente e receita de capital encontra-se no § 4º do Art. 11 da Lei Federal n.º 4 320/64, que teve sua redação alterada pelo Decreto-Lei n.º 1 939, de 20 de maio de 1982.

agente público competente, dentro de uma autorização legislativa, para execução de fim a cargo do governo” (BALLEIRO, 1990, p. 65).

O que merece uma maior atenção nesses conceitos é que nenhuma despesa pode ser realizada sem previsão orçamentária, as despesas públicas são aprovadas pelo Legislativo e assim passam a integrar o orçamento anual, cuja execução se dá de acordo com as normas constitucionais e legais vigentes.

As despesas públicas são classificadas das mais variadas maneiras pelos teóricos do assunto, entretanto das diversas classificações que existem nenhuma possui um cunho científico (HARADA, 2002, p. 41).

Diante desta realidade, torna-se mais coerente utilizar o critério legal existente, a Lei Federal n.º 4 320, de 17 de março de 1964, que em seu Art. 12, classifica as despesas em duas categorias econômicas: em despesas correntes (custeio, transferências correntes e outras) e em despesas de capital (investimentos, inversões financeiras, transferências de capital e outras).

Essa classificação das despesas em duas categorias econômicas visa manter uma relação de paridade com a classificação das receitas, que também se subdividem em receitas correntes e receita de capital (CRUZ, 2003, p. 47), o que proporcionou uma maior coerência das informações no momento da análise do orçamento público e das contas dos governos.

Neste trabalho será dada uma maior ênfase às despesas de capital em investimentos<sup>32</sup>, pois dentro desta subcategoria é que se enquadram os programas

---

<sup>32</sup> O §4º do Art. 12, da Lei Federal n.º 4 320/64, estabelece que se classificam como Investimentos as dotações para o planejamento e a execução de obras, inclusive as destinadas à aquisição de imóveis considerados necessários à realização destas obras, bem como para os programas especiais de trabalho, aquisição de instalações, equipamentos e material permanente e constituição ou aumento do capital de empresas que não sejam de caráter comercial ou financeiro. trabalho, aquisição de instalações, equipamentos e material permanente e constituição ou aumento do capital de empresas que não sejam de caráter comercial ou financeiro.

e projetos destinados para infra-estrutura urbana, variável principal do tema e objetivos aqui propostos.

Deve-se ressaltar que cada tipo de programa está relacionado em maior ênfase a uma determinada modalidade de gastos (REZENDE, 2001, p. 67-68). Assim, programas ligados à melhoria e ou expansão da infra-estrutura urbana baseiam-se principalmente na realização de despesas de investimentos, devido à finalidade destas despesas.

Infra-estrutura urbana pode ser entendida de várias maneiras, o autor Pedro Jacobi em sua pesquisa desenvolvida no Município de São Paulo<sup>43</sup>, estabeleceu pavimentação, eletricidade, coleta de lixo e as redes de água, esgoto e luz como os elementos que compõem a disponibilidade de infra-estrutura urbana de um determinado local (JACOBI, 2000, p. 32).

Já o autor José Afonso da Silva (1997, p. 287) afirma que os elementos aparentes que constituem a rede de infra-estrutura urbana são: os postes da rede de energia elétrica, de iluminação pública e telefônica e os hidrantes e extintores de incêndio.

Seguindo uma outra visão, infra-estrutura urbana também pode ser compreendida como “os equipamentos estruturantes (centros públicos), os equipamentos de acompanhamento (zonas residenciais e ligações com as redes) e os equipamentos intermediários (centros sociais)” (LOJKINE, 1997, p. 180).

---

<sup>43</sup> O autor Pedro Roberto Jacobi coordenou a pesquisa sobre “Problemas Ambientais e Qualidade de Vida na Cidade de São Paulo” desenvolvida pelo Centro de Estudos de Cultura Contemporânea - Cedec - entre os anos de 1991 e 1995.

<sup>4</sup> Lei Federal que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano.

O §5º do Art. 2º da Lei Federal n.º 6 766, de 19 de dezembro de 1979<sup>54</sup>, considera como infra-estrutura básica os equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, redes de esgoto sanitário e de circulação pavimentadas ou não. E o §6º do Art. 2º dessa mesma Lei estabelece que a infra-estrutura básica dos parcelamentos situados nas zonas habitacionais declaradas por lei como de interesse social (ZHIS) consistirá, no mínimo, de: I - vias de circulação; II - escoamento das águas pluviais; III - redes para o abastecimento de água potável; e IV - soluções para o esgoto sanitário e para a energia elétrica domiciliar.

De maneira bem mais abrangente, segundo o autor, Wiltold Zmitrowicz:

Infra-estrutura urbana pode ser conceituada como um sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo estas funções ser vistas sob os aspectos sociais, econômicos e institucionais. Sob o aspecto social, a infra-estrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico, a infra-estrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercialização de bens e serviços. E sob o aspecto institucional, entende-se que a infra-estrutura urbana deva propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativas, entre as quais se inclui a gerência da própria cidade (ZMITROWICZ, 1997, p. 2).

Apesar da complexidade na tentativa de conceituar o termo, pode-se perceber que infra-estrutura urbana pelo que foi apresentado aqui é entendida em sua essência como aqueles equipamentos ou serviços que compõem a estrutura e a forma urbana e que estão distribuídos por meio de redes atendendo os espaços a qual estão inseridas. Para efeito de estudo desse trabalho, uma análise sobre a Cidade do Salvador deve-se esclarecer que a Prefeitura Municipal não utiliza qualquer conceito teórico sobre o assunto, entretanto seu entendimento

assemelha-se ao descrito anteriormente pelos teóricos e complementar-se a partir de suas atividades práticas, ou seja, dos seus gastos em obras de infra-estrutura urbana.

Esses investimentos, segundo os Relatórios Anuais de Atividades da Secretaria Municipal do Saneamento e Infra-Estrutura Urbana (Semin) referem-se aos gastos públicos em obras e serviços de engenharia em micro e macrodrenagem; urbanização e reurbanização; construção de canais; abertura e alargamento de ruas, vias e avenidas; pavimentação; construção de passarelas, praças viadutos, túneis, travessias e escadarias.

Adotado uma idéia do que venha a ser infra-estrutura urbana, um aspecto importante a ser analisado e a distribuição espacial desses investimentos públicos pelas cidades. Os recursos de infra-estrutura que são implantados se irradiam a partir da área central e dos núcleos urbanos mais consolidados em direção à periferia (JACOBI, 2000, p. 33), “tornando-se mais escassos à medida que a distância do centro aumenta” (SINGER, 1978, p. 29).

Diante dessa lógica da estruturação física do espaço da cidade:

O Estado, como responsável pelo provimento de boa parte dos serviços urbanos, essenciais tanto às empresas como aos moradores, desempenham importante papel na determinação das demandas pelo uso de cada área específica do solo urbano (...). Sempre que o poder público dota uma zona qualquer da cidade de um serviço público, água encanada, escola pública ou linha de ônibus, por exemplo, ele direciona para essa zona demandas de empresas e moradores que anteriormente, devido à falta do serviço em questão, davam preferência a outras localizações. (SINGER, 1978, p. 34).

Com os investimentos do Estado direcionado para uma determinada área passa-se a ocorrer uma valorização do solo nestes locais, conseqüentemente a elevação do preço dos imóveis resultantes podem causar o deslocamento dos

moradores mais antigos e pobres para outras áreas (SINGER, 1978, p. 34), de modo que o novo serviço implantado será usufruído pelos novos moradores, geralmente os de maiores poder aquisitivo, pois estes estão mais preparados e dispostos a pagar altos preços pelo direito ao uso do solo.

Perante esta situação, percebe-se que o valor do solo passa a ser dado a partir de sua localização dentro da cidade, onde essa localização se apresenta como um valor do uso da terra, valor este que no mercado, se traduz em preço da terra. (VILLAÇA, 1998, p. 72).

Esta última análise explica porque os investimentos públicos e a distribuição dos serviços urbanos de responsabilidade do Estado no território da cidade aparentemente encontram-se apenas à disposição dos moradores de rendimentos mais elevados ou médios (SINGER, 1978, p. 35).

A concentração de renda em poucas parcelas da população provoca uma concentração espacial em algumas partes da cidade, especialmente naquelas mais centrais e em alguns bairros privilegiados (CAMPOS FILHO, 1999, p. 45). Esse processo é entendido como segregação espacial das classes sociais (VILLAÇA, 1998, p. 147). Percebe-se, então que o ambiente construído na cidade é fortemente influenciado pela localização dos diversos grupos sociais que a compõe (MARQUES e BICHIR, 2002, p. 5).

Os interesses imobiliários com o apoio do Estado e dos setores econômicos e sociais dominantes dentro da cidade passam a controlar o espaço e a se apropriar das “áreas privilegiadas (pela sua localização, disponibilidade de infra-estrutura e serviços urbanos ou por outras razões) que oferecem perspectivas de obtenção de maiores lucros” (CARVALHO e PINHO, 1996, p. 190).

A escassez de oferta de áreas totalmente urbanizadas e a grande disponibilidade para a compra desses locais pelas classes média e alta, transformaram “a venda das pequenas porções de solo urbano efetivamente urbanizado em verdadeiro leilão, onde os super-ricos puxam a fila dos preços, cada vez mais altos” (CAMPOS FILHO, 1999, p. 50).

Diante da elevação dos preços da terra urbana, os empresários imobiliários passaram a buscar cada vez mais a verticalização nas áreas centrais, o que provocou e provoca a saturação e o congestionamento dos serviços urbanos da área, exigindo sua substituição por outros que ofereçam uma maior capacidade, a fim de adequar o local às novas demandas.

Em decorrência desse processo de continua substituição de infra-estrutura de serviços urbanos nas áreas centrais das cidades, estas permanecem em constante estado de obras, abrindo-se e fechando-se valetas nas ruas a cada nova ampliação da rede dos serviços, o que perturba o funcionamento das atividades urbanas e o sossego dos habitantes. A correlação de forças políticas, claramente favorável às classes alta e média, faz canalizar os escassos recursos públicos disponíveis para investimentos urbanos, para esse contínuo reciclamento das áreas já servidas de infra-estrutura, pouco sobrando para a ampliação da oferta de novas áreas urbanizadas nas periferias das cidades (CAMPOS FILHO, 1999, p.50-51).

Com base nesta lógica, cria-se uma segregação sócio-espacial dentro da cidade, onde os espaços periféricos seriam os mais distantes e de menor renda diferencial, ocupados pela população de mais baixa renda (KOWARICK, 1993, p. 34).

O autor Jean Lojkine (1997, p. 189) distingue três tipos principais de segregação urbana: 1) uma oposição entre o centro e a periferia; 2) uma separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular; e 3) um esfacelamento generalizado

das funções urbanas, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas, em outras palavras significa o zoneamento.

Deve-se ressaltar que o padrão de segregação centro x periferia é o mais conhecido das metrópoles brasileiras, onde o primeiro dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes de mais alta renda e a segunda, subequipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos. Conclui-se, portanto, que o espaço atua como um mecanismo de exclusão (VILLAÇA, 1998, p. 143).

Diante destas idéias poderia despertar a “suspeita de que o Estado agrava sistematicamente os desníveis econômicos e sociais, ao dotar somente as parcelas da população que já são privilegiadas de serviços, dos quais as parcelas mais pobres carecem mais” (SINGER, 1978, p. 35). Entretanto, numa análise mais profunda desta realidade percebe-se que quem “promove esta distribuição perversa dos serviços urbanos não é o Estado, mas o mercado imobiliário” (SINGER, 1978, p. 36). Esse controle e dominação ficam evidentes na seguinte citação:

As camadas de mais alta renda controlam a produção do espaço urbano por meio do controle de três mecanismos: um de natureza econômica – o mercado, no caso fundamentalmente o mercado imobiliário; outro de natureza política, o controle do Estado, e finalmente através da ideologia (VILLAÇA, 1998, p. 335).

Sendo conivente com essa situação, o Estado passa a ser o grande responsável pela reprodução geral da dinâmica capitalista, tarefa que é cumprida através dos investimentos produtivos para auxiliar a acumulação e através de gastos públicos que legitimam a sociedade capitalista, ocultando o seu caráter de classes. (MARQUES e BICIR, 2002, p. 4).

Diante do exposto até aqui, observa-se que as áreas centrais são as que concentram os maiores investimentos e as que possuem melhores oferta de

infra-estrutura urbana e serviços públicos essenciais à população. Cabe, então refletir sobre algumas considerações acerca dessa área central, entretanto, não convém a este estudo fazer uma análise mais detalhada da estrutura interna destes centros.

Diversos autores ao analisarem a estrutura física das cidades brasileiras, principalmente suas metrópoles, identificam a existência de um centro principal, que concentram um grande número de atividades comerciais e de serviços, empregos e uma disponibilidade de infra-estrutura urbana e que são mais desenvolvidas em relação as demais (SINGER, 1978, p. 29). De acordo com essas idéias surge também os subcentros, “que são uma replica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto a ele se igualar” (VILLAÇA, 1998, p. 293).

Importante destacar é que o espaço urbano no território correspondente a esse centro principal é apropriado pelas classes sociais de maiores rendas devido a todas as vantagens que esses locais oferecem. “Esse domínio – espacial, social e econômico – das áreas centrais pela burguesia levou as classes populares – que a elas não tinham acesso – a produzirem seus próprios subcentros em áreas estratégicas, atendendo a grandes regiões populares” (VILLAÇA, 1998, p. 313).

Os centros principais das metrópoles brasileiras (São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Salvador, etc.), atingiram sua máxima expansão física por volta dos anos de 1950 a 1970. Entretanto, a partir desse período esses centros começaram a sofrer grandes transformações, devido ao abandono das camadas de alta renda “que se encontravam no local para novas áreas residenciais exclusivas, providencialmente criados pelos promotores imobiliários” (SINGER, 1979, p. 29).

Esse deslocamento da burguesia para novas áreas é decorrente de vários fatores, dentre eles o aumento da mobilidade espacial motivada pelo aumento da motorização da classe de mais alta renda das cidades brasileiras e pela “nova forma de produção do espaço coerente com os novos padrões de mobilidade territorial que tais classes passaram a apresentar” (VILLAÇA, 1998, p. 280).

Como a distribuição espacial das classes determina a distribuição dos serviços tanto privados como públicos, as camadas de mais alta renda ao se deslocar para outra área da cidade vão procurar, sempre que possível, trazer para próximo de si (no que se refere ao tempo) os equipamentos de controle da sociedade, seus empregos e seus serviços e paralelamente produzir centros mais adaptados a seu meio predominantemente de locomoção: o automóvel (VILLAÇA, 1998, p. 329). “Surge assim um centro novo em contraste com o centro antigo” (SINGER, 1979, p. 30), que começa com áreas restritas e logo se expandem bastante. Até mesmo o shopping center, estabelecimentos que representam uma grande força de concentração e rentabilidade espacial<sup>65</sup>, passaram a se localizar dentro dessas áreas.

Vale ressaltar, que esse processo leva anos para se consolidar e que o chamado centro antigo, apesar do seu esvaziamento e de sua deteriorização social e espacial, continua existindo dentro do espaço urbano. Nesse esvaziamento, o Estado teve papel de destaque em muitas cidades, com a construção de centros administrativos, fóruns, prefeituras, etc. fora dos centros principais na direção e até mesmo dentro das áreas residenciais nobres da cidade.

---

<sup>65</sup> Alta rentabilidade espacial dos shopping center é representada por seu elevado volume de vendas por unidade de área. Para uma melhor análise sobre os shoppings center ver VILLAÇA (1998).

Com o abandono das classes de renda mais elevadas, o centro antigo passou a ser ocupado por população de baixa renda. Segundo o autor Flavio Villaça (1998, p. 277), “na década de 1980, os centros principais já estavam quase totalmente tomados pelas camadas populares”. Aquilo que se chama de decadência do centro é tão somente sua tomada por essas camadas populares.

Todo esse processo de constituição de um novo centro nas cidades brasileiras descrito até aqui, e para se buscar a relação desse fenômeno com os investimentos públicos. Na consolidação do novo centro o Estado tem uma parcela de responsabilidade, a partir do momento que concentra nessas áreas seus investimentos, a fim de adaptá-las aos interesses da classe dominante, através da construção de grandes estacionamentos, de novas avenidas, de vias expressas e rodovias e/ou dando ainda uma grande oferta de infra-estrutura urbana e serviços públicos.

Atrelado a esses fatores, nas últimas décadas vem se percebendo um novo padrão de acumulação mundial “baseado no processo de globalização da economia e a conseqüente fragmentação do processo produtivo (e dos territórios)” (ARAÚJO; FERREIRA; GUIMARÃES, 1996, p. 122).

A reestruturação econômica atual<sup>7</sup> intensificou os processos de centralidade, principalmente no que se refere às atividades terciárias, entretanto paralelo a esse fato verifica-se um fenômeno de exclusão sócio-espacial das áreas não incluídas nesse sistema (SILVA, 1999, p. 7). Isto significa dizer que nem todos os lugares são introduzidos nesse processo, e sim somente aqueles capazes de permitir uma maior circulação dos fluxos de capitais, pessoas e mercadorias dentro da cidade ou região.

---

<sup>7</sup> Para uma melhor compreensão desse processo ver CASTELLS (2002).

Sendo assim as “novas centralidades são lugares estratégicos dotados de enormes concentrações de infra-estrutura, pessoal especializado e talentoso e prédios que abriguem os setores típicos” (SILVA, 1999, p. 12). Esses lugares devido à globalização e a importância que assumem passam a executar serviços para toda a cidade e a região a qual está inserida, bem como para outros Estados, ou até mesmo para outros países.

Percebe-se claramente que tais lugares se relacionam com a atual estrutura urbana dos ditos novos centros, “áreas mais recentes, exatamente aquelas que estão na vanguarda da descentralização da cidade” (PORTO, 1997, p. 48), pois são os locais mais infra-estruturados capazes de suportar e abrigar o porte e as características dos fluxos contemporâneos (transportes, energia, comunicação), ou seja, são espaços mais competitivos segundo uma lógica mundial.

Nota-se, portanto que o processo de globalização da economia e o desenvolvimento tecnológico dos setores de informática e comunicação, tem efeitos expressivos sobre as economias locais e na organização do espaço urbano das cidades. Essa lógica pode ser resumida e melhor compreendida na seguinte citação.

As partes mais inseridas nos novos fluxos tendem a modernizar-se com maior ímpeto, escala e rapidez do que as outras, a enxugar seu espaço de realização, a relacionar-se com maior ênfase entre si e, no seu conjunto, com outras partes do planeta, e tendem, finalmente, a exigir novos investimentos em infra-estrutura com qualificação interna e capacidade de articulação com as outras partes que constituem uma rede espacial protegida e com uma fluidez adequada à velocidade e à presteza que o movimento mundial exige. As partes que se distanciam desse processo tendem a agudizar seus problemas de infra-estrutura, a ser locus de moradia de uma crescente população marginalizada do processo, a ter carência de equipamentos de apoio, de e segurança, e tendem a criar guetos articulados numa escala inicialmente local, mas com irradiações internacionais. É exatamente este traço específico o que caracteriza com mais rigor e precisão a inclusão do processo de “globalização” nas novas metrópoles[...]. (PORTO e CARVALHO, 2000, p. 40).

