



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

Mariana Almeida de Oliveira

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PELO ESTADO EM SALVADOR:  
O CASO DA PITUBA**

**SALVADOR**

**2003**

Mariana Almeida de Oliveira

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PELO ESTADO EM SALVADOR:  
O CASO DA PITUBA**

Trabalho monográfico apresentado na disciplina  
Seminário Monográfico como requisito parcial  
para obtenção do grau de Bacharel em  
Urbanismo.

Orientadora: Liliane Mariano

**SALVADOR**

**2003**

Mariana Almeida de Oliveira

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PELO ESTADO EM SALVADOR:  
O CASO DA PITUBA**

Trabalho monográfico apresentado na disciplina  
Seminário Monográfico como requisito parcial  
para obtenção do grau de Bacharel em  
Urbanismo.

Aprovado em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Banca Examinadora:

..... Prof.º Clímaco Dias  
Mestre em Geografia

..... Prof.ª Liliane Mariano  
Doutora em Urbanismo

..... Prof.º Pedro Nery  
Mestre em Desenho Urbano

**A todos que souberam  
compreender que o tempo gasto e  
empenhado neste trabalho fez  
parte da conquista de mais uma  
etapa em minha vida.**

## AGRADECIMENTOS

De forma geral agradeço a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização desse estudo. A meus estimados professores de Urbanismo, Cosme, Clímaco, Liliane, Débora, Míriam. A meus colegas de Faculdade e de trabalho, aos funcionários da UNEB e ainda à Hilda, bibliotecária da SEPLAM, meus pais e minha irmã.

Faço ressalva especial a minha orientadora Liliane Mariano, que com sua calma e tranquilidade me fez acreditar que tudo daria certo. Agradeço e parabeno-a pelo acompanhamento da monografia.

A Clímaco Dias, amigo de todas as horas, que nos momentos finais do meu trabalho deu-me grande apoio, inclusive presenteando-me com o título do trabalho. Seu carisma e sua atenção fizeram-me sentir segura, acreditando em futuras possibilidades de dar maior dimensão a esse estudo posteriormente

Agradeço aos meus colegas de orientação, Ricardo e Gilbert pela paciência que tiveram comigo nos momentos de ansiedade e pela ajuda e oportunidade de nos tornarmos amigos. Agradeço a minha amiga Marta pelos momentos de alegria e *stress* compartilhados.

Agradeço especialmente à minha “pró” Miriam, que não me deixou desistir da monografia na fase inicial do trabalho e ajudou a fixar-me em um tema, mesmo quando outros temas insistiam em atormentar meus pensamentos. Sem a interferência de Miriam, não teria conseguido cumprir os prazos do trabalho.

Enfim, aos meus pais e minha irmã que tiveram paciência de compreender esse período.

A todos vocês, muito obrigada de coração!

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Evolução Urbana de Salvador (1940-1970)	8
Figura 2	Evolução Urbana de Salvador (1976-1980)	8
Figura 3	Expansão Urbana e Ocupação Habitacional 1991	9
Figura 4	Mapa temático dos vetores de crescimento de Salvador	12
Figura 5	Expansão da Ocupação de Salvador, por década e por zona	13
Figura 6	Planta de arruamento proposta para a Pituba. (Projeto de Theodoro Sampaio, 1919)	22
Figura 7	Área de estudo inserida na estrutura urbana de Salvador	26
Figura 8	Evolução histórica do sistema viário de Salvador (1940-1990)	33
Figura 9	TRANSCON E OUTORGA ONEROSA (PDDUA / 2002)	45
Figura 10	Sistema Viário Estrutural (PDDUA/2002)	45
Figura 11	Recorte da área em estudo	47
Figura 12	Foto da Avenida Manoel Dias da Silva	55
Figura 13	Foto do Parque da Cidade	63
Figura 14	Foto da Praça Nossa Senhora da Luz	63
Figura 15	Foto da Praça Nossa Senhora da Luz	64
Figura 16	Foto do Parque Costa Azul	64
Figura 17	Foto da Avenida Manoel Dias da Silva	64

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Número de domicílios no bairro da Pituba no período de 1970/1975, (CONDER)	28
----------	--	----

## LISTA DE SIGLAS

AUC	Área Urbana Contínua
BNH	Banco Nacional de Habitação
CAB	Centro administrativo da Bahia
CIA	Centro Industrial de Aratu
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CONDER	Companhia de Desenvolvimento do Estado da Bahia
EMBASA	Empresa Baiana de Água e Saneamento
EPUCS	Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador
IPTU	Imposto Predial Territorial Urbano
LOUS	Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento/PMS
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S.A.
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PPA	Plano Plurianual
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEPLAM	Secretaria de Planejamento Urbanismo e Meio Ambiente/PMS
SPJ	Superintendência de Parques e Jardins
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
SURCAP	Superintendência de Urbanização da Capital
TAC	Termo de Acordo e Compromisso
TRANSCON	Transferência do Direito de Construir
VLT	Veículos leves sobre trilhos
ZT	Zona Terciária

# SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS</b>	
<b>LISTA DE QUADROS</b>	
<b>LISTA DE SIGLAS</b>	
<b>APRESENTAÇÃO</b>	1
<b>INTRODUÇÃO</b>	3
<b>1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROCESSO HISTÓRICO DE SALVADOR</b>	5
1.1 A terra urbana e a renda fundiária	14
<b>2 ASPECTOS HISTÓRICOS E A CONSOLIDAÇÃO DO BAIRRO DA PITUBA</b>	18
2.1 O processo de metropolização e as interferências dos planos e leis de ordenamento na estrutura urbana da Pituba	30
2.1.1 Plandurb e o Projeto Pituba de 1975	34
2.1.2 O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1985 e a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo de 1984	38
2.1.3 As propostas do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de 2002	40
<b>3 INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NA REGIÃO DA PITUBA</b>	46
3.1 A revitalização da Avenida Manoel Dias da Silva	48
3.1.1 Caracterização das áreas de influência	52
3.1.2 Etapas da obra	53
3.2 Projeto da Praça Nossa Senhora da Luz	56
3.3 Projeto do Parque da Cidade	57
3.4 Criação do Parque Costa Azul	58
3.5 Projeto do Jardim de Alah/ Parque Atlântico	60
3.6 Reflexão sobre as obras de requalificação da Pituba	65
<b>4 CONCLUSÃO</b>	69
<b>ANEXOS</b>	72
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	74



## INTRODUÇÃO

Esse trabalho faz parte da Avaliação Final do curso Bacharelado em Urbanismo que está contemplado na matéria Seminário Monográfico.

Esse estudo nasce a partir da observação da presença massiva de obras de requalificação na região da Pituba. Percebe-se o crescimento da cidade dentro de uma dinâmica globalizada que envolve todos os setores da economia e conseqüentemente o espaço urbano. Para a realização do trabalho foi utilizado o método de pesquisa hipotético-dedutivo a fim de analisar os dados bibliográficos e documentais.

O objetivo desejado é analisar as intervenções urbanísticas ocorridas nos últimos cinco anos na região da Pituba e verificar quais os impactos das mesmas no processo de formação do espaço como um todo. Ou seja, deseja-se verificar como essas intervenções atuam no espaço que estão inseridas e qual a importância delas do ponto de vista do discurso de revitalização do espaço urbano pelo poder público.

O trabalho encontra-se dividido da seguinte forma:

O primeiro capítulo trata da contextualização do processo de expansão físico-territorial de Salvador. Mostra os principais acontecimentos que serviram de base para sua expansão. É válido ressaltar a importância dos planos de caráter urbanístico que estabeleceram os parâmetros de crescimento da cidade. Esse capítulo trata ainda, da necessidade de um sistema viário articulado para determinar os pontos de desenvolvimento, uma vez que em consequência desse surgem outros elementos que proporcionam o desenvolvimento da área. Ainda nesse capítulo a questão da terra urbana é abordada de forma geral, sendo vista como uma mercadoria dentro de um sistema capitalista e que a princípio não é um bem produzido, e sim, um bem apropriado socialmente e que adquire valor. Esse valor é determinado pela lógica do capital, ou seja, a partir da escassez de recursos a demanda aumenta. De forma simplificada, assim se explica a trajetória do capital no espaço urbano.

O segundo capítulo trata do processo histórico da área em estudo delimitada, ou seja, a região do bairro da Pituba englobando o subcentro econômico do Iguatemi. O subcentro faz

parte desse estudo, visto que além da proximidade física, teve importância na consolidação urbana do bairro. O capítulo mostra momentos antes do loteamento da Pituba, no período colonial, acompanhando seu processo evolutivo. Planos como o de Theodoro Sampaio foram necessários para direcionar o loteamento da Fazenda Pituba para uma elite de Salvador que estava em busca de novas áreas para habitar, devido à saturação do antigo centro.

O capítulo subdivide-se em quatro partes para mostrar os objetivos dos planos urbanísticos que delinearam a estrutura de Salvador. Dentro desses planos é mostrado um discurso político, que com o avançar dos anos e considerando o espaço o resultado dos processos econômicos, trata a cidade dentro da ótica de constantes mudanças no âmbito global. Assim o papel do Poder Público é fundamental, à medida que sua atuação direciona a expansão físico-político de Salvador.

O terceiro capítulo se estrutura mostrando as principais intervenções urbanísticas feitas na área de estudo, ou seja, região da Pituba. Obras como a do Parque da Cidade, Praça Nossa Senhora da Luz, Jardim de Alah Parque Atlântico, Parque Costa Azul e a Avenida Manoel Dias da Silva são alvo de intervenções para a promoção de uma cidade que cresce excluindo a classe menos favorecida.

Diante dessas diretrizes de crescimento urbano, pode-se concluir que a cidade é palco das relações sociais e o espaço é considerado segregador. Dentro do sistema capitalista não é admitida a igualdade (o que levaria a falência do sistema), o que cria áreas específicas para o desenvolvimento das “elites”. São pequenos espaços adaptados para as necessidades de luxo dessa demanda aliado às políticas públicas de desenvolvimento, ou seja, no caso de Salvador, o desenvolvimento da função turística e do espetáculo. Esse espaço das “elites” passa a ser o espaço dos turistas, fazendo com que as demais classes não usufruam o mesmo espaço, mesmo estando nele. Enfim, as obras de revitalização são feitas com intuito de embelezamento, construindo um espaço ideal para o turismo e imagem da cidade e deixando a população desprovida dos benefícios de uma revitalização-ideal, que atenda as reais necessidades do espaço.

## CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Atualmente acompanhamos a problemática dos inchaços das grandes metrópoles do Brasil, e Salvador é uma cidade que já pode imaginar seu futuro, espelhado nas outras grandes metrópoles. Então esse trabalho procura estudar uma das áreas de Salvador que está em constante expansão, a Pituba.

Num primeiro momento, a Pituba nasce dentro de uma concepção de bairro de veraneio. Acompanhando o processo de expansão de Salvador, que só foi possível com a expansão do sistema viário, a Pituba começa a ter seu uso residencial permanente. Desde o início da ocupação já atendia a um grupo populacional considerado “elite”.

Assim o bairro foi se consolidando, gerando espaço para o desenvolvimento do setor terciário, flexibilizando o uso do solo. Isso só foi possível devido a políticas urbanas de expansão, que tinha, na área, interesses especiais de atuação, fazendo a Pituba valorizar-se, tornando-a alvo da atuação especuladora dos promotores do espaço. Os planos urbanísticos para a Pituba tiveram desde o início (considerando o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador - EPUCS o marco inicial) a preocupação de fazer essa área acompanhar as novas tendências teóricas de organização do espaço. A princípio a Pituba foi vista pelo EPUCS como cidade satélite dentro das propostas de ordenamento da cidade.

É possível verificar no processo de expansão da Pituba a ação dos agentes imobiliários e o apoio que encontraram no sistema capitalista, que dentro de um contexto teórico tem o espaço como objeto de exploração monopolista. Ou seja, toda valorização da terra urbana dá-se em função da escassez criada, da concentração de terras em poder de poucas pessoas. Assim, deu-se a ação dos agentes imobiliários que tiveram seus interesses facilitados pela participação do Estado no que diz respeito à legitimação dos interesses mesmos.

Por conta dos fatores que proporcionavam a ocupação da nova área, entre eles, a decadência do Centro Tradicional, a Pituba foi alvo de investimentos de infra-estrutura, se constituindo em território de atuação dos diversos tipos de capitais, tornando-se um bairro “rico”. Foram necessárias obras de infra-estrutura e implantação de equipamentos urbanos, a fim de proporcionar “qualidade de vida” a esses consumidores do espaço.

Nos últimos anos algumas obras no bairro tiveram destaque devido a seu porte e capacidade de causar impactos no tecido urbano. Entre elas, destaca-se o Parque da Cidade, Jardim de Alah / Parque Atlântico, a Praça Nossa Senhora da Luz e a Avenida Manoel Dias da Silva.

Essas obras surgem a partir de um discurso da Prefeitura de requalificação, que nada mais é que a intenção de criar uma imagem para áreas de Salvador que fazem parte da rota dos turistas. Essa política visa incrementar a função econômica de Salvador como uma cidade turística.

O estudo feito sobre a Pituba foi limitado ao ambiente formal urbano, o urbano legalizado. Não é uma negativa às invasões, porém esse tipo de ocupação merece atenção específica, uma vez que fatores diferenciados também atuam nas suas formações e consolidações dentro do espaço urbano.

Assim, Salvador passa por readaptações urbanas que estão atreladas ao fato de inserção da cidade no mercado globalizado.

## 1.0) CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROCESSO HISTÓRICO DE SALVADOR

A cidade de Salvador teve sua fundação no século XVI (1549). Seu crescimento deu-se de forma linear. A cidade alta foi escolhida para ser o centro de Salvador, segundo a ótica de defesa, com muros espessos, que atraíram o crescimento da cidade para o norte (Carmo) e para o sul (São Bento).

Pode-se ainda fazer relação às primeiras cidades mundiais que se estruturaram visando sua defesa de possíveis ataques inimigos. A situação geográfica de Salvador, composta por uma acentuada falha geológica, teve seu centro urbano principal concentrado na “cidade alta”.

Para Blanchard (*apud* VASCONCELOS, 1999)<sup>1</sup>, um núcleo urbano se fixa e se constitui influenciados por fatores físicos (relevo, natureza do solo, clima, vegetação, hidrografia e hidrologia) e elementos humanos (facilidade de tráfego, possibilidades industriais, densidade de população, presença de fronteiras etc).

As condições naturais fizeram com que aos poucos fossem delineadas as funções que fariam Salvador desenvolver-se enquanto centro urbano. A princípio, a Baía de Todos os Santos definiu a cidade como portuária. Segundo Gordilho (2000), Salvador manteve-se na atividade agrícola-mercantil até século XVIII, tendo o transporte fluvial marítimo, sua principal forma de transporte.

A ocupação de Salvador até século XVIII deu-se “nas áreas de cumeadas dos arredores da cidade murada, descendo pelas meias-encostas próximas, até a planície de Itapagipe” (*ib idem*, 2000).

Nesse período o controle do uso do solo em Salvador era feito pelo Senado da Câmara, no que diz respeito aos alvarás ou licenças, além de restrições quantos ao plantio e exploração dos recursos naturais (AZEVEDO, 1949:279 *apud* GORDILHO, 2000).

A era da industrialização começa a se estruturar no início do século XIX, quando as atividades de exportação se intensificaram. Conseqüentemente, a concentração no centro

---

<sup>1</sup> Blanchard, em *La vie urbaine*, “Une méthode de géographie urbaine” de 1992 que trata sobre a metodologia do assunto.

urbano de Salvador aumenta com o crescimento do comércio urbano. Ainda no século XIX, Salvador deixa de ser capital do Brasil, mas não perde sua importância econômica. Nesse período a cidade começa a sofrer alterações físicas para se adequar às novas dinâmicas da sociedade. Pode-se aplicar o conceito de Santos (1998) de que a forma, estrutura física, não pode ser estudada sem sua essência. Essa forma cumpriria uma determinada função e esta estaria contemplada numa estrutura e este conjunto seria resultado de processos históricos dinâmicos.

O desenvolvimento do sistema de transportes permitiu a consolidação e intensificação da segregação de classes. As famílias nobres passaram a ocupar novas áreas da cidade como Graça, Barra, Corredor da Vitória.

Com o aumento da economia exportadora deu-se a modernização do porto de Salvador, em 1908. Já em 1917, com a aprovação para construção das estradas rodoviárias, foi construída a rodovia Bahia-Feira, inaugurada em 1918, mas só concluída em 1929, num momento de crise de “superprodução” do café (VASCONCELOS, 2002).

Entre 1920 e 1926, a estrutura urbana de Salvador passa a ter nova configuração baseada no Código de Posturas Municipais. Essa legislação urbanística tinha por finalidade controlar as edificações e induziu as primeiras normas para localização das habitações de baixa renda. Além disso, o Código de Posturas de 1920 reforça a salubridade que já havia sido destacada pelo Código de Postura de 1844.

É válido ressaltar que em 1935 houve a criação do EPUCS, um plano que surgiu para conduzir a funcionalidade de Salvador, defendendo para isso a utilização de normas urbanísticas. O EPUCS visava controle do espaço urbano, que com o ritmo do crescimento econômico relacionado às transformações nacionais, estimulava o crescimento de novas áreas da cidade. Além da incorporação de novas áreas, o EPUCS propôs melhoramentos a serem feitos em antigas áreas, já consolidadas no espaço urbano.

De forma geral, o EPUCS, apresentava um ideário que misturava e adaptava conceitos como, a Cidade Jardim (HOWARD) com vias concêntricas e radiais em meio ao verde, o funcionalismo (LE CORBUSIER) com a reforma urbana do centro antigo (lembrando o urbanismo destruidor), as idéias teóricas de BURGESS na linha dos anéis concêntricos, além

das “unidades de vizinhança” e “cidades satélites” para abrigar os assentamentos afastados como Itapagipe e Pituba que não se encaixavam na malha urbana daquela época.

O estágio de desenvolvimento de Salvador é também reflexo de processos sócio-econômicos, tanto em escala local, como nacional.

No governo de J.J. Seabra, conhecido como urbanismo demolidor, foi possível intensificar ocupações na Orla Oceânica, pela abertura da Avenida Oceânica.

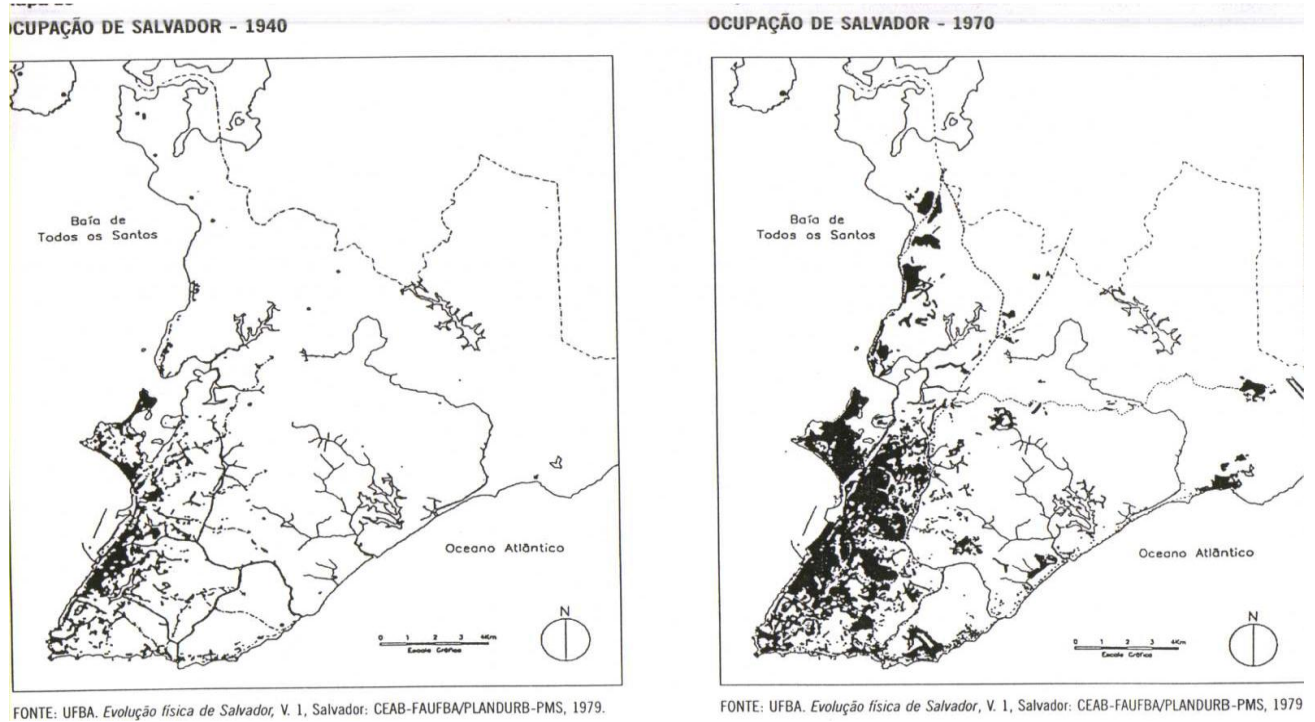
Em 1939, a estrada Rio-Bahia foi inaugurada (ainda não era asfaltada). Fato importante, pois possibilitou maior contato do Nordeste com Sudeste, aumentando assim as migrações e fluxo de bens e mercadorias.