Os espaços não inseridos nesse processo, devido à expansão capitalista, como foi visto, são ocupados pela população mais pobre e se encontram na periferia das cidades. Existe, portanto, uma diferenciação da qualidade e na oferta de serviços públicos entre as áreas periféricas e as centrais. A infra-estrutura urbana da maior parte das cidades brasileiras não atende a toda a população e a inadequação desses serviços acontece na periferia, seja pelo desinteresse em investir nesses locais, seja pela falta de vontade política em solucionar essas condições.

Isso faz com que as classes sociais disputem uma melhor localização do espaço dentro das cidades, pois diminuem seus gastos com transportes e tempo de deslocamento, diminui as dificuldades de acesso aos serviços básicos e aos equipamentos públicos, permite um aumento do tempo de lazer e repouso. A burguesia é a classe que mais exerce o domínio sobre essas áreas, entretanto, a população mais pobre, luta constantemente por uma melhor localização dentro da cidade, ainda que às custas de outras condições de moradia (CARVALHO e PINHO, 1996, p. 202). Resumindo, como afirma o autor David Harvey (1994, p. 212), “o domínio do espaço sempre foi um aspecto vital da luta de classes”.

Diante deste contexto, onde existe uma sociedade marcada por conflitos de classes é que a legislação urbanística possui um papel importante na estruturação física do espaço urbano. A Constituição Federal de 1988, em seu Art. 30 atribuiu aos Municípios a competência de promoverem o seu adequado ordenamento territorial mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano e no seu Art. 182 estabeleceu que a política de desenvolvimento urbano será executada pelo poder público municipal, através de

diretrizes gerais fixadas em lei, e instituiu o Plano Diretor como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

O Plano Diretor pode ser definido como um conjunto de princípios e regras orientadas da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano. A comunidade deve enxergar o Plano Diretor como uma oportunidade do equacionamento eficaz e harmonioso dos problemas urbanos. Sendo assim,

O Plano Diretor não se constitui num documento isolado, mas num instrumento do processo de planejamento capaz de catalisar, explicitar e compatibilizar os interesses conflitantes sobre o espaço urbano, assim como motivar e incentivar a construção da sociabilidade, estimulando a cooperação, a solidariedade e o compromisso com o social (ARAÚJO; FERREIRA; GUIMARÃES, 1998, p. 127).

Existe uma grande polêmica quanto à eficácia e aplicabilidade dos Planos Diretores, entretanto a importância para esse estudo é que, com o advento da Lei Federal de n.º 10 257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade o direito a participação popular se transformou em requisito constitucional para a instituição do Plano Diretor e a fiscalização de sua implementação.

A importância dada a este fato é que o planejamento participativo tem como elemento obrigatório à participação popular em todas as suas fases, o que pressupõe a adoção de mecanismo de controle popular para as ações do Executivo e Legislativo, devendo ser compreendido como um processo resultante de práticas de cidadania voltadas para eliminar as desigualdades sociais e os obstáculos para efetivação do direito à cidade.

Além dessas questões o Plano Diretor de acordo com o §1º do Art. 40 do Estatuto da Cidade o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual devem incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas. Outro aspecto de destaque dessa lei a ser aqui analisado é a gestão orçamentária participativa que

no seu Art. 44 relata que no âmbito municipal, essa gestão incluirá a realização de debates, audiências e consultas públicas sobre as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, como condição obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal.

Toda essa discussão trazida até o momento sobre Plano Diretor e participação popular no processo de decisões referentes à cidade é com o intuito de relacionar esses instrumentos de uma gestão democrática com a disputa de interesses de classes sociais dentro do espaço urbano.

Os canais de participação popular possibilitam para as camadas populares, por meio de entidades e associações de bairro, paróquias ou outras formas de defesa reclamarem ou pressionar as instâncias governamentais por melhores condições de habitação, transportes, saúde ou saneamento. (KOWARICK, 1993, p. 195-196). Contrapondo-se dessa forma, a uma maneira fundamental de dominação da elite dominante que se baseia na sua capacidade organizacional e na sua capacidade de desorganizar esses grupos da sociedade que “embora constituam maioria numérica, vêm (se é que vêm) seus interesses parcialmente representados apenas dentro dos interesses da estrutura do atendimento dos interesses dominantes” (CASTELLS, 2002, p. 504-505).

Assim para as classes de baixa renda, a conquista de um “espaço depende da capacidade dos diversos movimentos em se desatrelar das esferas dominantes e conseguir um maior e mais sólido enraizamento nas bases que formam as respectivas aglutinações reivindicativas” (KOWARICK, 1993, p. 196).

Além das associações de base popular que se constituem como grupos de representações e reivindicações, os sindicatos, a imprensa, a universidade e as

entidades científicas dentre outros também se empenham em criar um espaço de luta na sociedade. Esses grupos procuram desenvolver “uma ação de iniciativa e controle sobre o Executivo, de defesa dos cidadãos, [...] para dinamizar o exercício de uma cidadania que tem sido massacrada em muitos dos aspectos essenciais à vida individual e coletiva” (KOWARICK, 1993, p. 197).

Atender a tais reivindicações, por parte do Estado, significa inserir na elaboração do Plano Diretor ou na política urbana, instrumentos que incentivem uma inversão de prioridades, que em linhas gerais consiste na substituição de “grandes obras e/ou ações que privilegiam os grandes grupos econômicos e aumentam a iniquidade, por ações pontuais que valorizem os direitos sociais e promovam o atendimento das necessidades básicas da população” (ARAÚJO; FERREIRA; GUIMARÃES, 1998, p. 119).

Inverter prioridades significa também “abandonar as grandes obras de fachada ou a prática de pulverização de pequenas obras como moeda corrente em período eleitoral, como forma de privatização da esfera pública” (BITTAR e COELHO, 1997, p. 342).

Diante disto, priorizar os investimentos na infra-estrutura básica e nas periferias urbanas envolve a redefinição de utilização dos recursos públicos de forma a tender e garantir uma apropriação coletiva da cidade, bem como “na construção da cidadania nas áreas mais pobres da cidade” (BITTAR e COELHO, 1997, p. 343). Evidentemente que não significa abandonar por completo os bairros de classes média e alta e os centros comerciais.

Segundo a autora Rachel Silva (1999, p. 25) “a eficiência do espaço urbano se dá através da requalificação da infra-estrutura urbana principalmente nos

itens de qualidade ambiental, acessibilidade e telecomunicabilidade”. Já que o Estado possui a capacidade de comandar o direcionamento dos investimentos em infra-estrutura e serviços públicos, possui também um papel fundamental na estruturação da cidade e na diminuição dos desequilíbrios urbanos.

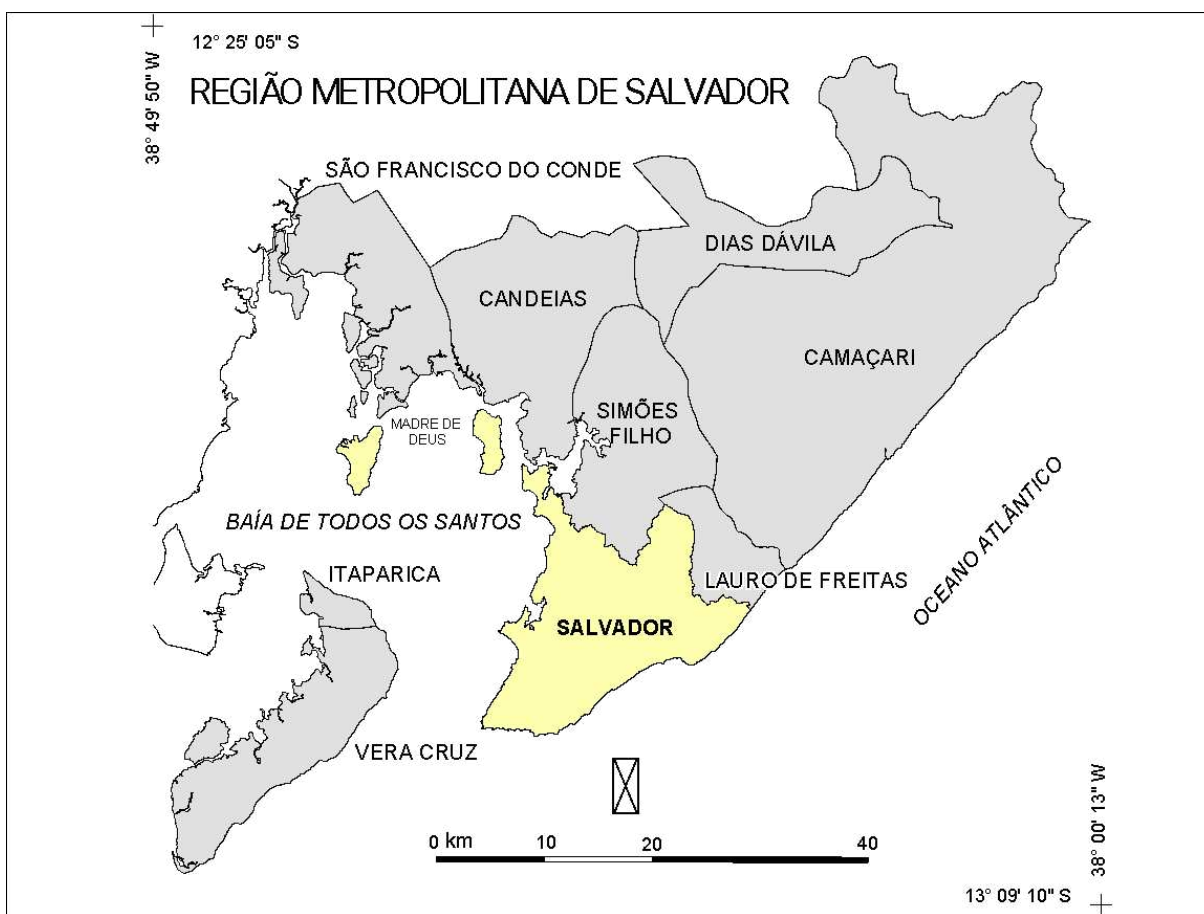
Porém, o Estado brasileiro, devido à crise fiscal que vem passando nos últimos anos se encontra num grande problema; para recuperar e/ou expandir (principalmente por meio dos grandes investimentos) as infra-estruturas urbanas da maioria de suas cidades, requer recursos e fontes de financiamento, que em geral, têm dificuldades de obter ou arcar. Diante dos seus escassos recursos o Estado, tende a priorizar determinadas áreas, que geralmente são as mais centrais e as que concentram a população de rendas mais elevadas.

Assim, ao lado de uma transformação da sociedade que busca ampliar as condições de um governo democrático e descentralização de poder, “a superação das graves carências das cidades brasileiras exige uma definição política de quem pagará a conta e quem receberá os benefícios” (BITTAR e COELHO, 1997, p. 341).

### CAPÍTULO 3 – CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SALVADOR

O Município de Salvador, capital do Estado da Bahia, situa-se no Recôncavo Baiano às margens da Baía de Todos os Santos que se abre para o Oceano Atlântico. O território da cidade é composto por uma parte continental, cercada pelo mar ao sul, a leste e a oeste, e uma parte insular na Baía de Todos os Santos, integrada pelas Ilhas dos Frades, Bom Jesus dos Passos, Santo Antônio e de Maré e pelas Ilhotas de Santos e Pagões. Na área continental, à parte norte, limita-se com os Municípios de Lauro de Freitas e Simões Filho (figura 1).

**FIGURA 1 – SALVADOR: LOCALIZAÇÃO E INSERÇÃO REGIONAL**



Fonte: PMS

A Cidade do Salvador, segundo dados do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) – 2002, possuía uma população total no ano de 1996 de 2 211 539 habitantes e no ano de 2000 uma população de 2 443 107 habitantes (sendo o terceiro maior Município em população do país), uma área total de 30 956,35ha e uma densidade populacional de 71 hab/ha em 1996 e uma de 79 hab/ha em 2000, sendo neste último ano, uma das capitais brasileiras de maior densidade bruta populacional (figura 2).

**FIGURA 2 – POPULAÇÃO, ÁREA E DENSIDADE DEMOGRÁFICA – SALVADOR**

Município	População Total (hab)		Área Total (ha) <sup>3</sup>	Densidade Demográfica (hab/ha) <sup>4</sup>	
	1996 <sup>1</sup>	2000 <sup>2</sup>		1996	2000
Salvador	2 211 539	2 443 107	30 956,35	71	79

Fonte: PDDU (2002) – Salvador.

(1) Dados do IBGE – Contagem Populacional de 1996.

(2) Dados do IBGE – Censo Demográfico de 2000.

(3) Área calculada a partir da base cartográfica digital do Município de Salvador.

(4) Valores obtidos dividindo a população de cada ano pela área total.

Em relação a sua inserção regional, Salvador é o principal Município de sua Região Metropolitana sendo composta pelos seguintes Municípios: Candeias, Madre de Deus, Dias D'Ávilas, Simões Filho, Lauro de Freitas, Itaparica, Vera Cruz, São Francisco do Conde e Camaçari (figura 1). De acordo com os critérios adotados no país, a Região Metropolitana de Salvador (RMS)<sup>81</sup> é classificada como uma das metrópoles nacionais brasileiras, que segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) – 2002 possui um espaço de influência que abrange todo o Estado da Bahia e vem se projetando nas direções Noroeste e Norte, polarizando parte do

<sup>81</sup> Criada desde 1973, pela Lei Complementar Federal n.º 14/73, e teve seu sistema regional de administração formalizado pela Lei Complementar Estadual n.º 8/74.

Estado de Sergipe e uma faixa do território ao sul dos Estados de Piauí e Pernambuco.

Topograficamente a cidade desenvolveu-se em dois níveis distintos: A Cidade Baixa na estreita planície litorânea e a Cidade Alta, localizada no platô que se ergue na escarpa abrupta a sessenta metros do porto. A Cidade Baixa é o núcleo das atividades portuárias e comerciais, sobretudo do setor atacadista. Na Cidade Alta os bairros residenciais contornam o centro histórico que se caracteriza pelo comércio varejista.

O Município tem sua cota menos elevada coincidente com o nível do mar cota zero e cota mais elevada 115,0m de altitude, o que demonstra que Salvador não é uma cidade totalmente plana, oscilando entre vales e morros possuindo acentuadas declividades, onde muita dessas áreas situada dentro da malha urbana continua possuem condições de ocupação extremamente desvantajosas.

Essas áreas “passaram a ser ocupadas pela população mais pobres, sem maiores reações do Poder Público ou dos proprietários de terra” (CARVALHO e PINHO, 1996, p.192). Esse processo de ocupação iniciou-se desde os séculos XVI e XVII quando os ricos ocuparam a cumeada das colinas e os centros elevados e os mais pobres, o fundo dos vales e as encostas da falha geológica. Percebe-se que a topografia influenciou na ocupação do espaço da cidade, assim como nos dias de hoje influência na alocação dos investimentos públicos, como exemplo os gastos públicos realizados nas contenções de encostas numa grande parcela do território.

Para fins operacionais da Administração Municipal, a Lei n.º 3 688/86 subdividiu o território de Salvador em 17 Regiões Administrativas (RA's), que possuem as seguintes denominações: RA 1- Centro, RA 2- Itapagipe, RA 3- São

Caetano, RA 4- Liberdade, RA 5- Brotas, RA 6- Barra, RA 7- Rio Vermelho, RA 8- Pituba, RA 9- Boca do Rio, RA 10- Itapuã, RA 11- Cabula, RA 12- Beiru/ Tancredo Neves, RA 13- Pau da Lima, RA 14- Cajazeiras, RA 15- Valéria, RA 16- Subúrbios Ferroviários e RA 17- Ilhas. Uma outra classificação adotada em Salvador é a divisão do território em 22 subdistritos, que juntos constituem um único distrito coincidente com o próprio território municipal.

Dentre as atividades econômicas desenvolvidas na Cidade do Salvador, o comércio e os serviços sempre foram predominantes, entretanto nos últimos anos as atividades turísticas vêm assumindo um papel relevante, atualmente Salvador é um dos maiores centros turísticos do país. É marcante também o crescimento da industrialização, onde as principais indústrias são do setor têxtil, alimentício, de construção civil e de transformação de couro, fumo e cacau.

Em 1998, o Produto Interno Bruto (PIB) de Salvador foi de aproximadamente R\$ 15 053 milhões, o que respondeu a 37,6% do PIB Estadual. O valor per capita neste mesmo ano correspondeu a R\$ 6 441, ficando acima da média do Estado (R\$ 3 132) e do país (R\$ 5 358).

Salvador é um importante núcleo de comunicações possui um Porto tradicional e movimentado, um Aeroporto Internacional, uma linha de Ferry-boat que liga a cidade a Ilha de Itaparica, Estações Ferroviárias e um intenso movimento rodoviário para o Sul e para o Nordeste.

O reordenamento econômico e a reestruturação produtiva verificada no plano mundial nas últimas décadas se manifestaram com intensidade no Brasil. Os novos avanços tecnológicos que mundializaram a produção e circulação das mercadorias repercutiram nas cidades brasileiras, como é o caso de Salvador,

“modificando a sua espacialização, notadamente na alocação territorial das atividades comerciais e de serviços” (PORTO, 1997, p. 47).

Esse processo causou uma descentralização das atividades em Salvador, que ocorreu graças a uma série de elementos estruturais que permitiram uma maior circulação dos fluxos de capitais, pessoas e mercadorias na cidade. Esses elementos segundo o autor Edgar Porto são:

[...] materializados nas vias com maior capacidade de tráfego – vias de vale, Avenida Paralela, Avenida Otávio Mangabeira, BR-324 (parte urbana), etc; nas grandes concentrações de comércio e serviços – Área Central, Barra, Iguatemi/Pituba, área industrial da BR-324; nos equipamentos urbanos – portos, aeroportos, parques, CAB, etc; nas aglomerações habitacionais de alta, média e baixa renda, com infra-estrutura diferenciada e, portanto, com valoração distinta; grandes vazios urbanos com maior ou menor capacidade de absorver diferenciadas atividades e assim por diante (PORTO, 1997, p. 47-48).

Esse intenso processo de migração espacial das atividades econômicas pelo território fez com que aparecesse dentro de Salvador novos espaços infra-estruturados e/ou aglomerações em lugares com uma grande concentração de elementos de infra-estrutura, “numa espécie de enxugamento espacial[...]” (CARVALHO e PORTO, 2000, p. 34) afim de buscar uma maior competitividade com outros espaços regionais, nacional e até internacional.

Assim, Salvador que até o início da década de 1970 apresentava um único centro tradicional/principal (a região composta pela antiga área central – Baixa dos Sapateiros, as avenidas Sete de Setembro, Carlos Gomes, Joana Angélica, as áreas do bairro do Comércio situadas na Cidade Baixa, entre outras), que funcionava como centro das atividades de comércio e serviços e das funções administrativas e financeiras (figura 3).