Nesse mesmo ano, em Lobato, foi descoberto o primeiro poço de petróleo da Bahia, dando impulso à economia.

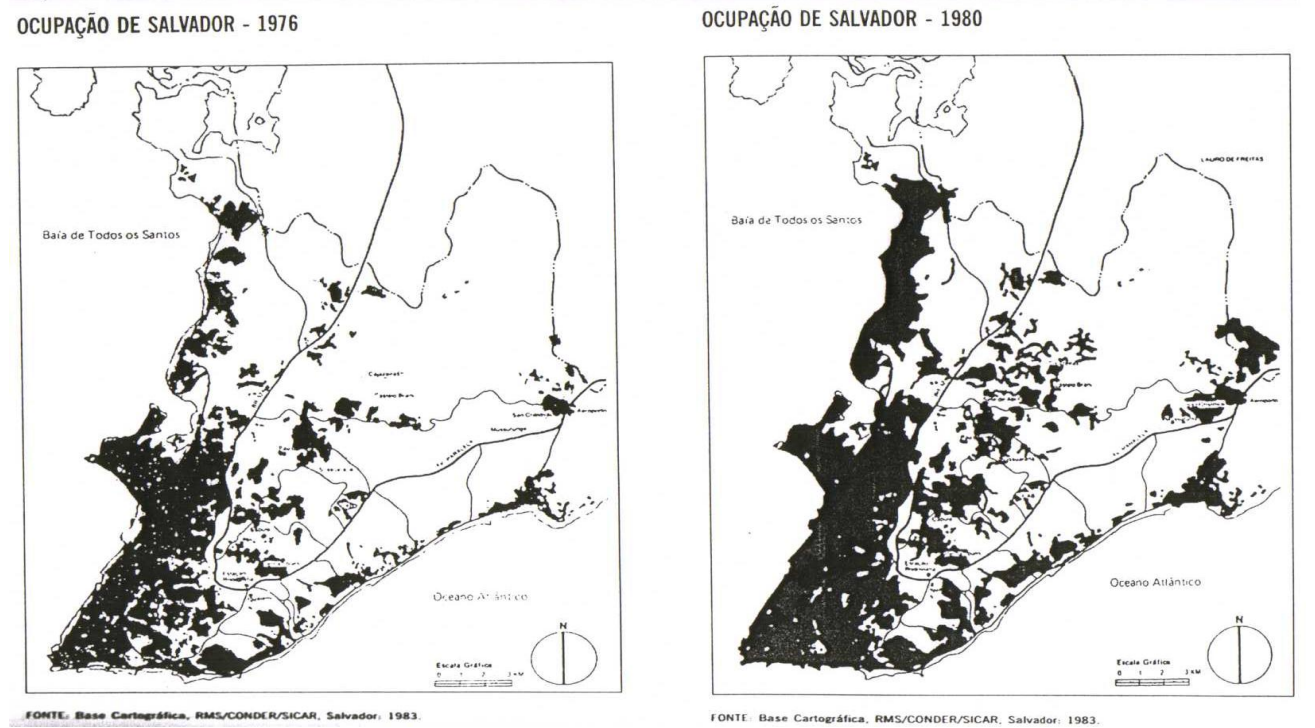
Houve a construção, por volta de 1940, da Rodovia Campinas-Aeroporto, atual Estrada Velha, e implantação da Base Naval de Aratu que possibilitou a ocupação no norte. O sistema rodoviário foi ampliado em 1954, em função da criação da PETROBRAS.

Na década de 1950, Salvador passou por significativa expansão populacional, devido às migrações. A classe baixa tem significativo aumento, levando, conseqüentemente à formação de favelas por algumas áreas do território metropolitano, como Liberdade, Alagados e Nordeste de Amaralina. Acompanha-se a expansão da cidade no sentido da Orla Atlântica e Orla da Baía (loteamentos populares em Paripe e Lobato) (VASCONCELOS, 2000).

**FIGURA 1 - EVOLUÇÃO URBANA DE SALVADOR (1940 – 1970)**



**FIGURA 2 - EVOLUÇÃO URBANA DE SALVADOR (1976 – 1980)**



Fonte: GORDILHO, Ângela Limites do Habitar. EDUFBA, Salvador 2000.

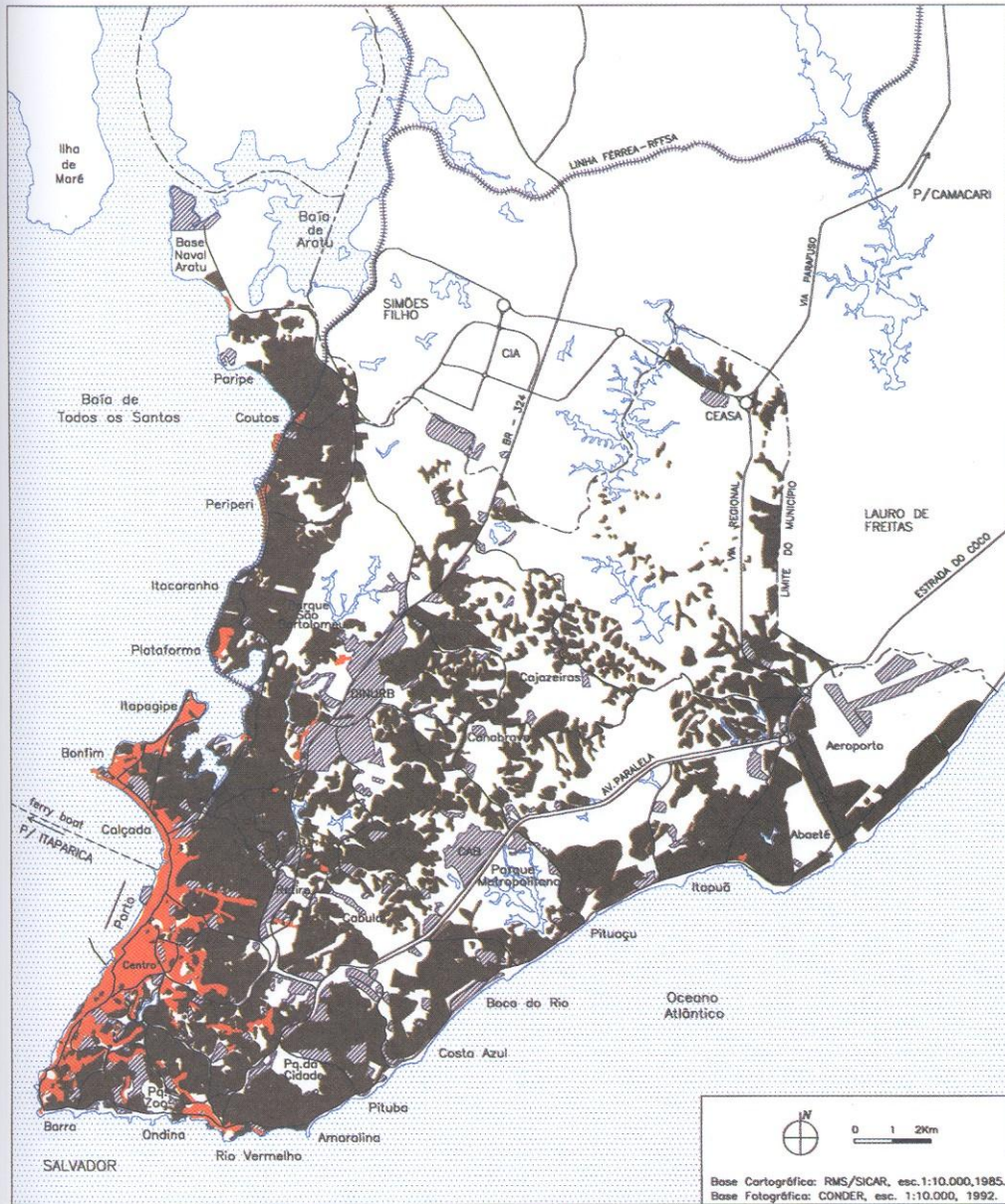


**FIGURA 3 – EXPANSÃO URBANA E OCUPAÇÃO HABITACIONAL, 1991.**

Mapa Temático 1

Município de Salvador

EXPANSÃO URBANA E OCUPAÇÃO HABITACIONAL, 1991



FONTE: Gordilho-Souza, Angela. *Limites do Habitar*. Tese de Doutorado, FAUUSP, 1999.

LEGENDA

	OCUPAÇÃO ANTIGA (até déc.1920)		REPRESAS, LAGOAS E DIQUES
	OCUPAÇÃO CONTEMPORÂNEA (1925-1991)		SISTEMA VIÁRIO BÁSICO
	GRANDES EQUIPAMENTOS (edificados pós déc.1920)		VIA FÉRREA
	VAZIOS (parques, áreas verdes e livres)		LIMITE DO MUNICÍPIO

Fonte: GORDILHO, Ângela Limites do Habitar. EDUFBA, Salvador 2000.

“... A estrutura fundiária de Salvador se caracteriza pela concentração de grandes terras e poucos proprietários (Igrejas, Poder Público e alguns particulares). A cidade herdava uma estrutura fundiária assentada sobre o sistema de enfiteuse ou aforamento. Esse instrumento jurídico de parcelamento da terra, instituído no período colonial, consiste no direito real por parte da enfiteuta de cultivar e utilizar plenamente, em perpétuo, o imóvel alheio (domínio útil), mediante uma pensão, sem, contudo destruir-lhe a substância (domínio pleno ou direito) que permanece com o titular”. (GORDILHO, 2000)

Esse sistema de enfiteuse, herdado do período colonial, consistia na propriedade e posse da terra junto a pagamento feito ao foreiro. Os foreiros tinham apenas direito de uso e não o de propriedade do solo. Isso favorecia o aparecimento dos “vazios urbanos”, com terras improdutivas para o sistema capitalista, pelo fato de que não era viável investir numa área com essas características. Foi modificado pela Lei de Terras de 1850, regulamentada em 1854 que permitiu a livre negociação das glebas, surgindo os loteamentos. É com a Lei de Terras que o solo passa a ser entendido como mercadoria, sendo regulado pelo sistema em vigor, o sistema capitalista.

Um fato que retratou a ocupação dos terrenos na cidade em 1968 foi a “Reforma Urbana”. Com essa lei o Estado tem um mecanismo legal para apoiar a expansão do capital imobiliário especulativo, criando zonas específicas para determinadas classes de renda.

Ao contrário das reais intenções, mascaradas com as idéias de aumentar a oferta de terrenos para habitação àqueles que buscavam a cidade, aquela decisão serviu apenas para o enriquecimento para uns poucos proprietários de terras e empresários da construção civil, beneficiados, através da formação de um grande mercado imobiliário forjado pelo Estado, o segundo do país com os benefícios em infra-estrutura promovidos também pelo Governo. (BRITO, 1997)

A Lei de Reforma Urbana disponibilizou terras em Salvador para que fossem desenvolvidas as propostas do EPUCS. Porém essas terras foram vendidas a baixos preços, não tendo significado importante para a arrecadação municipal. Melhorias no sistema viário e implantação de programas habitacionais não foram realizados. (ANEXO 1)

No início do século XX, a economia urbana teve considerável desenvolvimento, desde estabelecimentos bancários (em 1928, Salvador contava com 11 agências, sendo 3

estrangeiras) e indústrias (750 estabelecimentos industriais no início dos anos de 1940) (VASCONCELOS,2002).

O sistema de transporte intra-urbano acompanhou o desenvolvimento, permitindo que em 1901, chegasse o primeiro automóvel em Salvador. Sendo que em 1915 já eram 118 automóveis e em 1928, 1.028 automóveis. Esses dados permitem concluir que em consequência do desenvolvimento econômico, seguido das transformações urbanas, uma classe dominante, em termos de renda, foi responsável por adquirir os mais modernos automóveis um bem não-popular. O processo de industrialização de Salvador tomou novo impulso com a participação intensa do Governo Federal visando integração nacional industrial. A Hidroelétrica de São Francisco foi inaugurada em 1951 e em 1964 foi criado o Banco Nacional de Habitação (BNH) visando investimento em habitação e infra-estrutura. Em 1953, foi implantada a PETROBRAS e em 1967, o Centro Industrial de Aratu (CIA),no município de Simões Filho (um dos municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador- RMS), ambos responsáveis pela criação de empregos, além da migração de mão-de-obra especializada, que teria necessidades diferentes no consumo do espaço urbano, consolidando bairros que tinham entrado em processo de expansão.

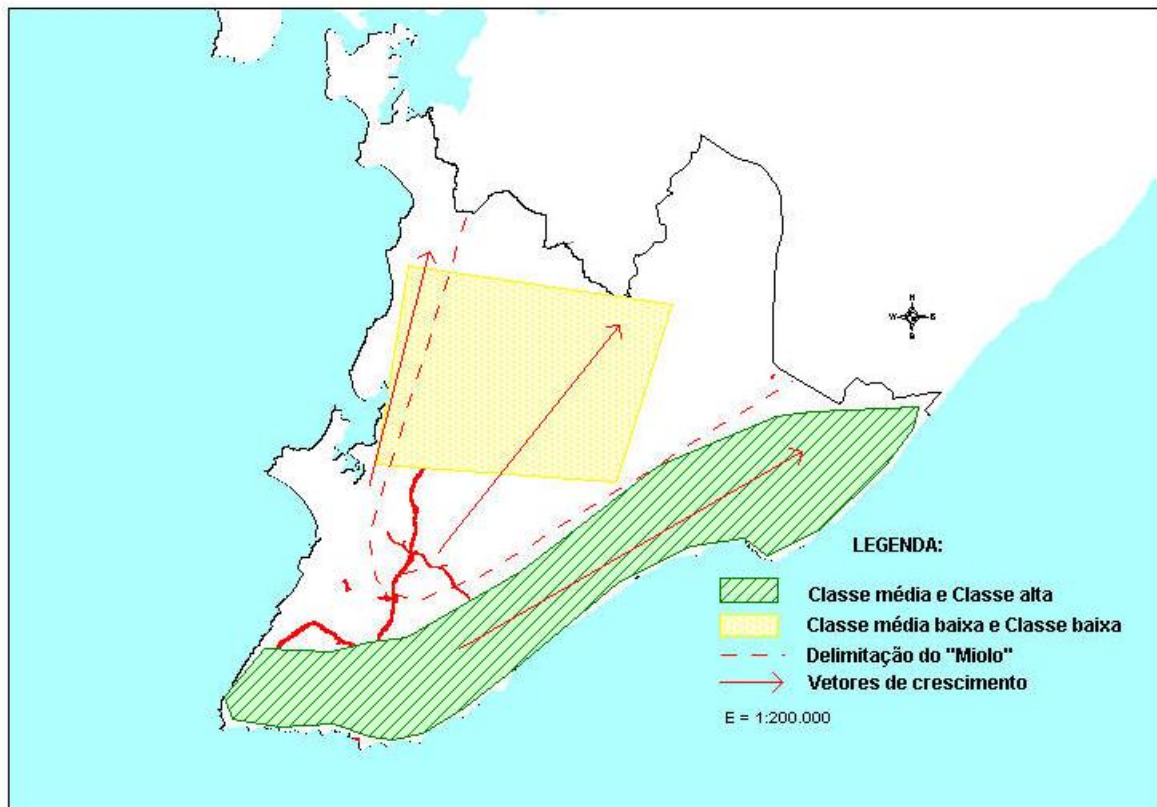
A inauguração, na década de 1970, da Avenida Paralela teve grande importância para expansão de Salvador, uma vez que a cidade ganha base para constituição e subsistência de habitação e outras atividades com uma via de alta capacidade e fluidez.

A cidade se articulava à nova realidade de crescimento periférico e adensamento verticalizado, com projetos realizados nos seus órgãos de planejamento. A Avenida Paralela foi um destes estudos e chegou a determinar loteamentos distantes e novas áreas de ocupação em Salvador.

Na década de 1980, a área do miolo passa a ser o novo vetor em expansão. Entre os anos de 1980 e 1990, segundo Gordilho (2000) o processo de metropolização industrial de Salvador se consolida.

FIGURA 4

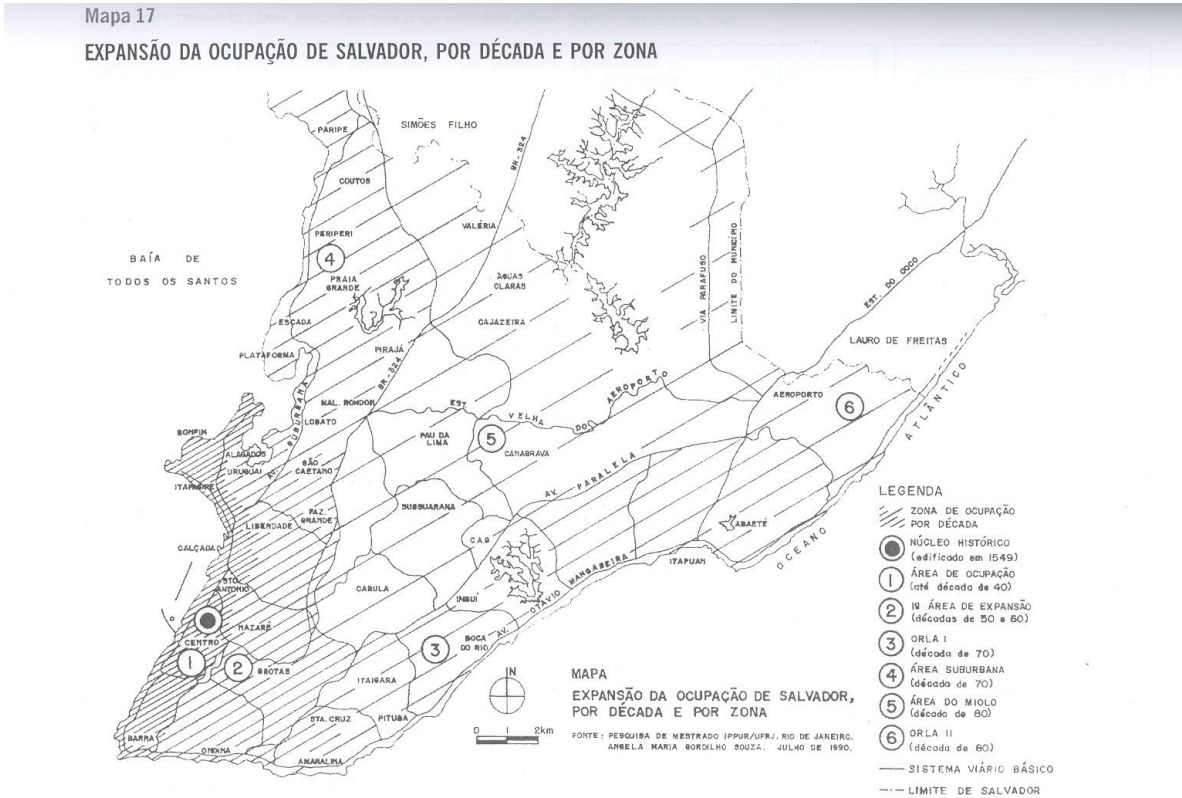
## MAPA TEMÁTICO DOS VETORES DE CRESCIMENTO DE SALVADOR



Fonte: Mariana Almeida, 2003

**FIGURA 5**

**EXPANSÃO DA OCUPAÇÃO DE SALVADOR, POR DÉCADA E POR ZONA**



FONTE: Gordilho-Souza, Angela. *Invasões e intervenções públicas: uma política de atribuição espacial em Salvador, 1946-1989*. Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ, 1990.

Fonte: GORDILHO, Ângela *Limites do Habitar*. EDUFBA, Salvador 2000

## 1.1) A TERRA URBANA E A RENDA FUNDIÁRIA EM SALVADOR

Diante do processo histórico de Salvador, faz-se necessário analisar a questão da terra urbana e renda fundiária, uma vez que essas são também integrantes da forma física adquirida pela cidade.

Na teoria capitalista a terra urbana é tratada como mercadoria. No processo de expansão de Salvador houve a atuação e interligação dos agentes sociais. Esses determinaram a atual estrutura da cidade.

Desde sua fundação, com a organização estratégica da cidade como fortaleza, os interesses dos agentes sociais da época é que determinavam as mudanças espaciais.

Com a consolidação da cidade, surge a necessidade de explorar novas áreas. Essas novas áreas são vistas dentro dos interesses dos agentes sociais como mais um espaço para otimizar sua atuação.

Dentro da concepção de Marx (QUEIROZ,1999), que fez completa análise sobre a terra agrícola, pode-se fazer paralelos e trazer alguns conceitos e problemas que se aplicam ao modo de apropriação da terra urbana no modo de produção capitalista. Essa teoria é necessária para a compreensão de como o espaço urbano se consolida dentro dos interesses dos agentes do espaço urbano. Em Salvador pode-se notar a valorização de determinadas áreas. Devido aos processos econômicos e sociais, as mesmas podem sofrer com a descentralização e outras áreas, antes periféricas, passam a ser valorizadas.

De forma geral, Salvador teve seu processo evolutivo baseado na lógica capitalista, permitindo perceber que os maiores detentores de capitais ocuparam e adquiriram terras com melhor localização, principalmente na faixa litorânea, próximo às estradas e com melhores condições de vida.

A renda na terra agrícola não tem a propriedade privada como sustentáculo, ao contrário do que ocorre com a terra urbana, em que a propriedade privada da terra é um dos componentes principais para gerar lucro, mais-valia.

Assim, o capital foi o responsável pelo processo de consolidação de Salvador, concretizando a importância da cidade na esfera nacional e local. Pode-se fazer referência ao processo de expansão da Pituba, transição do uso como veraneio para residencial, onde a especulação imobiliária apodera-se do valor de uso de um espaço construído, ou seja, de uma infra-estrutura implantada pelo Poder Público. Esse valor é incorporado às construções, valorizando cada vez mais o espaço construído.

Na terra urbana vários capitais atuam na configuração do espaço, cada um tentando atender seus interesses específicos. Eles são o capital comercial, imobiliário, bancário e industrial e por isso criando espaços heterogêneos.

“Para Lefebvre (1972) o espaço parece lógico, mas está recortado. Ele é único, desunido, global e pulverizado, enfim, não é neutro; é sim, político, ideológico e estratégico, e assim, produto da história. Se a lógica dominante capitalista induz que a produção do espaço seja resultado de permanente processo de mercantilização, tornando-o produtivo, racional e em tensão permanente de destruição/construção, e, portanto, tendencialmente homogêneo, outras lógicas, que representam consumo improdutivo do espaço, heranças históricas de modos anteriores de produção, por deterem a propriedade do solo, criam obstáculos para esse processo de comercialização e transformação permanente do espaço construído, havendo, portanto, atrito e fragmentação no processo de organização capitalista da cidade (GORDILHO, 1990 pp 45 e 16).”

Segundo a interpretação de Queiroz (1999), sobre a renda da terra urbana, existem dois tipos de agentes que disputam a renda. O primeiro agente se relaciona ao capital que se desenvolve, tomando como partida, o espaço construído. O segundo agente atua na formação de valor de uso, determinando a formação do espaço construído.

Dentro dessa visão, pode-se perceber os diferentes interesses no uso da terra. O capital industrial, bancário e comercial tem sua valorização de acordo com o impacto causado pela sua localização. A divisão de interesses gerada pelos “capitais” é explicada no fato que “o solo e suas melhorias são freqüentemente valorizados de acordo com seu melhor e maior uso.”<sup>2</sup>

Para o capital construtor a localização não é relevante no momento da construção, não interfere no processo produtivo, porém a fixação do preço e o padrão construído são baseados na localização, além do público consumidor que deve ser uma demanda que possa pagar por tal valor.

---

<sup>2</sup> Harvey, David. *Urbanism y desigualdad social*, Madrid. Sigli Veintiuno Editores, 1977:195.

“A conseqüência é que o estudo da renda fundiária urbana passa pela análise das condições de valorização de cada fração do capital, procurando-se apreender o significado e a importância da localização para cada uma dessas frações” (*ib.idem*, 1999:72).

Diante do seu desenvolvimento, Salvador se consolida no espaço urbano o que dá início a valorização da localização de determinadas áreas (inicialmente Vitória, Graça, Barra; posteriormente Pituba, Itapuã, entre outras segundo seus vetores de expansão), tanto pelas amenidades físicas como pela especulação imobiliária que faz dessas áreas objeto de concorrência entre as demais áreas de Salvador.

A teoria neoclássica fundamenta-se num conceito que o mercado de terras é capaz de gerar otimização das atividades no espaço. Queiroz (1999) faz ressalva ao dizer que os próprios teóricos neoclássicos debatem esse conceito, uma vez que o mercado é responsável pela exclusão social, pois gera ineficiências no uso do solo,retendo terras que poderiam ter uma destinação diferente. Segundo ele, cabe ao Estado interferir para evitar desigualdades.

Mas o que se evidencia nos dias atuais é a prioridade aos interesses do mercado fundiário sobre as ações do Estado. Essa prioridade ratifica a importância da desigualdade e exclusão social para o bom funcionamento do sistema capitalista.

É difícil chegar-se à igualdade social, principalmente nas questões relacionadas à distribuição de terras, dentro de um sistema em que a propriedade privada é elemento fundamental na formação de lucro. Assim, a terra urbana só adquire lucro ou mais valia se for levado em consideração o fato de que a “terra não é um bem produzido, que, portanto, não tem valor, mas adquire preço” (*ib.idem*,1999).

Alencastro (1986) vê a situação da terra urbana como uma contradição de modos de produção. Os meios de consumo coletivos que são socialmente produzidos são privadamente apropriados pelas classes sociais. Em se tratando do espaço urbano a autora destaca : “Sabemos que a produção do solo urbano no modo de produção capitalista se apóia na especulação, que por sua vez é alimentada pelas ações do Estado.(ALENCASTRO,1986:16)”

O preço da terra é dado pela sua escassez, pelo fato que nem todos possuem os meios de adquiri-la, ou seja, a renda da terra é determinada pela sua demanda.



Então, dentro da visão de Marx, o conceito que mais engloba situações da terra urbana, é a renda de monopólio.

A renda de monopólio se dá pela diferença entre o preço de produção regulador do mercado e o valor das mercadorias. O preço de monopólio surge do fato de que a terra não é um bem produzido.

“...A propriedade fundiária pressupõe que certas pessoas têm o monopólio de dispor de determinadas porções do globo terrestre como esferas exclusivas de sua vontade privada, com exclusão de todas as outras. Isso pressuposto trata-se agora de expor o valor econômico, ou seja, a valorização desse monopólio na base de produção capitalista. O poder jurídico dessas pessoas de usar e abusar das porções do globo terrestre em nada contribui para isso. [...] O pressuposto no modo de produção capitalista, portanto, é o seguinte: os verdadeiros agricultores são assalariados, empregados por um capital, o arrendatário, que exerce a agricultura apenas como um campo específico de exploração do capital, como investimento de seu capital, como investimento de exploração do capital numa esfera específica da produção. Esse capitalista-arrendatário paga ao proprietário da terra pelo solo explorado por ele.[...] A essa soma de dinheiro se denomina renda fundiária, não importando se é paga por terras cultiváveis, terreno de construção, minas, pesqueiros, matas etc. Ela é paga por todo o tempo durante o qual o dono da terra emprestou, alugou o solo ao arrendatário. A renda fundiária é aqui, portanto, a forma em que a propriedade fundiária se realiza economicamente, se valoriza.[...] Qualquer que seja a forma específica de renda, todos os seus tipos têm em comum: a apropriação da renda é a forma econômica em que a propriedade se realiza, e por sua vez, a renda fundiária, propriedade de determinados indivíduos sobre determinadas frações do globo terrestre.” (Marx, 1873:124,125,156 e 137 *apud* GORDILHO,1990).

O Estado cumpre seu papel de intermediador dos interesses dos agentes sociais. Esses interesses por sua vez são protegidos pelas leis e projetos oficializados pelo Estado. Áreas de Salvador beneficiadas pelos agentes físicos e locacionais são prioridades nas propostas de “melhorias” do Poder Público. Uma vez que essas áreas (inclusive a Pituba) são alvo dos interesses dos especuladores imobiliários, recebem altos investimentos públicos dentro do discurso de melhoria de qualidade de vida. Por trás de um discurso social de benefício de todos, fica estampado o interesse privado. Por mais que pareça existir melhora indireta com tais obras, é necessário entender a visão de quem está por trás dessas decisões. Uma obra na cidade precisa ter ligação com o todo, evidenciando assim, o pensamento de Santos (1998) ao tratar que o espaço é resultado da interação da forma, função, estrutura e processos.

Salvador, dentro da concepção de renda de monopólio, cresce dividida nas mãos de poucos proprietários que a princípio tinham essas terras como agrícolas. Com as novas perspectivas da cidade, foram incentivados os loteamentos, que fizeram evidenciar a necessidade de obter-se lucro sobre a terra. Que mesmo não sendo um bem produzido o

sistema capitalista permitiria extrair uma renda dessa mercadoria. Mercadoria esta que não podia ser de acesso a todos, levando a existência de áreas diferenciadas pela sua infraestrutura.

Assim a estrutura física de Salvador foi sendo delineada a partir de interesses de poucas pessoas que detinham grandes porções das terras. O restante da população servia de meros participantes de uma estrutura econômica segregadora.

Atualmente um novo interesse é incorporado ao discurso público, o de transformar a cidade em integrante de uma economia globalizada, a partir da venda de uma imagem que será comprada por outros grupos interessados (inclusive o turismo) em otimizar seus lucros. O grande desafio será então fazer esse interesse ser interligado aos interesses da população, para que a mesma (todas as classes) possam usufruir o espaço urbano da mesma forma, sem exclusão, o que parece contraditório ao sistema segregador em que a sociedade está inserida.

## **2.0)ASPECTOS HISTÓRICOS E A CONSOLIDAÇÃO DO BAIRRO DA PITUBA**

As primeiras referências à Pituba, encontram –se em documentos do século XVII, que citam a localidade praiana. Em 1600, o latifundiário e capitão, Felipe Corrêa, proprietário da Fazenda Pituba, construiu uma capela de taipa no local onde hoje se encontra a Igreja da Pituba (e que foi concluída em 1955). A partir de 1854, parte da freguesia de Brotas foi incluída na demarcação da região urbana da cidade. Era uma freguesia mista (urbana e rural), constando no registro eclesiástico de terras da freguesia de Brotas, entre terras, terrenos, roças, fazendas e engenhos registrados, aqueles por herança da Viscondessa do Rio Vermelho, fronteira à Igreja de Brotas e que se limitava à leste com o mar: era a Fazenda da Pituba, que compreendia toda a área que é hoje o bairro da Pituba, inclusive a correspondente ao Itaipara.(ADEMI,1993)

Até começo do século XX, a região é apenas uma localidade da Costa Oceânica, distante do centro da cidade, que herdou o nome de um ribeiro que ali deságua que passou a acolher os pescadores que habitavam o Rio Vermelho, saídos daquela localidade em função da transformação num local de veraneio. Em 1914, a Fazenda Pituba foi adquirida pelo comerciante português, Manoel Dias da Silva. (ADEMI,1993)

A fazenda da Pituba, com 815,4ha era destinada à produção rural, mais especificamente ao plantio de coco devido ao solo arenoso.

A primeira idéia de implantar nova estrutura na Pituba surgiu baseada na cidade de Belo Horizonte, com a divisão estratégica de quadras, ruas largas, muitos espaços.

Segundo o plano para a Cidade da Luz, do Engenheiro Theodoro Sampaio, percebe-se que a área seria reservada às elites. Isso é comprovado pela preocupação, detalhamento e sofisticação do plano.

“A nova Cidade da Luz, para fim de se tornar um centro habitável, com os requisitos de uma cidade moderna, susceptível de evoluir, deve possuir os melhoramentos e certos serviços capazes, a mor parte delles, de um desenvolvimento gradual á medida do crescimento da sua população e resultante da valorização dos terrenos”.  
(Sampaio, 1919:10)

A partir do excerto, verifica-se que em 1919 já se esperava a expansão da cidade naquela direção e já se buscava construção planejada de forma adequada, a fim de proporcionar bem-estar.

Fica clara a visão capitalista (obtenção de lucro) em relação à terra urbana, quando Sampaio cita a esperada valorização dos terrenos.

Esse pensamento também se encontra claro quando se refere à infra-estrutura e paisagismo: “Do bom aspecto dessa obra, muito dependerá o sucesso da nova cidade. O dispêndio nisto se exigirá será ao depois largamente compensado”. (Sampaio,1919:18).

A partir de 1940, os promotores imobiliários e os donos dos loteamentos aparecem com destaque na dinâmica da cidade. O espaço urbano (objeto de subsistência dos mesmos) sofre valorização, desde o impulso econômico até a expansão física da cidade.

A renda urbana é objeto de investimento. As classes com maior poder de compra buscam novos locais residenciais devido à saturação do centro tradicional e os migrantes, detentores de mão-de-obra especializada, também buscam conforto nessas áreas.

Como no sistema capitalista a valorização de determinado bem se dá a partir da escassez e aumento da demanda, os novos vetores de crescimento da cidade (Orla Atlântica) sofreram valorização. A mesma é complementada pela infra-estrutura da qual a área é dotada. Assim, o capital imobiliário tem seu objeto de comercialização, a terra urbana, valorizando-se a partir de investimentos do Poder Público.

Visualizando a realidade da Pituba é possível perceber que a dinâmica do espaço urbano foi produzida por agentes sociais, que dimensionaram o raio de atuação do bairro dentro da estrutura sócio-econômica de Salvador. Assim, proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários e o Estado, tiveram participação decisiva na configuração do bairro.

Cada um dos agentes sociais atua em defesa dos seus interesses particulares, mas todos têm um interesse em comum, a renda terra.

Todo e qualquer conflito de interesses existente entre os proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários e dos promotores imobiliários são minimizados pela atuação do Estado, que atua como apaziguador de conflitos.

Os proprietários fundiários buscam a melhor forma de lucro da propriedade. Investem no seu valor de troca e não no seu valor de uso. Podem pressionar o Estado no processo de definição de leis de uso do solo e zoneamento urbano, a fim de facilitar a atuação do capital no ambiente urbano.

“Os proprietários de terras bem localizadas, valorizadas por amenidades físicas, como o mar, lagoa, sol, sal, verde etc, agem pressionando o Estado, visando à instalação da infra-estrutura urbana ou obtendo créditos bancários, para eles próprios instalarem a infra-estrutura. Tais investimentos valorizam a terra que anteriormente fora esterilizada por um razoável longo período de tempo. Campanhas publicitárias exaltando as qualidades da área são realizadas, ao mesmo tempo em que o preço da terra sobe constantemente.” (CORREA,1995:18)

Os promotores imobiliários investem nas habitações para demanda solvável. Esses bairros têm alto status, preço elevado da terra, acessibilidade, segurança dos meios de transportes, infra-estrutura. Assim, o Estado atende os interesses dentro da lógica capitalista da economia. Entretanto, toda e qualquer relação existente entre esses agentes sociais e a própria sociedade é o que sustenta o sistema de acumulação capitalista.

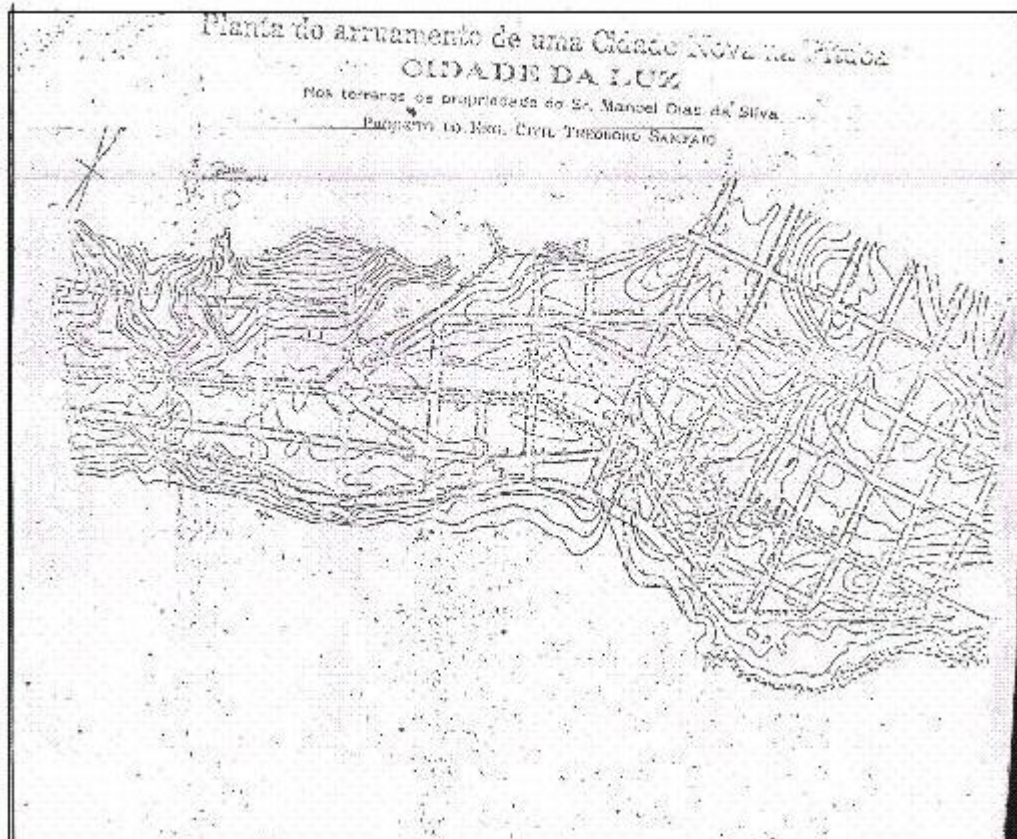
O sistema capitalista faz o espaço urbano ser visto como espaço relativo, ou seja, extrapola a individualização do espaço absoluto. O espaço deve ser interpretado segundo relações e localizações. Estas serão as chaves para seu entendimento. A partir daí é possível entender as transformações atuais da cidade a partir da concepção histórica.

Foram previstos no plano da Cidade da Luz, ainda, serviços de drenagem, esgoto, abastecimento de água, arborização de ruas e praças, incineração de lixo, serviços de limpeza pública e cemitério. Todos esses equipamentos foram considerados indispensáveis para uma localidade que tinha como objetivo de evolução e valorização.

A divisão do terreno gerou dez ruas longitudinais, paralelas à linha da costa, quinze transversais, perpendiculares à primeira, com três praças e um jardim chamado Itagira.

## **FIGURA 6**

**Planta de arruamento proposta para a Pituba  
Projeto de Theodoro Sampaio, 1919**



A Pituba se articulava com as demais localidades de Salvador da seguinte forma: ligação entre a Pituba e o Centro através da ladeira da Cruz da Redenção (Brotas); acesso de bonde com acesso final no largo de Amaralina.

A Cidade da Luz estaria localizada a dois quilômetros de Amaralina, três quilômetros do Rio Vermelho, três quilômetros de Brotas, seis quilômetros da Bolandeira ou Boca do Rio e doze quilômetros de Itapuã.

Em 1948, houve a construção da avenida da orla, a Avenida Otávio Mangabeira. Em 1964, a Estrada da Pituba passou a chamar-se Avenida Manoel Dias da Silva, conforme a Lei Municipal nº 1664 de 2 de dezembro de 1964.

Em 1950 verifica-se acentuado parcelamento do solo, principalmente nos bairros que envolviam o centro e já em regiões que circundavam o vetor de expansão da orla atlântica. Assim surge o bairro da Pituba, dentro dos moldes do retalhamento de glebas, constituindo-se em loteamentos situados fora dos limites de Salvador.(GORDILHO,2000).

A verticalização da Pituba não foi demorada, uma vez que o Centro da Cidade estava sendo trocado pelas elites, que preferiam as localizações da Orla Marítima.Em 1960 foi

implantado o Parque Nossa Senhora da Luz. E em 1969 a Avenida Antônio Carlos Magalhães foi inaugurada.

Na década de 1970, a Pituba já era considerada alvo principal para o capital imobiliário. Investimentos em infra-estrutura, aliados ao vetor de expansão de Salvador, ratificavam as expectativas de Sampaio (1919) nos Relatórios dos Estudos e Projeto para uma Cidade Nova: A Cidade da Luz, já previa a valorização dos terrenos.

Gordilho (2000) afirma que os espaços urbanos têm dinâmicas próprias e os loteamentos são frutos do capital imobiliário.

Para Villaça (1998) a expansão urbana só pode ser consolidada tendo a base de um sistema viário definido. As melhorias de acessibilidades resultam numa estrutura espacial que conseguem transformar os atributos espaciais, valores, preços e seus usos.