No início dos anos 90, devido à expansão do centro, o aumento populacional, o deslocamento da camada mais rica para outras regiões e a lógica de acumulação do capital global, Salvador assume uma outra configuração física, com a existência de várias novas centralidades, ou melhor, “subcentros, como Calçada e Liberdade, Camurugibe (Iguatemi), Barra, Pau da Lima, São Cristóvão etc.”, (SAMPAIO, 1999, p. 132) com funções equivalentes a área central.



de novos tipos de áreas de concentração, pólos e eixos de comércio e serviços. Na década de 70 a implantação do Terminal Rodoviário e do Shopping Iguatemi deu origem a um pólo terciário, como desdobramento do complexo central original.

Dentre essas áreas, a que mais se destacam atualmente, são “exatamente aquelas que estão na vanguarda da descentralização da cidade – Iguatemi/ Pituba, Barra, Avenidas Antonio Carlos Magalhães, Paralela e Tancredo Neves e início da Estrada do Coco” (PORTO, 1997, p. 48), que são os locais mais infra-estruturados (no que se refere a transportes, energia e telecomunicação), para o porte e as características dos fluxos contemporâneos, assumindo assim o topo da centralização espacial do comércio de ponta (figura 4).

Uma das maiores evidências desse processo de concentração das atividades nessa área é “que só em determinado trecho onde se situam os Shopping Itaipara e Iguatemi, que reúne cerca de meia dúzia de ruas e avenidas, são coletadas cerca de 12% de todo ICMS<sup>92</sup> comercial arrecado em todo o Estado da Bahia” (CARVALHO e PORTO, 2000, p. 33).

Interessante notar é que essas áreas, devido a sua importância para a cidade, tendem a sofrer adensamento populacional, por meio da verticalização, principalmente por parte das camadas de mais alta renda que buscam residir nos locais mais próximos do centro principal da cidade, já que podem pagar pela valorização do solo urbano nesses locais.

Na consolidação dessa espacialidade na cidade, o Estado representado na figura da Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), teve sua parcela de contribuição, pois direcionou para essas novas centralidades seus investimentos, que se iniciou nos anos 70 com a construção das Avenidas estruturantes da cidade,

---

<sup>92</sup> Destaque do autor. ICMS é o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

como por exemplo, a Mário Leal Ferreira (Bonocô), a Garibaldi e com especial destaque para o Acesso Norte (BR-324) e Av. Paralela e nos anos 80 com a duplicação da Avenida Otávio Mangabeira, a construção da Estrada do Côco que ligaram os bairros antigos às áreas de expansão (SAMPAIO, 1999, p. 132-133).

**FIGURA 4 – MAPA DA REGIÃO DO NOVO CENTRO DE SALVADOR**



Fonte: Geocad

Esse processo continuou até os anos mais recentes com a construção da quarta pista da Av. Paralela, da Av. Luis Eduardo Magalhães, da Ligação Iguatemi/Paralela, a construção da Estação Transbordo do Iguatemi, do Viaduto do Aeroporto,

dentre outras, e continua acontecendo num processo de infra-estrutura sobre infra-estrutura, enquanto áreas mais periféricas, como os Subúrbios Ferroviários foram esquecidas ou deixadas para segundo plano das ações do governo municipal.

Um aspecto geral, também a ser analisado, como efeitos da mundialização da economia em Salvador e a distribuição sócio-espacial da população (que grosso modo são as classes sociais de baixa, médias e altas rendas) pelo território, onde é marcante uma segregação espacial dessas classes. Vale ressaltar que esse processo tem início muito antes do período de análise aqui proposto pode-se dizer que teve seus primeiros acontecimentos nos séculos XVI e XVII com a ocupação da cumeada pelos ricos e dos vales pelos pobres.

Este trabalho, entretanto não pretende fazer um aprofundamento nas questões históricas que levaram a essa segregação espacial, importante saber é que na década de 40, com a decadência da economia regional, Salvador passa a receber um grande fluxo de migração de grupos de baixa renda e como não estava preparada para recebê-las, houve uma enorme pressão sobre o estoque habitacional, o que levou a “ocorrência da primeira grande invasão de terras em 1946, com a ocupação coletiva da localidade denominada de Corta Braço, hoje o bairro popular de Pero Vaz” (CARVALHO e PINHO, 1996, p. 192). A partir desse período o que se viu em Salvador foi uma sucessão de invasões, processo que se manteve até os dias atuais, o que intensificou ainda mais os problemas urbanos da cidade.

Na década de 1970-1980, para resolver o problema das invasões nas áreas mais centrais da cidade o Estado adotou soluções parciais “como a construção de conjuntos residenciais de pequena classe média, dotados de razoável

infra-estrutura urbana e a remoção drástica de populações inteiras para conjuntos distantes e precários, sem tal infra-estrutura” (MOURA, 1997, p. 228). Como exemplo desse processo tem-se o caso da invasão das Malvinas que em 1983, o governo municipal tratou de erradicá-la, transferindo seus moradores para um loteamento público implantado na periferia, porém em 1987 na mesma localidade da invasão original, surgiu a Nova Malvinas (CARVALHO e PINHO, 1996, p. 197), existente até hoje sendo denominada Bairro da Paz situado na Av. Paralela.

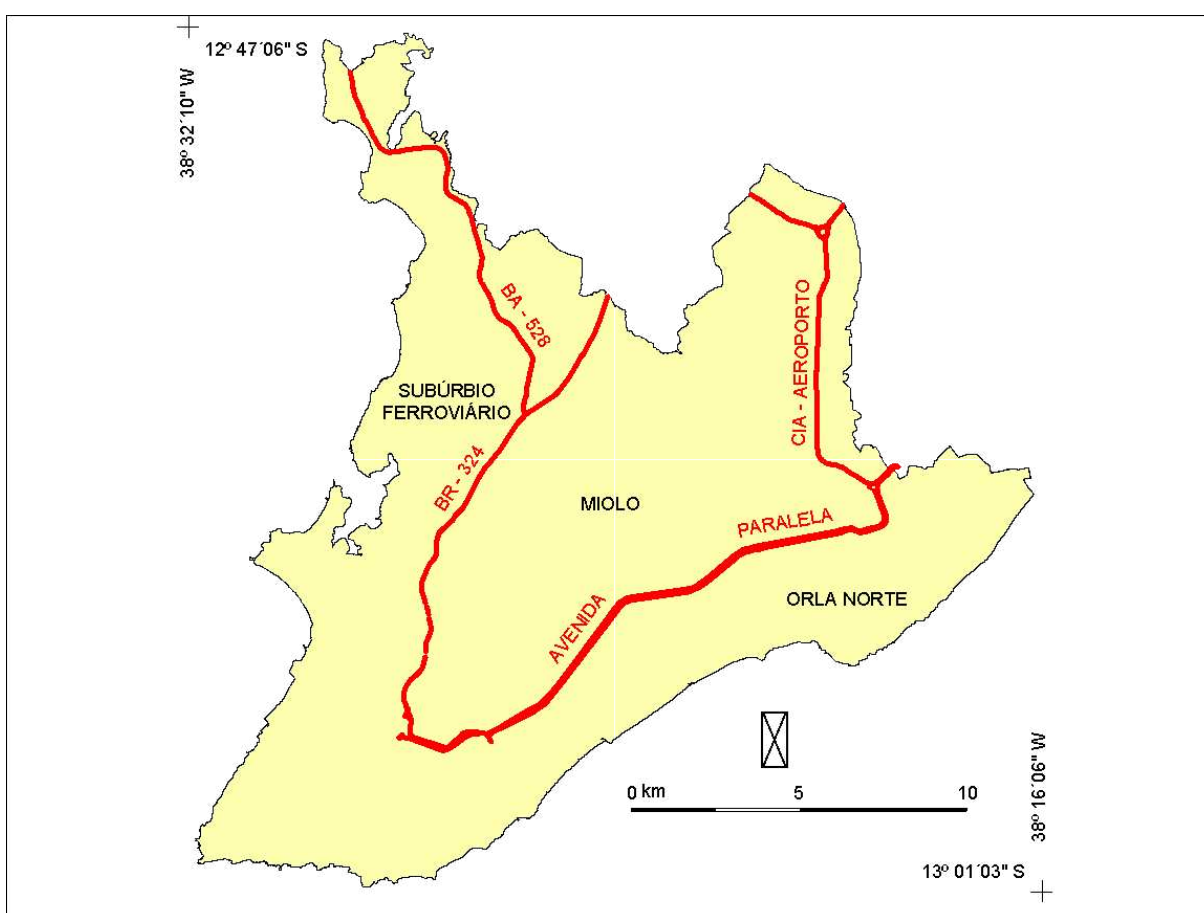
Nos últimos anos a expansão de Salvador consolidou-se em torno de três vetores, bem diferenciados (figura 5).

a orla norte, o miolo, e o subúrbio ferroviário, O primeiro como a sua área nobre, valorizada ou de futura valorização, local de moradia, serviços e lazer, onde se concentram a riqueza, os investimentos públicos, os equipamentos e os interesses e a produção imobiliária. O segundo, no centro geográfico do município, de desbravamento recente, iniciado com a implantação de conjuntos habitacionais de classe media baixa, através de organismo do SFH [Sistema Financeiro de Habitação], e continuando, em maior escala, por loteamentos populares e invasões, com uma disponibilidade de equipamentos e serviços bastante restrita. E os subúrbios ferroviários como a parcela mais pobre da cidade, onde aqueles loteamentos e aquelas invasões terminaram por se concentrar, respondendo pelo extraordinário crescimento daquela área e pela precariedade das suas habitações (FRANCO e outros apud CARVALHO e PINHO, 1996, p. 196).

Em relação a esses três vetores de expansão na Cidade do Salvador pode-se observar ainda que a orla norte são os espaços mais planos e “qualificando-os para atender às mínimas condições de habitabilidade e para atender aos fluxos turísticos regionais” (CARVALHO e PORTO, 2000, p.35). Esses espaços continuam a se adensar e expandir-se na direção do litoral norte, consolidando e ampliando o processo de conurbação com os municípios de Lauro de Freitas e Camaçari, através da Estrada do Côco, principal eixo de articulação entre a Metrópole e o Litoral Norte.

Na zona do miolo a maioria da população é de baixa renda e apresenta regiões com baixa qualidade de infra-estrutura. E no subúrbio ferroviário encontram-se os bairros mais populosos de Salvador, segundo dados da Contagem Populacional do IBGE –1996, sendo a área urbana mais populosa da RMS e tendem a consolidar uma conurbação com o Município de Simões Filho e o Centro Industrial de Aratu (CIA), ao longo do eixo de circulação da BR-324, acesso principal à Metrópole.

**FIGURA 5 – VETORES DE EXPANSÃO URBANA NA CIDADE DO SALVADOR**



Fonte: Geocad

Em linhas gerais a segregação urbana em Salvador segue um padrão, onde a maioria das áreas planas, em especial, a orla marítima são ocupadas pelas faixas da população de maiores rendas e as áreas íngremes da periferia são ocupadas pelas de baixa renda.

Evidentemente que isso não ocorre em sua totalidade na cidade, algumas áreas planas e mais centrais também sofrem ocupações ilegais e de baixa renda, como exemplo o bairro do Calabar na Barra, Uruguai e Massaranduba na região de Itapagipe, dentre outros. Entretanto, as áreas íngremes de periferia só se apresentam convidativas para a baixa renda devido ao seu baixo valor de mercado, deixando de interessar às camadas mais ricas da população pela absoluta falta de infra-estrutura urbana no local.

A dinâmica de urbanização por expansão de periferias presente em Salvador produziu na cidade um ambiente urbano segregado e altamente degradado com graves conseqüências para a qualidade de vida de sua população. O crescimento da cidade baseado nessa lógica, só agravou ainda mais os problemas e as desigualdades sociais, onde a população mais pobre foi concentrando-se cada vez mais em bairros periféricos, geralmente sem nenhuma infra-estrutura urbana, devido à ação da especulação imobiliária.

As classes mais ricas foram cada vez mais se isolando ou se afastando do restante da população, residindo em luxuosos condomínios fechados localizados nas áreas mais centrais ou em torno dos principais centros de comércio e serviços da cidade.

### 3.1 – INFRA-ESTRUTURA URBANA NO ARCABOUÇO INSTITUCIONAL DO MUNICÍPIO

Diante da enorme precariedade em infra-estrutura urbana apresentada em Salvador nas últimas décadas, os governantes municipais vêm dando uma maior atenção para esta área de atividades tão importante para a cidade, a fim de oferecer uma melhor qualidade de vida para seus cidadãos. Nesse contexto é que em Salvador, desde 1990 que existe uma Secretaria Municipal voltada especificamente para tratar dos assuntos inerentes a infra-estrutura urbana.

A seguir, será descrito todo um processo histórico que envolveu os aspectos de criação, reestruturação, competência e finalidades desta Secretaria, com o objetivo de identificar no período de análise do trabalho aqui proposto, ou seja, de 1997 a 2000 a que órgãos junto com esta Secretária competiam à execução das atividades diretamente ligadas a infra-estrutura urbana da cidade, bem como perceber os limites da atuação desses órgãos no mesmo período.

A atual Secretaria Municipal do Saneamento e Infra-Estrutura Urbana (Semin) da Cidade do Salvador foi criada no ano de 1990, no governo do Prefeito Fernando José, pela Lei n.º 4 103 de 29 de junho de 1990<sup>103</sup>. A referida Lei modificou a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), na época criando dentre outros órgãos da administração direta a Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana que era composta por três entidades da administração indireta a Superintendência de Urbanização da Capital (Surcap), a Superintendência

---

<sup>103</sup> Publicada no Diário Oficial do Município (DOM) de 1 a 6 de julho de 1990.

de Manutenção e Conservação da Cidade (Sumac) e a Companhia de Renovação Urbana de Salvador (Renurb).

O Art. 4º da Lei n.º 4 103/90 atribuiu as competências a cada Secretaria, onde cada uma correspondia a uma área de ação de governo, bem como as respectivas matérias que lhe eram delegadas. Assim, para a Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana cabia a Área de Infra-Estrutura Urbana que consistia nas seguintes atividades: a) estudos, projetos, execução e conservação de obras, vias públicas e estradas; b) estudos, projetos, execução e conservação de edificações públicas do Município; c) estudos, projetos, execução de obras de infra-estrutura urbana; d) administração dos parques e das reservas naturais do Município; e) administração de jardins e áreas verdes e f) preservação e aproveitamento das áreas paisagísticas.

Esta mesma Lei estabeleceu ainda que as atividades constitutivas das áreas de ação seriam executadas diretamente pelas Secretarias correspondentes ou pelas entidades da administração indireta às mesmas vinculadas ou Administração Regionais.

Vale ressaltar, que antes deste período não existia nenhuma Secretaria Municipal destinada exclusivamente para tratar dos assuntos de infra-estrutura urbana no Município, essa área de atuação estava distribuída por outras Secretarias - como, por exemplo, na Secretaria da Terra e Habitação (Setha) na gestão do Prefeito Mário Kértész em 1988 - ou órgãos da administração indireta.

Em 1997, quando o prefeito Antonio Imbassahy assume sua primeira gestão, modifica a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal do Salvador (PMS) através da Lei nº 5 245/97<sup>14</sup>. Essa Lei reestruturou também a Semin que

---

<sup>14</sup> Publicada no DOM de 6 de fevereiro de 1997.

passou a denominar-se Secretaria Municipal do Saneamento, Habitação e Infra-Estrutura Urbana (Semin), com a finalidade de planejar, coordenar e executar a política de saneamento, infra-estrutura e urbanização do Município, bem como a coordenação e execução de atividades relacionadas com a defesa civil, a administração das áreas verdes e os programas de habitação de interesse social.

O Art. 31º dessa mesma Lei estabeleceu como entidades da Administração Indireta a Surcap, a Sumac e a Superintendência de Áreas Verdes (Suave), bem como a as seguintes competências a Semin:

Art. 31º.....

I - estudos, projetos, execução e conservação de obras, vias públicas e estradas;

II - estudos, projetos e execução de programas de saneamento;

III - elaboração do plano diretor de saneamento do Município;

*IV - estudos, projetos, execução de obras de infra-estrutura urbana;*<sup>125</sup>

V - estudos, projetos, execução e conservação de edificações públicas do Município, inclusive de unidades de saúde e de estabelecimentos escolares;

VI - coordenação e execução de atividades relacionadas com a defesa da cidade e de sua população em situação de emergência e calamidade pública;

VII - intervenção em encostas e áreas de riscos;

VIII - ação preventiva em relação às encostas;

IX - administração dos parques e das reservas naturais do Município;

X - preservação e aproveitamento das áreas paisagísticas;

XI - administração dos jardins e áreas verdes;

XII - execução de programas de reflorestamento;

XIII - elaboração, coordenação e execução de planos, programas e projetos habitacionais de interesse social;

XIV – desenvolvimento e coordenação de estudos e projetos de erradicação de condições subumanas de moradia.

Observa-se em relação ao ano de 1990, quando foi criada a Semin, que a mesma passou a ter um maior número de competências, afinal com esta última Lei a Secretaria incorporou mais dois outros setores importante para a cidade:

---

<sup>125</sup> Destaque do autor. De acordo com o inciso IV, percebe-se que as atividades de infra-estrutura urbana do Município de Salvador na época competiam a Semin.

saneamento e habitação<sup>136</sup>. Além desse incremento de competências a Semin passou a ter uma Coordenadoria de Infra-Estrutura Urbana (CIU), composta por uma Subcoordenadoria de Áreas de Riscos.

No ano de 1999, a Semin foi alterada pela Lei n.º 5 500/99 de 29 de janeiro de 1999<sup>147</sup>, essa Lei transformou a Coordenadoria de Projetos Especiais em Secretaria Municipal da Promoção de Investimentos e Projetos Especiais, com a finalidade de formular, executar, acompanhar e avaliar a política municipal de promoção de investimentos, bem como coordenar, orientar e acompanhar a implantação de projetos estratégicos, assim considerados por ato do Chefe do Poder Executivo, visando o desenvolvimento do Município.

A Lei n.º 5 693 de 7 de janeiro de 2000<sup>158</sup>, alterou a redação do §1º do Art. 31 da Lei n.º 5 245/97 (Lei que modificou e estrutura organizacional da PMS) para inserir modificações na estrutura da Semin. As alterações consistiram na extinção da Subcoordenadoria de Áreas de Riscos, transformando-a numa Coordenadoria de Áreas de Riscos Geológicos (CRG) composta por uma Subcoordenadoria de Estabilização de Encostas e na criação de uma Subcoordenadoria de Macrodrenagem na Coordenadoria de Infra-Estrutura Urbana.

No ano de 2000, mais uma vez a estrutura organizacional da PMS foi modificada, sendo criada a Secretaria Municipal da Habitação através da Lei n.º 5 845 de 14 de dezembro de 2000<sup>169</sup>. Ao criar essa Secretaria a Semin passou a denominar-se Secretaria Municipal do Saneamento e Infra-Estrutura Urbana, porém não modificou mais uma vez sua sigla Semin.