O sistema viário urbano atua como facilitador das atividades e locomoção da sociedade. Através dele a sociedade consegue transformar o espaço. Ao mesmo tempo em que o espaço é produzido socialmente, também é apropriado pela sociedade. Dentro da conceituação de Milton Santos essa explicação seria a relação dos fixos e dos fluxos. Ou seja, um bem físico é instrumento de produção de determinada região, mas ao mesmo tempo esse físico é determinado pelo fluxo de atividades que surgem a partir dele. Então toda estrutura física urbana é mantida e baseada nas relações sociais existentes. Existe uma correlação entre o meio físico e social, onde um é suporte de desenvolvimento do outro.

Daí, “Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valores diferentes segundo o lugar que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está”. (SANTOS,1987:81 *apud* VILLAÇA,1998:75).

Verifica-se na Pituba o processo de consolidação baseado no sistema viário. Essa consolidação se fortalece entre a década de 1960 e 1970, com a construção da Avenida Antônio Carlos Magalhães, em 1966, ligando a Pituba ao Iguatemi e com a Avenida Tancredo Neves, em 1968, ligando a Pituba à Paralela.

Além do sistema viário, outro fator vai auxiliar a consolidação da área, que é a partir da saturação dos tradicionais bairros de classe alta (Barra, Graça, Vitória etc). Nessas áreas a atuação do mercado imobiliário já estava tão intensa que novas áreas precisaram ser

“descobertas”. Sendo que esta consolidação só foi possível, porque atendia a lógica da acumulação capitalista e os interesses dos agentes sociais, transformadores do espaço urbano.

Esse bairro já “nasceu” com objetivo de atender uma demanda que poderia pagar por todos os privilégios locacionais e de acessibilidade . Esses privilégios são aproveitados pelo capital imobiliário afim de valorizá-lo.

Essa nova população tem necessidades de um sistema de infra-estrutura que atenda seu padrão de renda. A provisão desses serviços é feita pelo Estado.

O capital imobiliário teve grande atuação a partir de 1960. Esta atuação inicial é destacada como “aventureira”, sem dispor de suporte técnico e nem financeiro, daí a alta rotatividade das empresas que surgem e aparecem sucessivamente ao longo dos anos, sendo que algumas permanecem à sombra do Estado e do capital financeiro, fato comum evidenciado até início da década de 90. (PINHO *apud* BRITO,1993)

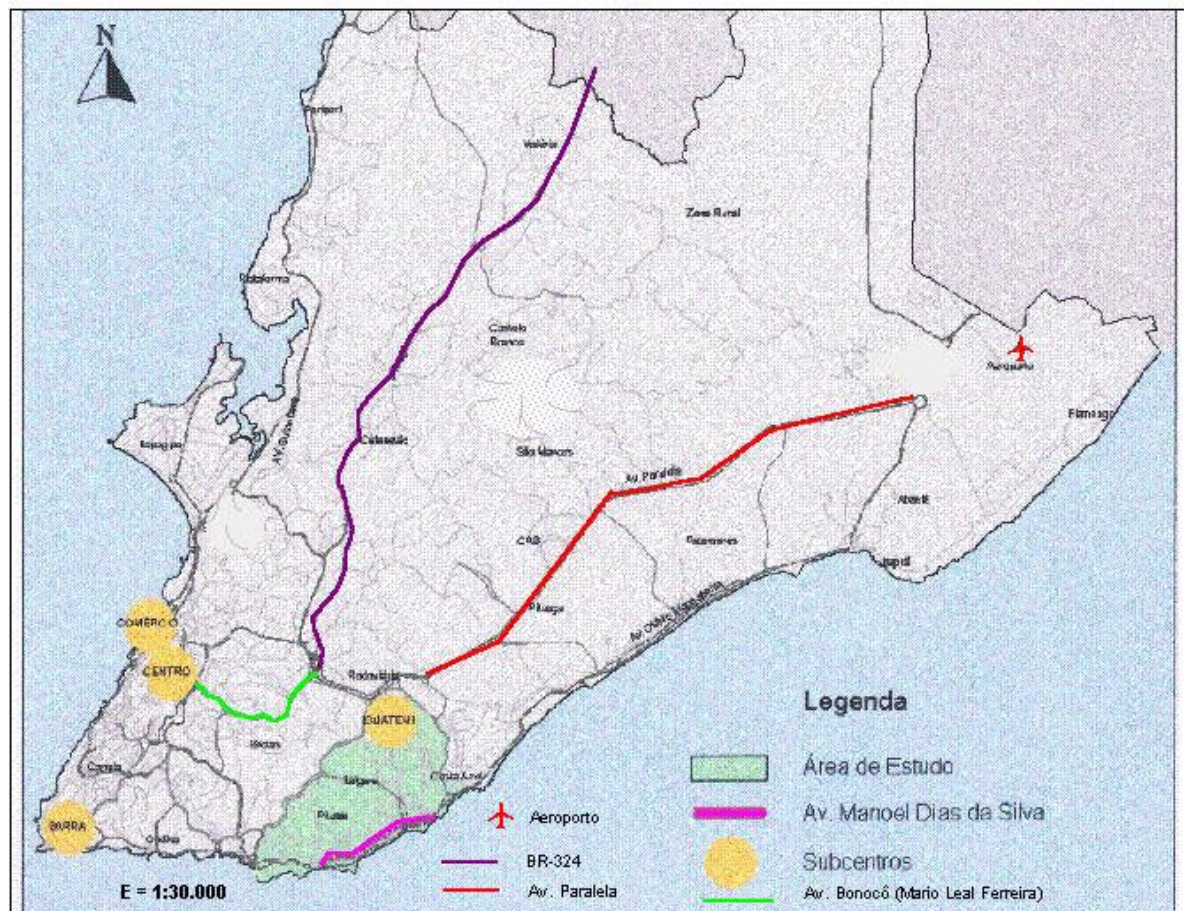
Completando os objetos que valorizam a Pituba, o Parque Municipal Joventino Silva foi criado em 1973.

A Pituba, contudo, não surgiu como a única alternativa mais recente para localização dessas camadas privilegiadas da população, já agora motorizadas. Bairros “nobres” como Itaigara, Ondina, Horto,Candéal, Caminho das Árvores, Vilas do Atlântico (município de Lauro de Freitas, juntam-se à Pituba a fim de abrigar essa classe que exerce certo “poder” na sociedade, tendo portanto, a infra-estrutura ideal para desenvolver seu modo de vida em Salvador.

Na década de 1970, a expansão do sistema viário urbano, em especial as abertura das avenidas de vale do Camurugipe, do Bonocô, facilitando-lhe o acesso direto da cidade baixa, a localização aí do Colégio Militar, a pavimentação asfáltica em praticamente de todas as ruas do bairro, a instalação da paróquia e construção da Igreja Nossa Senhora da Luz, a implantação do Centro Administrativo da Bahia, na Avenida Paralela, a caminho do Aeroporto, fizeram, porém que a cidade tomasse nova forma.



**FIGURA 7**  
**AREA DE ESTUDO INSERIDA NA ESTRUTURA URBANA DE SALVADOR**



Fonte: SEPLAM, Projeto Manoel Dias da Silva.

A criação do Banco Nacional de Habitação e a conseqüente dinamização das atividades da indústria de construção civil, basicamente do seu segmento imobiliário, vieram a atribuir um ritmo acelerado a esse processo.

Inicialmente foram os conjuntos residenciais – de natureza unidomiciliar – que se instalaram na parte posterior do bairro. Dentro dessa dinâmica da construção civil, surgem os condomínios Nossa Senhora da Luz e o Juracy Magalhães Júnior, este último à margem da ainda então chamada “estrada Brotas-Pituba”; posteriormente foi a verticalização que se manifestou, através de conjuntos habitacionais, como o Júlio César, tanto quanto por meio de edifícios isolados, possibilitando o acesso à área a populações de outras faixas de renda, todas, no entanto, com relativamente elevado poder de compras e repetindo assim, um modelo típico de uma expansão urbana conduzida pelo mercado, pouco antes imposto à Vitória, Barra, Graça etc. (SALVADOR,1975)

Este processo ganha proporções bastante acentuadas a partir de 1975, quando não obstante a grande disponibilidade de terras, começa a existir a substituição tipológica do padrão unidomiciliar pelos edifícios de apartamentos, dando à zona, características bem definidas.

Entre as décadas de 1960 e 1970, o crescente congestionamento do tráfego no centro e a inexistência de um Plano Diretor para a cidade, fizeram também com que este bairro se visse invadido anarquicamente por atividades terciárias, e até industriais, a maioria delas, completamente desvinculadas da sua função residencial, não obstante nesse caso alguns agentes estivessem se orientando por uma das várias propostas setoriais e parcelares para o desenvolvimento para a cidade.

É possível verificar o crescimento do número de domicílios no bairro da Pituba no período de 1970/1975, segundo dados da CONDER.

Setor Censitário	1970	1975
620	103	140
621	215	408
622	295	288
623	239	175
651	83	1589
652	210	375
653	385	431
655	108	91
659	204	445
TOTAL	1842	3942

Fonte: Censo Demográfico,1970. Estudo de Uso do Solo e Transportes para RMS. PLANAVE/CONDER, 1995 (dados preliminares).

No início da década de 1980, o mercado imobiliário estava tão atuante na região da Pituba, conseguindo interferir no uso do solo, substituindo algumas das antigas casas por grandes edifícios (BRITO,1997).

O avançado desenvolvimento da Pituba foi acompanhado pelo desenvolvimento e modernização das atividades terciárias. Assim, áreas com uso estritamente residencial passam a incorporar o uso comercial, como exemplo o bairro do Caminho das Árvores, evidenciando-se uma marcha crescente das atividades de incorporação imobiliária privada em direção à parte Norte da Orla Atlântica, guardando as características das áreas segregadas, incorporando novos terrenos (*ib.idem*, 1997).

O Poder Público deu o apoio necessário ao capital imobiliário através de revisão e alteração no Código de Urbanismo; aplicação de novos limites no gabarito; aumento da taxa de ocupação; aumento do coeficiente de utilização do solo; aplicação de valores mais significativos e progressivos no IPTU; aplicação de política de fiscalização ostensiva nas construções (PINHO,1993:5 apud BRITO,1997).

É válido observar a Teoria de Setores de Hoyt. Analisando cidades norte americanas ele concluiu que a classe de alta renda tende a concentrar-se em setores periféricos. Ele também concluiu que um novo padrão de renda acompanha e nasce com o crescimento da cidade. Para Hoyt, a consolidação de áreas de rendas elevadas funcionaria como “pólo” de atração que determinaria o crescimento da cidade. (Hoyt apud VASCONCELOS 1999:165,166)

Dentro da dinâmica de crescimento e expansão de Salvador, podemos verificar a teoria de Hoyt, quando se refere aos fatores que comandariam o crescimento de cada cidade:

“O crescimento de áreas de alto nível procede de um ponto de origem, através de linhas de transporte, em direção a outros núcleos de edifícios ou centros de comércio;

A zona de rendas altas progride em áreas sem riscos físicos;nas margens dos rios, lagos e oceanos;

Os movimentos dos escritórios, bancos, lojas, iriam na mesma direção;

O crescimento seria também mais acentuado ao longo das linhas de transportes rápidos;

O crescimento das áreas de alta renda continuaria por um longo período de tempo;

Os promotores imobiliários poderiam modificar a direção do crescimento residencial de alto nível.”(HOYT *apud* VASCONCELOS,1999)

Enfim, Salvador teve sua expansão físico-social baseada na segregação social, mas frutos de intensos investimentos públicos que visam a inserção da cidade na dinâmica

globalizada do capital, ou seja, investimentos nos setores rentáveis da sociedade. E a Pituba foi criada para atender uma demanda solvável. Porém a classe “baixa” participa desse processo, e sem ela não haveria o equilíbrio do sistema, uma vez que ela é responsável pelo aumento do exército de reserva, que desvaloriza a força de trabalho da mesma, proporcionando a consolidação desse bairro que de forma excludente não foi planejado para abrigar essa população de baixa renda.

## **2.1) O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO E AS INTERFERÊNCIAS DOS PLANOS E LEIS DE ORDENAMENTO NA ESTRUTURA URBANA DA PITUBA.**

A década de 70 pode ser considerada como o período mais marcante no que diz respeito das transformações e consolidação de Salvador em virtude do desenvolvimento industrial.

Houve nesse período a instalação do Centro Industrial de Aratu (CIA) em 1966 e do Pólo Petroquímico de Camaçari (COPEC) em 1967. A estrutura de produção foi conseqüentemente alterada. Sua estrutura produtiva estava baseada no setor primário e aos poucos, com a chegada das indústrias, foi conseqüentemente ganhando força o setor secundário. Diante dessa dinâmica de produção é esperado o desenvolvimento do setor terciário.

O CIA foi criado pelo Decreto nº19.332/64 se desenvolvendo em áreas dos municípios de Salvador, Lauro de Freitas, Simões Filho e Candeias. A implantação do CIA define um macrozoneamento composto pela zona industrial, zona habitacional, de comércio, portuária e de transição. Esse novo zoneamento permitiu que ficasse de competência de Salvador desenvolver a atividade turística, devido a seu patrimônio histórico e paisagístico. Esse plano propõe a Salvador um novo centro para abrigar os órgãos de administração pública.

Com incentivo do Governo Federal, que pretendia a integração da Região Nordeste com a Região Centro-Sul, uma integração físico-territorial prevista na emenda nº848 da Constituição de 1967, muitos investimentos no campo econômico possibilitaram que a cidade sofresse grande crescimento demográfico devido ao processo migratório. A intenção era desconcentrar as indústrias localizadas no Centro-Sul. Para isso era necessário dar incentivos para que se pudesse investir nessa região. Assim, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e outras autarquias proporcionaram incentivos fiscais para aumentar a atratividade da região, em especial a Bahia, que era vista como estado promissor. A implantação e incentivo foi facilitada pela rede rodoviária que teve início com a RIO/BAHIA e sofreu ampliação a partir de 1954 .

Para planejar e ordenar esse crescimento foi criada, dentro dessa política de incentivos ao desenvolvimento, a Companhia de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER) em 1969, que se transformou em Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador em 1973.

Em 1973, com o objetivo de fazer “pólos de crescimento” e capacitar regiões para abrigar os centros industriais, o Governo Federal, através de Lei complementar 14/73, estabelece o apoio técnico ao planejamento metropolitano, com a criação das Regiões Metropolitanas. Em todo Brasil foram estabelecidas nove regiões metropolitanas.

A Região Metropolitana de Salvador é formada por uma extensão geográfica de 2.213 Km<sup>2</sup>, localizada na faixa litorânea do Estado, correspondendo a aproximadamente 20% da área do Estado e diretamente ligada à cidade de Salvador. A RMS é composta de dez municípios : Camaçari (718,00Km<sup>2</sup>), Candeias (233,00Km<sup>2</sup>), Dias D’Ávila (208,00Km<sup>2</sup>), Itaparica (35,00Km<sup>2</sup>), Lauro de Freitas (93,00Km<sup>2</sup>), Madre de Deus (11,00Km<sup>2</sup>), Salvador (313,00Km<sup>2</sup>), São Francisco do Conde (184,00Km<sup>2</sup>), Simões Filho (207,00Km<sup>2</sup>), Vera Cruz (211,00Km<sup>2</sup>). A população é de 2.709.084 habitantes, (IBGE,1996), representando 22% do total da população do Estado da Bahia.<sup>3</sup> (CARMO, 2001)

Segundo Brito (1997) o processo de metropolização obteve seu êxito esperado uma vez que analisando dados populacionais, verifica-se um crescimento mais rápido no período de 1960/70. Salvador passou da sexta posição de mais populosa do Brasil (1970 com 1.071.591hab) para a terceira (1991 com 2.075.273hab).

Porém, segundo Brito (1997), foi um crescimento desastroso, pois houve incentivo econômico que não foi acompanhado pelas necessidades de infra-estrutura. Assim, a população cresce em condições precárias de infra-estrutura e ainda enfrentando o problema da concentração de renda que só resulta na reprodução da pobreza proporcionalmente ao crescimento populacional.

Dentro dessa lógica de expansão é necessário acompanhar o processo de expansão de Salvador, e as transformações na estrutura urbana. O centro comercial tradicional de Salvador começa dividir sua importância com novas áreas que passam a demonstrar capacidade de

---

<sup>3</sup> CONDER, Sistema de Informações Geográficas - 1999

desenvolvimento marcada por essa nova face de Salvador, ou seja, uma cidade que está dentro do processo nacional de industrialização.

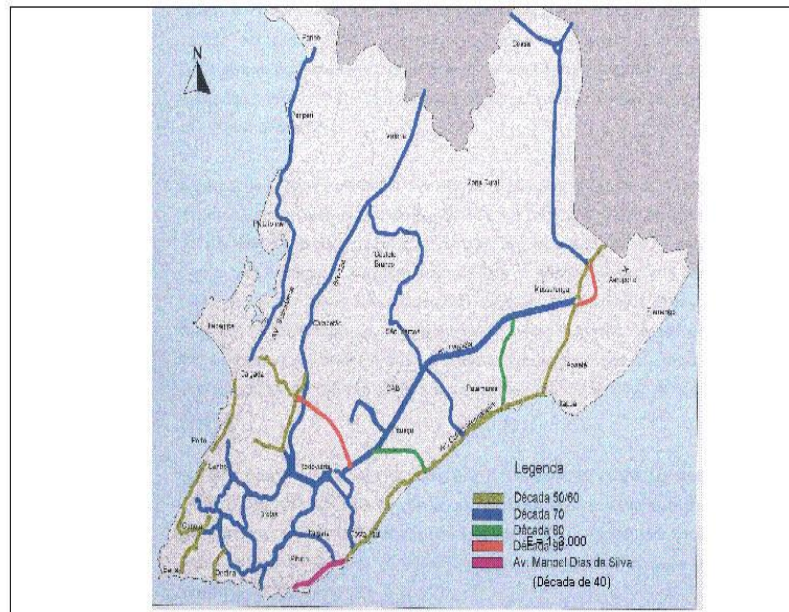
Com a Lei 2.181/68 foi instituída a “Reforma Urbana” que pretendia dar uma dinâmica de fazer a terra urbana entrar no modo de produção capitalista, ou seja, a terra urbana seria apropriada pelo privado, fazendo assim, ganhar preço de mercadoria, mesmo não sendo. Mas não obteve efeito desejado a “Reforma Urbana”, uma vez que os terrenos foram vendidos a preços baixos, o que possibilitou o investimento dos especuladores sobre as propostas da Prefeitura em expandir o centro administrativo para novas áreas. As áreas que sofreram desapropriações foram as que impediam as obras viárias. Assim os grandes proprietários adquiriram terrenos a preços baixos para recolocá-los no mercado após as obras de infra-estrutura que proporcionariam valorização dos terrenos.

“O Município tinha a possibilidade de declarar preliminarmente a área destinada à ampliação do sistema viário como de utilidade pública, efetuar as obras necessárias e pagar a indenização à época, a preço de terras virgens...Uma vez que não foram tomadas as precauções necessárias, ficou a PMS obrigada a efetuar o pagamento das indenizações, não mais no valor histórico mas incluindo neste preço, além desse valor, a valorização decorrente das obras públicas (Ribeiro & Debeffe,1979:104-105).” (CARVALHO,1997)

A implantação do Aeroporto Internacional Dois de Julho (atualmente chamado Luís Eduardo Magalhães), o Centro Administrativo da Bahia (1972), a Avenida Paralela (concluída em 1974) e a BR-324 e a Rodoviária Intermunicipal e Interestadual (1974) deram uma nova visão de área de crescimento a Salvador. O Subcentro do Iguatemi, delimitado pela Estação Rodoviária, Shopping Iguatemi, cercanias da Avenida Antônio Carlos Magalhães e no sentido da Pituba, tem sua importância a partir da criação do primeiro shopping center de Salvador, o shopping Iguatemi (1975). Esse equipamento levou ao aumento do fluxo na área. Em seguida, com a construção do maior hipermercado de Salvador, em 1980, essa centralidade é reforçada. (Scheinowitz,1998).

FIGURA 8

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO SISTEMA VIÁRIO DE SALVADOR (1940-1990)



Fonte: MATEDI, BRITO, MACEDO, 1979  
 Atualizado por Ilce Carvalho 1997



### 2.1.1) PLANDURB E PROJETO PITUBA DE 1975

O Subcentro do Iguatemi começa sua evolução, concorrendo com o Centro Tradicional, ainda que este esteja passando por dinâmicas diferenciadas no seu processo de inserção na cidade. O Centro Tradicional “... continua sendo a parte mais dinâmica da cidade e que, à medida que se expande, agrega ao seu contexto as áreas periféricas, que por sua vez entram num processo gradativo de substituição de uso.” (Salvador, 1978:54)

A partir da década de 1970 atividades terciárias começam a se descentralizar concentrando-se na Pituba, dando início a um novo pólo comercial, segundo o PLANDURB.