---

<sup>136</sup> A Lei Municipal n.º 5 245/97 extinguiu a SETHA transferindo suas atividades e acervos para as Secretarias Municipais da Fazenda e do Saneamento, Habitação e Infra-Estrutura Urbana.

<sup>147</sup> Publicada no DOM de 1º de fevereiro de 1999.

<sup>158</sup> Publicada no DOM de 10 de janeiro de 2000.

<sup>169</sup> Publicada no DOM de 29 de dezembro de 2000.

Com essas modificações a Semin deixou de atuar na área na área de habitação, passando a ter a finalidade de planejar, coordenar e executar a política de saneamento, infra-estrutura e urbanização do Município e administração de áreas verdes. Em relação ao ano de 1997, desta vez houve uma redução das competências da Semin, pois foram extintos de sua atuação os incisos VI, XIII e XIV do Art. 31º da Lei que reestruturou a Semin<sup>1710</sup>.

Em todo esse processo deve-se ressaltar que de 1997 a 2000, tanto o regimento interno da Semin quanto dos órgãos da administração indireta que a compõem a Superintendência de Urbanização da Capital (Surcap), a Superintendência de Manutenção e Conservação da Cidade (Sumac) e a Superintendência de Parques e Jardins (SPJ) antiga Suave estabelece que para o cumprimento de suas finalidades poderão as mesmas celebrar convênios, contratos e ajustes com Instituições Públicas e Privadas, nacionais e internacionais.

Concluindo, diante do exposto percebe-se claramente que as atividades de infra-estrutura urbana no período de 1997 a 2000, na Cidade do Salvador, foram atribuída a Secretaria Municipal do Saneamento, Habitação e Infra-Estrutura Urbana (Semin) e por suas entidades da Administração Indireta, entretanto deve-se destacar como já foi visto aqui, que no ano de 2000 a Semin passou a denominar-se Secretaria Municipal do Saneamento e Infra-Estrutura Urbana, onde foram reduzidas suas finalidades e competências, já que deixou de atuar no setor de Habitação.

---

<sup>1710</sup> Ver pág. 54.

## **CAPÍTULO 4 – DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA URBANA NO PERÍODO DE 1997 A 2000**

Para analisar a distribuição dos investimentos públicos em infra-estrutura urbana na Cidade do Salvador, torna-se indispensável o estabelecimento de uma base espacial lógica que ordene e facilite uma melhor compreensão e visualização dessa distribuição, oferecendo também um maior rigor e precisão no tratamento das informações.

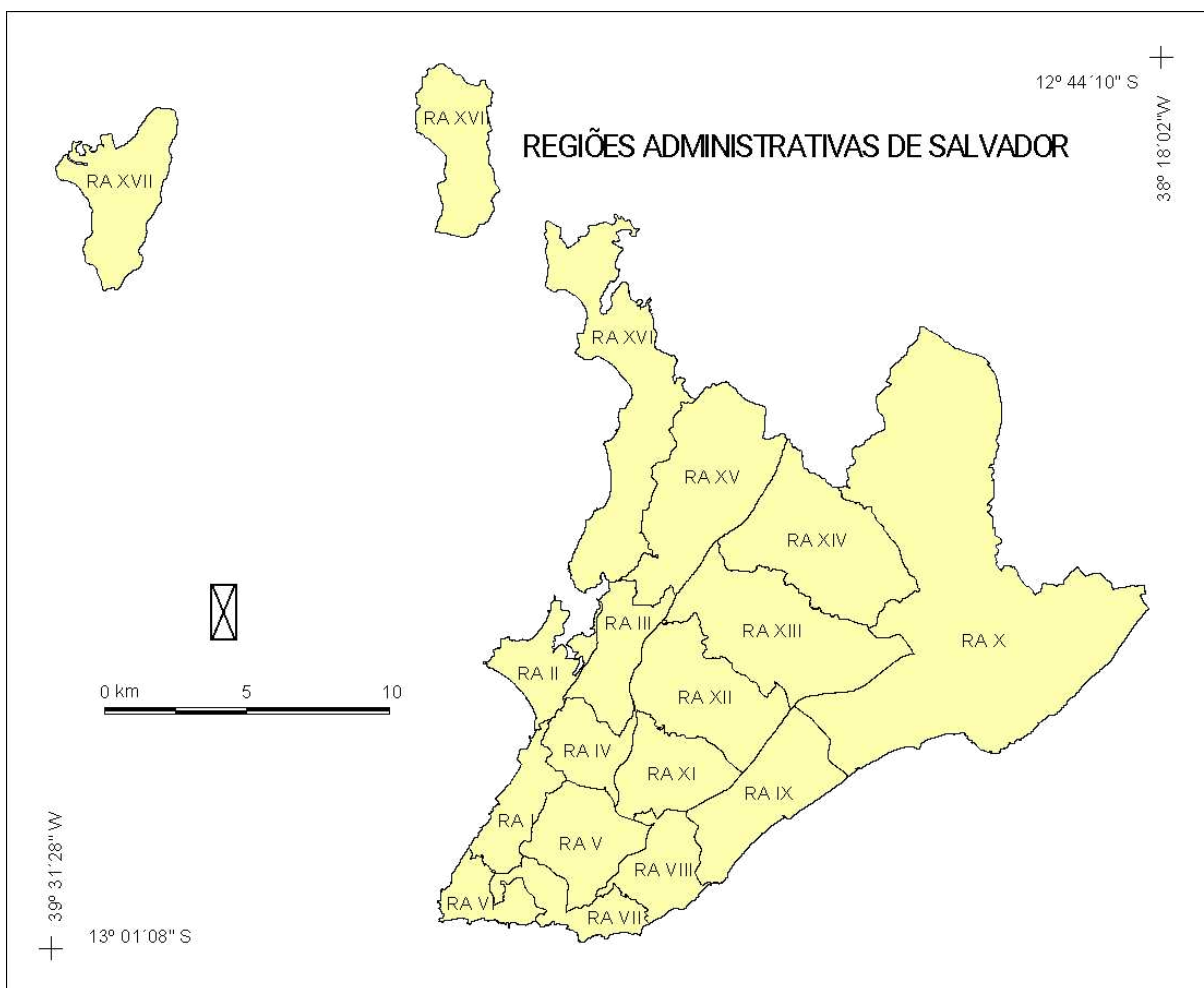
Como em Salvador até o momento não existe nenhuma delimitação oficial de bairros, nem estudos específicos sobre os mesmos, será utilizado neste trabalho como base espacial de estudo uma divisão oficial adotada no Município desde 1986 que é a subdivisão do território em 17 Regiões Administrativas (RAs) conforme estabelecido na Lei n.º 3 688/86 (figura 6).

Além de ser um critério legal e oficial, as RAs através do Decreto 7 791/87 (Anexo A) teve delimitada a área de cada uma das 17 Regiões Administrativas que agrupou várias localidades e bairros de características similares da cidade em uma única RA, e que por isso muitos estudos para o Município tomam como base também esta divisão.

Essa delimitação é importante e necessária porque alguns dos investimentos em obras de infra-estrutura urbana possuem abrangências espaciais distintas, algumas vezes incidindo em espaços bem limitados e outras vezes em regiões bem mais ampla na cidade, o que tornaria muito difícil indicar com precisão

o local dos investimentos sem alguma forma de agregação dessas parcelas do território.

**FIGURA 6 – DIVISÃO DO TERRITÓRIO DE SALVADOR EM REGIÕES ADMINISTRATIVAS**



Fonte: PMS

LEGENDA					
RA I	Centro	RA VII	Rio Vermelho	RA XV	Valéria
RA II	Itapagipe	RA VIII	Pituba	RA XVI	Subúrbios Ferroviários
RA III	São Caetano	RA IX	Boca do Rio	RA XVII	Ilhas
RA IV	Liberdade	RA X	Itapuã		
RA V	Brotas	RA XI	Cabula		
RA VI	Barra	RA XII	Tancredo Neves		

Deve-se ressaltar, que apesar de todo esse contexto favorável a utilização das RAs como base para o estudo, ainda assim é possível a ocorrência de problemas metodológicos, no que se refere à identificação dos locais que sofreram investimentos, pois uma obra pode abranger duas ou mais RAs o que tornaria muito difícil mensurar com precisão o que foi destinado para cada região. A tabela 1 apresenta um perfil básico das Regiões Administrativas no período de análise.

**TABELA 1 – PERFIL BÁSICO DAS REGIÕES ADMINISTRATIVAS (RAs)**

Regiões Administrativas		Área (ha)	População (hab)		Densidade (hab/ha) <sup>1</sup>	
N.º	Denominação		1996	2000	1996	2000
I	Centro	704,22	84 923	85 544	121	121
II	Itapagipe	724,76	147 620	159 542	204	220
III	São Caetano	841,68	203 003	212 235	241	252
IV	Liberdade	695,67	178 357	188 027	256	270
V	Brotas	1 119,80	181 707	191 604	162	168
VI	Barra	519,26	67 245	83 834	130	161
VII	Rio Vermelho	697,70	170 162	155 123	244	222
VIII	Pituba	797,66	68 373	105 105	86	132
IX	Boca do Rio	1 446,59	92 882	83 075	64	57
X	Itapuã	8 253,82	158 521	212 292	19	26
XI	Cabula	998,55	121 186	137 764	121	138
XII	Tancredo Neves	1 551,27	169 043	189 028	109	122
XIII	Pau da Lima	2 388,31	164 804	205 017	69	86
XIV	Cajazeiras	2 216,89	114 990	118 563	52	53

XV	Valéria	2 253,00	54 095	63 640	24	28
XVI	Subúrbios Ferroviários	4 104,72	232 553	245 977	57	60
XVII	Ilhas	1 642,45	2 075	6 738	1	4
<b>Total de Salvador</b>		<b>30 956,35</b>	<b>2 211 539</b>	<b>2 443 107</b>	<b>71</b>	<b>79</b>

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (2002) Salvador.

(1) Os valores para a densidade foram criados dividindo o número de habitantes no ano pela área.

De acordo com os dados apresentados na tabela concluí-se que a RA com maior área é a de Itapuã e a de menor área é a da Barra. Em termos populacionais somente as RAs VII – Rio Vermelho e da IX – Boca do Rio diminuíram o número de seus habitantes comparando-se os anos de 1996 e 2000.

Verifica-se também que a RA XVI – Subúrbios Ferroviários foi à região que apresentou maior população no período com 245 977 habitantes no ano de 2000 e a RA XVII – Ilhas foi a de menor população no mesmo ano com 6 738 habitantes. Já em relação à densidade as RAs de X - Itapuã e a XVII - Ilhas, apresentaram as menores densidades ficando abaixo dos 50 hab/ha, entretanto, segundo dados do IBGE essas regiões possuíam algumas áreas rurais o que tornaram a ocupação rarefeita nesses locais, justificando assim as baixas densidades.

Além desse perfil básico feito por Regiões Administrativas, um outro aspecto imprescindível e que também deve ser analisado neste trabalho são os níveis de renda da população de Salvador e como ela está distribuída por RA (base espacial escolhida para o estudo) no período de análise.

Com base nos dados que constam no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (2002) de Salvador, a tabela 2 demonstra a distribuição espacial da renda

dos chefes de família por faixas de renda, segundo suas Regiões Administrativas no ano de 1991. De acordo com os dados dessa tabela percebe-se claramente que a renda estava concentrada nas RAs V – Brotas, VI – Barra e VIII – Pituba, e que incluindo a esse grupo as RAs I – Centro, VII – Rio Vermelho, IX – Boca do Rio verificava-se que apenas nessas seis regiões estavam concentrados 60,14% da renda dos chefes de família, ficando para as outras 11 regiões os 39,86% restante.

**TABELA 2 – SALVADOR: DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA RENDA DOS CHEFES DE FAMÍLIA POR FAIXAS DE RENDIMENTOS, SEGUNDO AS RAs – 1991<sup>1</sup>**

Regiões Administrativas		Até 0,5 SM	Mais de 0,5 até 1 SM	Mais de 1 a 2 SM	Mais de 2 a 3 SM	Mais de 3 a 5 SM	Mais de 5 a 10 SM	Mais de 10 a 15 SM	Mais de 15 a 20 SM	Mais de 20 SM	Todas as Faixas
N.º	Denominação										
I	Centro	2,94	3,40	3,80	4,89	6,57	9,31	8,78	8,29	6,53	7,10
II	Itapagipe	9,45	7,26	7,21	6,85	7,25	6,50	4,80	3,51	2,17	4,85
III	São Caetano	11,60	9,20	12,91	11,56	9,63	5,25	2,03	1,29	0,52	4,53
IV	Liberdade	11,22	9,24	9,42	10,10	9,77	7,38	3,89	2,43	1,37	5,26
V	Brotas	7,10	7,72	6,27	7,74	9,48	13,33	14,53	13,86	11,06	11,34
VI	Barra	0,61	0,95	0,83	1,60	2,99	7,33	14,96	18,70	27,52	14,10
VII	Rio Vermelho	7,59	10,69	7,52	6,64	6,73	7,86	8,94	8,53	7,62	7,85
VIII	Pituba	0,26	0,56	0,47	0,81	1,70	5,48	13,51	19,64	25,64	12,84
IX	Boca do Rio	3,92	2,97	2,34	2,68	3,64	6,42	9,40	10,35	8,66	6,91
X	Itapuã	5,90	7,77	7,14	6,08	5,23	5,14	4,97	4,93	5,15	5,40
XI	Cabula	3,14	4,23	5,58	5,91	6,06	6,85	5,39	3,45	1,68	4,41
XII	Tancredo Neves	9,95	10,01	8,06	7,49	6,21	4,36	2,07	1,19	0,54	3,45
XIII	Pau da Lima	7,46	8,49	7,61	7,55	7,79	6,30	3,37	1,96	0,82	4,23
XIV	Cajazeiras	3,05	4,47	6,15	6,94	6,26	2,81	0,96	0,55	0,20	2,48

XV	Valéria	1,85	2,86	2,65	2,48	1,66	0,74	0,35	0,11	0,06	0,84
XVI	Subúrbios Ferroviários	13,93	10,20	12,75	10,70	9,03	4,94	2,06	1,19	0,46	4,41
XVII	Ilhas <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total do Município</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: PDDU (2002) Salvador.

(1) Dados do Censo Demográfico de 1991.

(2) Dados não fornecidos.

Essa situação de concentração de rendas em determinadas regiões da Cidade do Salvador fica mais evidente e agravante com os dados dos chefes de família sem rendimentos, por Regiões Administrativas no ano de 1991 (tabela 3). Segundo os dados da tabela constante no PDDU (2002) de Salvador, 6,7% do total de chefes de família na cidade não tinham qualquer rendimento. A RA XVI – Subúrbios Ferroviários com quase 11% dos chefes de família sem qualquer rendimento, concentravam 16% dos chefes de família do Município nessa situação, enquanto que a RA VIII – Pituba participava com um 1% do total municipal e 2% dos chefes de família da própria região.

**TABELA 3 – SALVADOR: CHEFES DE FAMÍLIA SEM RENDIMENTOS, SEGUNDO REGIÕES ADMINISTRATIVAS – 1991**

Regiões Administrativas		Chefes de Família Sem Rendimentos		
N.º	Identificação	Total das RAs <sup>1</sup>	Total RA/ Salvador (%)	RA/ RA (%) <sup>2</sup>
I	Centro	1 105,0	3,5	4,5
II	Itapagipe	2 757,0	8,7	8,3
III	São Caetano	3 050,0	9,7	7,1
IV	Liberdade	3 071,0	9,7	7,4
V	Brotas	2 237,0	7,1	5,4

VI	Barra	449,0	1,4	2,3
VII	Rio Vermelho	1 918,0	6,1	5,1
VIII	Pituba	311,0	1,0	2,0
IX	Boca do Rio	947,0	0,3	4,9
X	Itapuã	1 962,0	6,2	6,6
XI	Cabula	2 054,0	6,5	8,2
XII	Tancredo Neves	2 606,0	8,3	7,7
XIII	Pau da Lima	1 857,0	5,9	5,7

**TABELA 3 – SALVADOR: CHEFES DE FAMÍLIA SEM RENDIMENTOS, SEGUNDO REGIÕES ADMINISTRATIVAS – 1991**

Regiões Administrativas		Chefes de Família Sem Rendimentos		
N.º	Identificação	Total das RAs <sup>1</sup>	Total RA/ Salvador (%)	RA/ RA (%) <sup>2</sup>
XIV	Cajazeiras	1 418,0	4,5	6,5
XV	Valéria	797,0	2,5	8,5
XVI	Subúrbios Ferroviários	5 042,0	16,0	10,9
XVII	Ilhas <sup>3</sup>	-	-	-
<b>Total de Salvador</b>		<b>31 581</b>	<b>100,0</b>	<b>6,7</b>

Fonte: PDDU (2002) Salvador.

(1) Os totais poderiam ainda ser maiores, caso fossem considerados os chefes de família que nada declararam (se recebiam ou não algum tipo de rendimento mensal).

(2) Participação dos chefes de família sem rendimentos da RA em relação ao total de chefes da RA.

(3) Dados não fornecidos.

Apesar dos dados serem do Censo Demográfico de 1991, o perfil da distribuição espacial da renda e da distribuição dos chefes de família não se modificou muito ao longo da década de 1990, somente a RA I - Centro que diminuiu consideravelmente sua participação na renda municipal de acordo com os chefes de

família e a RA VIII- Pituba que passou a concentrar ainda mais a renda municipal, o restante das RAs permaneceram quase que estáveis sem expressivas mudanças.

A concentração de rendas continuou nas RAs Brotas, Barra, Rio Vermelho, Pituba e Boca do Rio, e que acrescentando a RA I- Centro (para manter uma semelhança com o grupo de 1991 e por ser uma região de destaque na cidade) juntas participavam nos anos de 1997, 1998, 1999 e 2000 (dados estimados) respectivamente com 65,82%, 64,25%, 64,72% e 65,90% da renda total dos chefes de família do Município. Essas informações podem ser vista na tabela 4 a seguir.

**TABELA 4 – SALVADOR: PARTICIPAÇÃO (%) DA RENDA DOS CHEFES DE FAMÍLIA, SEGUNDO REGIÕES ADMINISTRATIVAS<sup>1</sup>**

Região Administrativa		1991	1997	1998	1999	2000 <sup>2</sup>
N.º	Identificação					
I	Centro	7,10	1,99	1,83	1,48	1,54
II	Itapagipe	4,85	3,89	4,40	4,27	3,41
III	São Caetano	4,53	3,24	3,86	4,35	2,92
IV	Liberdade	5,26	3,43	2,97	2,90	2,94
V	Brotas	11,34	9,72	9,43	9,13	9,58
VI	Barra	14,10	10,68	10,08	9,66	9,89
VII	Rio Vermelho	7,85	8,47	8,69	7,54	8,51
VIII	Pituba	12,84	27,82	26,78	29,15	30,05
IX	Boca do Rio	6,91	7,14	7,44	7,76	6,33
X	Itapuã	5,40	5,58	5,82	6,06	5,90
XI	Cabula	4,41	3,78	3,67	3,55	3,72
XII	Tancredo Neves	3,45	3,73	3,82	3,32	3,93

XIII	Pau da Lima	4,23	4,56	4,68	4,06	4,80
XIV	Cajazeiras	2,48	1,77	2,11	2,38	2,11
XV	Valéria	0,48	0,91	0,93	0,81	0,95
XVI	Subúrbios Ferroviários	4,41	3,30	3,49	3,57	3,41
XVII	Ilhas <sup>3</sup>	-	-	-	-	-
<b>Total de Salvador</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: PDDU (2002) Salvador.

(1) Dados com base no Censo Demográfico de 1991/ IBGE.

(2) Os dados para esse ano são estimativas da Econsult-Concultoria e Projetos.

(3) Dados não fornecidos.

Todo esse levantamento da distribuição da renda Municipal de Salvador feita até aqui consiste em demonstrar especialmente em quais locais estavam concentrados a renda, a fim de confrontar esses dados com o montante dos investimentos em infra-estrutura urbana em cada Região Administrativas, para que assim possa se colocar a prova à hipótese levantada neste trabalho de que a distribuição dos investimentos públicos pelo espaço urbano são em sua maioria direcionados para os locais onde se concentram as camadas mais ricas da população.

Para se chegar a tal resultado foi feito um levantamento por RA dos investimentos<sup>181</sup> totais em infra-estrutura urbana feitos no período de 1997 a 2000 (tabela 5). Deve-se esclarecer que nos dados da tabela 5 não foram considerados as intervenções, apesar de serem obras de infra-estrutura urbana, feita pelos

<sup>181</sup>Os investimentos a que se refere este trabalho são aqueles destinados para obras e serviços de engenharia de micro e macrodrenagem, canalização, abertura de novas vias, cobertura de canal, pavimentação, urbanização e reurbanização, contenção de encostas, praças, passarelas, pontes, viadutos e túneis, resumindo são aqueles elementos estruturadores da cidade e que são distribuídos em redes, dessa forma qualificando urbanisticamente uma maior parcela do território na qual estão inseridas. Citado também na pág 12.

Programas do Bahia Azul e Viver Melhor<sup>192</sup> ambos desenvolvidos pelo Governo do Estado da Bahia.

A razão da não inclusão desses dados no trabalho decorre principalmente por serem Programas do Estado, por suas ações se concentrarem em áreas bem pontuais da cidade e pelo volume de recursos gastos nas intervenções desses programas o que poderia causar distorções nas análises dos dados aqui apresentados.

**TABELA 5 – SALVADOR: DISTRIBUIÇÃO TOTAL DOS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA URBANA POR REGIÃO ADMINISTRATIVA – 1997-2000**

Regiões Administrativas		Investimentos em Infra-estrutura Urbana (R\$ 1 000)					
N.º	Identificação	1997	1998	1999	2000	Total	%
I	Centro	7 105	6 574	8 095	8 200	29 974	10,49
II	Itapagipe	2 264	2 133	3 637	2 535	10 569	3,70
III	São Caetano	3 414	3 422	3 613	4 043	14 492	5,07
IV	Liberdade	1 645	1 637	1 324	2 608	7214	2,53
V	Brotas	4 884	2 481	2 502	5 747	15 614	5,47
VI	Barra	3 834	4 130	3 739	2 977	14 680	5,14
VII	Rio vermelho	3100	3 242	2 588	5 220	14 150	4,95
VIII	Pituba	9 217	13 463	13 007	13 903	49 590	17,36
IX	Boca do Rio	10 844	6 914	8 042	9 737	35 537	12,44
X	Itapuã	6 779	5 777	7 807	8 549	28 912	10,12

<sup>192</sup> O Programa Viver Melhor foi criado em 1995 com atuação em Salvador e no interior do Estado da Bahia, tem como objetivo promover a melhoria da qualidade de vida, especialmente em assentamentos subnormais e favelas. O Programa Bahia Azul concentra suas ações principalmente na Região Metropolitana de Salvador atuando majoritariamente em obras de esgotamento sanitário e abastecimento de água, contemplando também as ações voltadas para o controle do impacto ambiental e recuperação de encostas e áreas degradadas.

XI	Cabula	2 946	1 873	1 784	3 034	9637	3,37
XII	Tancredo Neves	3 004	2 881	2 885	3 320	12 090	4,23
XIII	Pau da Lima	2 706	1 996	2 245	3 017	9 964	3,49
XIV	Cajazeiras	2 344	2 762	2 858	3 497	11 461	4,01
XV	Valéria	1 441	1 672	1 408	1 577	6 098	2,14
XVI	Subúrbios Ferroviários	4 050	2 472	2 546	4 898	13 966	4,89
XVII	Ilhas	452	45	240	938	1 675	0,60
<b>Total de Salvador</b>		<b>70 029</b>	<b>63 474</b>	<b>68 320</b>	<b>83 800</b>	<b>285 623</b>	<b>100</b>

Fonte: Diários Oficiais do Município e Relatórios Anuais de Atividades da Semin.

Obs: Os dados da tabela foram sistematizados pelo autor.

Os dados da tabela 5 demonstram que as RAs VIII- Pituba (17,36%), IX- Boca do Rio (12,44%), I- Centro (10,49%) e X- Itapuã (10,12%) foram as que obtiveram os maiores volumes de investimentos em infra-estrutura urbana no período de análise. Esses altos valores são provenientes de grandes intervenções realizadas nessas áreas como a obra de macrodrenagem da Av Manuel Dias da Silva localizada no bairro da Pituba, a pavimentação em torno do Dique no Centro, a Via exclusiva Bonocô - Av. Paralela dentre outras.

As RAs que apresentaram os menores percentuais de investimentos, de acordo com a tabela 5 foram as RAs XVII- Ilhas (0,60%), a XV- Valéria (2,14%) e a IV- Liberdade (2,53%). Deve-se esclarecer que as Ilhas são locais considerados pelo IBGE como áreas rurais, existindo poucas áreas urbanas o que explica os baixos valores destinados para infra-estrutura urbana.

A RA X – Itapuã obteve um grande volume de investimentos no período de análise sendo a quarta RA que mais sofreu investimento com 10,12% do total

que foi investido pelo Município (que foi um valor aproximado de R\$ 29 milhões). Esse volume de recursos destinados para a RA – Itapuã confirmou e consolidou esse eixo como um vetor de expansão urbana da Cidade do Salvador

Importante também destacar que a RA XVI – Subúrbio Ferroviário, a mais populosa no período de análise, recebeu um montante significativo de investimentos, principalmente no ano de 2000, isso devido às obras de manutenção realizadas na Av. Suburbana localizada na região, entretanto ainda assim observa-se um desequilíbrio na distribuição dos investimentos na cidade. Se forem analisados os índices per capita de investimentos em infra-estrutura urbana no Município de Salvador no período de análise os resultados reforçam ainda mais esse desequilíbrio nos investimentos. Os dados demonstram que a RA VIII – Pituba apresentou para o ano de 2000 um valor per capita de aproximadamente R\$ 471,4 mil, enquanto as RAs XV – Valéria e XVI – Subúrbios Ferroviários apresentaram no mesmo ano valores de R\$ 95,8 mil e R\$ 56,8 mil, respectivamente.

Segundo a literatura apresentada neste trabalho mostrou que os Subúrbios Ferroviários era a região que continha as parcelas mais pobres da população e os menores índices de infra-estrutura urbana, entretanto como foi visto no parágrafo anterior foi a RA VIII - Pituba quem mais recebeu investimentos, um local que já possuía uma relativa infra-estrutura instalada, ocorrendo assim o que o autor Cândido Malta constatou como um processo de infra-estrutura sobre infra-estrutura.

Analisando ainda a tabela 5, observa-se que o ano de 2000 foi o que teve o maior montante dos investimentos (R\$ 83,8 milhões) o que correspondeu a aproximadamente 29,33% do total em relação ao período de estudo, que foi de

aproximadamente R\$ 286 milhões. Este acréscimo pode ser explicado por diversos fatores dentre eles pode-se destacar um volume maior da arrecadação municipal que já vinha ocorrendo a alguns anos, um aumento no número de convênios e parcerias da PMS com a iniciativa privada ou com as outras esferas de governo e por último 2000 foi ano de eleição para prefeito e vereadores, o que pode ter ocorrido obras com cunho eleitoral, porém o presente trabalho não pretende analisar esses condicionantes.

Confrontando os dados da distribuição espacial da renda do Município de Salvador com os dados dos investimentos em infra-estrutura urbana no período de 1997 a 2000, percebe-se que as seis RAs (I- Centro, V- Brotas, VI- Barra, VII- Rio Vermelho, VIII- Pituba e a IX- Boca do Rio) juntas participavam em média com 65,2% da renda dos chefes de família do Município no período de análise e concentravam aproximadamente 56% dos investimentos em infra-estrutura urbana nos mesmos anos.

Analisando os dados pelo outro lado do problema a desigualdade torna-se ainda mais nítida, de acordo com as informações do parágrafo anterior observa-se que 11 RAs participavam com apenas 34,8% da renda dos chefes de família e que juntas receberam somente 44% dos investimentos em infra-estrutura urbana por RA.

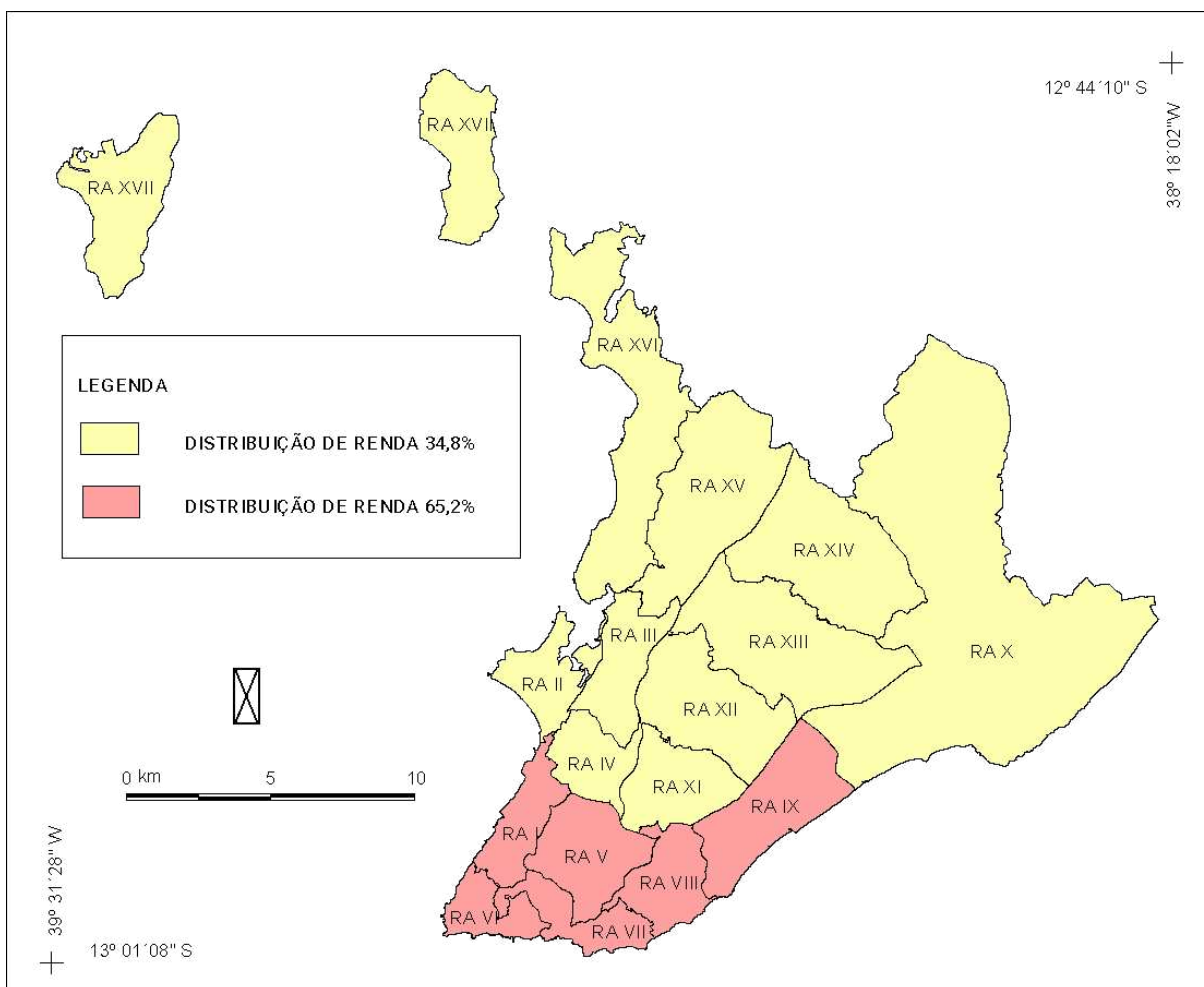
Relacionando a concentração de renda e dos investimentos do grupo das seis RAs de maior destaque com outras variáveis como população e área, verifica-se que essas RAs juntas no ano de 2000 agrupavam 28,83% da população de Salvador o que correspondia a 704 285 habitantes e que ocupavam uma área no território de aproximadamente 5 285ha o equivalente a 17,07% do total do Município.

Diante desses fatos percebe-se que 56% dos investimentos em infra-estrutura urbana realizada na Cidade do Salvador no período de 1997 a 2000 foram apropriados somente por 28,83% da população, que por sua vez, são as regiões que participavam com 65,2% da renda dos chefes de família do Município. Em outras palavras a maior parte desses investimentos foram direcionados para os locais onde se concentravam no espaço as camadas mais ricas da população.

Assim, com base nessas informações (dados empíricos do Município de no período de 1997 a 2000) concluí-se que foi ratificada a hipótese levantada neste trabalho, com base na literatura sobre a produção do espaço urbano de que os investimentos públicos são direcionados e apropriados pela parcela mais rica da população.

Esses dados permitiram também identificar que as camadas mais ricas da população estavam agrupadas e localizadas em espaços específicos no território do Município (figura 7).

**FIGURA 7 – SALVADOR: DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA CONCENTRAÇÃO DE RENDA POR REGIÕES ADMINISTRATIVAS – 1997-2000**



Fonte: PMS

Obs: Os dados da renda é a média dos quatros anos (1997-2000).

Através da figura 12 observa-se que a camada mais rica da população estava concentrada na parte Sul do Município, abrangendo tanto a região do “antigo centro” na RA I como a região do “novo centro” de Salvador na RA VIII, observando também na cidade a ocorrência do fenômeno, visto em Paul Singer, Lucio Kowarick e outros autores, a idéia de centro e periferia como padrão de segregação sócio-espacial, onde o primeiro é ocupado pela população mais rica e sofre o maior aporte dos investimentos públicos, semelhante ao que ocorreu em Salvador, no período aqui analisado.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades brasileiras em sua maioria apresentam índices precários de infra-estrutura urbana, onde uma grande parte da população não é atendida com qualidade e continuidade desse serviço. Essa inadequação, como foi visto na literatura aqui apresentada, acontece principalmente na periferia das cidades, evidenciando assim uma desigualdade na oferta e na qualidade de infra-estrutura no território.

Nessa estruturação física da cidade o Estado tem um papel importante, por ser o responsável por boa parte dos serviços urbanos e da oferta de infra-estrutura na cidade. Essa atuação do Estado deve na medida do possível, através dos investimentos em infra-estrutura urbana buscar qualificar o espaço, a fim de permitir o desenvolvimento das atividades necessárias à vida urbana.

No entanto, esses investimentos ocorrem de forma diferenciada pelo espaço urbano seguindo uma lógica capitalista, na qual a camada mais rica da população tende a se apropriar da grande parte desses investimentos, atendendo aos interesses do capital.

No Município de Salvador também ocorre esse padrão espacial de carências e segregação social. Diante disto, é que o presente trabalho analisou a distribuição espacial dos investimentos em infra-estrutura urbana no período de 1997 a 2000, buscando ratificar ou não a hipótese de que na produção do espaço urbano os investimentos são em sua maioria direcionados para os locais que concentram a as parcelas mais rica da população.

O resultado da pesquisa demonstrou que a distribuição espacial dos investimentos públicos de Salvador estavam concentrados em sua maioria, um total de 56%, em seis Regiões Administrativas (I- Centro, V- Brotas, VI- Barra, VII- Rio Vermelho, VIII- Pituba e IX- Boca do Rio). Essas RAs foram também as que apresentaram os maiores níveis de renda, juntas elas participavam em média com 65,2% da renda do total dos chefes de família do Município no período de análise.

Estes fatos construídos a partir dos dados empíricos de Salvador ratificaram a hipótese levantada neste trabalho, que foi construída com base na literatura sobre a produção do espaço urbano, de que os investimentos públicos são direcionados em sua maioria para os locais onde residem às camadas mais ricas da população, que geralmente são as áreas mais centrais da cidade.

Apesar de ter sido ratificada a hipótese, observou-se que em Salvador no período de análise ocorreram investimentos (ainda que sem muita expressividade) na periferia e nos locais ocupados pelas camadas mais pobres da população, o que não significou uma reversão do padrão de segregação sócio-espacial existente na cidade, já que analisando os investimentos per capita em infra-estrutura urbana no ano de 2000, observou-se uma discrepância entre as Regiões Administrativas, onde a RA VIII – Pituba apresentou um valor de R\$ 471,4 mil, enquanto a RA XVI – Subúrbios Ferroviários R\$ 56,8 mil aproximadamente.

Por fim, deve-se ressaltar que devido à limitação espacial e temporal, da pesquisa aqui desenvolvida ela deixa um vasto caminho para novas análises acerca do tema e objetivos aqui propostos como comparar os investimentos em infra-estrutura urbana entre duas gestões municipal, buscar indícios a fim de verificar

se as obras aqui estudadas foram de fato executadas ou ainda comparar a cidade do Salvador com outras cidades.

## REFERÊNCIAS

AFONSO, José Roberto Rodrigues; RAIMUNDO, Júlio César Maciel. Financiamento Descentralizado das Políticas Sociais no Brasil. *In: O Município no Século XXI: Cenários e Perspectivas*. São Paulo: Cepam & Correios, 1999. 123-133 p.

ARAÚJO, Heloisa; FERREIRA, Maria das Graças T.; GUIMARÃES, José Ribeiro S. Pensando a Cidade e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. *In: BAHIA – Análise & Dados: retrospectiva 98 e perspectivas*. Salvador: SEI, v.8, n.2/3, 119-132 p., dez. 1998.

BAHIA. *Constituição do Estado da Bahia*: promulgada em 5 de outubro de 1989. Secretaria de Governo do Estado da Bahia (Segov). Secretaria da Administração (Saeb). 2 ed. Salvador, 2001. 194 p. "Atualizada até a Emenda Constitucional n.º 8, de 20 de dezembro de 2000 (acompanhada dos textos integrais das Emendas Constitucionais)".