Em 1960, o bairro da Pituba já começa a se estruturar dentro do contexto de Salvador. A Av. Otávio Mangabeira, que liga Itapuã ao centro da cidade pela Orla, fora aberta e pavimentada em 1950, e em 1968 a antiga Brotas/ Pituba, atualmente a Av Antônio Carlos Magalhães, foi asfaltada, a Av Paulo VI que se estende da beira-mar para o interior do bairro até um pouco mais além do Colégio da Polícia Militar também fora asfaltada em 1965; as demais ruas do loteamento se encontravam, neste período, abertas e sem cobertura asfáltica.(VASCONCELOS,2000)

Com todas essas intervenções urbanísticas, Salvador vai se adequando aos impactos da industrialização que começa a se fortalecer e a exigir alterações no tecido urbano para atender aos interesses do grupo responsável pela articulação capitalista da cidade. Começa-se a moldar uma outra imagem de cidade que será vendida mais tarde ao capital globalizado.

A estrutura viária leva a cidade a se expandir como cidade-real e não como cidade-ideal, onde a descentralização é o que importa e concretiza a forma-urbana polinucleada.

Dentro da perspectiva de expansão, toma força o capital imobiliário que encontra um vasto campo de atuação, ou seja, terras vazias, com boas localizações, próximas às vias e avenidas e uma legislação urbanística flexível e sem controle de uso (tanto no sentido vertical, como horizontal). Essa liberdade e falta de controle das terras vazias foi responsável pelo crescimento e atuais problemas de ordenamento de uso do solo.

Analisando o processo de planejamento e ordenamento urbano de Salvador, verifica-se que leis, planos e decretos, já procuravam dar um novo dimensionamento para esse sub-centro em expansão. Seu crescimento deve-se, a princípio, ao aumento das atividades terciárias. Em 1976, sob vigência da Lei 2.043/72, que previa novo Código de Urbanismo e Obras para Salvador e cria 21 setores baseados nas atividades, a Prefeitura Municipal de Salvador aprova o decreto que faz a Pituba uma Zona Homogênea através do Decreto 5.065/76. Esse Decreto parte da indicação do “Projeto Pituba”.

Esse decreto é instituído para formalizar a área da Pituba, que nessa época passa por um crescimento comercial e residencial para a classe alta. Esse decreto foi instituído devido à grande pressão imobiliária e de outros setores econômicos “...para maior diversificação das atividades permitidas na região da Pituba, a fim de aumentar sua valorização, já influenciada pelo Shopping Iguatemi e pelo Centro Administrativo da Bahia (CAB)” (TEXEIRA, 1998). Esse decreto tinha como objetivos:

- “I – Definir uma área da cidade capaz de alocar, por prazo significativo, a demanda habitacional atendida pelo setor formal da construção civil, e de estabelecer novas áreas para canalização de atividades econômicas de natureza terciária”;
- II - Induzir a concentração espacial das atividades imobiliárias, em torno de uma área adequadamente planejada, de modo a obter-se reflexos positivos no processo de expansão urbana;
- III – Estimular e orientar o desenvolvimento urbano da área, compatibilizando o padrão de ocupação espontaneamente delineado com um parcelamento do solo que lhe corresponda. (CARVALHO, 1997) “.

Segundo Carvalho (1997) essas medidas se justificam pela quantidade de áreas sem ocupação na região da Pituba, uma estrutura fundiária sem monopólio.

Nessa época começaram os loteamentos para uso residencial e os interesses do setor imobiliário estavam direcionados para a área, podendo ser acompanhado pelas construções abaixo:

- O loteamento Jardim Pituba foi aprovado em 1970, com 231 lotes em 21ha, com previsão de construção de 17 torres (PMS, 1977);
- O edifício de escritórios da Petrobrás desloca alguns setores, antes situados no Comércio para a região da Pituba em 1979;

- O loteamento do Itaigara foi aprovado em 1976 com 557 lotes em 118ha, previstas as construções residenciais de luxo, comerciais, além de prédios de alto nível.(PMS,1977);
- O Shopping Itaigara foi inaugurado em 1980, com 200 lojas;
- A Escola Tereza de Lisieux fundada em 1976;
- O Centro Administrativo do Banco Econômico foi inaugurado em 1972;
- Centro Empresarial do Iguatemi com 640 salas foi inaugurado em 1979;
- O loteamento Aquarius com 247 lotes em 21ha foi aprovado em 1973(PMS,1977);
- O loteamento Caminho das Árvores, construído pela Odebrecht, com 512 lotes, foi aprovado em 1974;
- O Parque da Cidade com 23ha foi inaugurado em 1975, criando uma zona tampão (área de isolamento de outras localidades) entre a área do Itaigara e Nordeste de Amaralina. (VASCONCELOS,2000)

Com todos esses loteamentos aprovados pela Prefeitura parte a necessidade de criar mecanismos para o desenvolvimento da área, provendo-a da infra-estrutura adequada para a expansão.Como nesse período a área já estava consolidada pelos loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal de Salvador, o Decreto instituído anteriormente tinha o objetivo de consolidar o uso terciário.Em 1978 o Decreto Lei nº 5.324/78 incorpora áreas do Alto das Ubaranas à Zona Homogênea, mantendo o padrão aí existente (CARVALHO,1997).

Segundo Carvalho (1997) , em 1978, com base no Projeto Pituba, o Órgão Central de Planejamento/PMS - OCEPLAN elabora estudo que conclui que não existe outra área com melhores condições para expansão da cidade em relação à distribuição de população e atividades.Esse Projeto amplia os limites da Zona Homogênea , contendo os terrenos na margem esquerda do rio Camurugipe, área do antigo Jockey Club de Salvador, propriedade da construtora Góes Cohabita, sugerindo que as da margem direita , sem uso definido, sejam incorporadas ao subcentro Camurugipe.

O Projeto Pituba investe no setor terciário considerando-o “...um passo pioneiro na cidade, em relação à abertura oficial de uma nova área para localização de atividades econômicas, incluindo comércio e serviços não diretamente relacionados com as necessidades básicas e diárias da população, possibilitando assim, atendimento ao que tem se manifestado como uma demanda reprimida- satisfeita aleatória e anarquicamente por toda a cidade- como

conseqüência do congestionamento do tráfego que se tem procurado corrigir na zona central.” (SALVADOR,1979:53)

Ou seja, o Projeto Pituba prevê o desenvolvimento de atividades para suprir necessidades de uma classe social que se instala na localidade, conseqüentemente dando auxílio ao capital imobiliário, que atua na área. O Projeto se preocupa com a forma de ocupação que a cidade vem tomando, quando fala que o desenho urbano existente não responde ao padrão de ocupação que a cidade vem absorvendo. Por isso, estabeleceu critérios diferenciados para distintos padrões de ocupação, os quais poderão modificar-se na zona de estudo. (*ib.idem*,1979:54)

O uso industrial da área foi substituído pelo terciário, sendo considerado pelo Projeto Pituba como “o mais conveniente e compatível com a zona e com as necessidades da população a ser aí alocada”. Também providencia colocar todos os terrenos cumprindo sua função social, alegando que todo solo sem uso, causa custos injustos à sociedade, uma vez que a área já possui um sistema de infra-estrutura implantado. Prevê para essas áreas sem utilização a cobrança de Imposto Territorial Progressivo no tempo (não implementado),para induzir seus proprietários a colocá-los no mercado. A liberação do “habite-se” terá maior fiscalização e controle, sendo obrigatório especificar “...o a que se destina o imóvel em função de sua localização e características”. (*ib.idem*,1979:93)

### **2.1.2) O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE 1985 E A LEI DE ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE 1984**

Na década de 1980, a Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano nº 3.225/85 e a Lei de Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo (LOUOS) nº 3.377/84 redesenam o modelo físico e repropõem a legislação urbanística a partir da nova dinâmica econômica (ocorrida do processo de industrialização).

“O Plano Diretor (1985) se estrutura a partir da ocupação e crescimento concentrado na Área Urbana Contínua (AUC), através do preenchimento dos vazios e consolidação da ocupação existente, privilegiando a expansão urbana ao longo dos vetores formados pelas rodovias BR-324 e Avenida Paralela, e no” Miolo “(espaço entre os dois vetores), e restringindo a ocupação na Orla Atlântica e Subúrbio Ferroviário. Na primeira as restrições de caráter paisagístico e de imagens aliadas ao alto-custo dos terrenos condicionam a proposta de baixa densidade. Na segunda, a estratégia de contenção adotada decorre das características desfavoráveis do solo e subsolo.” (SALVADOR, 1978:b *apud* CARVALHO, 1997:51)

Carvalho faz análise do Plano Diretor de 1985, deixando claro a nova tendência de redução pelo Centro tradicional na absorção de empregados para o setor terciário e o novo sistema viário que surge. Há uma proposta de sistema viário com vias articuladas em forma de “grelha”, abandonando o sistema radio-concêntrico dos planos anteriores.

Para a região da Pituba é dada participação especial no Plano, uma vez que “sua posição geográfica é privilegiada e disponibilidade de áreas vazias adequadas a um desenvolvimento mais intenso” (CARVALHO, 1997).

Mais uma vez áreas com ocupação pela classe alta é vista com particularidades, tendo atenção especial. Esse novo centro em desenvolvimento foi criado para atender ao novo público que dentro do processo de industrialização absorve o conceito que tempo deve ser poupado e tem necessidade de ter serviços providos de forma a ganhar tempo. Assim, o setor terciário ganha espaço para desenvolver-se na região da Pituba.

Segundo Alencastro (1986), dentro do processo de articulação de forças na sociedade, o poder econômico e político garantem o interesse da classe dominante. No espaço urbano isso é representado pela forma discriminatória de acesso aos bens de consumo que passa várias camadas da população.

Para Carvalho (1997) existe “proteção” no ordenamento do espaço urbano da elite de Salvador ao observar que não são permitidas as implantações de oficinas com área entre 70 e 250m<sup>2</sup> e motel na zona nobre da Área Urbana Contínua e da Orla, sendo permitidas nas zonas residenciais do Miolo, Subúrbio, Valéria. Tal determinação faz parte da LOUOS (1984). Essa mesma lei proíbe atividades de lazer e voltadas para o turismo nas zonas residenciais do Miolo, Subúrbio, Brotas e Liberdade em área superior a 250m<sup>2</sup> e/ou 500m<sup>2</sup>.

Pode-se observar uma política de exclusão a partir dessas concepções de “ordenamento”. Às classes menos favorecidas está proibido também o momento de lazer. Estes não entrariam na concorrência com o espaço urbano da elite, o que conseqüentemente não prejudicaria seu desenvolvimento.

A LOUOS também determina valores diferentes de lotes para as zonas terciárias. Para a ZT (Zona Terciária) do Iguatemi o lote mínimo estabelecido é de 1.500m<sup>2</sup>, enquanto que nas outras zonas fica entre 250m<sup>2</sup> e 450m<sup>2</sup>. O mesmo empreendimento do tipo centro empresarial com mais de 500m<sup>2</sup>, shopping center com mais de 3.500m<sup>2</sup>, hortomercado com mais de 3.500m<sup>2</sup>, e qualquer tipo de hipermercado só é permitido na zona terciária do Iguatemi, Jaguaribe e Concentrações Lineares de Uso Múltiplo. ocorre com o índice de ocupação. Na ZT do Iguatemi o mínimo é de 2,5 e nas demais varia entre 1,2 e 1,8. Essa diferença é justificada pelo incentivo à ocupação da área, induzindo à construção de grandes edificações. (CARVALHO,1997)

O Estado dá apoio ao capital imobiliário de forma clara, utilizando todos os recursos legais para protegê-lo e incentivá-lo.

Esse processo de expansão de Salvador foi definido por Carvalho (1985:35) como “...uma reacomodação sócio-urbana global da cidade - uma redivisão do trabalho na economia e no tecido urbano de Salvador. As novas áreas dinâmicas passaram a atender as faixas sociais de alta renda.”.

### **2.1.3) AS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL DE 2002**

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de 2002, até o presente momento, não foi enviado à Câmara Municipal para ser submetido à votação, encontrando-se em processo de discussão com a população.

Esse novo plano busca incorporar novas funções, devendo seguir exigências do Estatuto da Cidade. Possui exigências específicas que já eram atendidas antes do Estatuto, como obrigatoriedade da participação da população no processo de elaboração e vinculação do plano aos outros instrumentos de gestão e a revisão periódica em prazos pré-determinados.

Percebe-se no plano em discussão que propostas de embelezamento e estética deixam esquecidas as necessidades básicas da população, sem desenvolver métodos para melhor distribuição de renda. Segue abaixo as prioridades que norteiam seus objetivos:

“Da problemática identificada emergem como centrais, as questões da renda média da população do Município, do nível de concentração dessa renda, além da exclusão social de amplas camadas da população.

Outras questões afloradas na problemática também se colocam como determinantes centrais, a exemplo do quadro ambiental e dos aspectos culturais, ambos fortemente imbricados no desenvolvimento de Salvador, e, hoje, na iminência de se colocarem em novos patamares de relevância.

O que coloca as três questões inicialmente destacadas como centrais na definição de objetivos é o fato de que, à diferença do que ocorre em relação às demais questões, as ações que historicamente, vieram sendo realizadas, na área de Salvador e sua região, com vistas ao desenvolvimento, não lograram produzir efeitos mais positivos sobre as mesmas.

“Enquanto a expansão e o aperfeiçoamento das práticas de monitoramento e controle do meio ambiente e a realização de programas de saneamento de grande escala podem contribuir para a superação de graves e antigos problemas ambientais; enquanto, no que se refere aos aspectos culturais, é possível de ser

percebida uma maior inserção da produção local no consumo dos mercados nacional e internacional; enquanto programas de conservação, de restauração e reanimação do patrimônio material e imaterial podem reverter um quadro marcado historicamente pela ameaça de perda e descaracterização; nos aspectos referentes à renda e inserção social as tendências de agravamento do quadro geral se mantêm, como que inatingíveis por todos os programas e ações, públicas e privadas, com os quais se pretenderia revertê-las.

Em que pese se colocarem, por essa razão, como principais e prioritárias, as questões da renda e exclusão social tendem a revelar-se pouco tangíveis em seu papel de geradoras de objetivos, e de ordenamento conseqüente de proposições para políticas e ações públicas compreendidas em um PDDUA. A obtenção de resultados eficazes e de efeitos positivos nestas questões indica a experiência histórica, depende, e irá ocorrer mais, pela efetivação de ações indiretas, sem campos associados, que em ações diretamente orientadas para as mesmas. Acresce a essa condição o fato de que o problemático quadro hoje delineado em Salvador, com respeito à renda e à exclusão social, não se constitui fenômeno exclusivamente local ou regional, mas fenômeno marcado por amplas repercussões do reordenamento econômico e geopolítico mundial recente, dentro do processo que se convencionou denominar de globalização.”( PDDUA,2002)

Diante dessas propostas fica evidenciada a necessidade de construção de uma imagem forte para Salvador. Uma imagem que venda a cultura e aspectos históricos a um público consumidor. As necessidades básicas da população são tidas como um problema que atinge muitas outras cidades e por isso são tratados como situação comum. Se não pode (não faz parte dos ideais capitalistas) exterminá-los há que se aprender a conviver com eles.

Assim, há fortes indícios de que melhorias nas condições atuais de renda e exclusão social em Salvador somente possam ocorrer a partir de novos direcionamentos macroeconômicos, de âmbito, no mínimo, nacional, ou estadual, secundados e potencializados, o quanto possível, pelas ações e políticas que, no âmbito regional e local, possam ser desencadeadas.(*ib. idem*,2002)

Dentro das diretrizes econômicas é valorizada a função turística da cidade como principal item a ser reestruturado. Atrela a atração de investimentos públicos e privados ao fato da heterogeneidade dos subespaços produzidos para o consumo turístico. Porém esses espaços não podem ser produzidos num contexto de segregação e segmentação, uma vez que fazem parte da rede urbana de Salvador, correndo o risco de tornar-se ambientes artificiais e desconectados do espaço como um todo. Cria-se um ambiente provido de vários espaços diferentes retratando uma realidade diferente para atender ao mercado turístico. Cada um desses espaços perde o significado dentro do contexto urbano o que pode provocar a exclusão



da sociedade, que passa a não compreender a estruturação do espaço urbano, uma vez que o significado desse é fruto de um processo histórico das funções, formas e estrutura.

Para o sistema viário, equipamento que estrutura e determina os novos vetores de crescimento físico-territorial, é proposta uma rede viária densa na área do “Miolo”. Na região da Pituba foram disponibilizadas apenas reformas em algumas poucas vias. A intenção do PDDUA é direcionar o fluxo para o “Miolo”, deixando assim, áreas como a Pituba, livres de aglomerações urbanas. A cidade ficará recortada por vias que interligam sistemas de metrô e ainda, a transformação dos trens para veículos leves sobre trilhos, o VLT.

Dentro da dinâmica urbana mundial é previsível o surgimento e desenvolvimento de novos centros econômicos, podendo ou não enfraquecer os atuais centros econômicos (Centro e Iguatemi). A concepção de desenvolvimento é tida como expansão física. Assim as áreas antigas e em expansão são entendidas como participantes de um ciclo que tem seu crescimento valorizado até chegar a um momento de saturação. Ao atingir esse estágio, as políticas urbanas tratam de capacitar novas áreas, criando uma rota de expansão urbana. Dentro das propostas, a reativação e requalificação das antigas áreas deveriam ser reforçadas, buscando a estabilidade produtiva de períodos anteriores, evitando a migração dos consumidores desse espaço para outros, provocando o vazio urbano desses antigos espaços.

Poderiam ser evitados gastos com a construção das novas vias, optando por estimular o uso e ordenamento das vias existentes. Resultaria também na diminuição dos recursos destinados aos projetos complementares às vias. Essa expansão viária proposta para o “Miolo” vai causar, com as conseqüentes construções, alterações climáticas em Salvador, uma vez que há degradação de áreas verdes previstas na construção do novo sistema viário, e hoje a área do “Miolo” possui ainda densa cobertura vegetal.

Em algumas faixas da Pituba foram alterados (aumentado) o gabarito das construções (variando de 2 a 15 pavimentos) e a manutenção do coeficiente de ocupação. Essa liberação foi feita dentro dos critérios de projeção de sombra e tipologia das construções existentes. Faz parte de mais uma pressão junto ao Poder Público pelos construtores imobiliários. O que se pretende é aproveitar-se de todos os equipamentos dos quais a Pituba é dotada e que a transforma a terra urbana em mercadoria valorizada (equipamentos de uso coletivo), a fim de manter a ascensão desse capital que se fortalece cada vez mais, ganhando mais áreas de especulação na cidade. No que diz respeito à Transferência do Direito de Construir

(TRANSCON) e Outorga Onerosa<sup>4</sup> na região da Pituba foi permitido o aumento do coeficiente de aproveitamento máximo<sup>5</sup> obedecendo às quotas de conforto mínimo, ao contrário das áreas do “Miolo” que tiveram o coeficiente de aproveitamento liberado, porém sem obedecer ao coeficiente de conforto. Isso reflete na verticalização e adensamento da área do “Miolo”<sup>6</sup>, enquanto que na área da Orla Atlântica, pensa-se em qualidade de vida e conforto.

Dessa forma, o Estado atende os interesses dos grandes empresários capitalistas, provendo a cidade de infra-estrutura necessária à sua atuação. Para a população de baixa renda a “atenção” dada aos empresários é justificada como investimento no desenvolvimento urbano, fazendo-a acreditar em futura melhoria na qualidade de vida. Porém a cidade adaptada às condições de crescimento que se pretende construir estará pronta para atender uma demanda que pode pagar a ao preço do mercado capitalista, ou seja, a maioria da população está excluída dessas benfeitorias do espaço urbano.

Diante do discurso de integrar a população ao desenvolvimento da cidade, criando condições para melhoria das condições, principalmente para as camadas de baixa renda, não é apresentada uma proposta concreta para resolver tal situação. Essa é uma questão que envolve problemas históricos de desigualdades e falta de acesso às informações. Para modificá-la, o Poder Público teria que mudar a sua atuação e incentivar a inclusão dessa camada à sociedade, dando acesso a uma educação compatível às demais classes sociais, além de criar condições de trabalho.