BALEEIRO, Aliomar. *Uma Introdução a Ciências das Finanças*. 14 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

BITTAR, Jorge; COELHO, Franklin. Gestão Democrática, Inversão de Prioridades e os Caminhos da Administração Pública Municipal. *In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos (org.). Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. 327-350 p.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil – 1988*: texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de n.1, de 1992, a 23, de 1999, e pelas Emendas Constitucionais de Revisão de n. 1 a 6, de 1994. 12 ed. (atualizada em 1999). Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 1999. 360 p. (Série textos básicos, n.º19).

\_\_\_\_\_. Lei Federal n.º 5 172, de 25 de outubro de 1966. *Código Tributário Nacional (CTN)*.

\_\_\_\_\_. Lei Federal n.º 6 766, de 19 de dezembro de 1979. (com alterações feitas pela Lei n.º 9 785 de 29 de janeiro de 1999). *Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano*. Publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 20 de dezembro de 1979.

\_\_\_\_\_. Medida Provisória n.º 42, de 14 de abril de 1999. *Atualiza a discriminação da despesa por função que tratam o inciso I, do §1º, do Art. 2º, e do §2º, do Art. 8º, ambos da Lei n.º 4 320 de 17 de março de 1964*. Diário Oficial da União (DOU), Poder Executivo, Brasília, 15 de abril de 1999.

BREMAEKER, François E. J. Mitos e Verdades sobre as Finanças dos Municípios Brasileiros. In: *BAHIA – Análise & Dados: Finanças Públicas*. Salvador: SEI, v.5, n.2, 16-34 p., set.1995.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil*. 3 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PINHO, José Antonio Gomes. Duas lógicas em confronto: solo urbano e moradia em Salvador. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; AZEVEDO, Sérgio de (org.). *A crise da moradia nas grandes cidades: da questão da habitação à reforma urbana*. Rio de Janeiro: Ed UFRJ, 1996. 189-204 p.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. 6 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002. (A era da informação: economia, sociedade e cultura. v.1).

CRUZ, Flávio da; et al. *Comentários à Lei n.º 4 320*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2000.

HARADA, Kiyoshi. *Direito Financeiro e Tributário*. 10 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 4 ed. São Paulo: Loyola, 1994.

INSTITUTO PÓLIS. *Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Lei n.º 10 257, de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da

política urbana. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001. 273 p. Série fontes de referência. Legislação, n.º 40.

JACOBI, Pedro Roberto. *Cidade e Meio Ambiente: percepções e práticas em São Paulo*: Annablume, 2000, 192 p.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993. 204 p.

LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 359 p. (Novas Direções).

MACHADO, Hugo de Brito. *Curso de Direito Tributário*. 10 ed. São Paulo: Malheiros, 1995.

MARQUES, Eduardo César; BICHR, Renata Mirandola. *Investimentos públicos, infra-estrutura e produção da periferia em São Paulo*. São Paulo: [S.I.], 2002. 1-34 p. Disponível em: <<http://www.centrodametropole.com.br>>. Acesso em: 25 jan. 2004.

MENEZES, Claudiano Luiz. *Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente: a experiência de Curitiba*. Curitiba: Papyrus, 1996. 206 p.

MOURA Milton. Organizações populares, cultura e habitação em Salvador. In. SOUZA, Ângela Gordilho de (org.). *Habitar Contemporâneo: novas questões no Brasil dos anos 90*. Salvador: Ufba/ Faufba/ Mestrado em Arquitetura e Urbanismo/ Lab-Habitar, 1997. 225-235 p.

PEDRÃO, Fernando. *A economia urbana*. Ilhéus: Editus, 2002. 288 p.

PEREIRA, Luís Portella. *Estatuto da Cidade: a revolução social da propriedade urbana*. Salvador: Omar G., 2001. 144 p. (leitura e comentários da Lei 10 257 de 10 de julho de 2001).

PORTO, Edgar. A descentralização Espacial dos Serviços em Salvador. *In BAHIA – Análise & Dados: Serviços*. Salvador: SEI, v.6, n.4, 46-52 p., mar. 1997.

\_\_\_\_\_; CARVALHO, Edmilson. Salvador na “globalização”. *In BAHIA – Análise & Dados: retrospectiva 2000 e perspectivas*. Salvador: SEI, v.10, n.3, 29-42 p., dez. 2000.

REZENDE, Fernando. Federalismo Fiscal: Novo Papel para Estado e Municípios. *In. O Município no Século XXI: Cenários e Perspectivas*. São Paulo: Cepam & Correios, 1999. 87-96 p.

\_\_\_\_\_. *Finanças Públicas*. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2001.

SALVADOR. Lei Municipal n.º 3 377/84. *Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUS)*.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal n.º 3 415, de 13 de novembro de 1984. *Lei Orgânica do Município de Salvador*.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal n.º 6 066, de 28 de dezembro de 2001. *Plano Plurianual de Salvador 2002-2005*. Diário Oficial do Município, Poder Executivo, Salvador, 14 de dezembro de 1997. Seção 1.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal do Salvador (PMS). *Relatório Anual de Governo*.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal do Salvador (PMS). Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (Seplam). *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)*. Salvador: PMS/ Seplam, 2002. (versão preliminar)

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal do Salvador (PMS). Secretaria Municipal do Saneamento e Infra Estrutura Urbana (Semin). *Relatório consolidado das atividades desenvolvidas pelos órgãos*. Salvador: PMS/ Semin.

SAMPAIO, A.H. Lima. *Formas urbanas: cidade real & cidade ideal: contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador: Quartelo Editora /PPG / AU, Faculdade de Arquitetura da Ufba, 1999. 432 p.

SANTOS, Milton. *Manual de Geografia Urbana*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1989.

\_\_\_\_\_. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro*. 2 ed. São Paulo: Malheiros, 1995.

SILVA, Rachel Coutinho Marques da. *A importância da ação urbanística e da legislação urbana para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo no contexto das cidades mundiais*. Rio de Janeiro: Ipea, 1999.

SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello. *Urbanização e metropolização no estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Salvador: Centro Editorial de Didático da Ufba, 1989. 262 p.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Hermínia. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. 2 ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. 166 p.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA.  
*BAHIA –Análise & Dados – Finanças Públicas: Desafios e Perspectivas*. Salvador:  
SEI, v.12, n.4, mar. 2003.

\_\_\_\_\_. *Informações Básicas dos Municípios*. Salvador: SEI, 1999.

\_\_\_\_\_. *O Perfil Financeiro dos Municípios Baianos 1993-1998*. Salvador: SEI,  
2001.

TRIBUNAL DE CONTAS DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DA BAHIA (TCM).  
*Informações Municipais 97*. Salvador:[s.n], Ano II, n.º 02, 1998. 330p.

\_\_\_\_\_. *Informações Municipais 98*. Salvador:Egba, Ano III, n.º 03, 1999. 331p.

\_\_\_\_\_. *Informações Municipais 99*. Salvador:[s.n], Ano IV, n.º 04, 2000. 374p.

\_\_\_\_\_. *Informações Municipais 00*. Salvador:[s.n], Ano V, n.º 05, 2001.

UDERMAN, Simone. Fechando o Foco sobre as Finanças Municipais. *In: BAHIA –  
Análise & Dados – Finanças Públicas*. Salvador: SEI, v.5, n.2, 43-49 p., set.1995.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp:  
Lincoln Institute, 1998.

ZMITROWICZ, Wiltold; ANGELIS NETO, Generoso de. *Infra-estrutura urbana*. São  
Paulo: Epusp, 1997. (Texto técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de  
Engenharia de Construção Civil, TT/ PCC/ 17).

**ANEXO A – Decreto Municipal n.º 7 791, de 16 de março de 1987, que dispõe sobre a criação e delimitação das Regiões Administrativas da Cidade do Salvador.**

# ATOS DO PODER EXECUTIVO

Decreto N.º 7.791 de 16 de março de 1987

ROBERTO COSTA PINHO  
Secretário Extraordinário  
para Programas Especiais

AECIO PAMPONET SAMPAIO  
Secretário Municipal de Abasteci-  
mento

Cria e delimita as Regiões Administrativas e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições e com fundamento no art. 12 da Lei nº 3.688/86;

**DECRETA:**

Art. 1º - Ficam criadas 17 Regiões Administrativas no Município de Salvador, com as seguintes denominações:

- RA - 1 - Centro
- RA - 2 - Itapagipe
- RA - 3 - São Caetano
- RA - 4 - Liberdade
- RA - 5 - Brotas
- RA - 6 - Barra
- RA - 7 - Rio Vermelho
- RA - 8 - Pituba
- RA - 9 - Boca do Rio
- RA - 10 - Itapua
- RA - 11 - Cabula
- RA - 12 - Beiru/Tancrácio Neves
- RA - 13 - Pau da Lima
- RA - 14 - Cajazeiras
- RA - 15 - Valéria
- RA - 16 - Subúrbios Ferroviários
- RA - 17 - Ilhas

Art. 2º - Os limites das Regiões Administrativas são aqueles descritos no Anexo 1 e constantes da Planta do Anexo 2 deste Decreto.

Art. 3º - As Regiões Administrativas criadas por este Decreto corresponderão às áreas de jurisdição das Administrações Regionais a que se refere o art. 4º da Lei nº 3.688/86.

Art. 4º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 16 de março de 1987.

MÁRIO KERTÉSZ  
Prefeito

HERBERT FRANK  
Secretário de Finanças

IGNÁCIO GOMES  
Secretário de Administração

ELIANE KERTÉSZ  
Secretária Municipal de  
Educação e Cultura

PAULO SEGUNDO DA COSTA  
Secretário de Edificações,  
Conservação e Obras Públicas

NILTON VASCONCELOS JÚNIOR  
Secretário de Serviços  
Públicos

HORÁCIO BRASIL  
Secretário de Transportes  
Urbanos

IVAN ROQUE URBANO DE SOUZA  
Secretário Municipal de Saúde  
e Assistência Social

JOÃO CERQUEIRA DE SANJANA FILHO  
Secretário Municipal de Comuni-  
cação Social

ALBERTO GORDILHO FILHO  
Secretário Municipal de  
Desenvolvimento Econômico

IVALDO GOMES MARTINS  
Secretário da Terra e Habitação

SERAPIÃO LIMA QUEIROZ  
Secretário Municipal de  
Esportes e Recreação

CARLOS ANTONIO MELGAÇO VALADARES  
Secretário do Meio Ambiente e  
Defesa Civil

DECRETO Nº 7.791/87.

**A N E X O I**

**DELIMITAÇÃO DAS REGIÕES ADMINISTRATIVAS**

**REGIÃO ADMINISTRATIVA I - CENTRO**

Começa na Baía de Todos os Santos, no prolongamento do calçadão das instalações da PETROBRÁS; segue pelo citado calçadão e pelo seu prolongamento até alcançar a Av. Jequitiaia (Av. Frederico Pontes, logradouro nº 0676); cortando-a, segue pela lateral esquerda da Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim e pelo seu prolongamento, até alcançar a rua Barão Vila da Barra (logradouro nº 7739). Segue por esta rua no rumo SO, até encontrar o prolongamento do eixo da Vila São José (logradouro nº 0866). Continua por esse prolongamento e pelo eixo da rua até atingir a Estrada da Liberdade (Av. Lima e Silva, logradouro nº 0933), pela qual segue no rumo SE até o entroncamento com a rua Campos Freixo (logradouro nº 0348) a qual percorre em toda a sua extensão atingindo o Largo do Queimado (logradouro nº 1219) o qual contorna, excluindo-o. Continuando, alcança a nascente do Riacho do Queimado, pelo qual desce até a Estrada da Rainha (logradouro nº 0812). Segue por esta no rumo SE e alcança a Praça Nelson de Oliveira (Largo da Baixa de Quintas, logradouro nº 0165) de onde continua pela General Argolo (logradouro nº 0154), a qual percorre em toda a sua extensão atingindo o Largo dos Dois Leões (logradouro nº 0574), ponto de encontro desta rua com a rua Cônego Pereira (logradouro nº 1215) e com a Av. Barros Reis (logradouro nº 0761). A partir deste ponto percorre a rua Cônego Pereira em toda a sua extensão, atingindo o Largo das Sete Portas (logradouro nº 1268) no entroncamento desta rua com as ruas José Joaquim Seabra (logradouro nº 0875) e Djalma Dutra (logradouro nº 0518), a qual percorre em toda a sua extensão atingindo o Largo da Fonte Nova (logradouro nº 0651), de onde continua pela Av. Vasco da Gama (logradouro nº 1547), no rumo SO, até o seu entroncamento com a Av. do Centenário (logradouro nº 0409). Deste ponto, segue no rumo SE, pelo Rio Lucala, eixo da Av. Vasco da Gama, até encontrar o prolongamento da Av. Anita Garibaldi (logradouro nº 1342). Daí segue pela Av. Anita Garibaldi, até a Praça Lord Cochrane (logradouro nº 0434) a qual contorna excluindo-a desta região, atingindo a Av. Reitor Miguel Calmon (logradouro nº 1045). Segue pelo eixo desta Avenida, até o seu cruzamento com o prolongamento do eixo da rua Comendador Norberto Uspia Jr. (logradouro nº 0735); continua pelo prolongamento do eixo da cidade rua, no rumo N, até encontrar os limites dos terrenos do Colégio 7 de Julho. Segue por estes limites e pelos fundos dos prédios das ruas Dr. Cleante Ferreira (logradouro nº 0428) e Cônego José Loreto (logradouro nº 0675) até atingir a rua Padre Feijó (logradouro nº 0599), de onde segue pela rua Cláudio Manoel da Costa (logradouro nº 0426), a qual percorre em toda a sua extensão, e pelo prolongamento do seu eixo, o qual passa pela lateral direita do Prédio nº 13 da Av. Leovigildo Filgueiras (logradouro nº 0929) atingindo esta Avenida. Daí, no rumo NE, segue pela Av. Leovigildo Filgueiras até alcançar o Largo do Campo Grande (logradouro nº 0570), no seu limite leste. Continua no rumo SO, acompanhando o referido limite até encontrar a Av. Araújo Pinho (logradouro nº 0146), pela qual segue até o antigo imóvel nº 14, atual nº 338 do Largo do Campo Grande, incluindo-o. Deste ponto continua pela linha de fundo das unidades imobiliárias voltadas para o Largo do Campo Grande até o imóvel nº 33, atual nº 92 do Largo do Campo Grande que fica junto à escadaria que dá acesso a Av. Reitor Niguel Calmon, o qual contorna, incluindo-o. Daí, segue, pelo limite Sul do Largo do Campo Grande até alcançar a Av. Sete de Setembro (logradouro nº 1434) pela qual prossegue no rumo NE, até encontrar a rua Banco dos Ingleses (logradouro nº 0879). Percorrendo esta em toda a sua extensão, alcança a rua da Gamboa de Cima (rua Nestor Prado, logradouro nº 1091). Deste ponto segue, no rumo Oeste pelo prolongamento do eixo da cidade rua, atravessando a Av. Ladeira Confúcio (Av. do Comércio, logradouro nº 0712), até atingir a orla da Baía de Todos os Santos. Daí, segue pela orla no rumo NE, até atingir o prolongamento do calçadão das instalações da PETROBRÁS, ponto de início da descrição desta Região.

**REGIÃO ADMINISTRATIVA II - ITAPAGIPE**

Começa na Baía de Todos os Santos, na Ponta de Nossa Senhora do Mont Serret, de onde segue, pela orla, até atingir o limite Sul do Largo da Ribeira (logradouro nº 0025), incluindo o prédio do Departamento de Aeronáutica Civil, situado no Porto dos Tainheiros; daí, contornando a enseada, prossegue até o ponto onde a

O cruzamento da rua do Amparo (logradouro nº 7815) encontra a rua Voluntários da Pátria (logradouro nº 1589, Linha férrea da R.F.F.S.A.). Segue por esta rua, no rumo SE, até o seu cruzamento com o ponto de encontro das ruas Padre Luis Maria (logradouro nº 0957) e Baixa do Fiscal (rua Ferreira Franco, logradouro nº 1182). Segue pela última, até encontrar a linha de fundos lado Leste dos prédios da rua Cel. Pedro Ferrão (logradouro nº 1195), prossegue no rumo SO por este limite de fundos e pela rua São José (logradouro nº 2056) e alcança assim a rua São Domingos de Gusmão (logradouro nº 0533), pela qual continua no rumo NO até o seu entroncamento com a rua Major Cunha Matos (logradouro nº 0483), pela qual segue até o seu entroncamento com a rua Dr. Raimundo Mesquita (logradouro nº 0597). Deste ponto continua no rumo SO, pelo Alto do Bom Costo e encontra o prolongamento do eixo da rua Melo Moraes (logradouro nº 1043). Segue por este prolongamento e a citada rua até o seu entroncamento com a rua Barão Vila da Barra (logradouro nº 7739). Continua por esta até encontrar o prolongamento da lateral esquerda da Casa Pia e Colégio dos Brancos de São Joaquim e por esta lateral até alcançar a Av. Jesuita (Av. Frederico Fontes, logradouro nº 0676) e seguindo por esta até encontrar o prolongamento dos limites do cascal das instalações da PETROBRÁS, continua por este prolongamento e pelo limite propriamente dito até atingir a Baía de Todos os Santos. Continua pela orla no rumo NO, até atingir a Ponta de N.S. de Mont Serrat, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA III - SÃO CAYANO

Começa no cruzamento da Foz do Rio do Cobre com a Estrada do Cabrito (logradouro nº 0306). Sobre por este rio até encontrar o vertedouro da Represa do Cabrito, pelo qual segue até a referida represa. Atravessando-a, alcança o Dique de Campinas, pelo qual segue, atravessando-o, até a foz do Riacho Menino de Deus, também chamado Riacho Pirajá. Daí, sobe por este riacho até o seu cruzamento com a Estrada Campinas de Pirajá (logradouro nº 4349), pela qual continua, no rumo NE, até o seu entroncamento com o acesso à BR-324 (logradouro nº 2662), próximo às instalações do Parque Pirajá da PETROBRÁS, e por este acesso até alcançar o viaduto sobre a BR-324. Deste ponto segue pelo eixo da BR-324, no rumo Sul, até encontrar o viaduto que permite a passagem da rua Jaqueira do Carneiro (logradouro nº 0817) para a Represa da Mata Escura; daí alcança o rio Camarajipe, pelo qual desce até o Largo do Retiro (logradouro nº 1069), onde alcança a Av. San Martín (logradouro nº 1387). Segue por esta Avenida até encontrar o Largo do Tanque (logradouro nº 0955), o qual contorna, excluindo-o; alcança então a Baixa do Fiscal (rua Pedreira Franco, logradouro nº 1182), pela qual segue até o cruzamento com a linha férrea da R.F.F.S.A. e por esta, no rumo NE, até o ponto onde encontra o prolongamento do eixo da Avenida Piaiz (logradouro nº 0618), onde passa a seguir pela rua Voluntários da Pátria (logradouro nº 1589) no rumo NE, até o seu cruzamento com a Av. Afrânio Peixoto (logradouro nº 4400), nas imediações da Península de Joanes. Daí, segue pela citada Avenida, no rumo NE, até o seu entroncamento com a Estrada do Cabrito, e por esta, até o seu cruzamento com a foz do rio do Cobre, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA IV - LIBERDADE