“(…) as diversas instâncias do governo, em países latino-americanos, intencionalmente ou porque são levados a isso, acabam por beneficiar o capital imobiliário ou os grandes grupos privados quando da alocação dos investimentos públicos. É importante notar, porém, que essa atuação não é desprovida de uma justificativa, ao contrário, ela costuma apoiar-se na proposição, muito difundida (e

---

<sup>4</sup> **TRANSCON** - instituto mediante o qual o Poder Público municipal poderá autorizar o proprietário de imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no Plano Diretor, ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado de interesse público em conformidade com a Lei. **Outorga Onerosa** - autorização, pelo Poder Público municipal, para o exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, na forma da Lei, atendendo os limites máximos e critérios definidos pelo Plano Diretor. (PDDUA/2002)

<sup>5</sup> **COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO (CAM)** –define o potencial construtivo máximo de um lote ou terreno onde a parcela superior do CAB, poderá ser autorizada pelo Poder Público, através dos instrumentos de política urbana definidos no PDDUA – Salvador 2002 (PDDUA/2002)

<sup>6</sup> **MIOLO** - parte do território municipal situada entre os dois principais eixos viários de articulação urbano-regional – a BR-324 e a Avenida Luiz Viana Filho (Avenida Paralela) – e as divisas de Salvador com os Municípios de Lauro de Freitas e Simões Filho.

para os neoclássicos), de que o critério prioritário seria o da eficiência econômica desse procedimento”.<sup>7</sup>

O Plano estabelece como área de expansão a região do Centro Tradicional, considerando-a em elevado estágio de ocupação. No subcentro do Iguatemi (o que incorpora a Pituba) estabelece como áreas com possibilidades de expansão, Área Urbana Contínua, divididas em macrozonas e com legislação específica.

Para o bairro do Itaigara e loteamento Vela Branca manteve-se a regulação através dos Termos de Acordo e Compromisso (TAC) existente, visto que se trata de um regulamento complexo e caso sofresse alterações causaria constrangimento a uma classe social que se tenta não contrariar.

Verifica-se com essa atitude a preocupação em potencializar novas áreas, mas não abandonar a atenção para áreas onde atualmente são atendidos os interesses da população de Salvador mais abastada.

O PDDUA prevê também, sob responsabilidade do Município a criação de planos para colocar em prática as diretrizes do mesmo, são eles: Plano de Requalificação dos Centros Tradicionais do Centro e Camaragibe, Plano Diretor de Defesa Civil, Plano Municipal de Drenagem, Plano de Abastecimento Alimentar, Plano de Fomento à Produção Cultural e Dinamização da Distribuição Cultural.

---

<sup>7</sup>SILVA *apud* MARICATO, 1999, p.47. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias ARANTES, Otília/ VAINER, Carlos/ MARICATO, Ermínia In: A cidade do pensamento único. Editora Vozes. Petrópolis 2002

FIGURA 9

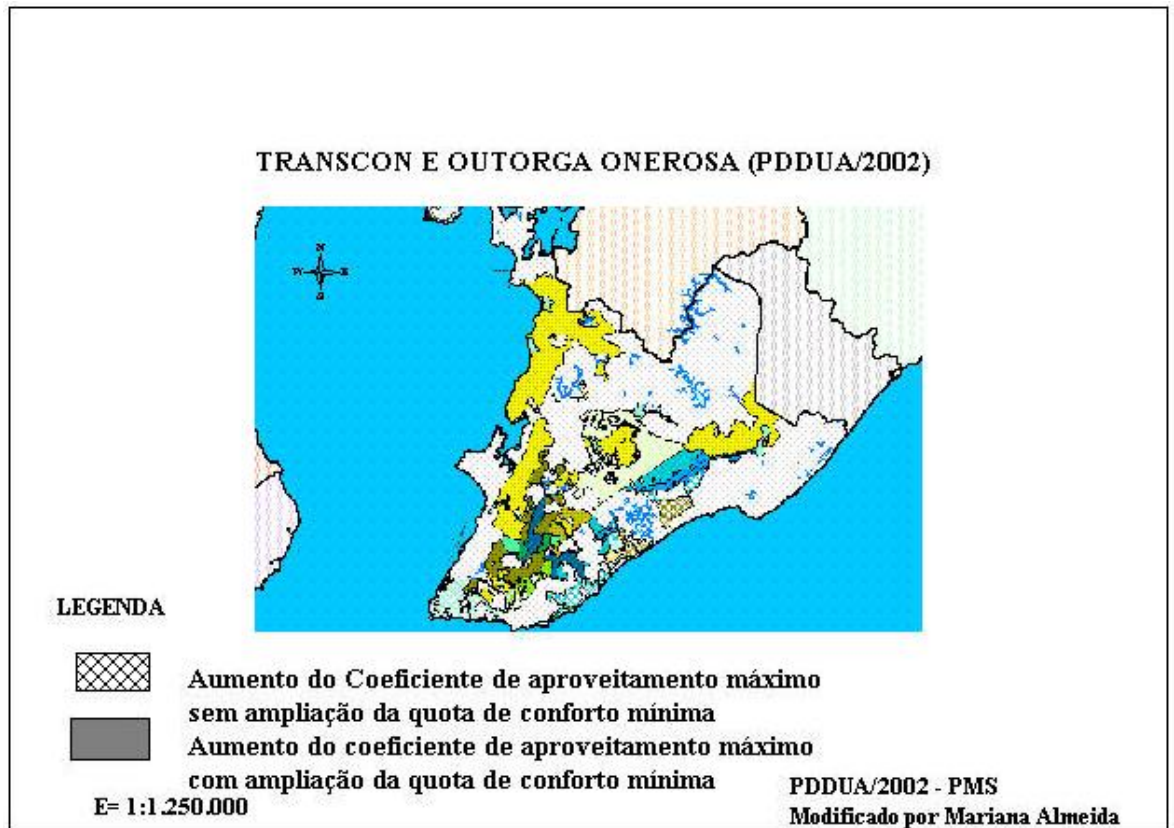
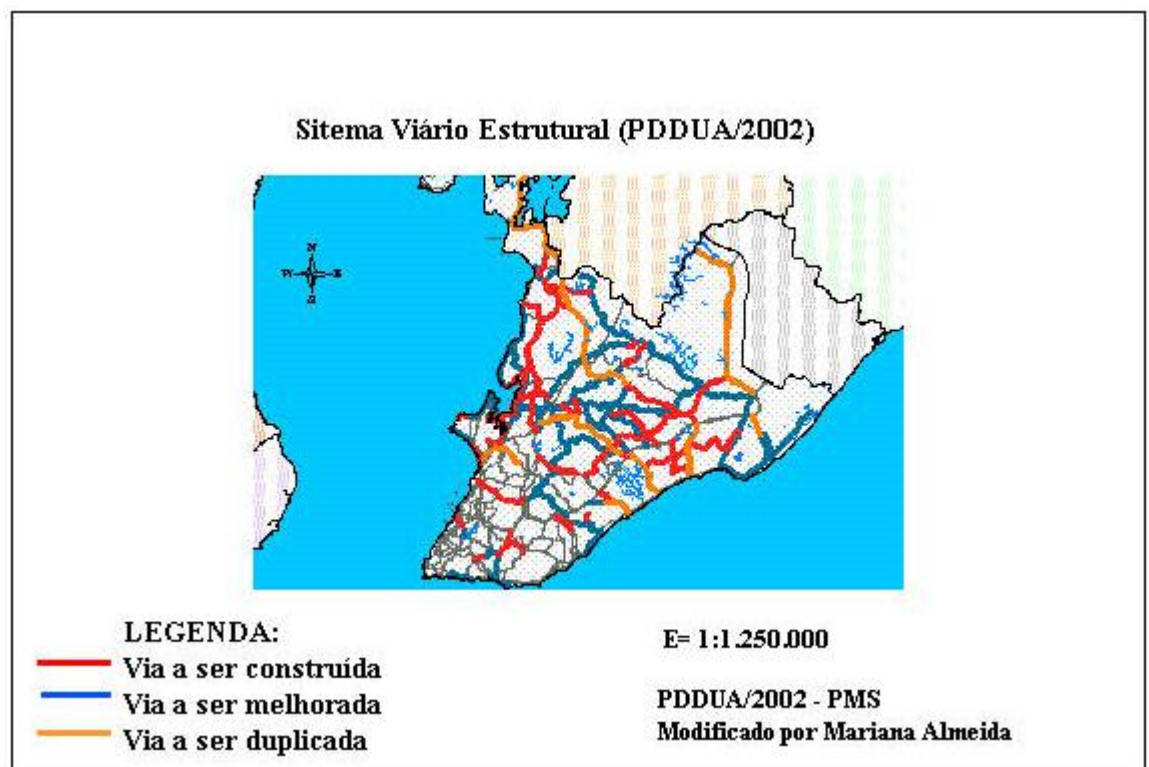


FIGURA 10



### **3.0) INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NA REGIÃO DA PITUBA**

A gestão atual de Salvador tem como objetivos promover o desenvolvimento sustentável da cidade. Com base nisso investe na implantação de obras no corredor da Orla, pois assim estará incrementando a atividade turística (atividade tida como prioridade do ponto de vista da atual gestão).

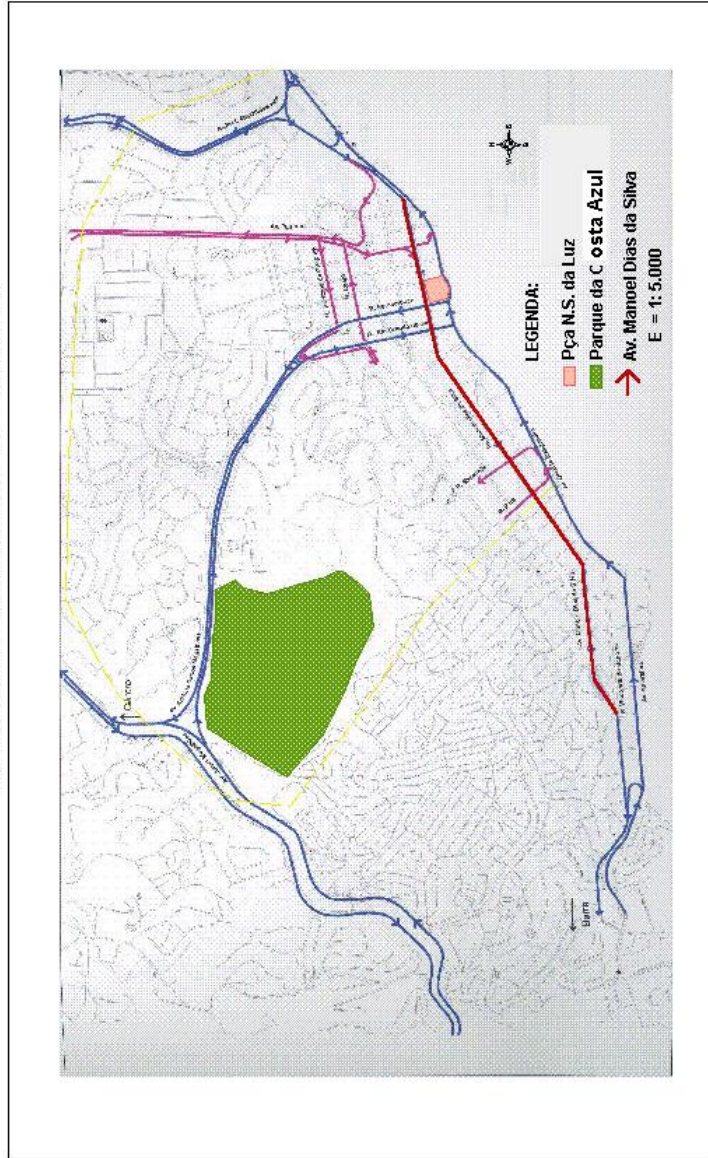
Porém essas obras estão limitadas a um pequeno espaço físico, não conciliando a atividade turística com a necessidade dos moradores. Por mais que as mesmas valorizem os terrenos, e dêem status à região, os espaços que interligam essas grandes obras continuam seguindo a lógica de expansão das outras áreas não privilegiadas com tais recursos.

A competência por tais obras é do Estado e da Prefeitura. Destacam-se as principais obras da região: Avenida Manoel Dias da Silva, Parque da Cidade, Praça Nossa Senhora da Luz (realizadas pela Prefeitura – SEPLAM) e o Parque Costa Azul (realizada pelo Governo – CONDER). (ANEXO 2)

A escolha da região da Pituba para a realização das obras deve-se à concentração dos turistas (concentração de hotéis) além de contar com uma estrutura espacial ordenada em relação ao restante da cidade. Como essa atividade explora, principalmente a região litorânea, essa região foi dotada da melhor estrutura de lazer. De uma forma geral a estética do bairro, conseqüentemente da cidade foi modificado, conseguindo atingir o propósito. Porém nota-se a desarticulação dos espaços. São obras pontuais que não incorporam as áreas vizinhas, ficando soltas no espaço urbano.

FIGURA 11

## RECORTE DA ÁREA EM ESTUDO



FONTE: PROJETO AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA - SEPLAM  
ADAPTADO POR MARIANA ALMEIDA

### 3.1) A REVITALIZAÇÃO DA AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA

A Avenida Manoel Dias da Silva foi reformada dentro de um contexto de desenvolvimento da cidade do Salvador. Após a consolidação de ocupação da área, busca adequar suas condições de infra-estrutura para sustentar um consumidor do espaço e preservar os ativos capitalistas. Esse consumidor é resumido a uma classe com grande poder aquisitivo, que com a expansão da cidade, vê a oportunidade de mudança para novas áreas. Assim sendo, faz-se necessário o investimento em requalificação de áreas, para que não ocorra situação semelhante ao centro da cidade, abandonado devido à saturação espacial.

Dentro de um contexto histórico, a Avenida Manoel Dias teve origem no projeto de loteamento da Cidade da Luz, elaborado por Theodoro Sampaio em 1919. Sua estrutura larga buscava desde sua criação, dar nova forma à cidade moderna que se buscava na época. Além da largura da via, foi feita arborização nas calçadas largas, dentro das necessidades da época. No projeto de loteamento da área fica bem definido o objetivo de ter bons resultados da organização espacial, além da possibilidade de se obter uma renda sobre os investimentos de infra-estrutura feitos. Todo investimento destinado à área foi baseado no bem estar, ventilação, largura das vias. Tudo isso tinha a valorização dos terrenos como pano de fundo. E como toda análise do espaço urbano não pode ser estudada de forma segregada, no projeto de Theodoro Sampaio, constava além das avenidas e o sistema de infra-estrutura que fariam a configuração do tecido urbano, equipamentos urbanos de uso coletivo, como parques, praças e jardins.

Esse pensamento encontra sua base na lógica capitalista. A terra urbana e toda a sua infra-estrutura devem ser avaliadas como diferencial de produção.

Essa mesma visão de aproveitamento do espaço urbano como fonte de lucro do capitalismo, impera até os dias atuais e só pode ser sustentada única e exclusivamente num sistema capitalista de desigualdade. A terra só valoriza porque o acesso à mesma não é igualitário. O caso da Pituba, um grande lote de terras pertencendo a uma família, que através do loteamento possibilitou incrementar a renda urbana à mesma. Assim desde 1919, o terreno da atual Pituba gera uma renda urbana baseada num sistema desigual de distribuição de terras. Com o incremento de investimentos do tipo infra-estrutura é possível agregar valor adicional

correspondente ao valor investido, acrescido de juros para se alcançar a mais valia, e com isso a valorização das terras prevista por Theodoro Sampaio em 1919.

A avenida em estudo teve sua implantação a partir de 1940, acompanhando o processo de expansão de Salvador, dentro dos princípios do EPUCS. A arborização das avenidas remete-se às idéias das cidades-jardins (HOWARD) a fim de diminuir a poluição que tem crescimento proporcional ao crescimento da cidade. É importante ressaltar o crescimento populacional da época. A estrutura urbana tomava novas formas. Outras áreas diferentes do centro da cidade consolidavam-se e novos centros comerciais começavam a se desenvolver. A mancha urbana se expande, a partir desse período, ocupando o “Miolo”.

Essa expansão de Salvador deve ser entendida como um conjunto de intervenções no sistema de circulação. A partir desse a cidade se configura, podendo expandir-se para novas áreas e desenvolver atividades particulares de cada uma.

A Avenida Manoel Dias da Silva é classificada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, no sistema viário da Cidade, como Via Arterial II , cortando o bairro da Pituba até o início do bairro da Amaralina. Com dois quilômetros e meio de extensão, ganhando melhoria da circulação na área.

Os usos ao longo desta Avenida eram inicialmente voltados para as atividades de veraneio (até a década de 1940), transformou-se em seguida em residencial permanente, com a valorização da mesma. Posteriormente, houve uma nova modificação para o uso misto (comércio, serviço e residencial).

O projeto se insere no contexto de requalificação urbano-ambiental e objetiva ordenar o corredor estrutural da Orla Atlântica, fazendo fluir o tráfego, eliminando seus pontos críticos, melhorando as condições de circulação do transporte coletivo e acessibilidade à Pituba, além de equacionar seus problemas de alagamento.

Segundo o projeto de requalificação da Avenida Manoel Dias da Silva, através da Secretaria de Planejamento Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico – Mário Leal Ferreira, tem como objetivo geral:



Adequar a geometria viária proporcionando a melhoria da segurança e desempenho do trânsito dos veículos e pedestres; equacionar problemas urbano-ambientais da Avenida Manoel Dias da Silva, melhorando a qualidade do ambiente urbano.

Seguem os objetivos específicos do referido projeto:

- Melhorar a circulação de transportes coletivo, individual e de pedestres, compatibilizando-o com as novas demandas geradas pelos investimentos públicos e privados no corredor estrutural da Orla;
- Reduzir tempo de viagem e aumentar a segurança, reduzindo o número de acidentes;
- Economizar combustível e reduzir a poluição atmosférica e sonora;
- Eliminar os problemas de alagamento ocorridos nos períodos de maior precipitação pluviométrica, causados pela inadequação da rede de drenagem da avenida;
- Dinamizar a atividade comercial e de serviços informais exercidos pela população situada nas menores faixas de renda, com melhoria das condições de trabalho e ordenamento do espaço público.
- Incentivar as atividades terciárias desenvolvidas ao longo da via e da sua área de influência, com estímulo ao aumento do coeficiente de aproveitamento e a indução de implantação de novos empreendimentos- elementos que trarão impactos diretos na geração de postos de trabalho e renda;
- Recuperar os espaços de lazer e torná-los sociáveis.

A Avenida Manoel Dias da Silva encontra-se inserida no bairro da Pituba, na região sudeste do município, ao longo do único corredor estrutural da Orla Atlântica, próxima ao subcentro Iguatemi, margeado por um corredor de vias arteriais (Av Juracy Magalhães Júnior e Av ACM), distando, aproximadamente, 7 Km do tradicional centro da cidade. No seu entorno estão localizados o Parque Costa Azul, o Parque da Cidade e o Jardim dos Namorados.

A Avenida Manoel Dias da Silva, com extensão de 2,90 Km interliga a Rua Fernando Menezes de Góes com a Rua Visconde de Itaborahy, formando um binário com as avenidas Otávio Mangabeira e Amaralina, com duas pistas separadas por canteiro central e passeios laterais, predominantemente estreitos.

No sentido de ampliar a capacidade e o desempenho viário, propôs-se retirar o canteiro central, a criação de estacionamentos em trechos alternados em trechos alternados ao longo da margem esquerda da via e nas ruas transversais, bem como o alargamento das calçadas na margem direita, possibilitando a circulação de pedestres com maior conforto e segurança.

O passeio possuía uma largura média de 2,5 metros (antes da obra), aumentando para em média 5,5 metros. O piso é em concreto vassourado e placas pré-moldadas nas cores terra e cinza.

As intervenções que estruturam este projeto são a implantação de infra-estrutura de saneamento básico, com a substituição da rede de coleta de água pluvial, a supressão do canteiro central, além da melhoria do sistema de circulação de veículos e pedestres ao longo da Avenida, que se insere na quinta zona de tráfego em produtividade e atratividade de viagens em Salvador.

A Praça Brasil, próxima à Rua Território do Acre, foi revitalizada, ganhou piso em granito, bancos em concreto e barracas de côco e acarajé. Outras dez pequenas praças foram implantadas: na Rua Paraíba, na Av. Otávio Mangabeira com a Manoel Dias da Silva, na Rua Rio Grande do Sul, na Rua Rio de Janeiro, na Rua Sergipe, na Rua Espírito Santo, duas na Rua Goiás e duas na Rua Mato Grosso, nestes casos sendo construída uma em cada lado da Av. Manoel Dias da Silva.

Todas estas praças têm bancos e a maioria recebeu piso em granito. As rampas de acesso para portadores de deficiência física também foram previstas, não só nas praças, mas também nos passeios junto às faixas de pedestres. Os estacionamentos têm vagas especiais para os portadores de deficiência.

Em resumo pode-se verificar que os objetivos do projeto estão diretamente ligados ao espaço físico, à infra-estrutura e a ponto de vista econômico. Os objetivos ligados ao ambiente social não são abordados de forma enfática, bem como a consequência dessa obra, de grande porte na estrutura viária, na rotina da comunidade.

### **3.1.1) CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA:**

A área limreira caracteriza-se por dispor de uma expressiva concentração de pontos comerciais, de serviços e institucionais em toda sua extensão. As atividades predominantes são: farmácias, clínicas/ consultórios, supermercados, agências bancárias, comércio local, restaurantes, teatros, hotéis.

A área de influência imediata caracteriza-se pela interpelação direta das localidades atendidas pelas vias transversais que alimentam a Av. Manoel Dias da Silva, abrangendo Pituba e parte de Amaralina. Nesses locais, predomina o uso residencial, com população de baixa renda.

A área de influência mediata incorpora os bairros que podem ser atendidos pela própria avenida, como também pelas avenidas Juracy Magalhães Júnior, ACM, Paulo VI e Magalhães Neto, com população de média e alta renda.

A área de influência indireta engloba bairros distantes, que se utilizam a avenida como tráfego de passagem.

Para realização das obras foi necessária a divisão do mesmo em etapas, uma vez que se tratando de uma via de grande extensão, não seria viável interditá-la por completo, de uma só vez. Além disso, o impacto sobre a população que a utiliza seria maior, e a insatisfação com as obras seria grande, mesmo sabendo-se que num momento posterior seriam visíveis os resultados. Mas uma interdição completa traria muitos transtornos, não só aos residentes e comerciantes locais, como para as pessoas que se utilizam a via até mesmo como passagem.

### 3.1.2) ETAPAS DA OBRA:

1ª Etapa: Trecho de 800m da avenida e seis transversais, 1.100m de rede de drenagem, 2.105m de meios-fios, 6.000 m<sup>2</sup> de passeios em concreto de 2,60m x 5m de largura, 1.150m<sup>3</sup> de asfalto (CBUQ), 6.000m de redes subterrâneas, 60 árvores, 66 postes de iluminação, além de vasilhames de lixo e telefones públicos;

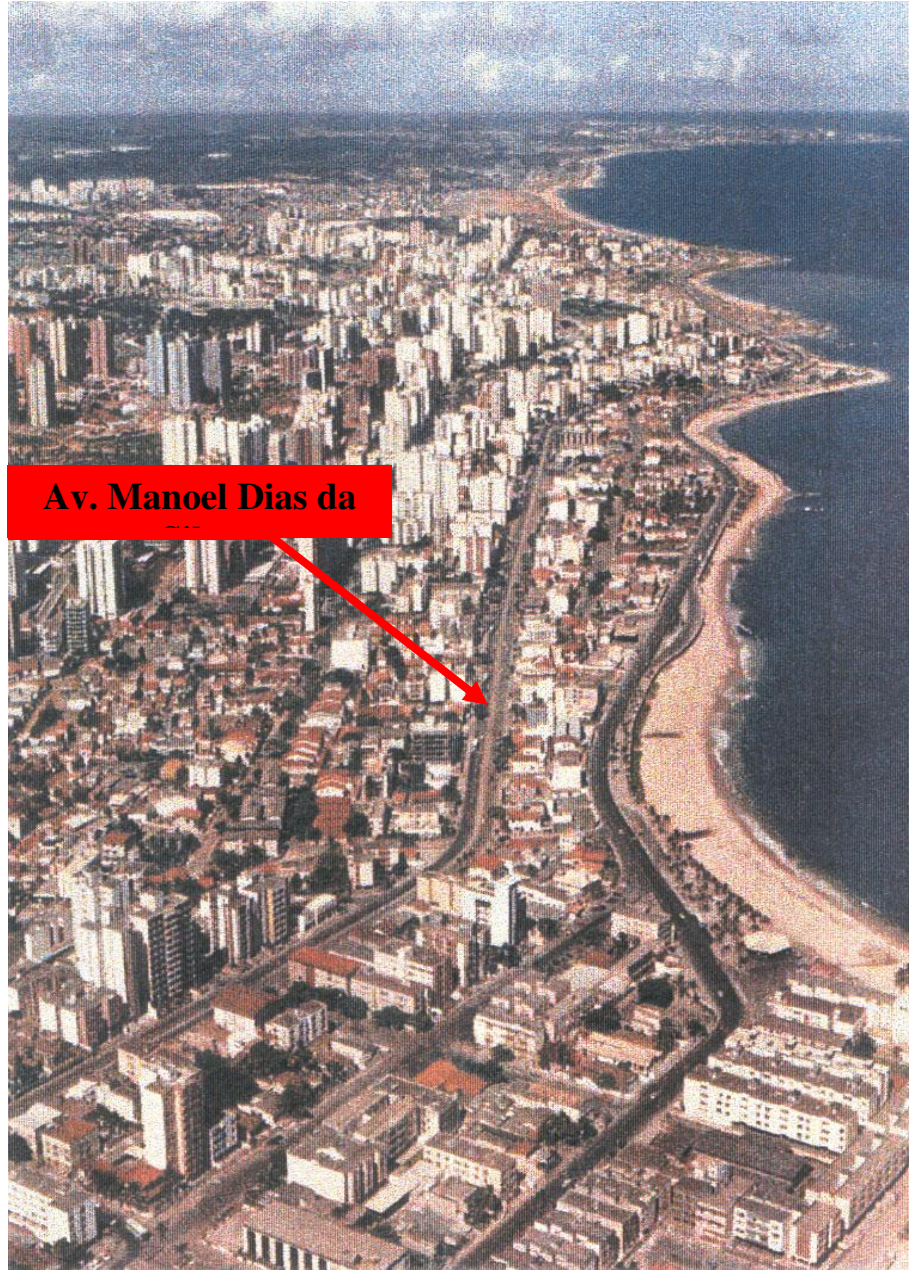
2ª Etapa: Trecho de 880m (do cruzamento na Rua Rio Grande do Sul até a Rua Pará), 1.300m de novas redes de drenagem, 2,580m de meios-fios, 2,580m de sarjeta em concreto, 1.265m<sup>3</sup> de asfalto (CBQU), passeios de largura de 2,60m x 5m, 75 postes (25 em transversais), pista com 14,20m dividida em 4 faixas de trânsito, 6.600m de redes subterrâneas, plantio de 75 árvores com protetor, 12 semáforos. Nessa etapa, a Praça Brasil sofreu melhorias, com o passeios e calçadão, com desenhos em granito, bancos e nova concepção paisagística com plantio de 20 novas mudas. Foi colocado novo sistema de captação de água da chuva<sup>8</sup>, interligando-os às redes previamente executadas, implantação de redes subterrâneas de água, esgoto, energia, telefonia, gás natural e TV a cabo.

“A Avenida Manoel Dias é considerada pelo Plano Diretor de 1992 como ponto crítico de alagamento.”... as ações nos corredores de tráfego, embora intimamente ligadas aos sistemas de microdrenagem, foram inseridas no contexto deste relatório em função da importância das demais artérias no dia a dia da comunidade, considerando-se, principalmente, a necessidade de escoamento livre dos veículos em momentos de emergências...no caso da Avenida Manoel Dias da Silva, foi detectada, como principal causa dos alagamentos, a deficiência do sistema de drenagem.(SALVADOR,1992)”.

3ª Etapa: Trecho de aproximadamente 1Km (cruzamento com a Rua Pará até encontro com a Rua Visconde de Itaborahy, em Amaralina), calçadas de largura de 2,50m x 5m, 2.200m de passeios e meios-fios em granito, asfaltamento, redes subterrâneas, moderna rede de drenagem, 45 poste de iluminação. Foi construída uma praça localizada no fim da avenida, na confluência com a Rua Visconde de Itaborahy. Foi feito um túnel sob a pista nesse trecho a fim de facilitar o uso pelos pedestres e evitar riscos de atropelo. O túnel conta com iluminação adequada e uma proteção metálica ao longo da descida da rampa, enfatizando a segurança, evitando acidentes com os pedestres.

<sup>8</sup> Em 1998 a Prefeitura concluiu obras de macrodrenagem, interligando-a com as galerias de Amaralina, mas sem sucesso, os problemas persistiram. Para a solução dos alagamentos, deve-se fazer obras de microdrenagem, como feito na 2ª etapa do Projeto estudado. Plano Diretor de Drenagem e Contensão de Encostas da Cidade do Salvador:Programa Emergencial. PMS,1992.Salvador.

As intervenções na Avenida Manoel Dias da Silva foram executadas pela prefeitura, através Superintendência de Urbanização da Capital (SURCAP), com o apoio do governo do estado. Os recursos para a execução das três etapas foram obtidos em financiamento junto ao Banco Mundial (Bird). Em síntese, os trabalhos envolveram o reordenamento do tráfego, com a retirada do canteiro central, a criação de vagas para estacionamento e a definição através do traçado das transversais que entram ou saem da via principal, a implantação de nova infraestrutura de drenagem, além de um novo tratamento urbanístico para calçada, meio-fio e sinalização.

**FIGURA 12****AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA**

Fonte: Projeto paisagístico para Av. Manoel Dias da Silva, 2000

### 3.2) PROJETO DA PRAÇA NOSSA SENHORA DA LUZ

O Projeto de requalificação da Praça Nossa Senhora da Luz visa urbanizar e resgatar uma área de 9.989,74 m<sup>2</sup>, do bairro da Pituba, que se encontrava degradada pelo seu abandono e má utilização. Basicamente prevê-se intervenções com as seguintes características:

Proteção total do seu entorno com grades metálicas e acessos feitos através de quatro portões e mais um portão exclusivo da EMBASA, para a estação de rebaixamento do esgoto;

No seu interior, serão distribuídos círculos concêntricos, alternando áreas plantadas e circulações, com pisos em mosaico cerâmico e concreto moldado "in loco";

Iluminação adequada também disposta em círculos concêntricos

Na área central haverá um elemento em forma de tronco de pirâmide, com possibilidade de acesso para apreciação da paisagem;

Paisagismo compreendendo o plantio de novas espécies vegetais;

Criação de uma fonte de água sobre a laje da estação da EMBASA;

Criação de 92 vagas de estacionamento para automóveis.

### 3.3) PROJETO DO PARQUE DA CIDADE

O Parque da Cidade voltado para o lazer, uma das maiores áreas naturais da cidade do Salvador, são 720 mil metros quadrados da Mata Atlântica. Em 2001 foi revitalizado como área de preservação ambiental para uso coletivo da população. Foram feitas instalações de equipamentos como ciclovias, contornando 3.500m do parque, lanchonetes, sanitários, bicicletário, aparelhos de ginástica e brinquedos infantis, recuperação da praça dos idosos, plantio de 5.000 mudas de diversas espécies, além de construído um anfiteatro para 600 pessoas e um estacionamento para 250 carros e um alojamento da Polícia de Proteção Ambiental. Foi feita também a recomposição do coqueiral da Orla Marítima a partir da Praia de Amaralina, além do plantio de árvores em diversos bairros, ruas e avenidas da cidade.

Apesar de ter perdido parte do seu terreno, com ocupações irregulares, ainda mantém suas características originais. Com áreas bem definidas de mata, restinga e dunas, possui cerca de 20 espécies de árvores frutíferas, a fauna é composta por animais silvestres entre pássaros répteis, micos, coelhos etc.

A Secretaria de Parques e Jardim (SPJ), em parceria com o Governo do Estado, através do Faz Cultura, está desenvolvendo o Projeto Música no Parque, com objetivo de democratizar o acesso à cultura e abrir mais um espaço de lazer na cidade. Esse Projeto acontece no anfiteatro recém – construído, aos domingos pela manhã, com shows de artistas de diferentes gêneros musicais. O Projeto acontece durante todo verão. Além dos shows musicais são desenvolvidas atividades recreativas para crianças e idosos desenvolvidas por escolas, creches e asilos.

O policiamento na área do parque é intenso devido a sua localização. Ao redor encontram-se algumas ocupações espontâneas com alto índice de violência. Uma população que vive os contrastes da área que contribui para desenvolver o sentimento de exclusão dessa classe, conseqüentemente refletido nas suas ações de violência. Temos aí a convivência de duas classes sociais ocupando um espaço em comum, porém com direitos restritos.



### 3.4) CRIAÇÃO DO PARQUE COSTA AZUL

Com uma área de 55 mil metros quadrados o Governo da Bahia, através da Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador - CONDER, construiu o Parque Costa Azul. Essa área era de uso privado há vinte anos atrás, onde funcionava o Clube Costa Azul.

Para realizar essa obra, reivindicada pela população há duas décadas, o Governo da Bahia desapropriou a área, que já estava invadida ilegalmente, e transferiu as 81 famílias que viviam em condições subumanas nas ruínas do antigo clube para o loteamento Jaguaribe I, onde receberam casas com completa infra-estrutura. Lá, os ex-favelados contam com escola, hospital, maternidade, farmácia, transporte fácil e supermercado próximo.

Ou seja, a população carente que tinha as ruínas como abrigo foram relocadas para áreas periféricas, ficando assim escondida da realidade de segregação de Salvador. Foi feita uma “limpeza” na área, deixando-a adequada para desenvolver seu papel de cenário turístico.

Assim, dentro do processo de revitalização da área do Costa Azul foram implantados os seguintes equipamentos no Parque:

- Dois Playgrounds;
- Campo de futebol;
- Ciclovias e pistas de cooper, em níveis diferenciados;
- Duas pistas de patinação;
- Quatro restaurantes, com especialidades em: cozinha internacional, massas, carnes, comida típica;
- Anfiteatro ao ar livre para 600 pessoas sentadas;
- Equipamentos de ginástica;
- Fonte luminosa, próxima à passarela;
- Viveiro de plantas funcionando como um mini-horto para produção de mudas;
- Prédio para Administração;
- Estacionamento com 150 vagas.

Foi construída, ainda, uma passarela sobre a Avenida Otávio Mangabeira, ligando a ciclovia da Orla ao Parque e uma ponte de 35m sobre o rio Camurugipe, interligando o Parque com a Avenida Magalhães Neto e facilitando o acesso dos moradores da Pituba, Caminho das Árvores e adjacências.

Na área do Parque funciona também o Colégio Estadual Thales de Azevedo (Colégio Piloto), que não corresponde aos interesses reais da administração pública na educação, oferece cursos de 1º e 2º graus, a partir da 5ª série, com 18 salas de aula, três laboratórios, auditório para 184 pessoas, sala de informática, dança e de línguas e uma biblioteca pública que ocupa uma área de 600 m quadrados, incluindo um mini-auditório.

### 3.5) JARDIM DE ALAH / PARQUE ATLÂNTICO

A Orla Marítima de Salvador passa por um processo contínuo de degradação com a completa ocupação pelo comércio informal, basicamente de alimentação, desenvolvido em estruturas físicas denominadas "barracas". As "barracas" e seus acessórios mal utilizados são responsáveis pela limitação da área que deveria ser utilizada pelos banhistas, dando um aspecto de abandono a uma das nossas maiores atrações turísticas.

Dunas são destruídas ilegalmente para dar lugar às barracas, banheiros e cozinhas, construídos pelos barraqueiros, a captação de esgoto inexistente a nível primário e secundário, poluindo a areia da praia, a água do mar e comprometendo a higiene e o saneamento.

Segundo informações do site da SEPLAM (Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente) existe para a região da Orla que compreende Jardim de Alah e Parque Atlântico um projeto que visa a requalificação desse ambiente.

São objetivos do projeto de urbanização da orla:

- Resgatar a imagem da Orla como espaço referencial para seus moradores e visitantes, valorizando seus elementos cênicos, simbólicos e culturais, imprescindíveis à vida de toda aglomeração urbana, garantido à sua feição original, com suas dunas, cobertura vegetal, espécies nativas;
- Integrar funcionalmente a Orla Marítima à Cidade tornando-a um circuito privilegiado de atividade social e de lazer para a sua população;
- Devolver o espaço de praia ao cidadão, racionalizando a ocupação na areia das praias e reordenar equipamentos, notadamente as barracas tipo restaurante, garantindo a sustentabilidade do meio ambiente;
- Elevar o padrão dos serviços prestados ao usuário das praias, garantindo higiene, bom atendimento e preços compatíveis com o mercado;
- Ampliar o aproveitamento da Orla, estimulando os usos recreativos, esportivos e de lazer, inclusive nos períodos noturnos;

- Otimizar os custos de investimentos, de manutenção, da prestação dos serviços, potencializando o uso dos equipamentos implantados, também através da sua utilização noturna;

- Inserir a Orla no contexto de desenvolvimento econômico da Cidade, através do incremento de sua atratividade turística e da promoção de novas formas de trabalho e criar um modelo de gestão capaz de garantir a implementação, eficiência e continuidade do Projeto.

O projeto de urbanização Jardim de Alah, Praia de Armação, compreende:

1. zoneamento que indica no calçadão e nas praias os espaços e respectivas atividades de recreação e lazer, e os espaços para barracas, (agrupadas em decks);

2. implantação de calçadão, ciclovia, equipamentos de apoio ao lazer e mobiliário urbano continuamente ao longo deste trecho da orla, em forma modular, entre a praia e a avenida;

3. indicações para recuperação do coqueiral, e outros elementos da paisagem natural , etc ;

4. soluções de iluminação específicas de acordo com a utilização prevista para cada espaço, suas características ambientais e a ocupação do solo nas áreas de influência;

5. delimitação de áreas, onde as intervenções físicas devem ser mínimas;

6. padronização dos equipamentos destinados às barracas de praia, baianas de acarajé, água de coco e módulos sanitários;

7. soluções para pavimentação, equipamentos, mobiliário urbano e acessos à praia adequadas às demandas do portador de deficiência física.

- Jardim de Alah - Praia de Armação - Setorização

Este trecho possui 03 setores com características diferenciadas:

- a) Calçadão entre a ponte sobre o rio Camurujipe e o Jardim de Alah. A intervenção prevê modificação de taludes e execução de contenções, visando aumentar a

largura do calçadão, adequando-o à nova seção proposta e permitindo a implantação de ciclovia.

b) Jardim da Alah

A intervenção na área do coqueiral do Jardim de Alah será mínima, respeitando e recuperando a paisagem original desta área verde. Neste espaço serão renovados apenas o parque infantil e os equipamentos de ginástica. A ciclovia ganhará independência do calçadão, ficando o seu traçado definido por dentro do coqueiral.

Na praia próxima aos estacionamentos existentes serão implantados 03 decks padronizados de 06 barracas tipo A.

c) Jardim de Alah - Praia de Armação:

Calçadão padronizado será executado em todo o percurso, incluindo ciclovia, recebendo 02 decks do tipo B de 06 barracas. Nas praias será ampliada a área destinada ao vôlei de praia.

A seção tipológica de implantação acomoda calçadão e ciclovia, às vezes em níveis diferenciados, visando reduzir o movimento do terreno, assim como melhorar a visibilidade da praia, desde a avenida.

**FIGURA 13**  
**PARQUE DA CIDADE**



**FIGURA 14**  
**PRAÇA NOSSA SENHORA DA LUZ**



**FIGURA 15**  
**PRAÇA NOSSA SENHORA DA LUZ**



**FIGURA 16**  
**PARQUE COSTA AZUL**



**FIGURA 17**  
**AVENIDA MANOEL DIAS DA SILVA**



### **3.6) REFLEXÃO SOBRE AS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO DA PITUBA**

Diante dessas obras implantadas na Pituba, pode-se concluir que é o interesse do Estado em promover determinadas áreas para acompanhar a dinâmica e divulgação da cidade.

Em entrevista dada para compor o relatório do Plano Plurianual (PPA), o atual Prefeito Antônio Imbassahy fala dos planos para 2003, baseado numa frase de Ghandy: “Se queremos progredir, não devemos repetir a história, mas fazer uma história nova”.

Essa dinâmica visa integrar Salvador ao contexto globalizado, promovendo assim, áreas que resumem o interesse dessa política.

A Pituba é um bairro que desde o surgimento esteve pronto a atender às classes dominantes. Conseqüentemente sempre esteve sob os olhos dos promotores e especuladores do espaço urbano. A atuação do Poder Público foi fundamental para sua consolidação integrada ao sistema urbano de Salvador.

A Pituba teve atenção especial na sua formação, tendo sua expansão regulada dentro dos interesses de transformá-la em área nobre e valorizada. Na sua evolução histórica, percebe-se a legitimação desses interesses estabelecidos na legislação urbanística. A mesma preocupou-se em montar a imagem da Pituba de forma excludente, dificultando o acesso da classe popular. As invasões existem, mas o espaço não é usufruído da mesma maneira por todos. Além disso, adotou-se uma política urbana de adensamento populacional que só foi possível com a atuação forte do mercado imobiliário, especulador e a divulgação do bairro como área para moradia na zona urbana, porém com qualidade de vida, característica ausente no Centro Tradicional.