Começa no cruzamento da linha de fundos no lado Leste dos prédios da rua Cel. Pedro Ferrão (logradouro nº 1195) e da Baixa do Fiscal (rua Pedreira Franco, logradouro nº 1182), prossegue por esta até o Largo do Tanque (logradouro nº 0955), o qual contorna, incluindo-o nesta Região; alcança a Av. San Martín (logradouro nº 1387) pela qual continua até o Largo do Retiro (logradouro nº 1069), onde encontra o rio Camarajipe, pelo qual sobe até encontrar o viaduto que permite a passagem da rua Jaqueira do Carneiro (logradouro nº 0817) para a Represa da Mata Escura na BR-324 (logradouro nº 2662). Daí, prossegue pela BR-324, no rumo Sul, até atingir o cruzamento do complexo de viadutos denominado Acesso Norte com o rio Camarajipe e com a Av. Antônio Carlos Magalhães (logradouro nº 2631). Segue pela citada avenida no rumo NO até o seu entroncamento com a Av. Barros Dias (Av. Heitor Dias, logradouro nº 0761), continuando por esta, no rumo NO, até o Largo dos Dois Leões (logradouro nº 0524), o qual contorna, excluindo-o da Região. Continua pela rua Cel. Argolo (logradouro nº 0154), até a Praça Nelson Oliveira (Largo da Baixa de Quintas, logradouro nº 0145), onde alcança a Estrada da Rainha (logradouro nº 0517). Segue por esta até encontrar o prolongamento da direita do Riacho do Queimado, pelo qual sobe até a sua nascente e daí continua pelo Largo do Queimado (logradouro nº 1219), o qual contorna, incluindo-o nesta Região, e alcança a rua Campos França (logradouro nº 0348), a qual percorre em toda sua extensão, até atingir o Largo da Lupinha (logradouro nº 0908). Daí, no rumo NO, segue pelo citado largo e pela Estrada da Liberdade (Av. Lipe e Silva, logradouro nº 0933) até o seu entroncamento com a Vila São José (logradouro nº 0886). Segue por esta e pelo prolongamento do seu eixo até atingir a rua Barão Vila da Barra (logradouro nº 7739), de onde continua, no rumo NE, até o seu entroncamento com a rua Melo Moraes (logradouro nº 1043). Daí, pe-

la citada rua e pelo prolongamento do seu eixo, atinge o Alto do Bom Costo, pelo qual segue até encontrar a rua Dr. Raimundo Mesquita (logradouro nº 0597). Continua por esta, no rumo NE, até encontrar a rua Major Cunha Matos (logradouro nº 0483), pela qual segue até seu entroncamento com a rua São Domingos de Gusmão (logradouro nº 0533). Continua por esta, no rumo SE, até encontrar a rua São João (logradouro nº 2056), percorrendo-a em toda a sua extensão até encontrar a linha de fundos do lado Leste dos prédios da rua Cel. Pedro Ferrão (logradouro nº 1195); daí, por esta, atinge a rua Baixa do Fiscal (rua Pedreira Franco, logradouro nº 1182), ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA V - BEOTAS

Começa no Largo das Sete Portas (logradouro nº 1268) e segue no rumo leste pela rua Cônego Pereira (logradouro nº 1215) percorrendo-a em toda a sua extensão até o Largo dos Leões (logradouro nº 0524), de onde encontra a Av. Barros Dias (Av. Heitor Dias, logradouro nº 0761), pela qual segue, no rumo SE, até o seu entroncamento com a Av. Antônio Carlos Magalhães (logradouro nº 2631). Daí, segue por esta última até o seu entroncamento com a Av. Juracy Magalhães Jr. (logradouro nº 2843), descendo por esta avenida, até seu entroncamento com a rua do Lucas (logradouro nº 0947), pela qual continua até seu entroncamento com a Av. Vasco da Gama (logradouro nº 1547). Segue pela Av. Vasco da Gama, continuando por esta até o Largo da Fonte Nova (logradouro nº 0651), onde alcança a rua Djelma Dutra (logradouro nº 0518), a qual percorre em toda a sua extensão até o Largo das Sete Portas ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA VI - BARBA

Começa na Baía de Todos os Santos, no prolongamento do eixo da rua Gamboa de Cima (rua Newton Prado, logradouro nº 1091); segue por este prolongamento cortando transversalmente a Av. Lafaiete Coutinho (Av. Contorno, logradouro nº 0212) até alcançar a referida rua, no seu entroncamento com a rua Banco dos Ingleses (logradouro nº 0879), a qual percorre em toda sua extensão até o seu entroncamento com a Av. Sete de Setembro (logradouro nº 1434). Seguindo por esta no rumo SE, encontra o limite Sul do Largo do Campo Grande (logradouro nº 0520); daí, percorrendo este limite, chega ao imóvel, sítio nº 33, atual nº 92 deste Largo, que fica junto a escadaria que dá acesso a Av. Heitor Miguel Calmon (logradouro nº 3345); contorna o imóvel excluindo-o desta Região e segue pela linha de fundos das unidades imobiliárias voltadas para o Largo do Campo Grande e continua por esta linha até o antigo nº 14 na Av. Araújo Pinho (logradouro nº 0146), atual nº 338 do Largo do Campo Grande, excluindo-o desta Região. Continua pela Av. Araújo Pinho, no rumo Norte, alcançando o limite Leste do Largo do Campo Grande. Segue por este limite, no rumo NE, até encontrar o prolongamento da Av. Leovigildo Filgueiras (logradouro nº 0925), continuando por este prolongamento e pelo eixo da citada Avenida, até encontrar o prolongamento do eixo da rua Cláudio Manuel da Costa (logradouro nº 0426), que passa na lateral direita do imóvel nº 13 da Av. Leovigildo Filgueiras. Daí segue pelo prolongamento e pelo eixo da citada rua, a qual percorre em toda a extensão, até atingir a rua Padre Peijó (logradouro nº 0599). Continua pela linha de fundos dos prédios das ruas Cônego José Loreto (logradouro nº 0876) e Pa. Clemente Ferreira (logradouro nº 0928) e pelos limites dos terrenos do Colégio Dois de Julho, de onde atinge a rua Vitor Meireles (logradouro nº 1587) o prolongamento do eixo da rua Comendador Norúcio Depis Jr. (logradouro nº 0775), por cujo prolongamento segue, no rumo SO, até seu cruzamento com a Av. Heitor Miguel Calmon. Daí, continua pelo eixo desta Avenida, no rumo SE, até o seu cruzamento com a Av. do Centenário (logradouro nº 0409), seguindo pelo eixo desta última, no rumo SO, até encontrar o prolongamento do eixo da rua Raulino de Oliveira (logradouro nº 0328), na rótula próxima ao Calabar. Daí, prossegue por este prolongamento e pela rua Raulino de Oliveira até alcançar os limites do loteamento Jardim Atlântida, o qual passa a acompanhar, no rumo SE, até encontrar os limites Norte dos terrenos da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFBA. Continuando por este limite, no rumo NE, contorna a referida Faculdade atingindo a Estrada de São Caetano (logradouro nº 0158), pela qual segue até seu entroncamento com a rua Caetano Rocha (logradouro nº 0315). Prossegue por esta rua, no rumo Leste, até o seu cruzamento com a Av. Anita Garibaldi (logradouro nº 5142), no viaduto sobre esta avenida. Deste ponto, continua pela Av. Anita Garibaldi, no rumo SE, até o seu cruzamento com o prolongamento da linha de fundos, lado Oeste, dos prédios da Ba. Ladeira do Corte Grande (logradouro nº 2177). Daí, percorre esta linha de fundos atingindo no Alto do Bibiano, a rua do Corte Grande (logradouro nº 5965), prosseguindo no rumo SO, pelo eixo da

referida rua, até o seu entroncamento com a Ladeira do Jardim Zoológico. Daí, segue no rumo Sul até encontrar o eixo da rua Manoel Rangel (logradouro nº 0035), continuando por ele e pelo seu prolongamento, ainda no rumo Sul, até atingir a orla do Oceano Atlântico, na Praia de Ondina. Daí, no rumo Oeste, segue por esta orla até atingir a Ponta do Padrão, junto ao Forte de Santo Antônio da Barra, e continua pela orla, agora da Baía de Todos os Santos, no rumo Norte, até atingir o prolongamento do eixo da rua Camba de Cima, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA VII - RIO VERMELHO

Começa no cruzamento da Av. do Centenário (logradouro nº 0409) com a Av. Reitor Miguel Calmon (logradouro nº 3345), no Viaduto dos Reis Católicos. Segue pelo eixo da segunda avenida, no rumo Leste, até o entroncamento desta com a Av. Anita Garibaldi (logradouro nº 5343), na Praça Lord Cockburn (logradouro nº 0434). Daí, continua no rumo NE por uma das laterais da praça, até encontrar o eixo da Av. Anita Garibaldi, o qual acompanha, no rumo NE, até o seu cruzamento com o eixo da Av. Vasco da Gama (logradouro nº 1547). Deste ponto, segue pelo rio Lucáia, eixo da Av. Vasco da Gama, até o entroncamento desta, com a rua Lucáia (logradouro nº 0947). Continua pelo rio Lucáia, agora eixo da rua Lucáia, até a confluência deste rio com o rio Camurujipe, na Av. Juracy Magalhães Jr. (logradouro nº 0748). Segue no rumo NE, pelo rio Camurujipe, eixo da Av. Juracy Magalhães Jr., até o ponto onde esta avenida encontra o limite norte das terras atualmente ocupadas pelas instalações da CRASA. Seguindo por este limite, inclui todas as instalações mencionadas e alcança a Vala Lã existente, continuando por esta e por sua diretriz, até encontrar, após atravessar a Estrada de Santa Cruz (logradouro nº 3683), o Riacho, limite natural do Parque Juventino Silva. Desce pelo Riacho até sua interseção com os limites das Escolas Polivalente de Amaralina e Carlos Santana e limites do loteamento Vela Branca, no ponto onde o referido Riacho recebe um afluente à esquerda. Segue pelos citados limites, incluindo ambas as escolas e excluindo o loteamento, até alcançar a rua Joaquim Ferraro do Nascimento (logradouro nº 7269), pela qual continua, no rumo SO, até atingir a rua Pará (logradouro nº 1157). Prossegue por esta última, no rumo SE, até seu cruzamento com a rua das Ibararas (logradouro nº 1534), pela qual segue, no rumo SO, até o cruzamento com a rua Guanabara (logradouro nº 3412). Daí, continua pelas ruas Guanabara e pelo prolongamento de seu eixo, no rumo SE, até atingir a orla marítima do Oceano Atlântico na praia da Pituba. Deste ponto, segue pela orla, no rumo SO, até encontrar o prolongamento do eixo da rua Manoel Rangel (logradouro nº 0035), próximo à Praça da Sereia, em Ondina. Continua por este prolongamento, cortando transversalmente a Av. Oceânica (logradouro nº 1545) até atingir a rua Manoel Rangel, a qual passa a acompanhar por um pequeno trecho, seguindo depois no rumo Norte até encontrar a Ladeira do Jardim Zoológico no seu entroncamento com a rua do Corte Grande (logradouro nº 5965). Segue por esta última até o Alto do Bibiano, onde passa a percorrer a linha de fundos, lado oeste, dos prédios da Sa. Ladeira do Corte Grande (logradouro nº 2127) e o seu prolongamento, até o ponto de cruzamento com a Av. Anita Garibaldi. Daí, segue pelo eixo desta avenida, no rumo NO, até o seu cruzamento com a rua Caetano Moura (logradouro nº 0315), no viaduto lá existente. Prossegue pela rua Caetano Moura até atingir o entroncamento com a Estrada de São Lázaro (logradouro nº 0158) pela qual continua, até o ponto correspondente ao limite esquerdo dos terrenos da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFBA. Daí, segue por este limite e pelos limites Norte dos terrenos desta Faculdade, até atingir os limites do Jardim Atlântida, os quais passa a acompanhar, no rumo NO, até encontrar a rua Raulão de Oliveira (logradouro nº 0328). Continua por esta rua, no rumo NO, e pelo prolongamento de seu eixo até o ponto onde este intercepta o eixo da Av. do Centenário, seguindo então pelo eixo desta avenida, no rumo Norte, até o seu cruzamento com o eixo da Av. Reitor Miguel Calmon, no Viaduto dos Reis Católicos, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA VIII - PITUBA

Começa no cruzamento do rio Bonocô e do rio Camurujipe na Av. Antônio Carlos Magalhães (logradouro nº 2631) de onde passa a acompanhar os limites de fundo dos terrenos voltados para a dita avenida, atualmente ocupados pelo DETRAN e pela Estação Rodoviária Armando Viana de Castro, determinados pelos pontos (556.800-8.565.450), (557.000-8.565.390), (557.410-8.565.795), (557.710-8.565.485), (557.870-8.565.420), (558.080-8.565.390), envolvendo e incluindo ambas as instalações nessa Região. Daí, alcança a Estrada do Jockey Club (logradouro nº 3108), segue por esta estrada até seu cruzamento com o braço Norte do Rio Camurujipe. Deste ponto, desce pelo referido curso d'água até a foz na orla marítima do Oceano Atlântico; segue no rumo SO pela orla até o ponto onde esta encontra o prolongamento do eixo da rua Guanabara (logradouro nº 3412) e por este eixo, cortando transversalmente a Av. Otávio Mangabeira (logradouro nº 1160) e pela referida rua, até o seu cruzamento com a rua das Ibararas (logradouro

nº 1534). Daí, continua no rumo NE por esta última, até atingir a rua Pará (logradouro nº 1157), pela qual segue no rumo NO até a rua Joaquim Ferraro do Nascimento (logradouro nº 7269). Prossegue por esta rua até alcançar os limites das Escolas Polivalente de Amaralina e Carlos Santana e limites do loteamento Vela Branca, pelo qual continua excluindo o loteamento e incluindo as duas escolas até a sua interseção com o Riacho, divisa natural do Parque Juventino Silva, no ponto onde este Riacho recebe um afluente à esquerda. Deste ponto, sobe pelo riacho até as proximidades da Estrada de Santa Cruz (logradouro nº 3683), de onde passa a acompanhar a diretriz da vala lá existente. Cortando transversalmente a referida estrada, alcança a Vala, pela qual desce até o encontro desta com o limite norte das terras atualmente ocupadas pelas instalações da CRASA. Seguindo por este limite, excluindo todas as suas instalações, alcança a Av. Juracy Magalhães Jr. (logradouro nº 0748), de onde passa a acompanhar, no rumo Norte, o rio Camurujipe, eixo da citada avenida, até seu cruzamento com a Av. Antônio Carlos Magalhães (logradouro nº 2631) e daí, pelo eixo desta, no rumo Norte, até o ponto de confluência dos rios Bonocô e Camurujipe, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA IX - BOGA DO RIO

Começa no entroncamento da Estrada do Jockey Club (logradouro nº 3108) com a Av. Luiz Viana Filho (Av. Paralela, logradouro nº 4923) e segue por esta, no rumo NE, até o seu entroncamento com a Av. Pinto de Aguiar (logradouro nº 3594), pela qual continua percorrendo toda a sua extensão, até alcançar, no prolongamento do seu eixo, a orla marítima do Oceano Atlântico, após cortar transversalmente a Av. Otávio Mangabeira (logradouro nº 1160). Segue pela orla, no rumo SO, até alcançar a foz do braço norte do rio Camurujipe no Oceano Atlântico; daí sobe por este rio, até o seu cruzamento com a Estrada do Jockey Club, via ponte ali existente. Deste ponto, no rumo NE, segue pela citada estrada até seu entroncamento com a Av. Luiz Viana Filho, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA X - ITAPUA

Começa no ponto de encontro dos limites dos Municípios de Salvador, Simões Filho e Lauro de Freitas em um ponto ideal afastado 01 (um) quilômetro a SE da Rodovia Centro Industrial de Aratu/Aeroporto Internacional Dois de Julho (Cia Aeroporto, logradouro nº 4924 localizada na Represa de Ipitanga III e segue, coincidindo com o limite entre os Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, por uma linha ideal afastada 01 (um) quilômetro da citada rodovia no rumo SE até a sua interseção com a Via Parafuso (BA-535), logradouro nº 8278). Daí, continua por esta linha no rumo Sul, observando o mesmo afastamento de 01 (um) quilômetro, até o ponto onde encontra o antigo limite da Zona Aérea (1977). Segue por este limite até o ponto extremo leste, referido na Lei Estadual nº 2713, de 25 de agosto de 1969. Deste ponto, continua no rumo SE até alcançar o ponto ideal situado na Orla do Oceano Atlântico, a uma distância aproximada de 3.600m ao Norte do Láz do Riacho do Flamengo. Acompanhando a Orla, segue no rumo SO até encontrar seu ponto de cruzamento com o prolongamento do eixo da Av. Pinto de Aguiar (logradouro nº 3594). Daí, continua por este prolongamento e pela citada avenida, acompanhando-a em toda a sua extensão até seu entroncamento com a Av. Luiz Viana Filho (logradouro nº 4923). Segue no rumo NE, por esta avenida, até o seu cruzamento com a Av. Orlando Gomes (logradouro nº 6771) e o rio Jaguatiipe, e por este, no rumo NO, até seu cruzamento com a Av. Alomar Balseiro (Trecho antigo da Estrada Velha do Aeroporto, BA-532, logradouro nº 0578). Continua por esta, no rumo NE, até seu entroncamento com a Estrada da Barragem (logradouro nº 8058) pela qual continua até encontrar a Barragem da Represa de Ipitanga I. Atravessa a represa no sentido longitudinal e continua acompanhando o rio até sua interseção com o limite dos Municípios de Salvador e Simões Filho, e por este limite e o referido rio, atravessando as represas de Ipitanga II e Ipitanga III, até encontrar o ponto de encontro dos limites dos Municípios de Salvador, Simões Filho e Lauro de Freitas, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XI - CABULA

Começa no cruzamento do afluente da Lagoa da Vovô com a BR-224 (logradouro nº 2662) e sobe por este afluente até a dita lagoa e pelo limite lateral direito do Conjunto Habitacional CHOP II, excluindo-se desta Região. Do ponto onde este limite atinge a Estrada das Barreiras (logradouro nº 0216) segue pela mesma no rumo Sul até seu entroncamento com a rua da Engonadeira (logradouro nº 2362). Deste ponto segue pelos limites do loteamento Jardim Oliveira, incluindo as instalações do Centro Tecnológico da Bahia (CETEB) até alcançar o riacho do Salgueiro, pelo qual desce até as proximidades da Rua da Av. Edgard Santos (logradouro nº 7989) e continua até alcançá-la e, daí, segue pela referida avenida, no rumo SE, até seu entroncamento com a Av. Luiz Viana Filho (Av. Paralela, logradouro nº 4923). Continua por esta no rumo SO, até seu entroncamento com a Estrada do Jockey Club (logradouro nº 3108), pela qual segue até encontrar os limites dos terrenos ocupados pela Estação Rodoviária Armando Viana de Castro e pelo DETRAN, denominados pelos pontos (558.080-8.565.390), (557.870 -