Dessa forma a explosão demográfica aliou-se ao setor terciário desenvolvido para atender essa demanda. A partir daí surgem problemas de congestionamentos e drenagem. Esses demonstram que a região chegou a ponto de saturação. Mais uma vez o poder público atua a fim de evitar a decadência do bairro, assim como ocorreu com o Centro Tradicional. Investe-se em obras de infra-estrutura e de requalificação dos equipamentos urbanos. Essa requalificação é um dos termos integrantes da política de embelezar a cidade, em determinadas áreas, para esconder os problemas da “cidade-real”.



Os princípios de revitalização de centros urbanos surgiram em reação aos movimentos de renovação urbana entre as décadas de 1930 e 1970, acompanhando o urbanismo modernista. Tinha como objetivo implantar o caráter “saneador”, destruindo áreas para posteriores edificações para novos usos e constituir novos pólos. A maior crítica à revitalização é que nessas ações apenas os interesses imobiliários são atendidos (VAZ,1995:Dicas Polis nº31).

Assim, obras como a da Avenida Manoel Dias da Silva criam um espaço moderno, dentro do que “os turistas” e promotores do espaço necessitam, mesmo que se forme uma área destoante do resto da cidade. Essas obras carregam em si o título de obras de revitalização, porém sua essência é perdida, uma vez que esse conceito de requalificação busca, além de dar nova dinâmica à economia, resgatar a identidade cultural do local, entretanto não ocorre no bairro.

Em Maricato (*apud* MALTA) entende as propriedades fundiárias ou imobiliárias o motor que orienta a localização dos investimentos públicos na circulação viária. “Trata-se de obras que são mais imobiliárias do que viárias, ...já que a lógica do seu traçado não está apenas na necessidade de melhorar os transportes, mas na dinâmica de abrir novas frentes (localizações) para o mercado imobiliário de alta renda. Talvez, mais do que a lógica da circulação, baseado no veículo individual, o que orienta esse tipo de investimento, seja a lógica da rentabilidade imobiliária.” (*ib.idem*,2000).

A arquitetura moderna, funcionalidade do espaço, vias largas, valorizando pedestres e automóveis, acesso para deficientes físicos, enfim, o espaço com estrutura completo em apenas 2,5Km, ou seja, um recorte dentro da cidade com características de cidades de países desenvolvidos.

O que chama atenção é que não se verificam interesses e nem planos de substituir a estrutura da cidade pelas mesmas propostas da Pituba. E ainda que o fizessem, poderia ser considerada agressão ao espaço físico juntamente com sua estrutura e seus processos. Seria uma negativa a todo período evolutivo, negar-se-ia o conteúdo histórico de cada localidade, então a solução encontrada (se isso supre as necessidades de valorização da cidade) é a construção de espaços tecnologicamente evoluídos, porém sem conexão e identificação com as áreas.

Vaz (1995) analisa o processo de revitalização urbana que ocorre nos grandes centros das metrópoles, podendo ser aplicado ao caso da Pituba. “Muitas intervenções nas áreas centrais das cidades ocorreram sob a ótica de ações de embelezamento ou de grandes projetos de renovação urbana. Estes últimos alteraram radicalmente a configuração das áreas e exigiram grandes investimentos. Essas intervenções se caracterizaram por sobrepor os aspectos funcionais e os interesses imobiliários a outros fatores que um governo preocupado com a qualidade de vida e a valorização da cidadania não pode ignorar (VAZ,1995)”.

Dentro da concepção de Harvey (Harvey,1992 apud MARICATO,2000), a estética estável da modernização fordista foi substituída pela instabilidade, efemeridade, pelo espetáculo, transformando o espaço urbano em cenário para a dominação econômica ou ideológica.

Nessa política de elaborar a imagem da cidade a ser vendida, usa-se o discurso de defesa ambiental. Esse discurso pode ser caracterizado no bairro da Pituba com o Projeto do Parque da Cidade.

A fim de “amenizar” as diversas agressões ambientais, causadas pelo interesse do poder público em não tomar conhecimento e atitudes punitivas, investe-se na requalificação de uma área verde dentro desse espaço de valorização. Tal massa de cobertura vegetal é insignificante se comparada com o total existente no Município, além das diversas agressões permitidas a particulares pelo Poder Público.

Assim, o Estado pode divulgar sua defesa de áreas verdes, valorizando importante parque (que antes servia de refúgio de marginais) transformando-o em mais um equipamento urbano que ajuda a valorizar a Pituba e conseqüentemente Salvador.

Como a requalificação de um sistema viário, por si só, não incrementa o processo de embelezamento da cidade, a Pituba recebeu requalificação da Praça Nossa Senhora da Luz que foi reformada valorizando os aspectos estéticos. O Parque Costa Azul é criado para abolir as ruínas de uma antiga construção particular, o Clube Costa Azul. Com essa obra é até possível defender o discurso de criação de áreas de lazer públicas, o que em tempos passados essa enorme área era destinada ao lazer dessa classe solvável, responsável pela consolidação da Pituba.

O que se pode observar diante dessas intervenções é que são obras em pontos determinados que de fato não favorecem a ocupação por todas as camadas sociais. São feitos investimentos em requalificação das áreas, mas não é investido nas áreas vizinhas ou outras áreas. Em verdade, trata-se de esconder o restante da cidade dos olhos dos frequentadores das áreas qualificadas. Investe-se numa estrutura viária, mas não nos meios de transportes coletivos, que seriam os responsáveis por fazer essa área ocupada por uma população de renda menor. Como é possível entender a requalificação de um espaço que segrega as demais áreas de uma cidade que visa uma inserção num mundo globalizado?

## CONCLUSÃO

Pode-se concluir que a partir da política de expansão urbana que define o crescimento de Salvador, os grandes empresários são os principais produtores e definidores do espaço urbano. Eles encontram total apoio do mediador dos conflitos do espaço urbano, ou seja, o Estado.

A população de Salvador, busca conciliar seus interesses diante da política desenvolvida no espaço urbano. Tentam resistir às imposições espaciais que atendem interesses diferentes dos populares e que se legitima através da legislação defendida e implantada pelo poder público.

Atualmente o Estado insiste em expandir essa política e vai legitimá-la através do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental. O mesmo não tem intenções de melhoria do espaço urbano para a maioria da população. É tendencioso em diretrizes que irão contemplar todas as necessidades dos grandes investidores e a justificativa dada à população é relacionada às chances proporcionada pelos mesmos, que geram empregos. Porém é necessário lembrar que grandes investimentos só aproveitam mão-de-obra para os serviços baratos e temporários. Grande parte da população não é especializada suficientemente para ocupar cargos importantes nesses grandes investimentos, sendo ocupados por migrantes. Nesse caso o espaço urbano é revitalizado para abrigar essa população migrante e as classes dominantes de Salvador. A população sente-se participante desse espaço apenas na produção do mesmo, ao contribuir com a mão-de-obra nas construções.

A atual estrutura política, diante dessas concepções de ordenamento do solo, utiliza-se da participação popular para dar continuidade aos seus planos. Porém, é válido notar que existe sim, uma falta de respeito aos cidadãos de Salvador, uma vez que essa discussão de políticas urbanas, tal como determina o Estatuto da Cidade, ocorre apenas como cumprimento de uma rotina, sem absorver as diversas opiniões de melhoramentos. Essas políticas são apresentadas à população após a conclusão, ou seja, isso deixa claro que as audiências públicas são convocadas para informar e não discutir as diretrizes, uma vez que o Plano urbanístico encontra-se no prazo final para encaminhamento para votação. Assim a cada dia se consolida mais a gestão urbana de Salvador, baseada em princípios ditatoriais.

Segundo Maricato (2000) é necessário construir a consciência de cidade real com a atuação e demandas populares. É necessário salientar, que qualquer tentativa de fazer a população aproveitar o espaço urbano (direito de uso e acessibilidade), trata-se de uma mera ideologia sem fundamento.

Enfim, Salvador vai tendo sua expansão físico-territorial dentro desse sistema capitalista que é capaz de infringir os limites ambientais alegando o desenvolvimento econômico e vendendo a imagem da cidade como local essencial para a rota turística devido às suas belezas naturais (contradição com as ações de revitalização) e palco viável para a captação de grandes investimentos.

Porém ao lado desse “resort” vendido através do mercado globalizado, existe e prolifera, como praga, a cidade dos excluídos, e esses ocupam ilegalmente as terras que não fazem parte dos interesses imobiliários, ou até então não está dentro das terras promissoras de valorização.

Dentro das novas proposições do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (ainda em processo de discussão) é possível que essa região continue a sua valorização baseada em requalificação de espaços pontuais, desconectados do contexto de geral da cidade de Salvador, tentando esconder uma cidade que cresce desordenadamente, longe dos interesses políticos, que tenta sobreviver ao descaso público.

O bairro da Pituba, como toda e qualquer área da cidade, é vítima das ações e interesses dos agentes (Estado, empresários imobiliários etc) que dominam a expansão e tendências econômicas de Salvador. No entanto é uma vítima com seus privilégios, se comparada com áreas carentes. Porém não é correto usar esse pensamento como consolo, uma vez que o urbanista tem o espaço urbano como seu objeto de estudo. Ele é entendido como o local onde as relações sociais se concretizam.

A Pituba é um bairro desestruturado no espaço de uma forma geral, uma vez que as políticas públicas, desde sua primeira ocupação, como área de veraneio, utilizaram esse espaço para transformá-lo num meio segregador. Montou-se um cenário para produzir uma cidade nos moldes globalizados, pronta a desenvolver sua função turística e esconder o restante da população que vive atrás desse palco onde a produção estética prevalece sem se preocupar com a noção de conjunto. A Pituba então, transforma-se, a cada obra de

revitalização ou requalificação, num bairro cenário-abrigo para turistas, muitas vezes não atendendo as necessidades dos próprios moradores.

Existem então, políticas que visam o ordenamento do espaço, dentro de uma lógica capitalista, que tem como características a exclusão, segmentação, segregação e desigualdade.

A partir desse entendimento do espaço, como resultado de uma dinâmica que incorpora processos históricos, dentro de uma forma para exercer determinada função, conclui-se que a Pituba é um bairro construído dentro da concepção capitalista que coloca a cidade numa posição de visibilidade para um mundo globalizado.

O que se pretende alcançar na verdade é uma cidade que mascara sua população pobre, com desvio de prioridades atuando em intervenções que valorizam a estética e o supérfluo, escondendo essa classe de um palco onde o espetáculo deve ser visto por um público que não está disposto a enxergar a estética da miséria. Esta é a cidade fragmentada e partida. A cidade em que o espetáculo de alguns se nutre da miséria de muitos.

Essas intervenções escondem uma realidade que de nada interessa ao Estado. O espaço sim, o interessa. O espaço traz meios para produzir o lucro. A população pobre é apenas o “exército de reserva” que terá que se adaptar a todas as imposições e limitações da cidade à sua classe. Porém, para os consumidores do espaço, a cidade tende a tornar-se um ambiente com todas as exigências atendidas dentro dos modelos e modismos existentes. Concretiza-se mais um exemplo de que o direito à sociedade é restrito a poucos cidadãos, ficando os demais reféns da dominação do espaço pelo Estado.

## REFERÊNCIAS

- ARANTES, Otília/ VAINER, Carlos/ MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Editora Vozes, Petrópolis 2002;
- BRITO, Cristóvão de Cássio da Trindade .A produção da escassez de terrenos urbanos em Salvador e suas conseqüências na reprodução futura do espaço urbano, Salvador 1997;(Dissertação de Mestrado);
- \_\_\_\_\_, Cristóvão de Cássio da Trindade. Impactos Econômicos Recentes na Economia Baiana e a expansão do bairro da Pituba, Salvador 1993; (monografia)
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos : o que os cidadãos devem fazer para humanização das cidades no Brasil,Estúdio Nobel,São Paulo 1999;
- CARMO, Marco Antônio Rego .Desenvolvimento Industrial na Região Metropolitana de Salvador e Planejamento físico-espacial do Centro Industrial de Aratu, Salvador 2001; (monografia)
- CARVALHO, Ilce Maria Marques de. A Centralidade em Salvador : parâmetros para um debate,Salvador 1993; (Dissertação de Mestrado);
- CORREA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. Bertrand Brasil,Rio de Janeiro 2000;
- \_\_\_\_\_, Roberto Lobato. O espaço Urbano.Ática,São Paulo 1995;
- \_\_\_\_\_, Roberto Lobato. Trajetórias geográficas.Bertrand Brasil,Rio de Janeiro 1997;
- DEBIAGGI, Moema Castro .Política Urbana : a produção e o consumo da cidade.Editora Mercado Aberto,Porto Alegre 1986;
- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades.Editora Martins Fontes,São Paulo 2000;
- FORTI, Reginaldo. Marxismo e Urbanismo Capitalista.Livraria Editora Ciências Humanas, São Paulo 1979
- GUIGOU, Jean – Louis. O Espaço Interdisciplinar.Editora Nobel,São Paulo 1986;
- MARICATO, Ermínia. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial Editora Alfa – Omega, São Paulo 1982;
- NUNES, Débora . Salvador: o arquiteto e a cidade informal. PPG FAUFBA,Salvador 2000;
- PEDRÃO, Fernando. A Economia Urbana.Editora da UESC,Ilhéus 20002;
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz.Dos Cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Civilização Brasileira,Rio de Janeiro 1997;
- SAMPAIO, Antônio Heliodoro Lima. Formas Urbanas : Cidade Real & Cidade Ideal, Quarteto Editora,Salvador 1999;
- SAMPAIO, Theodoro. Relatório dos estudos e projeto para uma Cidade Nova (A Cidade da Luz) na Pituba, nos terrenos de propriedade do Sr. Manoel Dias da Silva, Imprensa Oficial da Bahia,Salvador 1919;
- SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado.Hucitec,São Paulo 1988;
- \_\_\_\_\_, Milton. O espaço do cidadão.Nobel,São Paulo 1987;
- SOUZA, Ângela Gordilho.Limites do habitar.Edufba,Salvador 2000;
- \_\_\_\_\_, Invasões e Intervenções Públicas : Uma Política de atribuição espacial em Salvador,Rio de Janeiro 1990; (Dissertação de Mestrado);
- SOUZA, Maria Adélia. Governo Urbano.Editora Nobel,São Paulo 1988;
- TEIXEIRA, Fernando S. B. Retrospectiva do Planejamento Urbano de Salvador, Salvador 1998; (monografia)
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Salvador : Transformações e Permanências (1549-1999).Editora da Uesc,Ilhéus 2002;
- \_\_\_\_\_, Pedro de Almeida .Dois séculos de pensamento sobre a cidade.Editora da UESC,Ilhéus 1999;
- VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra – Urbano o Brasil.Fapesp,São Paulo 1998;

**PROJETOS:**

Projeto Pituba-OCEPLAN, Salvador 1975;  
 Projeto Manoel Dias da Silva : Projeto – SEPLAM, 2000;

**ARTIGOS:**

MARICATO, Ermínia. A cidade é um grande negócio, 1988;  
 MIRANDA, Zoraide Amarante Itapura de. A urbanização do campo e seus impactos sócio-econômicos;  
 SANT'ANNA, Maria Josefina Gabriel. A cidade como objeto de estudo: diferentes olhares sobre o urbano, 2002;  
 SIMÕES, Graça Maria Dutra & NUNES, Iracilda Ribeiro. Considerações gerais sobre os aspectos básicos do campo e da cidade. Universidade de Feira de Santana-BA, Feira de Santana 1996;  
 VAZ, José Carlos. Invertendo prioridades nas vias públicas, 1994 (Dicas Polis n° 11);  
 \_\_\_\_\_, José Carlos. Legislação de uso e ocupação do solo, 1996 (Dicas Polis n° 77);  
 \_\_\_\_\_, José Carlos. Vida nova para o centro da cidade, 1995 (Dicas Polis n° 31);

**PERIÓDICOS:**

A TARDE. Problemas não cortam paixão pela Pituba , 19 de setembro de 1998;  
 A TARDE. Pituba do veraneio ficou restrita ao passado, 10 de agosto de 2002;  
 A TARDE. Entidade vê privilégio em concessão da Seplam, 30 de dezembro de 2002;  
 A TARDE. Moradores acusam Imbassahy de improbidade administrativa, 29 de dezembro de 2002;  
 A TARDE. Obras travam o trânsito na Manoel Dias, 01 de agosto de 2002;  
 JORNAL DA UNICAMP. As terras que a cidade engoliu, 30 de setembro de outubro de 2002;  
 JORNAL TRIBUNA DA BAHIA. Prefeitura inaugura a Av. Manoel Dias, 18 de setembro de 2002.

**INTERNET:**

[www.arq.ufsc.br](http://www.arq.ufsc.br)  
[www.bdt.fat.org.br](http://www.bdt.fat.org.br)  
[www.comciencia.br](http://www.comciencia.br)  
[www.sepantec.ba.gov.br](http://www.sepantec.ba.gov.br)  
[www.correiodabahia.com.br](http://www.correiodabahia.com.br)  
[www.emilianojose.com.br](http://www.emilianojose.com.br)  
[www.geobrasil2001.hpg.ig.com.br](http://www.geobrasil2001.hpg.ig.com.br)  
[www.uol.com.br/cultvox](http://www.uol.com.br/cultvox)  
[www.polis.org.br](http://www.polis.org.br)  
[www.sei.ba.gov.br](http://www.sei.ba.gov.br)  
[www.eco.unicamp.br](http://www.eco.unicamp.br)  
[www.federativo.bndes.gov.br](http://www.federativo.bndes.gov.br)  
[www.iphan.gov.br](http://www.iphan.gov.br)  
[www.jornaldamidia.com.br](http://www.jornaldamidia.com.br)  
[www.fpabramo.org.br](http://www.fpabramo.org.br)  
[www.ub.es](http://www.ub.es)  
[www.seplam.pms.ba.gov.br](http://www.seplam.pms.ba.gov.br)  
[www.rio.rj.gov.br](http://www.rio.rj.gov.br)  
[www.urbanismo.hpg.ig.com.br](http://www.urbanismo.hpg.ig.com.br)  
[www.cfm.org.br](http://www.cfm.org.br)



## ANEXO 1

“A Lei nº 2.181/68, denominada Reforma Urbana do Município, foi enviada à Câmara pelo então prefeito Antônio Carlos Magalhães, alegando a constituição de verdadeiros latifúndios improdutivos, através da enfiteutização de grandes partes das terras públicas. Propunha vender o domínio direto das terras foreiras e a propriedade plena das terras rendeiiras do patrimônio municipal, ocupadas por terceiros, com fins de obtenção de recursos para: implantação do sistema viário previsto pelo EPUCS, construção de casas populares para os servidores municipais e implantação de lotes agrícolas. Segundo estudos de Andrade Ribeiro e Debeffe (1979), essas medidas resultaram basicamente na liberação de terrenos de propriedade da PMS.” A Reforma Urbana, atacando latifúndios improdutivos, criou condições para eliminação da enfiteuse em terras de sua propriedade e acelerou a expansão da cidade para fora de seus limites tradicionais, criando assim, um “além salvador”(pág.103). Por outro lado, “tudo indica que as terras foram vendidas a um preço não representativo das tendências do mercado imobiliário” (pág.107), além do que as negociações também resultara em permutas pouco vantajosas para o município. No cômputo geral, a arrecadação realizada não foi suficiente nem para a implantação do novo sistema viário e muito menos para os programas habitacionais que não foram implantados. Do total de área das glebas vendidas no período de 1969 a 1978, correspondendo a 2.541,11ha, isto é, 7,5% da superfície do município, apenas cinco glebas constituíam 67,3% do total da superfície alienada, todas elas localizadas na zona de expansão urbana; o restante compreendia algumas áreas de loteamentos, que estavam aforadas, localizadas basicamente na Orla, Estrada Velha do Aeroporto e BR-324, áreas já infra-estruturadas, e uma maioria de pequenas glebas, no tecido urbano consolidado, as quais os ocupantes queriam consolidar a propriedade plena. Em 1975, o prefeito Jorge Hage criou a Comissão de Terras Públicas (Decreto nº 4.808/75) para levantar a situação das terras de propriedade do município; detectou-se então, que o patrimônio era de 13.409ha, sendo que destes, 9.132,14ha (68,1%) estavam dentro dos limites de Salvador e 4.276,88ha (31,9%) no município de Lauro de Freitas. Entretanto, da porção localizada em Salvador, a PMS detinha então, o domínio pleno de apenas 1,44ha (0,45%) da área do município de Salvador, o restante correspondia a: aforamentos (83,45%); arrendamentos (6,55%); e ocupação irregular, ou seja, sem vinculação legal (8,56%) (apud FRANCO,1983:144). Propunha a referida Comissão, entre outras medidas, a reformulação dos dispositivos da Lei 2.181/68, o que não se concretizou, pois não havia suporte político, dado a queda do Prefeito em 1977.”(GORDILHO, 1990: 58 e 59 nota 4)”.

**ANEXO 2**