8.565.420), (557.710-8.565.485), (557.410-8.565.395), (557.190-8.565.340), (557.000-8.565.390), (556.880-8.565.450) pela qual continua excluindo-se e alcança a confluência dos rios Camurujipe e Bonocô na Av. Antônio Carlos Magalhães (logradouro nº 2611). Segue por esta até alcançar o complexo de viadutos denominado Acesso Norte, pelo qual prossegue até a BR-324 (logradouro nº 2662). Continua por esta até seu cruzamento com o afluente da Lagoa da Vovó, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XII - BEIRU/TANCREDO HEVES

Começa no entroncamento da rua do Egito (logradouro nº 4057), com a BR-324 (logradouro nº 2662) e daí segue por esta rua até alcançar a Av. Alomar Balveiro (trecho antigo da Estrada Velha do Aeroporto, BA.537, logradouro nº 0578) pela qual continua até seu entroncamento com a rua da Etiópia (logradouro nº 4075); seguindo por ela alcança o riacho Cajazeiras, desce por este riacho, que à altura de Pau da Lima passa a ser conhecido como o rio das Mangueiras, até sua confluência com o rio São Marcos. Daí, desce por este rio, agora com o nome de Pituaçu, até o seu cruzamento com a Av. Luiz Viana Filho (Av. Paralela, logradouro nº 4923), pela qual continua, no rumo SO, até o entroncamento com a Av. Edgar Santos (logradouro nº 3989). Segue pela última até sua vórtula, de onde alcança o riacho do Saboeiro, pelo qual sobe até encontrar os limites do loteamento Jardim Oliveira e prossegue por estes, excluindo as instalações do Centro Tecnológico da Bahia (CETEBA), até alcançar o entroncamento da rua da Engenheira (logradouro nº 2361) com a Estrada das Barreiras (logradouro nº 0216); continua por esta última até encontrar o limite lateral direito do Conjunto Habitacional CHOPH II, o qual acompanha incluindo o conjunto na unidade, até alcançar a Lagoa da Vovó. Daí, segue por esta lagoa e seu afluente até o cruzamento deste com a BR-324, e pela BR de onde contorna, no rumo NO, até o seu entroncamento com a rua do Egito, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XIII - PAU DA LIMA

Começa no viaduto, entroncamento da Estrada da Base Naval de Aratu (BA-528, logradouro nº 4926) com a BR-324 (logradouro nº 2662); daí, segue pela rua Celika Nogueira (logradouro nº 4876) até seu cruzamento com o Riacho da Pedreira São Benedito e continua por este até a sua foz no Rio Águas Claras (Córrego do Frego). Desce o dito rio até sua confluência com o rio Cambonas, que mais adiante passa a ser denominado Rio Jaguaribe. Desce o curso deste rio até seu cruzamento com a Av. Alomar Balveiro (Estrada Velha do Aeroporto (BR-537, logradouro nº 0578) e prossegue descendo o referido rio até seu cruzamento com a Av. Luiz Viana Filho (Av. Paralela, logradouro nº 4923). Segue por esta, no rumo SO, até o seu cruzamento com o Rio Pituaçu, subindo então o curso deste rio até sua confluência com o Rio São Marcos. Daí, sobe por este até sua confluência com o Rio das Mangueiras, que na altura de Pau da Lima passa a ser chamada de Riacho Cajazeiras, e continua subindo por este riacho até encontrar a Rua Etiópia (logradouro nº 4075) pela qual segue até seu entroncamento com a Av. Alomar Balveiro. Prossegue por esta até a Rua do Egito (logradouro nº 4057), a qual acompanha até atingir a BR-324 (logradouro nº 2662). Seguindo por esta BR, no rumo NE, encontra o entroncamento da Estrada da Base Naval de Aratu, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XIV - CAJAZEIRAS

Começa no ponto de cruzamento do Rio Cururipe com a BR-324 (logradouro nº 2662) nas imediações do acesso à USIBA, limite intermunicipal entre Salvador e Simões Filho. Daí, desce, o curso do rio até a sua foz na Represa Ipitanga I, a qual atravessa longitudinalmente até a sua barragem. Segue, então, pela Estrada da Barragem (logradouro nº 8068), rumo SE, até seu entroncamento com a Av. Alomar Balveiro (trecho antigo da Estrada Velha do Aeroporto (BR-537, logradouro nº 0578), pela qual prossegue no rumo SO até sua interseção com o Rio Jaguaribe. Sobre o curso deste rio até sua confluência com o Rio Cambonas, pelo qual continua subindo até sua confluência com o Rio Águas Claras (Córrego do Frego), e continua por este, até sua confluência com o Riacho da Pedreira São Benedito, prosseguindo até seu cruzamento com a rua Celika Nogueira (logradouro nº 4876). Daí, seguindo, no rumo NO, encontra o viaduto de entroncamento da Estrada da Base Naval de Aratu (BA-528, logradouro nº 4926) com a BR-324. Segue pela referida BR até seu cruzamento com o Rio Cururipe, nas imediações do acesso à USIBA, limite intermunicipal entre Salvador e Simões Filho, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XV - VALÉRIA

Começa no cruzamento do riacho do Macaco com a Estrada da Base Naval de Aratu (BA-528, logradouro nº 4926), nas proximidades do entroncamento da Via Bronze

(Estrada Faripe-USIBA, logradouro nº 8792), limite intermunicipal entre Salvador e Simões Filho; daí, sobe pelo riacho do Macaco até a sua nascente e depois ponto em linha reta até a nascente do rio Cururipe. Cortando transversalmente a Via Bronze, desce por este rio passando parcialmente canalizado na margem ocupada pelas instalações da USIBA, até seu cruzamento com a BR-324 (logradouro nº 2662). Daí segue pela BR-324, no rumo SO, até encontrar o viaduto sobre esta rodovia, que dá acesso às instalações do Parque Pirajá da PETROBRAS, continuando pelo acesso propriamente dito até seu entroncamento com a Estrada Campinas de Pirajá (logradouro nº 4349), pela qual segue, no rumo SO, até o cruzamento desta estrada com o Riacho Menino de Deus, também conhecido como Riacho Pirajá. Desce por este riacho até a sua foz no Dique de Campinas, o qual atravessa até encontrar, ao Norte, a Represa do Cabrito, a qual também atravessa, seguindo depois pelo seu vertedouro até a confluência deste com o rio do Cobre, próximo à Enxada do Cabrito. Deste ponto, sobe pelo citado rio até o seu cruzamento com a Estrada da Represa do Cobre (logradouro nº 2695), pela qual continua até o seu entroncamento com a rua Geir Matos (logradouro nº 4675) e segue por esta até o entroncamento com a rua Ambrosina Arruda (logradouro nº 4698); continua por esta até encontrar a rua da Lagoa (logradouro nº 9034), pela qual prossegue até o seu cruzamento com o riacho do Curicó; daí desce o curso deste riacho até sua confluência com o riacho Periperi. Subindo por este riacho até a sua nascente, alcança a Estrada da Base Naval de Aratu (logradouro nº 4926) pela qual segue até o ponto de cruzamento desta com o riacho do Macaco, limite intermunicipal entre Salvador e Simões Filho, ponto de início da descrição desta Região.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XVI - SUBSÍDIOS FERROVIÁRIOS / ILHA DE MARÉ

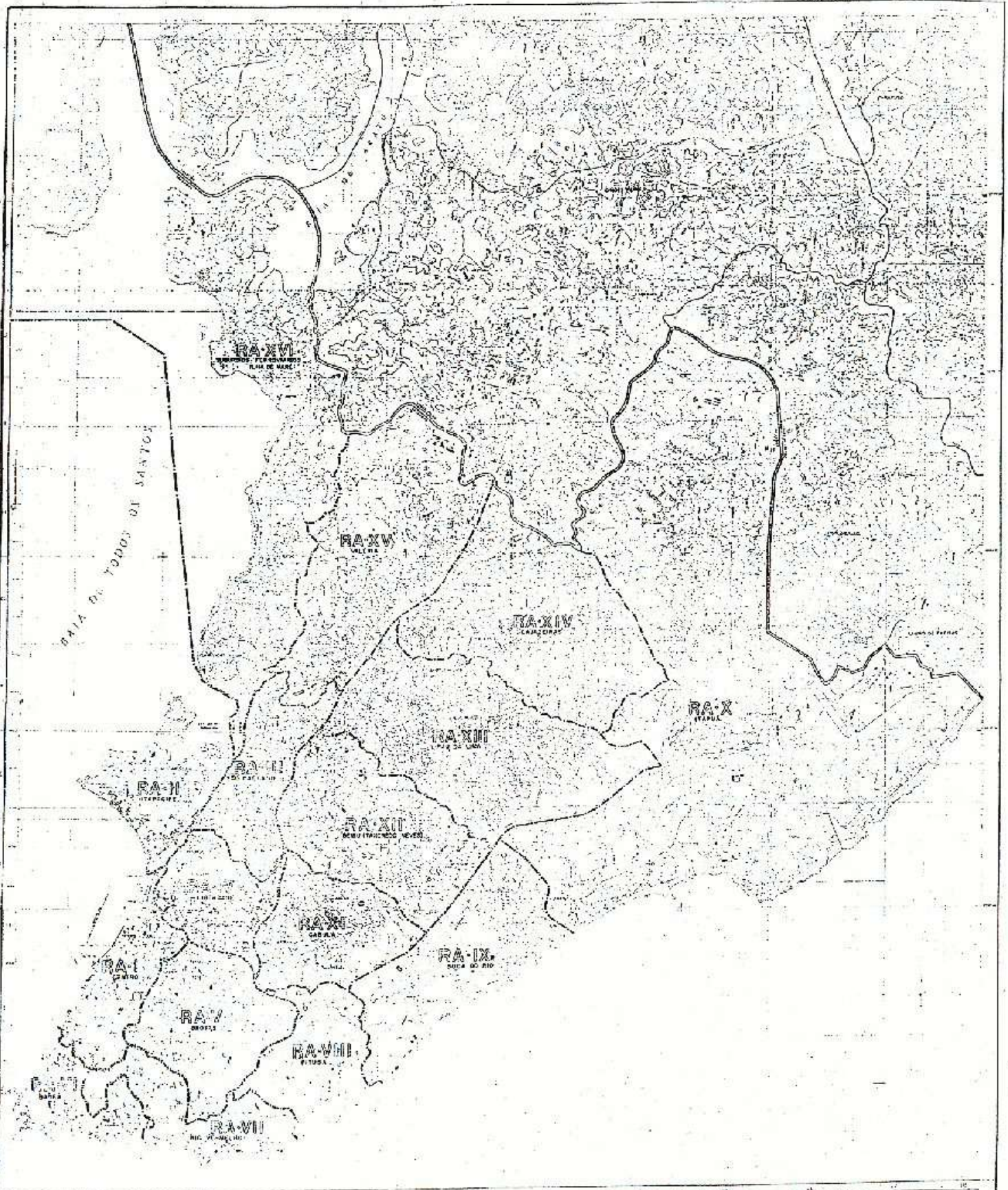
Começa no ponto onde o Canal de Cotegipe desemboca na Baía de Todos os Santos, limite intermunicipal entre Salvador e Candeias; daí, segue por este canal até o seu término entre as pontas de Matanga e do Criminoso, ponto de encontro dos limites dos Municípios de Salvador, Candeias e Simões Filho. Continuando, no rumo Sul, atinge a foz do riacho do Macaco. Sobre por este riacho até seu cruzamento com a Estrada da Base Naval de Aratu (BA-528, logradouro nº 4926), nas proximidades do entroncamento da Via Bronze (Estrada Faripe - USIBA, logradouro nº 8792); daí, segue pela citada estrada até alcançar a nascente do riacho Periperi, pelo qual desce até sua confluência com o riacho do Curicó, continua por este até encontrar a rua da Lagoa (logradouro nº 9034), pela qual segue até atingir a rua Ambrosina Arruda (logradouro nº 2698), daí, continua por esta rua até seu entroncamento com a rua Geir Matos (logradouro nº 4675), e por esta até alcançar a Estrada da Represa do Cobre (logradouro nº 2695). Seguindo por esta estrada encontra o rio do Cobre, pelo qual desce até a sua confluência com o vertedouro da Represa do Cabrito, pelo qual segue no rumo Leste, até seu cruzamento com a Estrada do Cabrito (logradouro nº 0306). Continua por esta estrada no rumo SO até seu entroncamento com a Av. Afonso Peixoto (logradouro nº 4440) pela qual segue no rumo SO até o seu cruzamento com a rua Voluntários da Pátria (linha férrea da RFFSA, logradouro nº 1589). Prossegue por esta rua no rumo Norte até seu cruzamento com o prolongamento do eixo da rua do Asperollogadouro nº 7815) e por este prolongamento até alcançar a orla marítima na Enxada dos Tainheiros. Daí, segue pela orla no rumo Norte até a cabeceira sul da Ponte de São João da RFFSA. Deste ponto, continua pela orla, contornando toda a Enxada do Cabrito, até alcançar a cabeceira Norte da referida ponte. Segue, então, no rumo NO, acompanhando a orla da Baía de Todos os Santos até alcançar o Canal de Cotegipe, limite intermunicipal entre Salvador e Candeias, ponto de início da descrição desta Região.

Fica incluída nesta Região a Ilha de Maré.

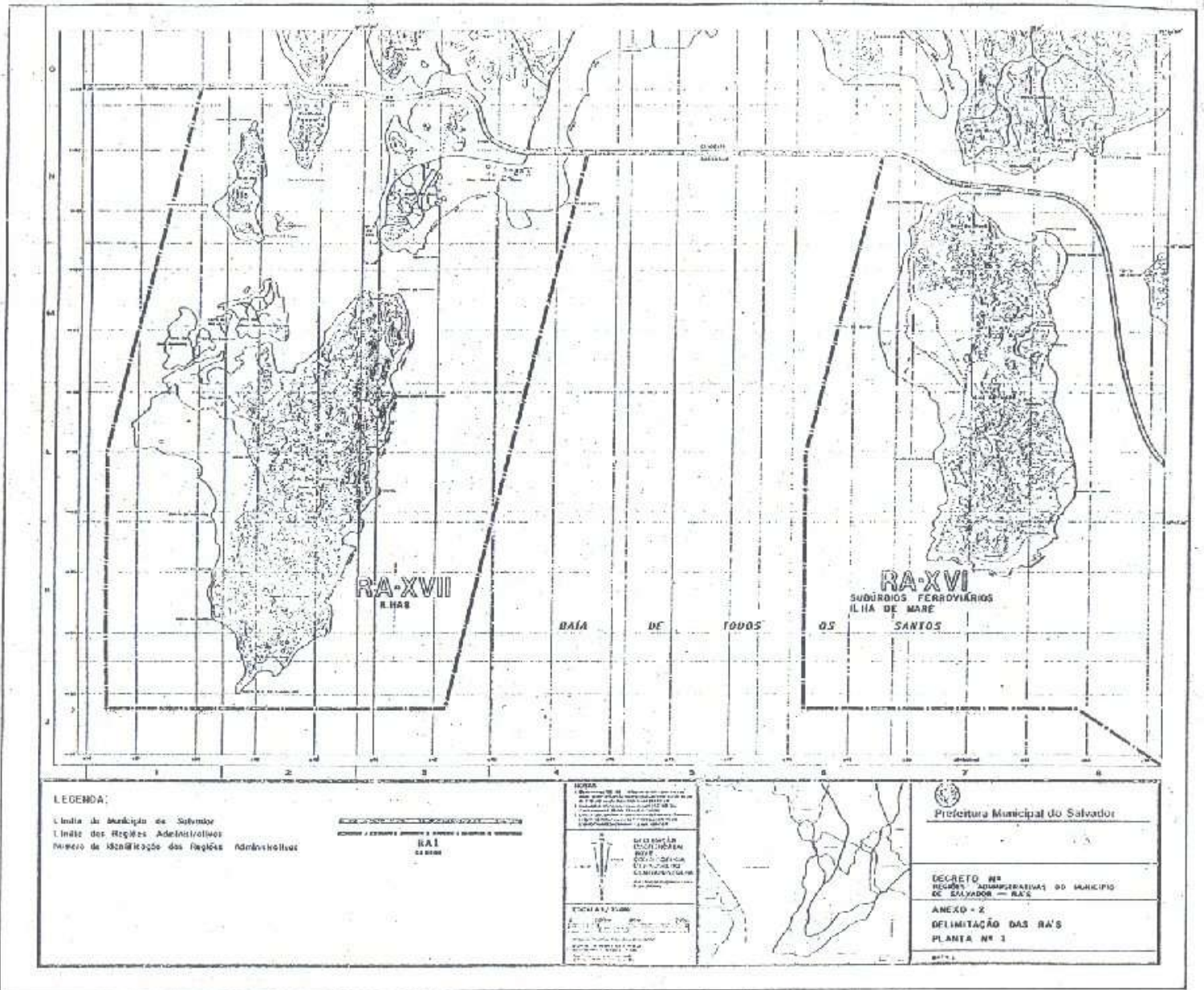
#### REGIÃO ADMINISTRATIVA XVII - ILHAS

Esta Região Administrativa é constituída pelas seguintes ilhas e ilhotas:

- Ilha Madre de Deus;
- Ilha de Bom Jesus dos Passos;
- Ilha dos Frades;
- Ilha Maria Guarda;
- Ilha das Vacas;
- Ilha Santo Antônio;
- Ilhotas do Capeta;
- Ilhotas dos Sapitos;
- Ilhotas dos Coqueiros.



<p><b>CITACION</b></p> <p>Este é o Município de Salvador        e não se trata de Administração        Pública de qualquer outra Natureza Administrativa.</p>		<p>PROJEÇÃO: UTM        ESCALA: 1:50.000        DATA: 1987</p>	<p><b>Prefeitura Municipal de Salvador</b></p> <p>SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ADMINISTRAÇÃO        DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO        ANEXO - 2        DELIMITAÇÃO DOS B.A.'S        PLANTA Nº 1</p>
---	--	--	--



**LEGENDA:**

Limite do Município de Salvador  
 Limite das Regiões Administrativas  
 Número de identificação das Regiões Administrativas

REGIÃO ADMINISTRATIVA  
 RA I  
 02 0000

**NOTAS**

1. Este mapa foi elaborado com base nos dados fornecidos pelo Departamento de Planejamento Urbano e Regional da Prefeitura Municipal de Salvador.

2. O mapa foi elaborado em escala de 1:50.000.

3. O mapa foi elaborado em 1987.

4. O mapa foi elaborado em Salvador, Bahia.

**ESCALAS:**

1:50.000

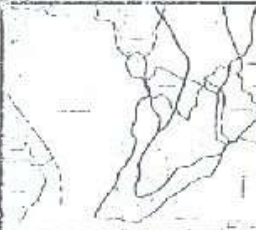
1:100.000

1:200.000

1:400.000

1:800.000

1:1.600.000



**Prefeitura Municipal do Salvador**

DECRETO Nº  
 REGULAMENTO ADMINISTRATIVO DO MUNICÍPIO  
 DE SALVADOR - BA

ANEXO - 2  
 DELIMITAÇÃO DAS RA'S  
 PLANTA Nº 1

DATA: