



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**“REVITALIZAÇÃO” DA ÁREA DO COMÉRCIO EM SALVADOR-BA:
A CONSTRUÇÃO DE CONSENSOS SOBRE REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS
CENTRAIS URBANAS**

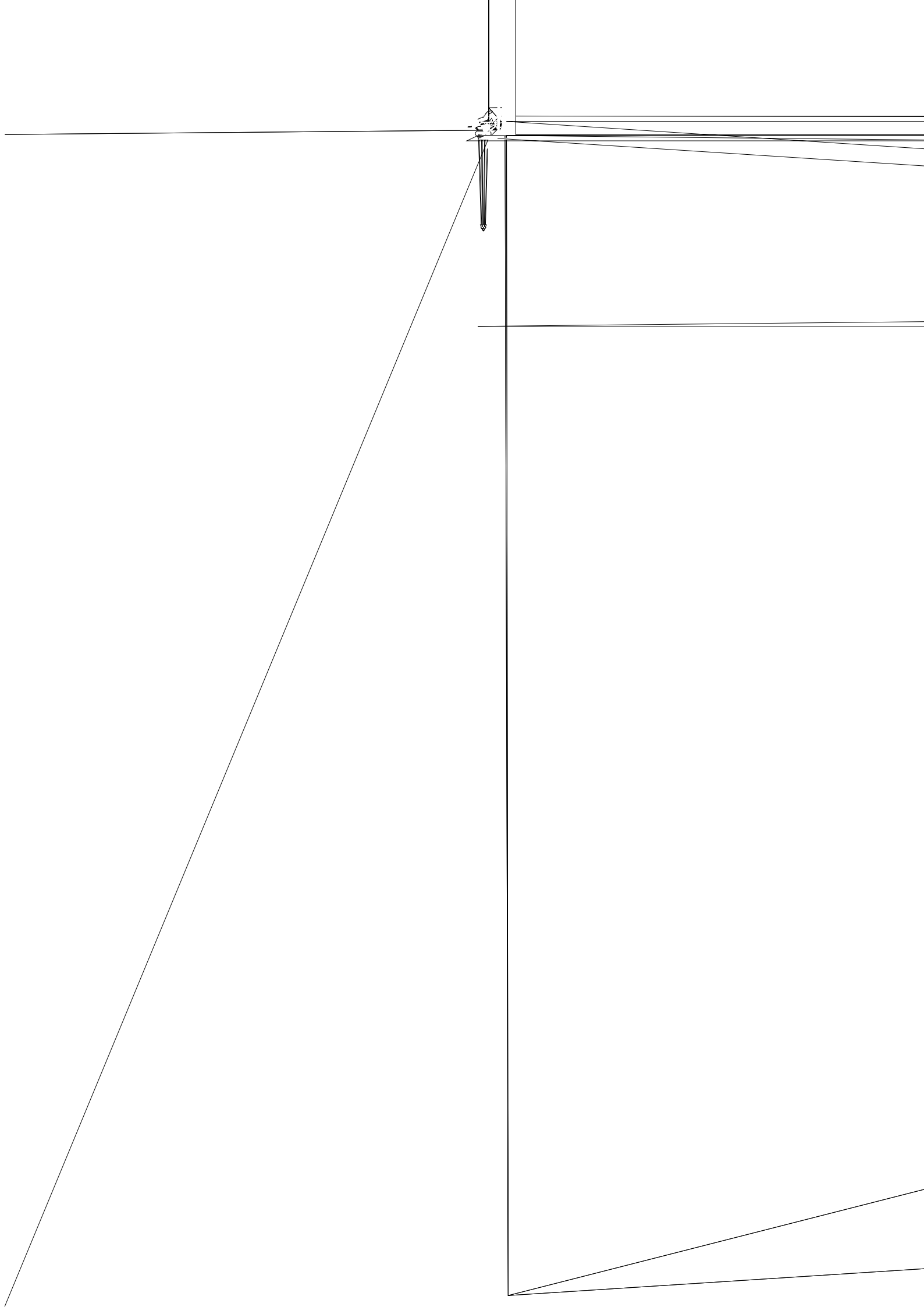
JACILEDA CERQUEIRA SANTOS

Salvador-Bahia
Março – 2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.



S237 Santos, Jacileda Cerqueira,

“Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas / Jacileda Cerqueira Santos. _ Salvador, 2007.

214 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Ângelo Szaniecki Perret Serpa.

Dissertação apresentada ao Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia para obtenção do título de Mestre em Geografia.

1. Geografia urbana – Salvador (BA) 2. Planejamento urbano – Salvador (BA) 3. Espaço urbano 4. Renovação urbana I. Serpa, Angelo Szaniecki Perret. II. Universidade Federal da Bahia. Instituto de Geociências III. Título.

CDU 911.9:711(813.8) (043)



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**“REVITALIZAÇÃO” DA ÁREA DO COMÉRCIO EM SALVADOR-BA:
A CONSTRUÇÃO DE CONSENSOS SOBRE REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS
CENTRAIS URBANAS**

JACILEDA CERQUEIRA SANTOS

ORIENTADOR: PROF. Dr. ANGELO SZANIECKI PERRET SERPA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

submetida em satisfação parcial dos requisitos ao grau de

MESTRE EM GEOGRAFIA

à
Câmara de Ensino de Pós-Graduação e Pesquisa
da
Universidade Federal da Bahia

Aprovado:

Comissão Examinadora

.....
.....
.....

Prof. Dr. Angelo Szaniecki Perret Serpa
Prof. Dr. Marco Aurélio Filgueiras Gomes
Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos

Data da Aprovação:/...../.....

Grau conferido em:/...../.....

AGRADECIMENTOS

Sempre tenho problemas com agradecimentos, porque acho que vou cometer a injustiça de esquecer alguém. A algumas pessoas eu devo agradecer pelo apoio técnico, a outras academicamente e a outras por algumas poucas palavras, mas que fizeram todo esse processo doloroso (plagiando meu orientador) valer a pena.

Aos professores: Creuza Lage, Cristóvão Brito, Maria Auxiliadora, Rubens de Toledo, Sylvio Bandeira, Marco Aurélio Gomes, Pedro Vasconcelos pelas dicas para esta pesquisa.

Aos colegas pelos ótimos momentos que passamos juntos, especialmente aos Andersons Carrigé e Gomes, Paulo, Camila, Isabela e Selma. Adorei conhecê-los e espero que não nos deixemos nunca.

A Clímaco pelo apoio desde antes de pensar em fazer Geografia. Se não fosse por isso, talvez, eu não estivesse agradecendo agora. A Angelo mais que pela orientação na pesquisa, pela atenção, pela preocupação, e por algumas lições dadas fora da sala de aula, que talvez, ele nem saiba o quanto foram importantes. Vocês dois são mais que professores para mim.

Aos entrevistados e ao pessoal das bibliotecas nas quais pesquisei, principalmente a Sra. Luciana da CODEBA e Sra. Nadja da FGM, pela colaboração e paciência.

Ao pessoal da Seplam, especialmente tia Hilda e à turma da biblioteca pela compreensão com minhas dívidas; a Raimundo Torres, Regina Pires, Genilton, Sr. Lázaro, aos meninos do NGI; à turma da Coplan e à turma da Copi pela pressão que fizeram o tempo todo.

Pela torcida, aos amigos Ilce, Rita, Francis, Cássio, Ivã, Raoni, Míriam, Silvana e Jurandir, Léia, Wolfram, Tonny, Kari e Fadigas, Sori; às primas batalhadoras Leila e Milena e a meus avós pelos cuidados nos últimos meses.

RESUMO

A cidade constitui-se num fenômeno geográfico que, na medida em que é produzido pela sociedade, tem a capacidade de refletir as características a ela inerentes, além dos processos espaciais estruturadores provindos das relações ali existentes. O tema “requalificação de áreas centrais urbanas” começou a ser discutido pela Geografia a partir da década de 1990, apesar de já existirem contribuições de outras disciplinas desde a década de 1960 – quando se tornou uma tendência do planejamento urbano. A aceleração do processo de expansão urbana da Cidade do Salvador, a partir da década de 1960, levou o lugar onde, até então, se desenvolviam atividades portuárias e administrativo-financeiras a perder parte de suas funções para outras áreas da cidade e, com o propósito de recuperar a dinâmica perdida deu-se início a um processo que objetiva sua requalificação. Sendo assim, o presente estudo analisa a importância da área central antiga de Salvador para a dinâmica espacial da cidade, bem como sua relevância econômica e cultural, procurando compreender o mundo de idéias que gira em torno dos processos de requalificação de áreas centrais urbanas, na medida em que, cada vez mais, há um direcionamento, em todo o mundo, em função do retorno às antigas estruturas do espaço urbano que passam a ser consumidas, material e ideologicamente, num contexto em que novos enfoques são dados à cidade e seus sub-espacos.

Palavras-chave: Requalificação; Áreas Centrais Urbanas; Planejamento Urbano; Organização do Espaço.

ABSTRACT

A city is composed as a geographic phenomenon to the degree that is produced by society and has a capacity to reflect the characteristics inherent in the society, as well as the structural and spatial characteristics derived from these existing relationships. The theme of “requalification of central urban areas” began to be discussed by Geografia starting in the decade of 1990, in spite of already existing contributions in other disciplines since the decade of 1960, when it became a trend in urban planning. The acceleration of the process of urban expansion in the city of Salvador, starting in the decade of 1960, brought about a change whereby port and financial-administrative activities began to move part of these functions to other areas of the city and thereby was initiated a proposal to recuperate this lost dynamic with the objective of urban requalification. In this way, the present study analyzes the importance of the old central area of Salvador as a spatial dynamic of the city, as well as its economic and cultural relevance, seeking to comprehend the world of ideas that revolve in turn within the processes of requalification of central urban areas, to the degree that more and more, there is a global tendency in functional return to the old structures of urban space that pass to be consumed, physically and ideologically, within the context as new focal points that are provided to a city and its subspaces.

Key words: Urban Requalification; Central Urban Áreas; Urban Planning; Organization of Space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.01 – Localização do Inner Harbor no bairro de Fells Point	47
Figura 2.02 – Inner Harbor: Requalificação do Porto Histórico na Área Central	49
Figura 2.03 – Área requalificada de Fells Point, Baltimore.....	49
Figura 2.04 – Aquário Nacional de Baltimore no Inner Harbor.....	49
Figura 2.05 – Inner Harbor: vista panorâmica.	49
Figura 2.06 – Localização da área portuária no Centro Antigo de Barcelona.....	51
Figura 2.07 – Área portuária de Barcelona antes e depois das intervenções da década de 1970	52
Figuras 2.08 e 2.09 – Sardana: apresentação dança típica espanhola com participação de turistas num espaço público.....	53
Figura 2.10 – Estátua viva no calçadão em “La Rambla”.	53
Figura 2.11 – <i>Shopping Center</i> em um dos cais em Barcelona.....	53
Figura 2.12 – Porto Velho, que abriga espaços públicos abertos, além dos <i>piers</i> para o turismo náutico.	54
Figura 2.13 – Porto Olímpico, transformado em área turística após as Olimpíadas de 1992.	54
Figura 2.14 – Localização de Puerto Madero, em Buenos Aires.....	55
Figura 2.15 – Antigos armazéns portuários reutilizados.....	56
Figura 2.16 – Novos edifícios comerciais com a mesma volumetria dos antigos armazéns.	57
Figura 2.17 – Área do porto onde foi permitido o aumento do gabarito de altura dos edifícios.	57
Figura 2.18 – Área portuária do Rio de Janeiro e seu entorno.	63
Figura 2.19 – Vista da área portuária do Rio de Janeiro.	64
Figura 2.20 – Entrada para pedestres no “mergulhão” da Praça XV.....	66
Figura 2.21 – Pessoas circulando na Praça XV.	66
Figura 2.22 – Vista do Píer Mauá.....	67
Figura 2.23 – Área industrial e portuária transformada em imóveis residenciais do PAR.....	68
Figura 2.24 – Centro Tradicional e área portuária de Porto Alegre.	69
Figura 2.25 – Usina do Gasômetro	71
Figura 2.26 – Armazéns da área portuária de Porto Alegre	72
Figura 2.27 – Vista da área portuária de Porto Alegre.....	72
Figura 2.28 – Imóvel vazio no Centro de Porto Alegre.....	73

Figura 2.29 – Bairros de área central de São Paulo objetos de intervenções.....	74
Figura 2.30 – Galpão da Oficina Boracéia.	76
Figura 2.31 – Projeto Parque do Gato na Foz do Rio Tamanduateí.....	77
Figura 2.32 – Imóvel a ser reformado pelo Programa de Intervenção em Cortiços.....	77
Figura 2.33 – Biblioteca Mário de Andrade.	78
Figura 3.01 – Evolução do Núcleo Inicial de Salvador	83
Figura 3.02 – Construção da segunda torre do Elevador Lacerda em 1929.....	90
Figura 3.03 – Plano Inclinado Pilar em 1898.....	90
Figura 3.04 – Plano Inclinado Gonçalves em 1890	90
Figura 3.05 – Mancha Urbana da Salvador em 1940 e 1976	92
Figura 3.06 – Área Conquistada ao mar durante a década de 1910.	95
Figura 3.07 – Shopping Iguatemi, Estação Rodoviária e seu entorno.	101
Figuras 3.08 e 3.09 – Incêndios no Mercado Modelo em 1969 e 1984.	108
Figura 3.10 – Rua do Pelourinho após a requalificação.	109
Figura 3.11 – Zoneamento da Lei Municipal nº 1.146/26.	111
Figura 3.12 – Zoneamento do Decreto-Lei nº 701/1948.....	112
Figura 3.13 – Polígono da Identidade Cultural.	115
Figura 4.01 – Intervenções do “Programa de Revitalização” propostas para a Área do Comércio	120
Figura 4.02 – Área de estudo do “Projeto Comércio”.	121
Figura 4.03 – Área de estudo do “Programa de Valorização Comércio/Pilar”.....	125
Figura 4.04 – Armazéns 1 e 2 do Porto, que passaram por “Estudo de Volumetria e Parâmetros Urbanísticos”.	127
Figura 4.05 – Zoneamento do Porto de Salvador.....	128
Figura 4.06 – Percurso da Via Náutica.....	131
Figura 4.07 – Intervenções Propostas para o Pilar.....	132
Figura 4.08 – Área de estudo do Plano Urbanístico do Comércio.	133
Figura 4.09 – Área de atuação do <i>M aster Pl n</i>	136
Figura 4.10 – Ocupação do solo por trechos.....	139
Figura 4.11 – Tipologia dos imóveis.....	141
Figura 4.12 – Propriedade dos imóveis.....	141
Figura 4.13 – Estado de conservação dos imóveis.	143
Figura 4.14 – Percentual dos ramos de atividades no setor formal alocados no Comércio.144	
Figura 4.15 – Percentual dos ramos de atividades nos setor informal alocados no Comércio.	144
Figura 4.16 – Público consumidor dos produtos e serviços oferecidos na área do Comércio.	146

Figura 4.17 – Atividades no pavimento térreo dos imóveis.	146
Figura 4.18 – Atividades nos demais pavimentos dos imóveis.....	147
Figura 4.19 – Trechos do Porto de Salvador.....	148
Figuras 4.20 e 4.21 – Costureiras, Carnavalescos e visitantes na inauguração da Fábrica do Carnaval no Armazém 1 das Docas.....	150
Figura 4.22 – Proposta de circulação para a Área Central de Salvador	156
Figura 4.23 – Plano Inclinado Pilar após nova reforma.....	158
Figura 4.24 – Organização dos comerciante informais.....	159
Figura 4.25 – Estacionamentos no Comércio por tipo.....	159
Figura 4.26 – Motivo da Viagem nos estacionamentos “Fora da Via” na Área do Comércio	160
Figura 4.27 – Circuito da Fórmula Renault no Comércio.....	161
Figura 4.28 – Lixo nas ruas.....	163
Figura 4.29 – Fórmula Renault no Comércio.....	169
Figura 4.30 – Saída da Lavagem do Bonfim na Conceição da Praia	170
Figura 4.31 – Solar do Unhão	172
Figura 4.32 – Igreja da Conceição da Praia.	173
Figura 4.33 – Mercado Modelo.	174
Figura 4.34 – Forte São Marcelo.....	174
Figura 4.35 – Sede da Associação Comercial da Bahia.....	175
Figura 4.36 – Box na Feira de São Joaquim.	176

LISTA DE MAPAS

MAPA 01 – Localização da Área de Estudo.....	16
MAPA 02 – Delimitação das Freguesias Urbanas.....	86
MAPA 03 – Sucessão de Aterros.....	87
MAPA 04 – Zoneamento do Uso do Solo.....	116
MAPA 05 – Gabarito da Borda Marítima.....	117
MAPA 06 – Limites Institucionais Incidentes.....	118

LISTA DE QUADROS

Quadro 4.01 – Levantamento dos estudos existentes não-implementados.....	122
Quadro 4.02 – Empreendimentos instalados	151
Quadro 4.03 – Empreendimentos em vias de instalação	151
Quadro 4.04 – Centro administrativo municipal no Comércio.....	152

LISTA DE SIGLAS

ABIH	Associação Brasileira da Indústria Hoteleira
ACB	Associação Comercial da Bahia
AECOM	Associação de Empresários do Comércio
AOMSA	Anella Olímpica de Montjuic
APCP	Área de Proteção Cultural e Paisagística
APR	Área de Preservação Rigorosa
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Mundial
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEF	Caixa Econômica Federal
CENAB	Centro Náutico da Bahia
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CIA	Centro Industrial de Aratu
CIPM	Companhia Independente de Polícia Militar
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
COELBA	Companhia Elétrica do Estado da Bahia/ Grupo Iberdrola
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (até março de 1999) e Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador – RMS (até março de 1999)
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CPM	Centro de Planejamento Municipal
DESAL	Companhia de Desenvolvimento Urbano de Salvador
DESENBANCO	Banco de Desenvolvimento da Bahia
EMBASA	Empresa Baiana de Água e Saneamento
Emtursa	Empresa de Turismo S/A
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FAR	Fundo de Arrendamento Residencial
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
HOLSA	Barcelona Holding Olímpico S.A.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMIC	Instituto Miguel Calmon
IMPUSA	Instituto Municipal de Promoção Urbanística, S. A
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPAC	Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
JUCEB	Junta Comercial do Estado da Bahia
LIMPURB	Limpeza Urbana de Salvador
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo
MinC	Ministério da Cultura
OEA	Organização dos Estados Americanos
OGU	Orçamento Geral da União
OMT	Organização Mundial de Turismo

PAR	Programa de Arrendamento Residencial
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PRONAC	Programa Nacional de Apoio à Cultura
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RLAM	Refinaria Landulfo Alves
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SECTI	Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação
SEDUR	Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SEPLAM	Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico; Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (a partir de 2000)
SEPLAN	Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia
SESP	Secretaria Municipal de Serviços Públicos
SET	Superintendência de Engenharia de Tráfego
SETIN	Secretaria Municipal dos Transportes e Infra-Estrutura Urbana
SIRCHAL	Programa para a Revitalização dos Centros Históricos das Cidades da América Latina e do Caribe
SMEL	Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Entretenimento
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste,
SUMAC	Superintendência de Manutenção e Conservação da Cidade
SURCAP	Superintendência da Urbanização da Capital
TAC	Termos de Acordo e Compromisso
TELEBAHIA	Telecomunicações da Bahia
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)
UNIFACS	Universidade Salvador
VOSA	Vila Olímpica, S. A.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	15
CAPÍTULO 1 – REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS URBANAS NUM MUNDO DE IDÉIAS	19
1.1 AS ÁREAS CENTRAIS COMO ESPAÇOS ESTRUTURANTES DAS CIDADES.....	19
1.1.1 QUANDO AS ÁREAS CENTRAIS PERDEM SUA PRIMAZIA.....	22
1.2 CONSENSOS E CONTRADIÇÕES NOS PROCESSOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA.....	24
1.2.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO, URBANISMO FLEXÍVEL COMO NOVAS TENDÊNCIAS DE GESTÃO DE CIDADES	24
1.2.2 APROPRIAÇÃO DE CULTURAS LOCAIS.....	30
1.2.3 PRODUÇÃO DE ESPAÇOS REQUALIFICADOS.....	35
1.3 AS MUITAS REQUALIFICAÇÕES DAS CIDADES	38
1.3.1 OS ANTECEDENTES	38
1.3.2 DISCUTINDO ALGUNS CONCEITOS.....	41
CAPÍTULO 2 – ALGUMAS EXPERIÊNCIAS DE REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS NO BRASIL E NO MUNDO	45
2.1 EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS	46
2.1.1 BALTIMORE E O SUCESSO DE FELLS POINT E INNER HARBOR	46
2.1.2 A GESTÃO ESTRATÉGICA DO PLANEJAMENTO EM BARCELONA.....	50
2.1.3 PUERTO MADERO: O MAIS FAMOSO CASO LATINO-AMERICANO.....	55
2.2 EXPERIÊNCIAS BRASILEIRAS.....	58
2.2.1 DE VOLTA AO CENTRO DO RIO DE JANEIRO	62
2.2.2 REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE.....	69
2.2.3 O PROGRAMA AÇÃO CENTRO EM SÃO PAULO.....	74
2.3 HOMOGENEIZAÇÃO DO “FAZER CIDADE” POR UM MESMO MODELO.....	78
CAPÍTULO 3 – A ÁREA DO COMÉRCIO NA EVOLUÇÃO DO ESPAÇO DE SALVADOR	82
3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS	82
3.2 EXPANSÃO URBANA NO SÉCULO XX	91
3.2.1 CONTEXTO ECONÔMICO NO INÍCIO DO SÉCULO XX.....	91
3.2.2 ACELERAÇÃO DO PROCESSO DE EXPANSÃO TERRITORIAL	92
3.3 ASCENSÃO DE NOVAS CENTRALIDADES EM SALVADOR E A DESACELERAÇÃO DO COMÉRCIO	99
3.3.1 O PAPEL DAS NOVAS CENTRALIDADES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE SALVADOR.....	103

3.3.2	DESACELERAÇÃO DO PRIMEIRO CENTRO COMERCIAL E FINANCEIRO DE SALVADOR E SEU PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO	106
3.4	TRANSFORMAÇÕES NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL INCIDENTE NO COMÉRCIO.....	110
3.4.1	SITUAÇÃO ATUAL	114
	CAPÍTULO 4 – O PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO NO COMÉRCIO	119
4.1	AÇÕES INSTITUCIONAIS PARA A REQUALIFICAÇÃO DO COMÉRCIO.....	119
4.1.1	PLANOS INTEGRADOS ANTERIORES AO ATUAL PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO DO COMÉRCIO.....	119
A.	Programa de Revitalização (1977).....	119
B.	Projeto Comércio (1987).....	121
C.	Programa de Revitalização do Centro Comercial e Financeiro da Cidade Baixa (1992).....	123
D.	Programa de Valorização Comércio/Pilar (1994).....	124
4.1.2	ESTUDOS ESPECÍFICOS PARA A ÁREA PORTUÁRIA	126
A.	Programa de Revitalização de Áreas Portuárias – REVAP (1994)	126
B.	Estudo de Volumetria e Parâmetros Urbanísticos para a Área dos Armazéns 1 e 2 do Porto de Salvador (1995).....	127
C.	Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações dos Portos Organizados da CODEBA – PROAP (1997)	128
D.	Estudo de Viabilidade Técnico econômica e de Avaliação de Áreas Destinadas à Revitalização no Porto de Salvador (1997)	129
E.	Porto de Salvador: Estudo Locacional para Revitalização (2000).....	130
4.1.3	PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS INCORPORADOS AO ATUAL PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO DO COMÉRCIO	131
A.	Projeto Via Náutica (2000).....	131
B.	Projeto de Requalificação Urbana do Pilar (2003)	132
C.	Plano Urbanístico do Comércio (2005 – versão preliminar)	133
D.	<i>Master Plan</i> (2006 – em fase de elaboração).....	135
4.1.4	O ESCRITÓRIO DE REVITALIZAÇÃO DO COMÉRCIO.....	137
4.2	O NOVO CENÁRIO DO COMÉRCIO COM A IMPLANTAÇÃO DAS PROPOSTAS DESENVOLVIDAS.....	139
4.2.1	OCUPAÇÃO E USO DO SOLO	139
A.	Configuração da Ocupação do Solo.....	139
B.	A População Residente e a Questão Habitacional.....	142
C.	Atividades Não-residenciais	143
D.	Atividades Portuárias.....	147
E.	Outras Atividades ou Serviços de Impacto.....	150
4.2.2	TRANSPORTES E MOBILIDADE	153
A.	Transporte de Cargas.....	153
B.	Transporte Hidroviário de Passageiros	154
C.	Transportes Terrestres de Massa.....	155
D.	Transporte de Passageiros por Ascensores.....	157
E.	A Circulação de Pedestres	158
F.	Estacionamentos	159

G.	Infra-estrutura viária.....	161
4.2.3	SERVIÇOS URBANOS BÁSICOS.....	162
4.2.4	SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS SOCIAIS.....	163
A.	Saúde e Educação	163
B.	Promoção e Assistência Social	164
C.	Segurança pública.....	164
4.2.5	LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA INCIDENTE	165
4.2.6	AGENTES ENVOLVIDOS E SEUS MODOS DE ATUAÇÃO.....	166
4.2.7	ASPECTOS CULTURAIS E DE LAZER	168
A.	Realização de Eventos.....	168
B.	Equipamentos Culturais e de Lazer.....	171
	REFLEXÕES FINAIS	177
	REFERÊNCIAS	
	ANEXO	

APRESENTAÇÃO

O lugar onde se deu a ocupação inicial Salvador, seu Centro Tradicional¹, é um sítio que possui “dois andares”, permitindo a seguinte configuração: na Cidade Alta, implantou-se seu centro administrativo; e na Cidade Baixa, o porto e seu centro de negócios; separadas por uma escarpa de, aproximadamente, sessenta metros de altura.




A área do Comércio, situada na Cidade Baixa, está predominantemente voltada para o uso terciário e foi delimitada para atender às finalidades desta pesquisa: ao Norte na altura da Praça São Joaquim; ao Sul na altura do Solar do Unhão; a Leste pela encosta da Falha Geológica que separa a Cidade Baixa da Cidade Alta; e a Oeste pela Baía de Todos os Santos (Mapa 01).

Com a aceleração no processo de expansão urbana de Salvador, a partir da década de 1960, há uma redefinição em suas centralidades. Assim, o Comércio, onde até então se desenvolviam atividades portuárias e administrativo-financeiras, perde parte de suas funções para outras áreas da cidade. Com o propósito de recuperar a dinâmica perdida – ou melhor, criar uma nova dinâmica – deu-se início a um processo de requalificação para a área central da cidade.

A partir de então, vêm sendo desenvolvidas ações que procuram atrair empreendimentos diversos, oferecendo-se incentivos fiscais a empresas que venham a instalar-se no Comércio, entre elas as hoteleiras, educacionais, culturais, *c // centers*, pólos de desenvolvimento de alta tecnologia e unidades imobiliárias financiadas por programas de arrendamento residencial instituídos pelo poder público em suas três instâncias.

¹ Gomes e Fernandes (1995), afirmam que “Centro Histórico” não seria o termo mais correto, visto que qualquer espaço da cidade é histórico, independentemente de ser antigo ou recente. O presente trabalho utiliza o termo “Centro Tradicional” tomando por referência a Lei Municipal 6.586/04 que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador – PDDU/2004, e utiliza “Centro Antigo” para tratar das áreas onde foram



-  Edificações de Referência
-  Área de Estudo
-  Sistema Viário

MAPA 01
LOCALIZAÇÃO DA
ÁREA DE ESTUDO



Escala: 1: 20.000

Base Cartográfica SICAR
Elaboração da Autora

As propostas de requalificação de áreas centrais degradadas ou em processo de esvaziamento têm um caráter voltado para a inovação da imagem da cidade em resposta aos novos modelos de planejamento e gestão urbanos, que surgiram a partir do final do século XX, e pressupõem que a redefinição de funções resultante tem por conseqüência a produção de espaços que causam impactos relevantes na configuração dos fluxos urbanos, sendo diversidade social e de funções, nestes casos, imprescindíveis para a manutenção da dinâmica da área.

A pesquisa desenvolvida pretendeu analisar o processo de requalificação

indicando como principais causas de sua desaceleração, em termos físicos e econômicos, o surgimento das novas centralidades em Salvador e em sua Região Metropolitana. São também apresentados aspectos da legislação urbanística incidente, demonstrando o tratamento legal dispensado à área pelos poderes públicos.

O Capítulo 4, inicialmente, apresenta as ações propostas para a requalificação do Comércio, desde que se chegou ao consenso da necessidade de recuperação de sua dinâmica e, principalmente, sua reinserção num mercado que não visa consumir apenas espaço físico, mas também sua dimensão simbólica. Em seguida indica, por meio das entrevistas realizadas e levantamento em campo, as ações efetivamente implementadas e seus impactos na área.

Os processos de requalificação de áreas centrais urbanas apresentam objetivos que são construídos sobre os discursos dos agentes transformadores do espaço. As propostas e ações atualmente implementadas na área do Comércio, ainda não se encontram num grau de consolidação suficientemente avançado para que se possa considerar o processo um sucesso ou um fracasso. Mas é possível avaliar, inclusive pela visível adoção de um padrão mundial de intervenções, o que pode ou não ser benéfico para Salvador e sua população.

CAPÍTULO 1 – REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS URBANAS NUM MUNDO DE IDÉIAS

1.1 AS ÁREAS CENTRAIS COMO ESPAÇOS ESTRUTURANTES DAS CIDADES

Apesar do solo urbano não ser utilizado como meio de produção – assim como as áreas de uso agrícola –, funciona como suporte aos meios de produção, à circulação e ao consumo de bens e serviços, sendo os benefícios incorporados em espaços diversos das cidades, capazes de criar diferenciais que justifiquem os custos do deslocamento até eles (VILLAÇA, 1985).

Dessa forma, o crescimento físico das cidades constitui-se numa explicação para a valorização do solo urbano, atributo que provém do tempo e dos custos de deslocamento, da infra-estrutura produzida no local, dos padrões de qualidade ambiental, e do acesso a esses recursos, tornando-se, assim, um dos elementos centrais do planejamento urbano (VILLAÇA, 1985).

Entre os seis processos espaciais estruturadores das cidades identificados por Corrêa (2001) – a saber: centralização; descentralização; coesão; segregação; invasão-sucessão; e inércia – na presente pesquisa, cabe uma breve discussão dos dois primeiros.

A centralização refere-se à existência de uma área onde há alta concentração de atividades terciárias, o que cria um pólo atrativo de viagens, devido ao mercado de trabalho existente ali. A dinâmica gerada numa área com tais características eleva a competição pelo uso do solo e, conseqüentemente, seu preço. Para o autor:

[...] a concentração de atividades nesta área representa a maximização de externalidades, seja de acessibilidade, seja de aglomeração. Do ponto de vista do capital a Área Central constituía, na segunda metade do século XIX e ainda hoje, para muitas atividades, uma localização ótima, racional, que permitiria uma maximização de lucros (CORRÊA, 2001, p. 124).

Carvalho também afirmou que o que confere a uma dada área, o papel de central, em relação ao conjunto da estrutura urbana, é a dinâmica que se estabelece nesta área. Sendo assim, pode-se definir um “centro” como lugar de:

[...] convergência de fluxos e multiplicidade de funções, produzidas socialmente. O centro é o local que concentra e especializa os interesses e funções dominantes da vida na cidade. É o lugar da interação dos fluxos urbanos, o 'nó do sistema de comunicação' da cidade, o lugar para onde os fluxos convergem e se distribuem. É o lugar onde as trocas econômicas e sociais se intensificam e interagem (CARVALHO, 1997, p. 09).²

Milton Santos, na década de 1950, mesmo acreditando que a indivisibilidade da paisagem é um dos postulados básicos da Geografia, e que a cidade deve ser estudada em sua totalidade, considerava que cada um dos elementos da estrutura urbana possuía formas de utilização e organização diferenciados em relação aos outros, e por enxergar o centro de uma cidade como o palco dos diversos processos e conflitos que produzem o espaço urbano, debruçou-se sobre seu estudo, pois:

Sua síntese se manifesta pela criação de uma paisagem. Os componentes dessa paisagem refletem uma parte de escolha, representada pelo estilo das construções e os processos de urbanismo, mas refletem sobretudo as necessidades e condições próprias a cada etapa da evolução urbana. A paisagem é, então, o resultado de uma combinação de elementos cuja dosagem supõe um certo ritmo de evolução e um certo dinamismo [...] (SANTOS, 1959, p. 22).

Dessa forma, Santos (1959) procurou encontrar uma definição para a Cidade do Salvador, a partir da análise de sua formação histórica e seus impactos na evolução das atividades produtivas e o conjunto de impactos destes processos sobre a produção do espaço urbano soteropolitano, a partir de seu Centro Tradicional, que na época era o único da cidade.

Um lugar central, ou área central, ou centralidade, além de distribuir bens e serviços relativos à sua importância, os distribui a centros hierarquicamente inferiores. Sendo assim, “os bens e serviços com limiares e alcances mais elevados irão ser oferecidos em um pequeno número de centros”, enquanto os de “limiares e alcance menos elevados irão ser oferecidos em um grande número de centros” (SILVA, 1976, p.10)³.

Santos dividiu a economia urbana nos países subdesenvolvidos em dois circuitos de produção, distribuição e consumo: o “superior”, resultado direto do processo de modernização tecnológica; e o “inferior”, derivado indireto do processo, o que pressupõe não uma dicotomia, mas uma bipolarização, visto que os dois

² Grifos da autora.

³ Limiar é o “nível mínimo de demanda para assegurar a produção de um bem”; enquanto alcance é “a maior distância que uma população dispersa se dispõe a percorrer objetivando adquirir um bem ou utilizar um serviço” (Silva, 1976, p. 09). No trecho citado, o autor trata por “centro” o que tratamos por “centralidade”.

possuem a mesma origem, o mesmo conjunto de causas, e apresentam-se interligados, apesar de apresentarem diferenciações em relação à sua organização, quantidade de capital investido, volume de mercadoria, etc. (SANTOS, 2004).

No caso dos grandes centros urbanos, enquanto as centralidades do circuito inferior têm um alcance espacialmente máximo que tende a se confundir com os limites urbanos, as centralidades do circuito superior são responsáveis pelas relações entre o município e sua área de influência (SANTOS, 2004).

Em ambos os casos, as centralidades podem mudar de papel em função da expansão urbana, como é o caso das centralidades dos bairros da Calçada e da Liberdade, que tinham um alcance metropolitano, até século XIX. O primeiro por consistir em um entreposto terciário para as populações da Cidade Baixa e Subúrbios Ferroviários, além de ser eixo de articulação entre o Centro Tradicional de Salvador e o interior da Bahia ou outros estados; o segundo, do mesmo modo, era por onde se dava o abastecimento de carne para Salvador.

Santos atribui aos poderes públicos uma parcela da responsabilidade pela desigualdade de oportunidades existente entre os dois circuitos, visto que o surgimento de atividades comerciais e de serviços, bem como a possibilidade de criação de postos de trabalho, em uma ou outra parte de um município, depende de decisões tomadas no âmbito governamental. A implantação de infra-estrutura ou a cessão de incentivos por parte dos poderes públicos, consistem, portanto, em uma “[...] condição fundamental da criação e do fortalecimento das atividades modernas e das formas monopolísticas de atividade” (SANTOS, 2004, p. 280), o que é um dos fatores determinantes para a decadência de áreas centrais.

Por sua vez, a descentralização, segundo Corrêa (2001), constitui-se na inversão do processo anterior, tendo em vista mudanças funcionais que se estabelecem pelo crescimento da cidade demográfica e espacialmente, pois a expansão urbana é capaz de influenciar diretamente o processo de descentralização da cidade, em função do aumento da complexidade da estrutura intra-urbana. Assim, para Carvalho, as centralidades secundárias, formadas em partes diversas da cidade, a partir de então, adquirem “[...] maior ou menor atração de acordo com as funções que exercem e com a sua localização relativa na estrutura urbana, determinando uma reestruturação do solo urbano” (CARVALHO, 1997, p. 17).

Conforme Corrêa, as grandes cidades urbanas têm papel fundamental para os processos de acumulação capitalista, tendo sua organização espacial estabelecida por meio de relações que caracterizam-se:

[...] por usos da terra extremamente diferenciados tais como o da área central, áreas industriais e áreas residenciais diversas, e pelas interações como fluxo de capital, migrações diárias entre local de residência e local de trabalho, e deslocamento de consumidores que permitem integrar essas diferentes partes (CORRÊA, 2001, p. 121-122).

São, ainda, tais relações capazes de definir “localizações, realocações e permanência das atividades e população sobre o espaço urbano” (CORRÊA, 2001, p. 122) por meio dos processos espaciais que são estruturados pelos agentes que direcionam a configuração do uso e ocupação do solo na cidade, a exemplo do poder público e dos agentes do mercado imobiliário.

1.1.1 QUANDO AS ÁREAS CENTRAIS PERDEM SUA PRIMAZIA

A descentralização pode, associada a outros fatores, levar uma centralidade, inicialmente considerada a principal em uma cidade, a um processo de degradação pela perda de habitantes, que pode se dar em função do avanço das atividades econômicas para outras áreas. Segundo Jacobs (2000), um desses fatores é a necessidade que as atividades terciárias, principalmente as comerciais, têm de ser freqüentadas – e de forma equilibrada, no tocante aos horários de uso – para garantirem sua “sobrevivência” no local. Isto significa dizer que uma área central, para não entrar em decadência, precisa atrair pessoas que consomem os bens, serviços e infra-estrutura aí oferecidos, constantemente ao longo do dia⁴. Em contrapartida, a centralidade deve ser atrativo para que os consumidores queiram freqüentá-lo.

Ainda conforme Jacobs (2000), a diversidade de usos pode ser causa dessa decadência, à medida que, em um dado momento, o excesso de atividades numa dessas áreas – além do alto custo do solo e de problemas relativos ao tráfego – trará estagnação e, conseqüentemente, um movimento de abandono. Por outro lado, a autora defende a própria diversidade como forma de permitir e estimular mais a vida urbana, visto que o maior número possível de atividades tende a levar ao

⁴ Levando em consideração o que Santos (1997) chama de mutação funcional da paisagem, na qual afirma que as paisagens funcionam de formas diferentes em períodos diversos, ou seja, não apresenta o mesmo fluxo de pessoas em diferentes horários do dia, ou em épocas do ano diferentes.

máximo aproveitamento da infra-estrutura local em horários diversificados. A autora usa como exemplo os centros antigos de grandes cidades nos Estados Unidos, contudo, tais processos podem ser também observados em cidades latino-americanas.

A questão da acessibilidade física, ou melhor, a questão da mobilidade urbana é, assim, determinante tanto para a manutenção de um núcleo central urbano, quanto para favorecer o surgimento de novas centralidades; seja pelos custos do transporte – fator que influencia diretamente o consumo; seja pelas complicações de tráfego inerentes a áreas muito densas, que levam ao deslocamento das atividades econômicas formais nas centralidades antigas, e a uma grande concentração de atividades do mercado informal ou de um mercado formal em declínio nestas últimas.

Contudo, ao perder as amenidades que mantêm habitantes capazes de pagar pelo custo de morar numa área central, seu perfil também se altera, em função da queda do preço do solo, permanecendo ali as populações de rendas baixa e média-baixa nas edificações decadentes ou abandonadas pelos antigos usuários.

Para Clark, numa análise sobre as áreas centrais de cidades norte-americanas, a ocupação por tais grupos sociais ocorre porque as áreas em questão “[...] têm uma tendência a perder os altos valores, as altas taxas pagas pelos negócios e serviços, e a substituí-los por grupos de baixos rendimentos, produzindo baixos níveis de uso” (CLARK, 1991, p. 211), o que resulta numa maior demanda por serviços públicos. Logo, o alto custo de manutenção para a administração municipal e uma baixa contrapartida em impostos arrecadados podem ser, também, apontados como causas do declínio de áreas centrais antigas.

Assim, esses espaços passaram a demandar a elaboração de políticas que buscassem reverter tal situação com intervenções, em geral “[...] associadas a propostas de recuperação econômica do valor imobiliário dos estoques de construções, especialmente daqueles protegidos por instrumentos legais de tombamento localizados em áreas centrais” (ZANCHETTI, 2000, p. 1).

Para Neira Alva (2002), as áreas centrais antigas, ou o que designa Centros Históricos das metrópoles, muitos deles declarados patrimônio da humanidade, têm a capacidade de demonstrar de formas mais visíveis, as

conseqüências das alterações em sua organização espacial em função dos novos fluxos econômicos que surgiram nas décadas de 1950 e 1960, mundialmente e, em especial, nas grandes cidades da América Latina.

O Centro Tradicional de Salvador passou por processos de expansão e de desvalorização do solo característicos de centros antigos, que serão abordados no Capítulo 2. Desde o início dos anos 1990, o Pelourinho – um dos primeiros bairros da cidade, reconhecido pela UNESCO como patrimônio da humanidade desde 1984, e objeto de diversas intervenções por parte do poder público, nas décadas de 1960, 1970 e 1980 – vem passando por um processo de requalificação de grandes proporções, no qual o uso predominantemente residencial foi trocado pelo terciário, o que trouxe por resultado a inversão do processo anterior: a valorização do solo na área, à custa, entretanto, da expulsão da população local (BONFIM, 1994). Este processo vem se expandindo para outras partes do Centro Tradicional e, hoje, está abrangendo a área do Comércio, para a qual podemos observar propostas de requalificação de naturezas diversas.

Para uma melhor compreensão das idéias que giram em torno dos processos de requalificação de áreas centrais urbanas e seus objetivos, faz-se necessária uma discussão sobre as novas formas de análise das cidades, dos novos e complexos fenômenos urbanos, e de suas particularidades em diferentes lugares.

1.2 CONSENSOS E CONTRADIÇÕES NOS PROCESSOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

1.2.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO, URBANISMO FLEXÍVEL COMO NOVAS TENDÊNCIAS DE GESTÃO DE CIDADES

A redefinição do papel das cidades, advinda do processo de globalização, foi capaz de causar alterações na produção, no consumo, nas transações e nos mecanismos institucionais de regulação das relações sociais, o que induziu à “reestruturação espacial da sociedade inteira, redefinição do conteúdo ideológico dos espaços, estabelecimento de nova divisão social e espacial do trabalho, criação de novos espaços de produção e de consumo etc.” (BENKO, 2002, p. 29), pressupondo fragmentação espacial dos processos produtivos e a internacionalização do capital.

Esses processos sociais, políticos e econômicos, acarretaram a implementação de diversas mudanças nos conceitos de gestão de cidades que, hoje, se inspiram em modelos de gerenciamento empresarial, visando a um desenvolvimento competitivo, de acordo com a vocação determinada pelos ditames globais do final do século XX. Assim:

Embora se saiba que as cidades modernas sempre estiveram associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, que a exploração da propriedade do solo não seja um fato novo, e que haja [...] uma relação direta entre a configuração espacial urbana e a produção ou reprodução do capital, como estamos vendo há algo de novo a registrar nessa fase do capitalismo em que as cidades passaram elas mesmas a ser geridas e consumidas como mercadorias (ARANTES, 2000, p. 26).

As políticas de planejamento e gestão urbanas que, até algum tempo, focalizavam exclusivamente os serviços financeiros e empresariais como chaves do desenvolvimento econômico, atualmente, contudo, enxergam as cidades como espaços de atração e consumo (SASSEN; ROOST, 2001). Tornou-se consenso que o espaço urbano é um produto, e como tal, possui valor de uso e valor de troca; é passível de ser vendido e, para isso, precisa ser atrativo para seus consumidores; e como qualquer outro produto, deve ser competitivo.

Para Arantes, tal consenso foi inventado entre os agentes do planejamento e gestão urbanas traduzindo-se da seguinte forma:

[...] as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a Idade da Informação lhes promete, se, e somente se, forem devidamente dotadas de um Plano Estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização (sempre na língua geral dos prospectos), e isto a cada oportunidade (ainda na língua dos negócios) de renovação urbana que porventura se apresente na forma de uma possível vantagem comparativa a ser criada (ARANTES, 2000, p.13).

A “estratégia” transformou-se na palavra de ordem no mundo inteiro, e a “competitividade” no principal objetivo do planejamento urbano, que perde suas características tradicionais e procura soluções a curto ou curtíssimo prazo para as questões urbanas, refletindo a contradição existente entre políticas públicas, enquanto formas de regulação social e as “leis da acumulação capitalistas”, subordinando as ações públicas a interesses mercadológicos, o que resulta na realização de operações pontuais (COMPANS 2005).

A busca por um desenvolvimento competitivo e a implementação destas propostas de intervenção urbana obedecem a um modelo “[...] dependente de um processo contínuo de planejamento estratégico e de ações integradas” (DEL RIO,

2001), desvinculando-se, em geral, de planos tradicionais. São, nestes casos, políticas urbanas de matriz identitária, que atendem à lógica pós-modernista, exaltando a “teatralização” da história da cidade e da vida cotidiana, além de buscar a inserção da cidade como um nó da rede internacional de cidades, tornando-a, portanto, atraente para o capital, inclusive no setor imobiliário (ARANTES, 2000; 2001).

O planejamento estratégico de cidades pode ser entendido como “um método que consiste em prever, identificar e mobilizar potenciais disponíveis e condições favoráveis, tendo por objetivo direcionar ações táticas, definir linhas estratégicas e implementar programas e projetos” (PLANO, 2003). Trata-se de um instrumento do setor privado adaptado para o público na década de 1980, objetivando identificar o “contexto mercadológico e político” no qual serão encontradas as melhores condições para a maximização das vantagens competitivas de uma dada cidade, (COMPANS, 2005).

Estes planos são vendidos como resultados de um pacto social que envolve governo e sociedade, e que interagem na busca de alternativas para o modelo burocrático tradicional de gestão pública (CÓRDOBA, 1996), e no desenvolvimento de capacidade para reagir ao que Borja identificou como os cinco tipos de desafios encontrados hoje pelas cidades – nova base econômica, infra-estrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade. Somente enfrentando esses desafios, acredita o autor, as cidades poderão se tornar competitivas (BORJA, 1996).

Compans (2005) explica que integração social e governabilidade são imprescindíveis para a competição interurbana, à medida que a sensação de segurança oferecida ao cidadão serve como fator de sedução para que seja firmado um “pacto social”. Assim, procura-se estreitar a relação entre a administração pública local e os cidadãos, criando o que Borja e Castells (1997) definiram como “inovação democrática”, de modo a incentivar a cooperação social e a divisão de responsabilidades.

Dessa forma, os primeiros alvos das intervenções devem ser a melhoria dos serviços de transportes e o embelezamento dos espaços públicos, tanto pelos seus custos sociais, quanto pelos econômicos, “[...] além da geração de condições gerais de produção do setor de serviços ‘avançados’, que dizem respeito à mitigação

de riscos de ordem tecnológica e institucional para a implantação de empresas [...]” (COMPANS, 2005, p. 92).

Podemos citar como exemplos os resultados de processos de requalificação em: Compenhagem (Dinamarca) onde houve melhoria na qualidade dos espaços públicos e incentivo ao uso da bicicleta, após a “crise do petróleo” na década de 1980; Melbourne (Austrália) onde ocorreram melhorias significativas no sistema de transportes e nos espaços públicos; Lyon (França) onde foi criado um sistema de gestão integrado de transportes, associado a conjuntos de espaços públicos e privados para negócios; e Curitiba (Paraná) cidade eleita exemplo internacional pela ONU pelo sistema integrado de transportes.

As ações de planejamento estratégico se deram de formas diversas nas cidades em diversas regiões do mundo. Mas o ponto comum de maior visibilidade a todos os casos está no fato de haver uma “consciência de crise” que tem a capacidade de criar o paradigma da necessidade de sua superação, levando a sociedade a crer que um plano estratégico consistiria na melhor alternativa para isso. Assim, as intervenções em Barcelona, sobretudo as realizadas em seu Centro Antigo, foram consideradas importantes para a população por evidenciar valores simbólicos locais, e para turistas por multiplicar ou embelezar os pontos de atração.

Conforme Borja, na Europa, com o objetivo de reverter a crise econômica dos anos 1970, houve um grande esforço de fortalecimento por parte dos agentes governamentais, econômicos e sociais urbanos no âmbito das cidades. Na Ásia, assumiu-se “um modelo de baixos custos gerais, mas de altos custos sociais” (BORJA, 1996, p. 80) o que não gera qualificação de recursos humanos nem atratividade o suficiente para as cidades.

Nos Estados Unidos, nos anos 1980, o neoliberalismo – e a aplicação de medidas como contenção de gastos públicos, desregulamentação do mercado de trabalho, redução de impostos, privatização de estatais – favoreceu o desemprego urbano e a queda nas receitas dos governos locais, havendo, entretanto, uma recuperação em cidades como Los Angeles, São Francisco, Detroit, e outras, que

Na América Latina, na década de 1980, houve ainda, segundo o autor, um movimento de revalorização do papel das cidades e dos governos locais que, em razão dos graves problemas sociais já existentes e os agravados ao longo do processo, gerados, principalmente, pelos processos de descentralização do Estado, não conseguiram emergir como “cidades protagonistas”, processo que, para o autor, só se iniciou, realmente, na década de 1990, com o estímulo à implementação de projetos urbanos de grande escala (BORJA, 1996).

Entretanto, para Borja, mesmo com tais mudanças, “[...] a insuficiência de recursos públicos e da capacidade de atuação dos governos locais, fraca integração social na cidade e escassa cooperação público-privado”, bem como “a crescente abertura à economia externa, têm multiplicado as demandas sociais e acentuado a sensação de crise funcional nas grandes cidades” (BORJA, 1996, p. 81), e, conseqüentemente, produzido reações por parte dos agentes hegemônicos que atuam nas cidades. O autor acredita, ainda, que tal processo se consolidará de acordo com a possibilidade de estímulo a “[...] grandes projetos urbanos que contem com a participação ativa dos principais agentes públicos e privados e conquistem um amplo consenso cidadão” (BORJA, 1996, p. 82).

A reação à crise se dá, assim, por meio do empenho do governo e agentes econômicos e sociais locais no sentido de atrair uma nova dinâmica para a cidade. São fortes exemplos os planos estratégicos implantados em Barcelona – que sediou os Jogos Olímpicos de 1992 –, e em Lisboa – escolhida como a capital da cultura europeia em 1994 –, eventos que justificaram importantes processos de transformação urbana e dinamização econômica naquelas cidades (BORJA, 1996).

Por sua vez, o chamado “urbanismo flexível” compreende operações em escala micro-local, também conhecidas como *ster projects* ou *ster plans*, capazes de potencializar os processos de requalificação urbana, pois procuram catalisar investimentos privados para ações específicas que convergem neste sentido (COMPANS, 2005). Este tipo de “urbanismo” enfatiza propostas pontuais a fim de reduzir os custos e o tempo da intervenção, ao contrário do que ocorreria se ela fosse de grande porte, o que ocasiona:

- (a) maior eficácia, dado que o recorte territorial reduzido possibilitaria a coordenação entre ações e atores públicos e privados;
- (b) maior facilidade de captar recursos, uma vez que favoreceria a formação de parcerias público-privadas e a negociação com investidores;
- (c) maior agilidade para

proceder a adaptações diante das mudanças conjunturais; (d) maior visibilidade à ação pública; (e) menor prazo de execução, ajustando-se melhor aos ritmos dos mandatos e ao calendário eleitoral, e, dessa maneira, também contribuindo para o engajamento dos atores locais nos empreendimentos (COMPANS, 2005, p. 125).

O urbanismo flexível e o planejamento estratégico se aproximam à medida que a redução do horizonte temporal das decisões pactuadas e da intervenção pública procuram a:

[...] substituição da “rigidez” dos instrumentos tradicionais do urbanismo moderno pela “flexibilidade” de instrumentos que admitam adaptações e ajustes constantes, de modo a permitir aos responsáveis políticos agir num ambiente marcado pela incerteza, contradição e ambigüidade (COMPANS, 2005, p. 109).

Entretanto, isso causa o que Compans (2005) chama de desregulamentação urbanística, o que implica no risco de gerar intervenções públicas – a exemplo da implantação de equipamentos e infra-estrutura – em função de interesses mercadológicos. O Programa de Revitalização para o entorno da Baía de Todos os Santos, que será explicado no Capítulo 4, foi pensado para trabalhar áreas-piloto reduzidas, mas as propostas não chegaram a ser implementadas.

Para Compans (2005), o empirismo e o oportunismo implícitos nesse modelo podem ser neutralizados com a integração das intervenções a um plano com metas e objetivos pré-definidos, o que, entretanto, não vem sendo observado em Salvador, prinrerd resrb41.3(d)8.25064 .91359(i)-18.0942(760.195389(e)-4.21795(n)-4.21102(a

Sánchez (2003) atribui, ao que chama de “centros internacionais de irradiação” ou às “instituições internacionais e agências multilaterais”, a responsabilidade pela definição de tais políticas de requalificação urbana.

Há, de fato, um interesse ideológico e prático-estratégico das agências em promover esses projetos, pois o espaço das cidades, configurado por meio deles, representa possibilidade de investimento e fonte de lucro (SANCHEZ, 2003, p. 275).

[...] As imagens que essas pretendem tornar paradigmáticas dos melhores projetos de desenvolvimento urbano contemporâneo são modelos reduzidos da sociedade e da cidade. O espaço social das cidades, reduzido a espaço mental por meio de procedimentos com aparente base técnica e científica, é apresentado por meio de “modelos” com estatuto técnico-científico que, não é mais que ideologia velada (SÁNCHEZ, 2003, p. 277).

Tais organismos, segundo Sánchez (2003), têm sido criadores de “forte elaboração doutrinal” acerca das matérias que compõem o desenvolvimento urbano nas últimas décadas criando acordos internacionais como a Declaração de Istambul; a Agenda Habitat; o Protocolo de Kioto; e a Declaração do Milênio; que oferecem a sensação de que há uma busca por atingir fins comuns por parte tanto dos países centrais quanto dos países periféricos. Entretanto, estes últimos se vêem obrigados a transformarem sua economia tradicional e adaptarem suas políticas públicas locais a objetivos e metas estabelecidos internacionalmente por um receituário, visto que o financiamento das ações realizadas nas cidades estão condicionados a tais mudanças.

Por isso é tão comum assistirmos à implementação de políticas de requalificação urbana semelhantes nas grandes cidades em todo o mundo, sobretudo nas intervenções em centros antigos e áreas portuárias, como poderá ser verificado nos exemplos apresentados no Capítulo 2 e nas propostas para a área do Comércio, estudadas no Capítulo 4, bem como outras implementadas na Cidade do Salvador.

1.2.2 APROPRIAÇÃO DE CULTURAS LOCAIS

A venda da cidade como mercadoria, a criação de vantagens competitivas e a utilização do *marketing* – instrumento de gestão urbana utilizado nos Estados Unidos desde a década de 1930 (HARVEY, 1996; COMPANS, 2005) – visam à atração de consumidores, ao aumento da demanda, à agregação de novos valores, e às intervenções urbanas que atendam bem a este propósito, pois:

Uma região urbana pode também aumentar sua situação de competitividade a partir da divisão espacial do consumo. [...] Os investimentos, no intuito de atrair o consumo [...]; cada vez mais se concentram na qualidade de vida, na valorização do espaço, na inovação cultural e na elevação da qualidade do meio urbano (inclusive a adoção de estilos pós-modernos de arquitetura e de desenho urbano), nos atrativos de consumo (estádios esportivos, centros de convenções, *shoppings centers*, marinas, praças de alimentação exóticas), entretenimento (a organização de espetáculos urbanos temporários ou permanentes) se tornam facetas proeminentes das estratégias de renovação urbana (HARVEY, 1996, p. 54-55).

Del Rio, por sua vez, afirma que tais intervenções, apesar de se utilizarem do fácil consumo dos significados que essas áreas representam para a população local e de favorecerem a inserção de projetos modernos e pós-modernos, constituem-se em processos que desconsideram valores culturais e apresentam um viés elitista, excludente, pois:

Importantes aspectos seriam ignorados nestes processos, tais como os valores da população e os intensos e longos investimentos sociais e econômicos das comunidades e do indivíduo no seu ambiente habitacional. As características simplistas e, não raro, desumanas dos ambientes então gerados desconsideravam a complexidade da vida urbana, do patrimônio histórico, da integração e inter-relação entre as funções e atividades humanas, a importância das redes sociais estabelecidas, dos valores afetivos e de tantos outros fatores vitais para o cidadão (DEL RIO, 1990, p. 20-21).

Jacques explica que as políticas urbanas desenvolvidas sob a lógica do planejamento estratégico, buscando a mercantilização da cidade, por meio da “espetacularização” de aspectos da cultura urbana, passaram a basear-se, cada vez mais, no uso de valores culturais que visam exaltar singularidades e atrair investidores e turistas. Contraditoriamente, observa-se que há uma homogeneização decorrente dos modelos padronizados que esses investidores impõem para injetar capital nas cidades que estão promovendo esses processos. Assim, para a autora:

[...] existe a clara intenção de se mostrar, reforçar ou até mesmo forjar uma imagem singular de cidade. Essa imagem seja ela forjada ou não, seria fruto de uma cultura própria, da identidade de uma cidade. A promoção e a venda desta imagem de cidade corresponde à venda da própria cidade como uma mercadoria. [...] O que se vende internacionalmente é, sobretudo, a imagem de marca da cidade e, paradoxalmente, essas imagens de marca de cidades distintas, com culturas distintas, se parecem cada vez mais. Haveria então uma imagem de cidade padrão internacional? Um consenso mundial sobre um modelo de fazer cidade? Ou estaríamos diante de um tipo de “internacionalismo do particularismo”? (JACQUES, 2003, n. p.).

Serpa (2003) trata a questão sob a ótica das intervenções em parques públicos. Sobre os parques Costa Azul e Jardim dos Namorados em Salvador, afirma que os objetivos das intervenções vislumbram muito mais a obtenção de

efeitos cênicos em áreas específicas da cidade, do que sua efetiva utilização, visto

tornou-se enfim, tal esclarecimento, um engodo de massa, como dizia uma antiga teoria crítica) é portanto um dado objetivo do capitalismo hoje, uma inércia aparentemente incontornável [...] (ARANTES, 2001, p. 145).⁵

Ao transferir a discussão para a questão da requalificação urbana, a autora critica a busca pela monumentalização de aspectos urbanos, principalmente, com a criação, ou recriação, de “cenários” em centros antigos – citando como exemplo o Pelourinho e os “símbolos” baianos que se tornaram muito mais visíveis ali após a última reforma; além da multiplicação de centros culturais, casas de espetáculos, museus, e outros equipamentos do tipo (ARANTES, 2001).

Os processos de requalificação, hoje, ocorrem, em geral, em cidades nas quais o setor industrial tradicional não é mais capaz de manter a sustentabilidade econômica local e que encontram, portanto, nas atividades terciárias ou nas indústrias de alta tecnologia suas melhores alternativas de desenvolvimento. A escolha de áreas centrais e portuárias antigas se dá pelo fato destas constituírem ambientes urbanos significantes, pois permitem a implantação de equipamentos ou empreendimentos capazes de atrair novos investimentos, utilizando-se do apelo à valorização ou revalorização do patrimônio histórico e cultural como argumento.

Clark (1991) acredita que, por consistirem nos espaços mais visitados pela população de uma cidade, os centros antigos tornam-se marcos mais fortes para a orientação das pessoas do que o uso dos pontos cardeais. Para Arantes (2000), procura-se passar a idéia de que lugares que refletem o “imaginário da cidade” são capazes de impulsionar seu desenvolvimento, levando o que lhe é simbólico para a dimensão das mercadorias, como é o caso dessas áreas.

Exaltadas como partes fundamentais do espaço urbano, tais áreas demandam uma atenção especial, o que se reflete nas diversas ações que vêm ocorrendo para sua preservação, em diversas cidades no mundo, a princípio, em razão de seu valor histórico-cultural, visto que:

Su significado rebasa su población, superficie o actividad económica y se expande al total de la ciudad, la nación o la esfera internacional. La experiencia de conservación de las áreas de interés histórico, cada vez más extendida o globalizada, indica que se requiere de actuaciones decididas para el logro de tal objetivo, en el marco de los programas nacionales de desarrollo y protección del patrimonio [...].

⁵ Grifos da autora.

[...] Los centros o distritos históricos son, al igual que las propuestas para la conservación de todos los bienes culturales, un fenómeno moderno; o de la conciencia histórica moderna⁶ (GONZÁLEZ, 2002, p. 157).

Segundo Harvey, isto se dá por ser a cultura um produto muito especial, sob o ponto de vista do capitalismo, o que nos leva a crer que espaços, que têm a particularidade de refletir a cultura de um lugar no imaginário de quem ali vive ou visita, desempenham um papel primordial dentro da estratégia de venda da cidade. O autor procura criar um paralelo entre “renda monopolista” e os “locais de qualidades especiais”, e acredita que estas podem ser vendidas direta e indiretamente: diretamente pelo preço da terra e, indiretamente, pelas mercadorias nela produzidas. Assim:

Pode se negociar uma vinha (com seu castelo e cenário físico únicos), renomada por seus vinhos por um preço diretamente monopolista, assim como os vinhos exclusivamente cheirosos produzidos na propriedade (HARVEY, 2005, p. 222).

Harvey ressalta, ainda, que a singularidade ou especificidade locacional é requisito importante da negociabilidade e que o marketing, responsável por evidenciar um produto, pode também “destruir” suas qualidades exclusivas, na medida em que o deixa mais vulnerável a imitações ou simulacros. O que significa dizer que a padronização, muito comum às intervenções urbanas em todo o mundo, rouba a singularidade do lugar e, por conseqüência, parte de seu valor. Pois acredita que:

Para a renda monopolista se materializar, é preciso encontrar algum modo de conservar únicos e particulares as mercadorias ou os lugares [...], mantendo a vantagem monopolista numa economia mercantil e, frequentemente, muito competitiva (HARVEY, 2005, p. 222).

De fato, apesar das singularidades constituírem os diferenciais para atrair os capitais que serão investidos e os consumidores dos lugares e seus símbolos, estes apresentam-se, cada vez mais, homogêneos, no que diz respeito aos ambientes produzidos (HARVEY, 2002), a exemplo do *i* de atividades que se procura implantar em áreas centrais e portuárias que passam por processos de requalificação, que acabam por subordinar a cultura à sua artificialização.

⁶ Tradução: Seu significado excede sua população, superfície ou atividade econômica e se expande à totalidade da cidade, nação ou esfera internacional. A experiência de conservação das áreas de interesse histórico, cada vez mais estendida ou globalizada, indica que são necessárias atitudes firmes para o êxito de tal objetivo, no marco dos programas nacionais de desenvolvimento e proteção do patrimônio [...].

[...] Os centros ou distritos históricos são, do mesmo modo que as propostas para a conservação de todos os bens culturais, um fenômeno moderno, ou da consciência histórica moderna.

1.2.3 PRODUÇÃO DE ESPAÇOS REQUALIFICADOS

A análise de um dado espaço físico deve se dar por meio da análise dos processos sociais que ocorrem ao longo do tempo, de modo que seja possível compreender as desestruturações e as reestruturações sofridas em momentos históricos diversos (LEFEBVRE, 1991; 2000).

Numa sociedade capitalista, o espaço é um produto resultante das relações de produção capitalistas, permeadas por suas dualidades e/ou contradições. Para Lefebvre (1999a), a principal contradição neste sistema é a busca pela integração do espaço e, ao mesmo tempo, sua fragmentação, que se realizam em função de uma divisão do trabalho indispensável ao seu funcionamento, e ocorrem sob ordem espacial, econômica, cultural e política.

Em consequência, há a especialização, em níveis distintos, das atividades nos lugares. Assim:

A contradição principal se situa entre o espaço globalmente produzido, em escala mundial, e suas fragmentações e pulverizações que resultam das relações de produção capitalistas (da propriedade privada da terra, isto é, do próprio espaço). O espaço se esmigalha, trocado (vendido) aos pedaços, conhecido de forma fragmentada pelas ciências parciais, enquanto ele se forma como totalidade mundial (LEFEBVRE, 1999a, p. 177).

O espaço, então, deixa de ser apenas condição de existência ou suporte para as relações sociais das quais resulta, e passa também a ser produzido por estas relações para que, também, torne-se um objeto de consumo, passível de compra e venda pois:

O espaço não é mais simplesmente o meio indiferente, a soma dos lugares onde a mais-valia se forma, se realiza, se distribui. Ele se torna produto do trabalho social, isto é, objeto muito geral da produção, e, por conseguinte, da formação da mais-valia. É assim e por esse caminho, que a produção torna-se social nos próprios marcos do neocapitalismo. [...] Atualmente, o caráter social (global) do trabalho produtivo, isto é, das forças produtivas, transparece na produção social do espaço. [...] Hoje, o espaço inteiro entra na produção como produto através da compra, da venda, da troca de parcelas do espaço” (LEFEBVRE, 1999b, p.142).

Tais mudanças abrangem, também, as formas de percepção do mercado, do trabalho e das transformações do espaço, à medida que se passou a procurar por estratégias de flexibilização nos próprios processos produtivos. A partir de então, por meio das inovações tecnológicas, houve uma remodelagem que atingiu “a organização do trabalho, os processos de produção, os sistemas de gestão e a

qualidade dos produtos ou mesmo a norma social de consumo” (BENKO, 2002, p. 22),

A fase capitalista da acumulação flexível, além de favorecer a fragmentação espacial dos processos produtivos, ocasionou, também, alterações:

[...] nos modos de produção e de consumo, nas transações e nos mecanismos institucionais de regulação das relações sociais. Eles induzem uma reestruturação espacial da sociedade inteira, redefinição do conteúdo ideológico dos espaços, estabelecimento de nova divisão social e espacial do trabalho, criação de novos espaços de produção e de consumo etc. (BENKO, 2002, p. 29).

A fragmentação do espaço é, também, uma característica dos modos de organização do espaço urbano pós-modernos que enxergam a cidade como um espaço passível de fragmentação e capaz de ser moldado com vistas a objetivos e princípios meramente estéticos (HARVEY, 2002). São práticas intervencionistas que ignoram o planejamento convencional “do todo” para aterem-se ao “da parte”; o que possibilita que se pense numa centralidade, ou numa via de grande porte como espaços que podem ser isolados do restante da cidade.

Para Del Rio, a busca pela recuperação de áreas, principalmente no que concerne às centrais urbanas degradadas ou em processo de esvaziamento, atualmente, difere tanto das propostas excessivamente conservacionistas, quanto dos projetos de requalificação urbana que atendiam à:

[...] lógica modernista e seus modelos positivistas, onde a busca pelo ideal racional-tecnicista gerava a renovação urbana indiscriminada e construía ambientes simplórios, assépticos e desprovidos da riqueza sócio-cultural típica de centros urbanos tradicionais (DEL RIO, 2000).

Enquanto o modernismo buscava homogeneizar o diferente e renovar o que envelheceu, o pós-modernismo utiliza um discurso de respeito a valores culturais, como explica Magnavita:

Produzir o consumo, mesmo em nível simbólico, tem sido a tônica maior do atual momento cultural denominado de pós-modernidade, o que, apoiado pela onipresença dos meios de comunicação e de informatização, vem progressivamente desconstruindo, sem todavia destruir, valores e tradições e impondo novos ritmos na elaboração de produtos e valores culturalmente descartáveis: cenários e espetáculos (MAGNAVITA, 1995, p.123).

Harvey acredita que estes tipos de intervenções trazem por resultado “[...] a produção da fragmentação, da insegurança e do desenvolvimento desigual do efêmero no interior de uma economia de fluxos de capital de espaço global

altamente unificado” (HARVEY, 2002, p. 267), causando, além da segregação generalizada de grupos sociais, a reprodução de modelos monótonos.

Para Carlos (2001), atualmente, o processo de reprodução espacial nas grandes metrópoles, do ponto de vista da reprodução do capital, está diretamente ligado às formas de apropriação da cidade. Isto ocorre, particularmente, em casos como o das atividades de lazer e entretenimento que negam a “cidade real” à medida que cria cenários que escondem o que é deteriorado, segregado ou feio; ou de intervenções de requalificação urbana que redefinem e reorientam tanto os usos como os novos modos de acesso (LEFEBVRE, 1991), redefinindo singularidades espaciais e reorientando formas de uso que nem sempre permitam acessibilidade irrestrita (CARLOS, 1999).

Santos (2002), entretanto, acredita que quaisquer restrições, sejam elas físicas, institucionais, culturais ou psicológicas, que limitem o movimento de coisas ou de idéias são “coações exercidas sobre o funcionamento da sociedade”. Para o autor, a tecnicização exacerbada do espaço lhe confere limitações, à medida que produz formas de uso que não são universalmente acessíveis.

Neste caso, o conceito de acesso supera sua dimensão física, pois “a apropriação social dos espaços públicos urbanos tem implicações que ultrapassam o design físico de ruas, praças e parques, largos, shoppings e prédios públicos” (SERPA, 2004, p. 22). Pressupõe-se que a acessibilidade irrestrita aos espaços de uso coletivo da cidade, sobretudo, sob a dimensão simbólica do termo, leva à discussão dos conceitos de territorialidade e identidade de classe, e ao questionamento de se esta acessibilidade existe de fato.

Dessa forma, Carlos (2001) afirma que a excessiva valorização da estética nas cidades contribui para a segregação dos espaços, pois:

Nessa direção a construção da sociedade se move em direção à construção de uma morfologia que exclui, segrega, impondo uma estética que degenera a rua, onde qualquer preocupação lúdica se esvai em um universo em que o lazer, cada vez mais submetido ao universo da mercadoria, exacerba a segregação e, com isso, reduz o sentido do habitar, esvaziando-o do lúdico e de toda a criação. Nesse processo questionam o “sentido da cidade” (CARLOS, 2001, p. 356).

Os processos de requalificação de áreas centrais refletem, assim, uma forma de reprodução do espaço urbano num dado contexto, orientando-se no sentido da transformação deste espaço em mercadoria, ocorrendo em diversas

escalas territoriais (CARLOS, 2001; SÁNCHEZ, 2003). Tais intervenções, que são, atualmente, aceitas como parte de uma estratégia de desenvolvimento, apresentam objetivos construídos sobre os discursos dos agentes que produzem estes processos. Conforme Arantes, isso significa dizer que:

[...] o acesso aos “lugares” requalificados tornava-se uma impossibilidade de fato para os habitantes expulsos das regiões em que se concentravam os antigos centros nobres e administrativos das cidades e cuja deterioração subsequente transformara em cortiço e refúgio dos *ho elless*; com algum humor negro, seria o caso de dizer que os usuários tradicionais daqueles espaços degradados só poderiam visita-los agora na qualidade de turistas ocasionais. Numa palavra, os centros restaurados acabam se convertendo em cenários para uma vida urbana impossível de ressuscitar. Para os novos excluídos, no máximo um lugar de lazer, em geral muito pouco e de natureza duvidosa; como disse, pura encenação. Imagens de uma cidade dita “comunicante” (afinal é um novo “paradigma”), onde a pluralidade não passa de *d cor* cultural (ARANTES, 2001, p. 125).

Sánchez (2003) explica que os espaços valorizados por meio de processos de requalificação impõem novas formas de apropriação e de comportamentos capazes de determinar a inclusão ou exclusão de um ou outro grupo social, em função da criação de novos fluxos de pessoas e da nova organização das formas de consumo da cidade e de espaços intra-urbanos.

1.3 AS MUITAS REQUALIFICAÇÕES DAS CIDADES

1.3.1 OS ANTECEDENTES

As idéias em torno dos processos de requalificação de áreas centrais urbanas passaram a ser discutidas em Geografia a partir da década de 1990, apesar de já existirem contribuições de outras disciplinas desde a década de 1960, quando se começou, conforme Botelho (2005), a observar, com maior evidência, a gradual reocupação de áreas centrais por classes de renda média.

Conforme Del Rio (1990), as políticas de recuperação urbana em grandes cidades iniciaram-se após a II Guerra Mundial, com o objetivo de reconstruir as áreas dos antigos centros que haviam sido bombardeados ou se encontravam em decadência, a exemplo de Coventry (Inglaterra), Rotterdam (Holanda) e Berlim (Alemanha), entre outras. Na Europa, “os novos planos e projetos seriam sempre

desenvolvidos segundo os novos paradigmas e preceitos dos Congressos de Arquitetura Moderna e da Carta de Atenas”⁷ (DEL RIO, 1990, p. 20).

Nesses casos, os processos de requalificação se deram pela necessidade de reconstrução das cidades, ou partes delas, que haviam sido destruídas pela guerra. As intervenções eram executadas sob um modelo de renovação, em que as construções antigas eram substituídas por novas, sem vinculações históricas com as anteriores (DEL RIO, 1990; 2001).

Nos Estados Unidos, a situação de esvaziamento das áreas centrais, fossem elas voltadas para o uso habitacional, fossem para o terciário, era, geralmente, causada pela ascensão dos subúrbios como áreas planejadas e capazes de oferecer melhores condições de moradia para a classe média e maior eficácia para a atuação das empresas, num processo em que o abandono levou os imóveis dos centros a um estado de deterioração.

Para Hall (1995), embora os contextos fossem diferentes, notam-se

seria encontrar e criar uma nova função, como área útil, para a cidade-base. Manadas de entediados suburbanitas viriam até uma cidade restaurada que lhes oferecesse uma qualidade de vida que eles jamais poderiam encontrar numa rua de lojas. *Yuppies*, ou jovens profissionais urbanos – a palavra começou a circular no início dos anos 80 –, elitizariam as degradadas áreas residências vitorianas próximas do centro e injetariam seus dólares em butiques, bares e restaurantes restaurados. Por fim, a cidade restaurada tornar-se-ia efetivamente importante atração para turistas que proveriam o município de uma nova base econômica.” (HALL, 1995, p. 412)

As políticas de requalificação, nesse período, tratavam as cidades como “simples problemas de funcionamento, maximização de investimentos e viabilização da reprodução e acumulação do capital” (DEL RIO, 1990, p. 20). A idéia era recuperar as áreas decadentes e vender os imóveis a “empreendedores que se dispusessem a construir algo de acordo com o que o Poder Público achasse ‘desejável’ para a cidade” (DEL RIO, 1990, p.21), sempre com o objetivo de dinamizar a economia formal e conseguir lucros imediatos.

Zancheti, por sua vez, utiliza o termo “Conservação Integrada” e afirma que seus princípios foram aplicados durante as décadas de 1970 e 1980 em cidades italianas e espanholas, em centros antigos, e continham forte viés social, à medida em que buscavam, além da recuperação física da área, sua reestruturação sócio-econômica, admitindo também participação popular no processo decisório.

A conservação urbana integrada (CI) tem origem no urbanismo progressista italiano dos anos 70. Mais especificamente, da experiência de reabilitação do centro histórico da cidade de Bolonha, iniciada nos últimos anos da década de 60, e conduzida por políticos e administradores ligados ao Partido Comunista italiano (ZANCHETI, 2000, p. 01).

Nas décadas de 1980 e 1990 os pressupostos da CI foram apropriados por políticas urbanas de requalificação de áreas centrais de cidades norte-americanas, e:

[...] estão associadas a propostas de recuperação econômica e valor imobiliário dos estoques de construções, especialmente daqueles protegidos por instrumentos legais de tombamento localizados em áreas centrais, e sua conversão a usos do terciário moderno. A reabilitação e revitalização formaram um dos esteios das políticas neoliberais em nível municipal. Elas transformam a conservação urbana em uma estratégia de agregação de valor à economia urbana das localidades e em um instrumento poderoso de atração de investimentos privados supra-regionais ou internacionais (ZANCHETI, 2000, p. 01).

Para Compans (2005), o que diferencia as propostas de requalificação norte-americanas das européias é o viés fortemente empresarial das primeiras, visto que os poderes públicos aparecem como promotores de desenvolvimento

econômico, com a constituição de parcerias público-privado; enquanto nas segundas, é possível observar um discurso fundamentado em questões como defesa do patrimônio cultural e manutenção da governabilidade por meio da “segurança cidadã”.

Neira Alva acredita que apesar de não existir uma receita única para que os objetivos em questão sejam atingidos, existem instrumentos comuns como: a criação de um novo produto no mercado imobiliário, que ofereça diversidade para várias camadas da população, o que exige multifuncionalidade e, dentro dela, a oferta de serviços que atendam a padrões variados de consumo; a participação da sociedade civil local nos processos decisórios, visto que a divisão de responsabilidades faz parte dos discursos oficiais, que afirmam levar em consideração os interesses dos diversos agentes que atuam na área em questão; a mobilização da opinião pública de modo a “propiciar a convergência dos interesses econômicos, históricos e patrimoniais de centro urbano recuperado, assegurando a coerência entre eles” (NEIRA ALVA, 2002, p. 3); e os novos mecanismos não convencionais de promoção e financiamento das intervenções, considerando as alterações na legislação urbanística neste sentido, e os incentivos fiscais.

1.3.2 DISCUTINDO ALGUNS CONCEITOS

As discussões do “I Encontro Bienal de Reabilitação Urbana”, realizado em Lisboa em 1998, procuraram evidenciar tecnicamente conceitos e objetivos de alguns tipos de operações realizadas nas cidades, contribuindo para uma melhor compreensão do que se poderia esperar de cada uma delas, de acordo com o termo utilizado para designá-las.

O termo reabilitação é definido como uma “estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente com múltiplas intervenções, integradas num processo de conjunto, em conjugação com a planificação urbana global e visando à valorização dos potenciais sociais, econômicos e funcionais para melhorar a qualidade de vida da população residente” (LISBOA, 1998, p.16).

A reestruturação, por sua vez, é compreendida como um conjunto de intervenções voltadas à reabilitação das infra-estruturas e dos equipamentos urbanos – não contemplando edifícios –, em uma área considerada “defeituosa” por

apresentar problemas de funcionalidade “ou com uma classe social uniforme, ou com falta dos principais elementos” (LISBOA, 1998, p. 18-19).

A renovação consiste na demolição de velhos edifícios sem valor arquitetônico, deteriorados, e no caso de reconstrução, sem preocupação alguma com a reconstituição das características originais da edificação (LISBOA, 1998). A mais famosa deste tipo de intervenção foi a realizada em Paris em meados do século XIX.

Restauração é um tipo de intervenção de ordem patrimonial, a qual visa reconstituir monumentos ou conjuntos de edifícios, salvaguardando elementos de valor histórico-cultural. Uma obra deste tipo pode atingir o dobro do custo da construção de habitações sociais novas (LISBOA, 1998).

Há ainda, o conceito de reurbanização, que é definido pela Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS) de

áreas centrais, a partir das definições de “formas viúvas” e “formas virgens”.
Conforme o autor:

As primeiras estão à espera de uma reutilização, que pode até acontecer; as segundas são adrede criadas para novas funções, para receber inovações. As funções que são mais suscetíveis de criar novas formas são: bancos, hipermercados, o Estado, shopping-centers etc., além de certas funções públicas. Fora estas, são poucas as funções capazes de criar novas formas, e é por isso mais comum o uso das preexistentes através de uma readaptação. É o caso de casas de saúde, escolas, serviços diversos, fábricas menores, etc., que se instalam em antigos casarões ou prédios deixados por outras atividades com readaptação de formas velhas para novas funções (SANTOS, 1997, p. 70).

Os conceitos acima relacionados distinguem tipos de intervenção que vão dar novas qualidades às áreas em que são aplicados,

que pode ocorrer apresentando características sociais, econômicas e culturais diferenciadas para cada lugar.

Arantes (2000) define como gentrificação estratégica esses processos de revalorização de áreas centrais urbanas, porquanto acredite que se trata de “[...] uma apropriação do espaço legitimada pelo *upgr ding* cultural”, à medida que reflete “[...] o sentido original de invasão e reconquista, inerente ao retorno das camadas afluentes ao coração das cidades” (ARANTES, 2000, p. 31), tratando-se de:

CAPÍTULO 2 – ALGUMAS EXPERIÊNCIAS DE REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS NO BRASIL E NO MUNDO

Os processos de requalificação urbana são estudados sob as mais diversas denominações, conforme foi visto no capítulo anterior, mas, em geral, apresentam fundamentos basicamente idênticos, abrangendo a teoria sobre a produção e reprodução do espaço urbano à medida que requerem análises acerca das transformações nas funções e nos fluxos das áreas que sofrem a intervenção, e sua relação com as outras partes da cidade. São muitos os meios de intervir na cidade, sobretudo, em seus centros antigos e áreas portuárias. Estes modos de intervenção podem refletir de que forma tais áreas se vêm apropriadas pelos modelos de planejamento e gestão urbanos.

As propostas de requalificação de áreas centrais, em geral, visam solucionar questões como: desvalorização imobiliária, transformação negativa do perfil econômico, esvaziamento residencial, degradação do ambiente urbano e legislação urbanística desarticulada, patrimônio histórico-arquitetônico que, segundo Brito, recebe uma atenção especial, pois:

No caso dos sítios históricos localizados em áreas urbanas, a necessidade de inovar os processos de preservação do patrimônio cultural, aliando-os ao desenvolvimento urbano das cidades, é demanda que não pode ser postergada. As estratégias efetivamente adotadas para isso devem garantir o desenvolvimento territorial e socioeconômico ecologicamente equilibrado e culturalmente diversificado.

No campo internacional, as experiências urbanísticas mais recentes demonstram que a preservação de áreas urbanas degradadas de valor histórico-cultural vem recebendo especial atenção dos agentes governamentais. Essas experiências têm apresentado, segundo os seus contextos, ampla gama de soluções, seja nos níveis e padrões de intervenção, seja nos modelos e estratégias de gestão adotadas para enfrentar o problema da preservação sustentável do patrimônio cultural urbano (BRITO, 2003, n.p.).

Para Castello, o processo de decadência dos centros antigos pode ser revertido por meio de determinados elementos que seriam estruturadores dessas áreas. Conforme o autor, estes são os elementos refuncionalizados que fazem parte da memória da cidade, mais os novos elementos inseridos no repertório urbano. Os

primeiros constituem-se no patrimônio material e imaterial que têm significados coletivos, “[...] experimentaram uma reabilitação material efetiva ou que receberam atribuição de novos usos [...]”, e os segundos, aqueles que têm o potencial de produzir novos fluxos na área, “[...] inseridos a partir das novas realidades socioculturais, nas quais mudam vigorosamente os valores e os comportamentos da população em suas relações com o ambiente urbano [...]” (CASTELLO, 1997, p. 535).

Assim, as intervenções em áreas centrais degradadas ou em processo de esvaziamento podem assumir diversas faces e apresentar tendências diferenciadas em função de políticas de desenvolvimento próprias que, por sua vez, dependem diretamente dos modelos de gestão utilizados em cada cidade, mas, em geral, seguem uma lógica que subordina políticas públicas locais às decisões das agências multilaterais.

2.1 EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS

Serão apresentados, a seguir, alguns processos internacionais de requalificação de áreas centrais ocorridos nas últimas décadas, não com o objetivo de estudar seus casos (pois poderiam ser apresentados muitos outros), mas de constatar algumas semelhanças com o processo que está em curso na área do Comércio, em Salvador, e possíveis conseqüências, sejam elas benéficas ou prejudiciais à cidade.

2.1.1 BALTIMORE E O SUCESSO DE FELLS POINT E INNER HARBOR

O caso da intervenção no bairro de Fells Point em Baltimore (Estados Unidos) contou com o interesse do governo e do empresariado locais. Buscava-se recuperar a qualidade físico-espacial da área, por meio de um plano integrado que, a longo prazo, permitiria realimentação, evitando que a área se degradasse novamente, caso não houvesse continuidade de investimento por parte do poder público (DEL RIO, 1990).

Na década de 1950, o plano para a área central da cidade de Baltimore, maior cidade do Estado americano de Maryland (Figura 2.01), propunha a renovação

de alguns quarteirões, associada à conservação de edificações de valor histórico “como gancho para o processo de recuperação de todo o centro” (DEL RIO, 2001).

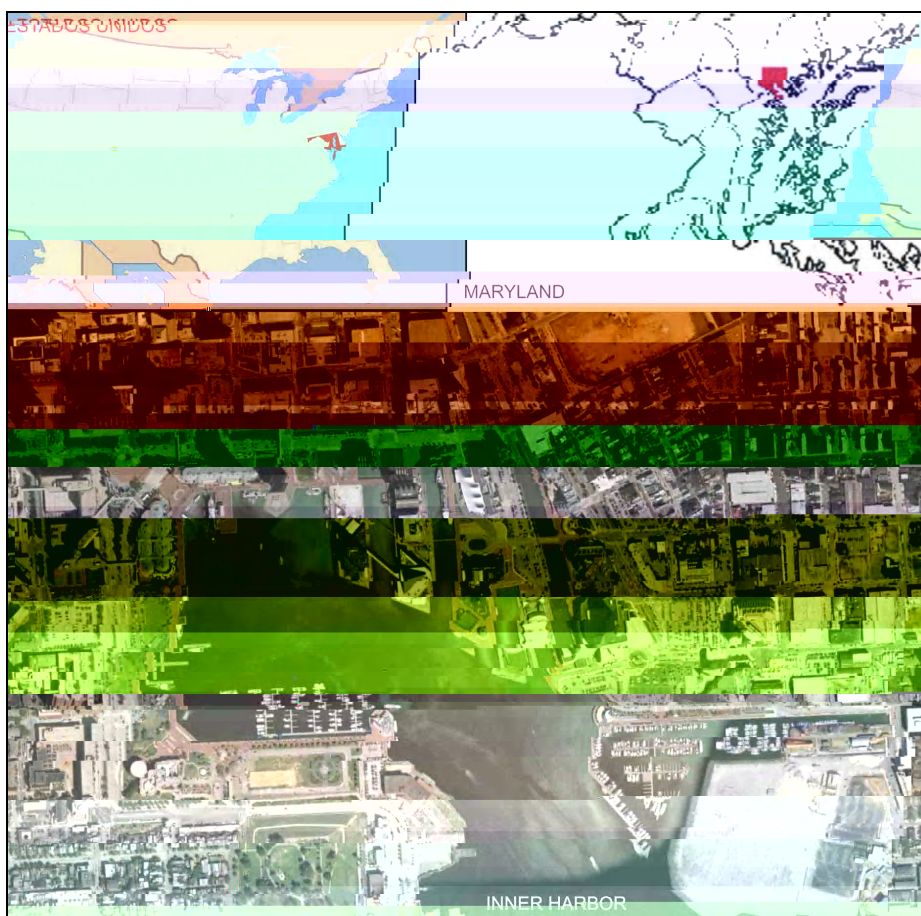


Figura 2.01 – Localização do Inner Harbor no bairro de Fells Point

Fonte: <http://internacional.universia.net>; <http://images.google.com>; Google Earth – imagens 2005.

Del Rio (2001) explica que do mesmo modo que o conjunto de intervenções iniciadas nos anos 1950 em Boston, a área central de Baltimore passou a ser gerida, a partir da década de 1970, pela agência Charles Center Management Inc.. Assim:

[...] a área recebeu o primeiro projeto de renovação urbana nos EUA que conservou edifícios históricos não tombados (cinco) e buscou a mescla de usos de escritórios, lojas, um teatro, um hotel e apartamentos para classe média-baixa. O interior dos quarteirões foram liberados para novas praças ladeadas de lojas e bares, com garagens públicas no sub-solo, e iniciou-se um pioneiro sistema de passarelas para pedestres interligando os prédios na direção do Inner Harbor, área do porto destacada para a segunda fase de intervenção (DEL RIO, 2001, n. p.).

Neste caso, foram bastante exploradas as estratégias de *marketing*, parcerias público-privado, a promoção de concorrências públicas pela prefeitura, para a execução de projetos comerciais e residenciais, estes últimos deveriam atingir várias camadas sociais, além dos incentivos fiscais. Em seguida, veio o

projeto para a área portuária (Inner Harbor), considerado por Del Rio (2001) o mais importante, também gerido pela Charles Center.

Implantado a partir de 1973, com a retirada das velhas edificações abandonadas e a renovação do waterfront da área central ribeirinha, o Inner Harbor tornou-se o principal ponto de atração da cidade, concentrando um impressionante conjunto de empreendimentos e múltiplas atividades. Segundo Hall (1988), o projeto custou investimentos do governo federal na ordem de US\$ 180 milhões, do governo municipal de US\$ 58 milhões, e do setor privado de apenas US\$ 22 milhões, mas o aumento de arrecadação da prefeitura foi significativo: estima-se que apenas os impostos diretos da área de projeto tenham subido de US\$1 a 10 milhões (DEL RIO, 2001, n.p.).

Foram inaugurados diversos empreendimentos voltados para a atração de turistas, cujo contingente chegou, na década de 1990, antes da inauguração da sua última fase, a superar o contingente da Disneyworld. Outras agências vieram a instalar empreendimentos em Inner Harbor, a exemplo da Rouse Company e Cambridge Seven, que têm projetos importantes em outras cidades (World Trade Center em Nova York, muitas das edificações do Parque EXPO em Lisboa⁹, entre outros).

Em seguida, foram construídos *piers*, marinas, aquários, restaurantes temáticos, museus, casas de espetáculos, hotéis, centros comerciais, empreendimentos habitacionais, um estádio de ~~b~~ ~~se~~ // inserido numa antiga edificação ferroviária reciclada, pavilhões de exposições (Figuras 2.02, 2.03 e 2.04); iniciou-se a promoção de atividades de recreação em espaços públicos, a renovação do mobiliário urbano, além da execução de projetos paisagísticos, que modificaram significativamente a imagem da área central de Baltimore (Figura 2.05) e, conseqüentemente, a dinâmica em toda cidade (DEL RIO, 1990; 2001).

Nos anos 80, a prefeitura lançou um programa pioneiro de urban homesteading no bairro de Otterbein, a duas quadras do waterfront. A grande maioria de suas edificações – quase todas town houses - encontravam-se abandonadas devido às desapropriações de um projeto viário estadual abortado por pressão da população e da prefeitura. As casas foram então oferecidas no estado deteriorado em que se encontravam pelo preço simbólico de um dólar para famílias que não possuíssem outro imóvel em Baltimore, exigindo-se que passassem a morar lá, recuperassem suas

⁹ Também um exemplo de requalificação urbana em uma área portuária, a Exposição Mundial, Expo'98, ocorrida em Lisboa teve por tema a demonstração da importância dos oceanos para o futuro das nações. O projeto abrangeu a construção de um conjunto de espaços temáticos, abertos ou não, que integravam fontes, espelhos d'água, largos, jardins, alamedas e pavilhões, que permaneceu após o evento, que durou de 22 de maio a 30 de setembro de 1998. Para a exposição, foi ocupada uma área de cerca de 2 km de extensão e mais de 70 hectares, no limite leste da cidade junto ao rio Tejo. Após o evento foram acrescentadas outras áreas sob administração da Parque Expo, S.A., sendo criado o agora designado Parque das Nações, no entorno da Doca dos Olivais, construída nos anos 1940, para abrigar hidroaviões, e que atualmente é um centro de actividades culturais e um novo bairro da cidade, com cerca de 15.000 habitantes (PARQUE EXPO 98, S.A., 2003; PORTAS, 2006).

casas até um nível mínimo aceitável em seis meses – conservando as fachadas, e se comprometessem a não revender em dois anos, de modo a evitar uma especulação prejudicial. Além de exigir o respeito a diretrizes de projeto nas fachadas voltadas para a rua, condizentes com a tipologia histórica do bairro, a prefeitura oferecia um financiamento de materiais de construção (DEL RIO, 2001, n.p.).



Figura 2.02 – Inner Harbor: requalificação do porto histórico na área central.
Fonte: Del Rio, 2000.

Figura 2.03 – Área requalificada de Fells Point, Baltimore
Fonte: Del Rio, 2001.

Figura 2.04 – Aquário Nacional de Baltimore no Inner Harbor
Fonte: Del Rio, 2001.



Figura 2.05 – Inner Harbor: vista panorâmica.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Baltimore_Inner_Harbor_Panorama.jpg

Procuraram-se, também, alternativas para a geração de renda e inserção das comunidades locais no mercado formal de trabalho, que surgiriam com as novas atividades previstas, levando em consideração a importância do apoio de tais classes para facilitar a gestão da área.

Para conseguir o apoio da comunidade e a aprovação do projeto, Rouse [Company] fez uma campanha pessoal junto a grupos minoritários e representações étnicas locais, garantindo empregos e oportunidades de negócio. O compromisso foi o seguinte mix no Harborplace: 10% dos empreiteiros seriam de minorias, 25% dos operários da construção de minorias, 50% dos empregados no shopping e ajuda a minorias para empregar-se, e um esforço especial para encontrar e atrair comerciantes das minorias. Das 2.000 propostas encaminhadas por comerciantes interessados no projeto, 140 foram aceitas, das quais 91% eram da comunidade local e 20% representavam minorias. 128 lojas originais, 22 eram de minorias. Esse compromisso social revelou-se excelente para os

negócios pois a mistura de restaurantes étnicos e a variedade de lojas tornaram-se um grande atrativo não planejado originalmente (DEL RIO, 2001, n.p.).

Para Harvey (2004), estas ações, comumente utilizadas em processos de requalificação, objetivam criar uma sensação de pertencimento e cooperação mútua entre classes sociais díspares, para encobrir os altos níveis de segregação alcançados por Baltimore, a partir daquele período.

Segundo Del Rio (2001), a prefeitura de Baltimore pretendia ampliar, em longo prazo, os programas de requalificação urbana para toda a cidade, considerando que as operações realizadas em sua área central foram capazes de transformar a imagem decadente da cidade dos anos 1950 para a de uma cidade bem-sucedida, pelo menos, até o final dos anos 1980. Entretanto, conforme o autor, gestões municipais menos satisfatórias, que assumiram a cidade posteriormente, vêm abrindo espaço para o retorno dos problemas de esvaziamento da área central, com aumento da violência urbana e fuga de moradores e de atividades terciárias para outras áreas de Baltimore.

2.1.2 A GESTÃO ESTRATÉGICA DO PLANEJAMENTO EM BARCELONA

Em fins da década de 1970 e início de 1980, todo o mundo passava por uma crise econômica, reflexo direto das crises do petróleo e industrial, que afastavam, em geral, os governos da preocupação com os problemas urbanos. Procurava-se, então, práticas que deixassem de lado os planos globais e partissem para ações efetivas sobre tais problemas. Daí vieram as primeiras propostas de intervenção em Barcelona – capital da Catalunha (Figura 2.06) – que eram direcionadas para as unidades de bairros, sendo definidos como “Planos Especiais de Reforma Interior” (VELLEJO, 1993). Tratava-se de planos setoriais que atingiriam toda a cidade, entretanto.

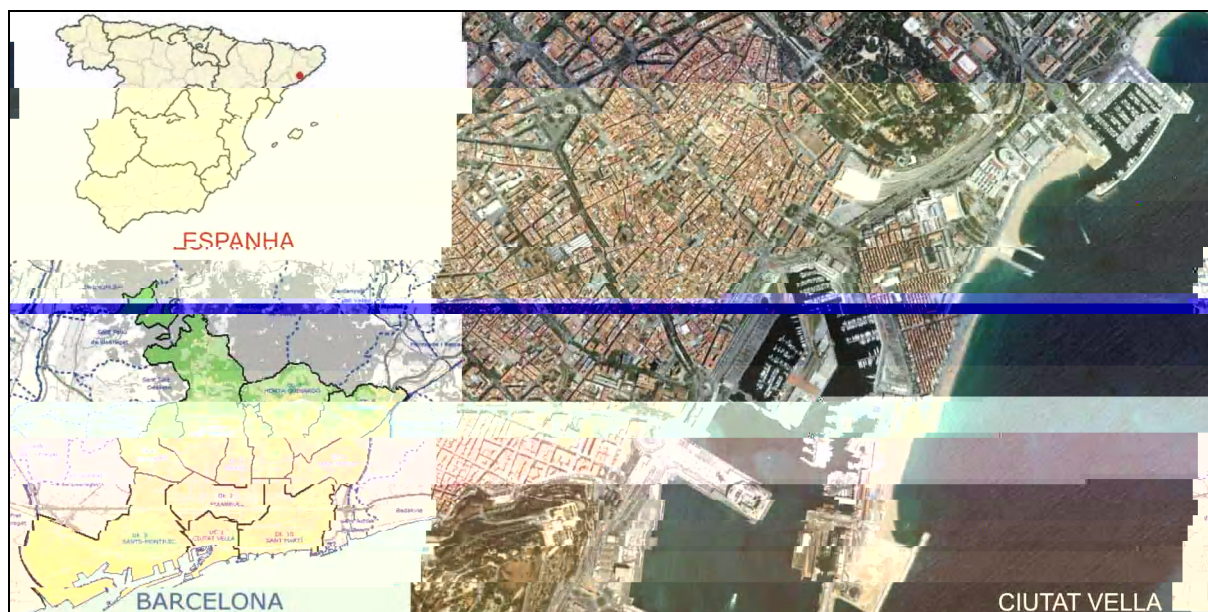


Figura 2.06 – Localização da área portuária no Centro Antigo de Barcelona

Fonte: <http://es.wikipedia.org/wiki/Barcelona>; <http://images.google.com>; Google Earth – imagens 2005.

Estes planos locais eram o resultado de dois a três anos de estudos intra-bairro, que identificavam demandas por urbanização, qualificação, implantação de equipamentos ou infra-estrutura básica. Estes projetos não conseguiram atender às expectativas criadas nos cidadãos, devido ao comprometimento da capacidade de endividamento da administração “no entanto, foram políticas que aproximaram a prefeitura da população, o que consolidou o conhecimento da cidade. A reconstrução do setor antigo de sucesso – a ponto de ter um órgão próprio de gerenciamento” (VELLEJO, 1993, p.19).

No decorrer da década de 1980, quando a prefeitura passou a assumir setores que antes eram responsabilidade do Estado, adotou-se uma política de parcerias com o setor privado, com o objetivo de requalificar certas áreas da cidade de modo que tanto o setor público quanto o setor privado fossem beneficiados. Assim surgiu a idéia de um “Plano Estratégico” para Barcelona, que foi construído em meio a diversos conflitos entre o poder público, a iniciativa privada e os movimentos populares, cada qual tentando impor seus interesses, o que veio a se acirrar ainda mais com a perspectiva do “Projeto Olímpico” para 1992 (VELLEJO, 1993).

O marco inicial vem de 1976, com o Plano Geral Metropolitano (PGM), que definia diretrizes (para uma região metropolitana que hoje contém cerca de 33 municípios), considerando-se, principalmente, questões do uso do solo e dos transportes (Figura 2.07). Contudo, a política urbana, naquele momento, estava mais

voltada para “aquisição de terrenos de instalações industriais desativadas, com o fim de satisfazer a demanda social de construção de espaços públicos e de equipamentos” (SÁNCHEZ, 2003, p. 221).



Figura 2.07 – Área portuária de Barcelona antes e depois das intervenções da década de 1970
Fonte: Amengual, 1992.

As operações de renovação urbana em antigas áreas industriais as substituíam por parques públicos, pois:

O reencontro com a cultura do espaço público, como meta urbanística, era legitimado pelos urbanistas que procuravam mostrar o déficit de espaços urbanos herdado das décadas correspondentes ao período de ditadura, e a necessidade de completar com infra-estrutura e urbanização aqueles complexos de habitação social na periferia que, nos anos 60 e 70, se caracterizaram por imensos blocos habitacionais implantados em grandes desertos de urbanidade (SÁNCHEZ, 2003, p. 228).

As “intervenções urbanas mais ofensivas” começam a ser implementadas a partir de 1986 quando Barcelona foi nomeada sede para os Jogos Olímpicos de 1992. Assim, o “Plano Estratégico de Barcelona” que já indicava duas frentes de ação: a primeira voltada para o setor de serviços e a segunda para o turismo receptivo internacional, o que exigiria uma gama de equipamentos culturais e de lazer que fossem atrativos para este público; agregou ações ao evento que lhe daria visibilidade mundial, entre elas a requalificação da área portuária antiga, onde foi construída a Vila Olímpica (SÁNCHEZ, 2003; LARA, 2006).

Em razão desse evento, as operações de requalificação, a partir de então, não ficaram a cargo apenas da prefeitura, houve envolvimento de outros níveis de governo como a Generalitat da Catalunha (administração pública regional), o Governo Central espanhol e até a Comunidade Européia. Os setores empresariais privados ou comissões, a exemplo da HOLSA, AOMSA, IMPUSA, VOSA, entre outras, também foram importantes agentes promotores e financiadores do processo (SÁNCHEZ, 2003; LARA, 2006). Dessa forma:

A estratégia de gestão adotada é a de parceria público-privado e concretizada por meio de empresas ágeis e flexíveis, com capital misto, porém sem deixar de lado os aspectos públicos das intervenções. No antigo bairro chinês (Raval), são criadas duas universidades, o Museu de Arte Contemporânea e o Centro de Cultura Contemporânea. Alguns dos equipamentos culturais são edifícios modernos (como o MacBa, projetado por Richard Méier e inaugurado em 1995) mas a grande maioria ocupa prédios antigos restaurados ou reformados (LARA, 2006, n.p.).

As intervenções na área central antiga – onde se localizam os bairros Raval, Bairro Gótico, Ribera e a Barceloneta – eram consideradas importantes pelo seu valor simbólico para a população local, e pontos atrativos de turistas, e onde se localizam um grande volume de praças, os mais luxuosos palácios particulares da cidade, datados do século XIV, a área portuária antiga entre outros equipamentos culturais e de lazer, alguns dos quais considerados, pela UNESCO, Patrimônio da Humanidade (ARANTES, 2000; ESPAÑA, 2006). Nestas áreas foram instalados cafés, restaurantes, são exibidos performances que lembram a cultura local, estátuas vivas, etc. (Figuras 2.08, 2.09, 2.10 e 2.11).



Figuras 2.08 e 2.09 – Sardana: apresentação dança típica espanhola com participação de turistas num espaço público.

Fotos: Fernando Teixeira – jul. 1995.



Figura 2.10 – Estátua viva no calçadão em “La Rambla”.

Foto: Fernando Teixeira – jul. 1995.

Figura 2.11 – Shopping Center em um dos cais em Barcelona.

Foto: Rita Bittencourt – out. 2005.

Algumas outras atrações, na área central, incluem o Porto Olímpico e o Porto Velho, o primeiro criado para abrigar os atletas olímpicos e o segundo completamente transformado em espaço turístico depois delas (Figuras 2.12 e 2.13).



Figura 2.12 – Porto Velho, que abriga espaços públicos abertos, além dos piers para o turismo náutico.

Fotos: Fernando Teixeira – jul. 1995.

Figura 2.13 – Porto Olímpico, transformado em área turística após as Olimpíadas de 1992.

Em setembro de 2004, aconteceu o “I Fórum Universal das Culturas”, que utilizou as instalações de diversos museus e espaços culturais em Barcelona, além de terem sido construídos praças, parques, centros de convenções e áreas de exposição, um novo porto esportivo, uma nova praia e duas ilhas artificiais (LIMONAD, 2005), que recebem destaque por se tratarem de projetos arquitetônicos de autoria de escritórios de renome internacional.

O fluxo turístico em Barcelona está entre os maiores do mundo, segundo estatísticas da OMT, e a densidade de equipamentos culturais que ocupam toda a região metropolitana é um dos principais motivos para isto. É possível identificar uma política ofensiva no que tange à oferta de equipamentos e eventos culturais.

Sánchez (2003) atribui à continuidade político-administrativa na prefeitura de Barcelona entre 1983 e 1995 um dos principais fatores para o sucesso da proposta de requalificação, que transformou a cidade.

2.1.3 PUERTO MADERO: O MAIS FAMOSO CASO LATINO-AMERICANO

Construído às margens do Rio da Prata, área central de Buenos Aires, Puerto Madero encontrava-se em estado de abandono desde a década de 1930 (Figura 2.14). Seus galpões datam das décadas de 1880 e 1890, e muitos receberam influência de uma arquitetura inglesa portuária industrial, em tijolos e estrutura metálica. O porto e as estações ferroviárias que ali localizavam-se foram responsáveis pela consolidação dos primeiros bairros da cidade: Belgrano, Devoto, Flores Iniers e La Boca (DOMINGUEZ, 2002).

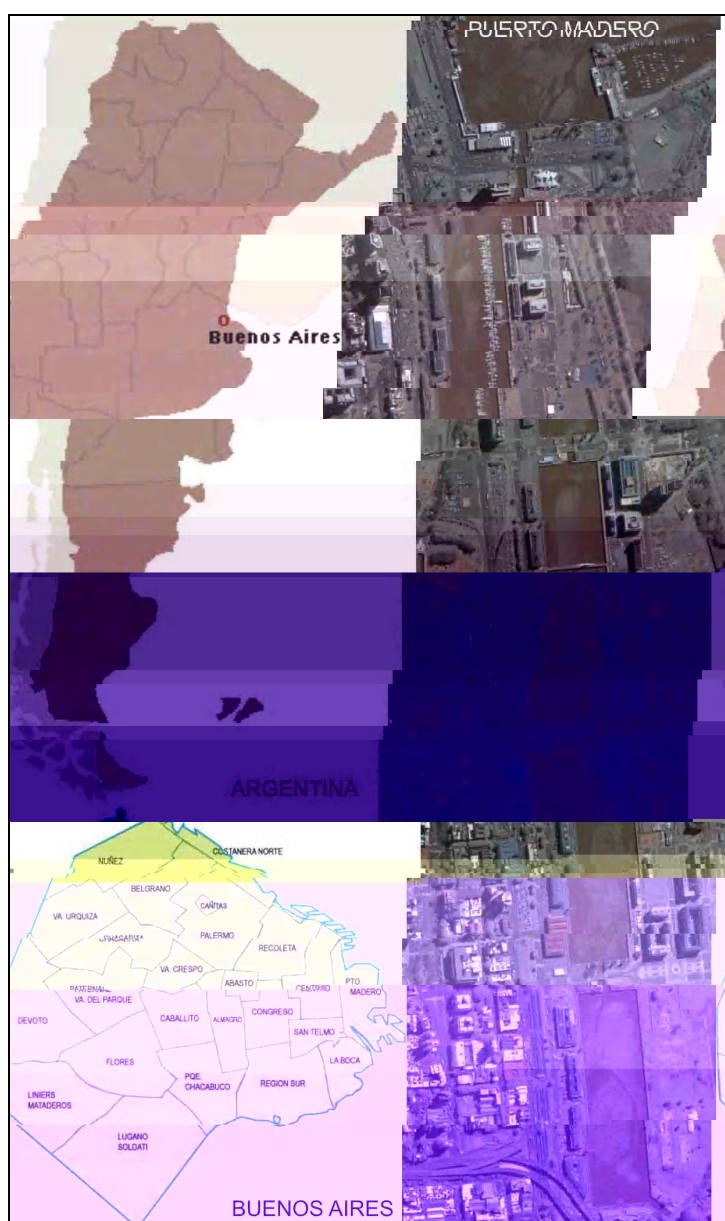


Figura 2.14 – Localização de Puerto Madero, em Buenos Aires

Fonte: <http://mibsasquerido.com.ar>; <http://images.google.com>; Google Earth – imagens 2005.

Dezesseis dos galpões, mais quatro diques, totalizando 170 hectares, foram alvo de uma proposta de requalificação que contou com a parceria dos

governos federal e municipal, que formaram a Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.. A área escolhida possui calado de apenas 8 metros – oferecendo profundidade insuficiente para a atracação de navios de carga modernos que exigem, no mínimo, 12 metros – e foi disponibilizada para ser convertida em uma zona de atividades comerciais, residenciais, administrativas e de lazer (Figura 2.15). O espaço remanescente se divide em uma área, ao noroeste, para cargas de *cont ineres* – onde termina a ferrovia –, e uma área para carga química e petroquímica, ao Sudeste (MACHADO, 2005; MOSCATO, 2006), havendo continuidade das atividades portuárias, mesmo numa escala menor.



Figura 2.15 – Antigos armazéns portuários reutilizados.

Foto: Wolfram Winkler – jan. 2007.

Visto “[...] como o maior empreendimento de intervenção em uma cidade da América Latina”, a iniciativa do governo do presidente Carlos Menem, em Puerto Madero, preconizava a valorização de espaços públicos, concebendo uma política de requalificação urbana “[...] associada às políticas de rentabilidade econômica, de marketing e da concorrência entre as cidades ‘mundiais’ [...]”. Houve investimentos públicos e privados que totalizaram, aproximadamente, dois bilhões de dólares, entre recursos provenientes do Estado, do sistema financeiro internacional e de vários investidores internacionais (MACHADO, 2005, n. p.).

Em 1989, após um convênio firmado entre as prefeituras de Buenos Aires e Barcelona, foi elaborado um Plano Estratégico para Puerto Madero, no qual o conjunto de diques e armazéns e mais uma parte da área central de Buenos Aires seria completamente refuncionalizada (SOMEKH; CAMPOS, 2005).

No mesmo ano, por convênio entre o governo central (Ministério de Obras e Serviços, responsável pelo porto) e o município, era criada a Corporación

Antiguo Puerto Madero S. A., entidade autônoma de direito privado. Previu-se a reconversão dos velhos galpões como escritórios de alto padrão, mantendo sua volumetria original; do outro lado dos diques, junto à Costanera Sur, o projeto adquiriu maior liberdade, com parques, torres de escritórios e prédios de habitação.

A primeira porção a ser viabilizada, a dos antigos armazéns, foi ocupada por uma elite de empresas que tirou proveito da qualidade arquitetônica e imagem européia dos edifícios convertidos, cujos térreos foram tomados por bares e restaurantes caros. Esse centro executivo e gastronômico, bastante exclusivo, contrasta com o aproveitamento dos espaços coletivos ao longo dos diques como passeio público, turístico e mais popular. Os terrenos vagos da porção Leste do porto foram divididos em lotes e vendidos a empreendedores, a exemplo de Battery Park City. Foram implantados edifícios com arquitetura personalizada, mas sujeita a limitações em termos de ocupação e volumetria (SOMEKH; CAMPOS, 2005, n. p.).



Figura 2.16 – Novos edifícios comerciais com a mesma volumetria dos antigos armazéns.

Fonte: Del Rio, 2001.



Figura 2.17 – Área do porto onde foi permitido o aumento do gabarito de altura dos edifícios.

Foto: Wolfram Winkler – jan. 2007.

Instalaram-se grandes empresas como a Telecom (operadora de telecomunicações portuguesa que atua mundialmente) e a Hilton (rede hoteleira americana, que possui cerca de 2.500 hotéis em mais de 60 países), além de restaurantes, centros de convenções e conjuntos residenciais de alto padrão construtivo (SOMEKH; CAMPOS, 2005; MOSCATO, 2006).

O maior número de espaços foi transformado em restaurantes, bares e lojas de *souvenirs*. Uma fragata foi transformada em museu, mas a carência de um maior número de espaços culturais torna a área menos interessante aos olhos dos turistas (SOMEKH; CAMPOS, 2005; MOSCATO, 2006).

Assim, a lógica empresarial inerente à operação tende a trazer Puerto Madero para o campo dos privilegiados, conformando espaços de alta qualidade que, embora possam ser parcialmente desfrutados por todos, têm sua fruição integral limitada aos grupos dominantes. Embora a cidade tenha ganho, sem desembolsos pecuniários, uma área de grande vitalidade e expressão, a marca da gentrificação continua presente. Não obstante, a experiência de Puerto Madero tornou-se paradigmática na América Latina, por combinar com sucesso a requalificação urbana, a revitalização

econômica e a reconversão arquitetônica. Ressonâncias de diversos matizes podem ser encontradas em projetos latino-americanos e brasileiros, de Ribera Norte / Biobio / Concepción no Chile à Praça XV no Rio, do Bairro do Recife às Docas de Belém (SOMEKH; CAMPOS, 2001, n. p.).

Atualmente, Puerto Madero é uma das áreas turísticas mais visitadas da Argentina, capaz de atrair as principais empresas que buscam este país para instalar-se, além das populações de renda mais alta que utilizam muitas das edificações adaptadas para moradia (MACHADO, 2005). Contudo, os discursos oficiais não fazem divulgação acerca do aumento dos índices de violência, nem sobre a gradual redução do movimento de pessoas na área.

2.2 EXPERIÊNCIAS BRASILEIRAS

No Brasil, as políticas de planejamento urbano, principalmente a partir da década de 1960, estavam voltadas para a criação e racionalização de espaços num contexto em que o planejamento urbano-regional ocorria centralizado nas esferas Federal e Estadual, visto que no período da ditadura militar as cidades não possuíam autonomia no cenário nacional. Os vários planos e projetos, implementados nos municípios, eram produtos de políticas federais que tinham em seu discurso objetivos voltados para o desenvolvimento econômico das cidades e suas regiões metropolitanas (CAMPOS, 1997).

Segundo Souza (2005), as políticas de desenvolvimento dos anos 1960 apenas projetavam espacialmente o desenvolvimento econômico no espaço, com práticas intervencionistas funcionalistas que desconsideravam as dimensões sociais e culturais. Os financiamentos habitacionais eram, prioritariamente, voltados para as camadas de maior renda da população, e as políticas setoriais eram desarticuladas, o que gerava eleição de prioridades que muitas vezes não condiziam com as reais necessidades da população. As áreas centrais antigas começaram a ser “abandonadas” em nome da modernidade das novas centralidades (RIBEIRO; CARDOSO, 1994; CAMPOS, 1997; SOUZA, 2005).

Nos anos 1970 e 1980 foi incluída a questão ambiental – primeiro chamada de “ecodesenvolvimento” e depois de “desenvolvimento sustentável”. Foi, entretanto, um período de crise econômica mundial e de falência para o modelo de modernização que vinha sendo empreendido (RIBEIRO; CARDOSO, 1994; SOUZA, 2005).

Para Campos (1997), enquanto as intervenções nas áreas centrais brasileiras na década de 1970 apresentavam um viés conservacionista, preocupado com a morfologia urbana e a tipologia arquitetônica, gerando legislações que engessavam o desenvolvimento econômico da área, as intervenções dos anos 1980 e seu viés empreendedor voltaram-se para a construção de cenários e de espaços propícios à atração de investidores privados.

O Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU) criado com a queda do autoritarismo militar em meados da década de 1980 foi capaz de inserir na Constituição Federal de 1988 dispositivos por meio dos quais os municípios passariam a ter autonomia, principalmente, no âmbito do planejamento local, e a continuidade das discussões do Projeto de Lei de Desenvolvimento Urbano PL 775/83, enviado à Câmara de Deputados em 1983, resultou na aprovação da Lei Federal 10.257 de 10 de Julho de 2001 (conhecida como Estatuto da Cidade), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição de 1988. Com a aprovação do Estatuto da Cidade, pela primeira vez no Brasil, questões sociais ocuparam posição de base política no discurso das questões urbanas, direcionando-as para a criação de instrumentos que visam afirmar a função social da propriedade (SOUZA, 2002; RIBEIRO; CARDOSO, 2003).

Dentro de um contexto, no qual a tomada de decisões está subordinada a políticas urbanas idealizadas no âmbito das agências irradiadoras internacionais, como foi visto no Capítulo 1, a constatação de que as áreas centrais apresentam potencial para o desenvolvimento das cidades ocasionou a confluência de esforços do poder público, em seus vários níveis, para políticas de requalificação de tais áreas.

Em 2003, o Governo Federal criou o “Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais”, que consiste numa parceria entre os ministérios do Turismo, da Cultura, do Planejamento, dos Transportes e está sob a coordenação do Ministério das Cidades, abrangendo as iniciativas municipais já em andamento. Foi apresentada como objetivo principal do programa a pretensão de trabalhar as áreas centrais como um “território urbano” e não como um espaço isolado, admitindo que tais áreas são comuns a todos os moradores de uma cidade (BRASIL, 2005).

Assim, os discursos oficiais afirmam que as diretrizes do programa estão direcionadas para a integração de ações estimulando a conservação do patrimônio

material das áreas centrais e do patrimônio imaterial do qual tais áreas estão imbuídas. Exalta-se a importância de uma gestão na qual a atuação do poder público e dos investidores privados nacionais e internacionais esteja aberta à participação da população na formulação e implementação das políticas para a área, que deverá ser repovoada e utilizada “de forma multiclassista” (BRASIL, 2005, p.12).

O foco do programa está nas unidades imobiliárias vazias, com vistas à reversão do quadro de déficit habitacional nas cidades, além da preocupação com outras questões setoriais como transporte e mobilidade, infra-estrutura e saneamento. Neste sentido, existe articulação institucional e financeira com parcerias que envolvem: o IPHAN, a RFFSA, o INSS, a SPU, o INCRA e a CEF (BRASIL, 2005).

O INSS (que disponibilizou imóveis pertencentes ao Fundo do Regime Geral da Previdência Social em 2005), a RFFSA e a SPU, em convênio com a CEF, vêm formulando programas de disponibilização de imóveis vazios ou subutilizados para alienação para fins habitacionais e de regularização fundiária. No caso da SPU há a possibilidade dos imóveis serem cedidos gratuitamente às prefeituras e governos de estados que atuam nestes programas. A aprovação da Medida Provisória MP 292/2006¹⁰ surgiu como um elemento facilitador para estes programas, pois permite que a alienação dos imóveis ocorra diretamente aos beneficiários dos programas habitacionais e que instrumentos de regularização fundiária – principalmente no que diz respeito à habitação de interesse social, como a Concessão de Direito Real de Uso, o Direito de Superfície e a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia¹¹ – possam ser usados como garantia para a obtenção de financiamento (BRASIL, 2005).

¹⁰ Conforme o Ato nº 45 do Presidente da Mesa do Congresso Nacional, a Medida Provisória MP 292/06 teve seu prazo de vigência encerrado no dia 25 de agosto de 2006.

¹¹ Definida pelo Decreto-Lei nº 271 de 1967, a “Concessão de Direito Real de Uso” consiste na concessão do “[...] uso de terrenos públicos ou particulares, remunerada ou gratuita, por tempo certo ou indeterminado, como direito real resolúvel, para fins específicos de urbanização, industrialização, edificação, cultivo da terra, ou outra utilização de interesse social” (BRASIL, 1967, n.p.; MEIRELLES, 1990);

O “Direito de S1.3877(l)1918(a)3.1420 0 0 RG 0 0 0 rg q 8.35()-0.0915865()-0.09E.5714(388(g0.TJ 200.181 /3-14.93881.5919(ç)-6.6873(s(i)11.38u5(r)-9.24b99(,)1843(s)-0.204069(e(a)3.14299()-90.5714a)3.14299(ç)-6.6873899(a)3.14299(,)14.7315)-6.6873893.14299(s)-0

Foram, ainda, agregados ao “Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais”, outros que já estavam em execução como:

Programa de Preservação do Patrimônio Cultural Urbano – Monumenta: foi lançado, por iniciativa do Ministério da Cultura (MinC), em 1996, com apoio do BID e da UNESCO, objetivando preservar o patrimônio cultural urbano tombado pelo IPHAN. Constituem objeto do programa cerca de 83 municípios brasileiros, possuidores de 101 sítios urbanos considerados patrimônio histórico, artístico ou arquitetônico nacionais. É um programa que procura conscientizar a população acerca da importância desse patrimônio implementando ações que tornem sua gestão sustentável (GALVÃO, 2002);

Programa de Arrendamento Residencial – PAR: foi instituído pela Lei Federal nº 10.188/2001, é gerido pelo Ministério das Cidades e operacionalizado pela CEF, conforme alterações da Lei Federal nº 10.859/2004. Objetiva “atender a necessidade de moradia da população de baixa renda, até seis salários mínimos, localizada nos grandes centros urbanos, mediante arrendamento residencial com opção de compra ao final do período contratado”. O arrendatário utiliza o imóvel por 15 anos e, ao final deste prazo, tem a oportunidade de comprar o imóvel, pagando um valor estipulado em cerca de 20% do preço do imóvel, corrigido, a vista, ou optar por ter este valor diluído nas prestações durante os 15 anos. Entretanto, uma vez que, com três meses de atraso nas prestações, o ocupante do imóvel pode ser despejado sem qualquer ressarcimento (CAIXA, 2006);

Programa de Revitalização de Sítios Históricos – PRSH: surgiu em dezembro de 2000, com base nas experiências do BNH em Olinda, ainda na década de 1980. Conta com a participação do MinC, IPHAN e governos estaduais e municipais como gestores locais. A CEF entra como agente financiador desde a aquisição à reforma e arrendamento dos imóveis, procurando convergir, ainda, recursos financeiros internacionais e de agentes imobiliários locais. O foco do programa está no uso residencial que busca a conservação do patrimônio cultural e o retorno da dinâmica nos centros antigos das cidades (ARATANHA, 2002).

edificação, desde que não seja proprietário ou concessionário de outro imóvel urbano ou rural”. Entretanto, seis dos artigos referentes a este instrumento foram vetados pela Mensagem de Veto nº 730 sob a justificativa destes não possibilitarem a cessão dos imóveis para equipamentos de uso público, áreas de interesse da defesa nacional ou de preservação ambiental (BRASIL, 2001, n.p.).

Além dos parceiros nacionais, a CEF conta com apoio técnico do Governo Francês, desde 2001, em seus programas voltados para sítios históricos. Sua atuação se dá por meio de Estudos de Viabilidade de Reabilitação de Habitações, com a participação de consultores do Pact Arim (movimento que objetiva cooperação nos projetos de habitação e inserção social por meio do estudo das demandas locais); e com a realização de encontros SIRCHAL – “[...] uma rede para a reabilitação de centros históricos da América Latina e Caribe, patrocinada pelo Governo da França, BID e UNESCO, entre outras instituições” (CAIXA, 2006; MOUVEMENT, 2006).

Cidades como: São Luis (MA); Recife e Olinda (PE); Porto Alegre e Pelotas (RS); Belo Horizonte (MG); Fortaleza (CE); Aracaju (SE); Vitória (ES); Amparo e Piracicaba (SP); Natal (RN); Rio de Janeiro (RJ) e Salvador (BA); que já vinham elaborando seus “planos de reabilitação de centros”, há alguns anos (ou décadas em alguns casos), atualmente recebem apoio técnico e financeiro do Ministério das Cidades (BRASIL, 2005).

2.2.1 DE VOLTA AO CENTRO DO RIO DE JANEIRO

O Centro Antigo da cidade do Rio de Janeiro, como é comum às áreas centrais antigas em qualquer parte do mundo, passou por um processo de ascensão e decadência. Em seu auge, no início do século XIX, o porto da cidade desempenhava suas funções portuária, administrativa e de defesa (Figura 2.18). Era por ele que o ouro garimpado em Minas Gerais era escoado (XAVIER, 1998).

Entretanto, um processo de expansão urbana causou a desaceleração desta centralidade. Houve alteração das práticas portuárias, fortalecimento de novas centralidades em Copacabana, Madureira e Méier, fuga de população residente e obsolescência de edificações e infra-estrutura (XAVIER, 1998). Associada a isto, a transferência da capital federal para Brasília, na década de 1960, contribuiu para desencadear uma crise econômica que, nos anos 1980, viria a criar altos contingentes de emprego informal e desemprego na cidade (MAGALHÃES, 2001).

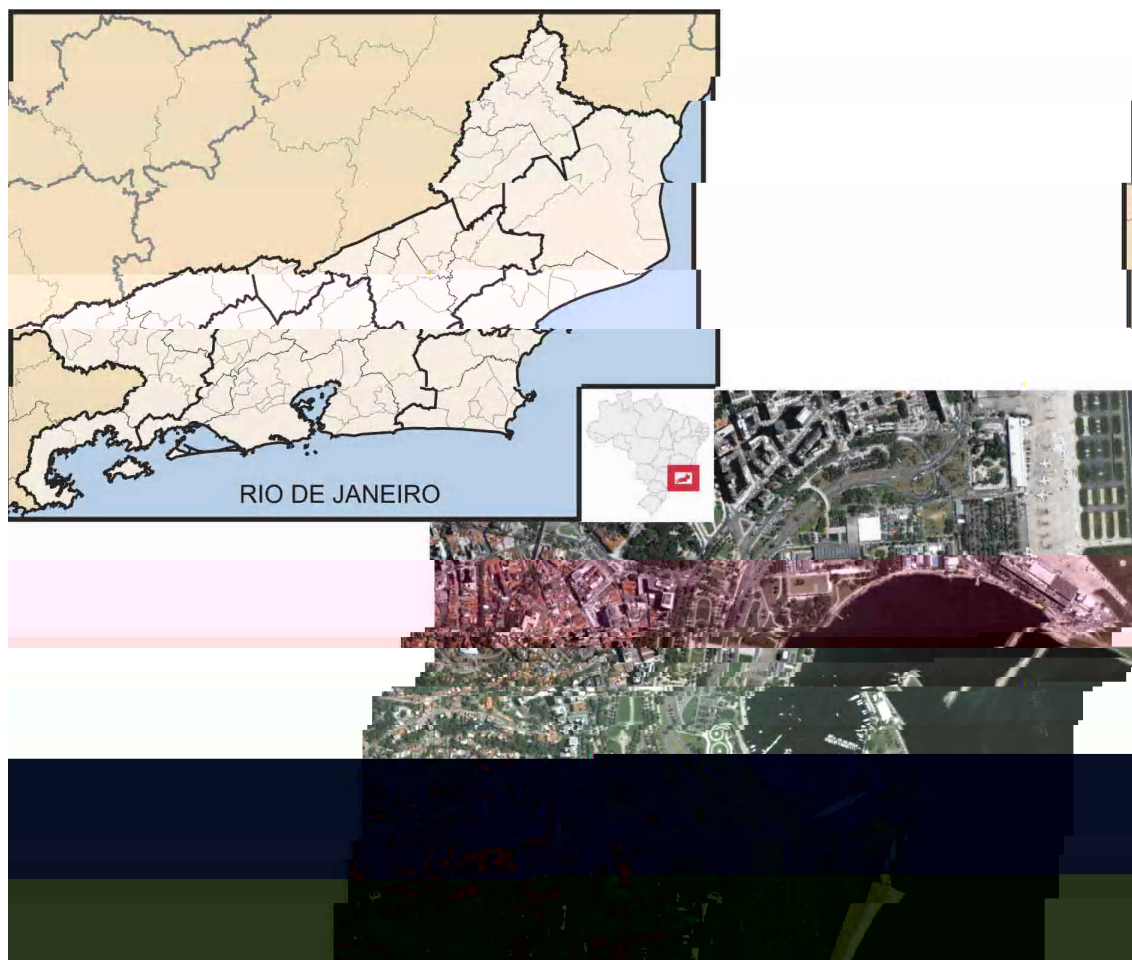


Figura 2.18 – Área portuária do Rio de Janeiro e seu entorno.

Fonte: <http://images.google.com>; Google Earth – imagens 2005.

Foi em fins da década de 1970 – em contraposição às práticas urbanísticas do governo de Carlos Lacerda, que valorizou o fortalecimento de outras centralidades e o abandono do Centro Antigo –, que se iniciou um processo de “volta ao centro antigo” que, entretanto, pendia entre duas correntes: uma em prol da renovação urbana total e outra a favor da preservação total do patrimônio arquitetônico (MAGALHÃES, 2001).

Surgiu, a partir daí, o projeto “Corredor Cultural”, que objetivava preservar três conjuntos de sobrados localizados na Praça XV, na Lapa, e nas imediações da SAARA e do Largo de São Francisco, alcançando cerca de 1.600 imóveis que, em sua grande parte, são remanescentes do século XIX e do início do século XX (MAGALHÃES, 2001).

A Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), em 1983, apresentou uma proposta de “reciclagem urbanística” para a área portuária (Figura 2.19), que previa a inserção de equipamentos de lazer, centros comerciais e de convenções,

além de um centro de exposições utilizando armazéns das Docas. Não havia, entretanto, convergência de esforços por parte dos agentes envolvidos, principalmente entre as esferas federal e municipal de governo (BRASIL, 2005).



Figura 2.19 – Vista da área portuária do Rio de Janeiro.

Fonte: Brasil, 2005.

Contudo, não havia, até então, um documento oficial fechado voltado exclusivamente para a requalificação da área central do Rio de Janeiro, o que veio a ocorrer apenas na década de 1990, quando o poder público municipal passou a gerir o processo, e foram homologados a “Lei do Centro” em 1994 e o “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro” em 1995. Foi, a partir daí, que se começou a absorver os pressupostos dos novos modelos de planejamento e gestão urbanos, partindo-se para um processo de requalificação da área central e adjacências (MAGALHÃES, 2001).

A princípio, o processo contou com financiamentos do BID (PROAP) e BIRD (Reconstrução Rio) com o “lançamento de bônus do Tesouro Municipal no mercado financeiro europeu, sendo o primeiro caso de uma cidade a fazê-lo, em nosso país” (XAVIER, 1998, p. 69). Foi, então, implantado, um conjunto de projetos que, apesar de apresentarem focos diferenciados, visam atender aos propósitos da requalificação, apontando alternativas tanto no campo físico-urbanístico, quanto no campo sócio-econômico. São alguns deles:

Projeto RIOMAR – refere-se ao trecho entre o Aeroporto Santos Dumont e o Leblon e visa oferecer espaços de lazer incluindo a marina do Parque Urbano do Aterro do Flamengo. Entre as ações programadas estão: restauração de conjuntos de valor histórico, arquitetônico ou paisagístico; recuperação de espaços com

potencial para novos usos, implantação de novos equipamentos, melhorias na infra-estrutura e segurança (XAVIER, 1998).

Há, atualmente, uma ciclovia que circunda toda a orla; maior manutenção e segurança no Parque do Aterro do Flamengo que possui valor histórico, paisagístico e arquitetônico para a população local, e que há seis anos é palco de queima de fogos durante a festa de ano novo, com o apoio de comerciantes locais; a Marina da Glória que é administrada pela Prefeitura; o Museu de Arte Moderna, onde há diversos eventos como o Rio Jazz Festival, Valda's Festival e outros eventos musicais, além do Rio Fashion Week, um evento de moda de alcance internacional; a Vivo Rio, um centro cultural com espaço para shows inaugurado em 2006, que contou com a parceria financeira da empresa VIVO de telefonia.

Revitalização da Praça XV – onde está localizado o primeiro porto da cidade e concentram-se as principais edificações do período colonial. Entre seus principais objetivos estavam: a valorização dos espaços públicos entre a área central e a orla marítima, principalmente com a criação de parques e a inserção de equipamentos de lazer; introdução de novas atividades, inclusive a residencial; reorganização do tráfego e dos estacionamentos de veículos. Houve, ainda, uma preocupação com a organização dos vendedores ambulantes locais e com os catadores de material reciclável (XAVIER, 1998; MAGALHÃES, 2001).

Nesta área estão localizados os museus Paço Imperial e Histórico Nacional; com a construção da passagem subterrânea para ônibus, a superfície ficou livre para os pedestres e, aos domingos, continua sendo realizada uma feira de antiguidades; em um antigo prédio reformado, foi instalado um pequeno museu de arte; a “Ilha Fiscal” da Marinha está aberta à visitação pública nos finais de semana, além de outros museus, centros culturais e bares que existem na área (Figuras 2. 20 e 2.21).



Figura 2.20 – Entrada para pedestres no “mergulhão” da Praça XV.

Figura 2.21 – Pessoas circulando na Praça XV.

Fotos da autora – mar. 2007.

Pier Mauá – localizado no principal centro de negócios da cidade, é neste píer que funcionava o antigo cais de desembarque de passageiros. Para a área foi proposta a implantação de auditórios, anfiteatros, centros comerciais; melhorias no sistema viário, ancoradouro, estacionamentos subterrâneos; alteração dos índices urbanísticos para estimular a atração de novos usos; e a construção do primeiro “Museu Guggenheim” na América Latina, uma proposta com projeto do arquiteto francês Jean Nouvel, que tem sido alvo de polêmicas que envolvem desde a possibilidade deste não ser implantado em razão de seus impactos na área, à exigência da escolha de um partido arquitetônico exclusivo para o Rio de Janeiro (XAVIER, 1998; MAGALHÃES, 2001; BOTELHO, 2005).

Houve um aumento na freqüência e quantidade de navios de turismo, com a melhoria das condições de receptividade do porto. Atualmente, a área conta com alguns novos serviços de apoio à atividade turística, além de *cyber-café*s e um heliporto; e um dos armazéns tem sido disponibilizado para a realização de eventos (Figura 2.22).



Figura 2.22 – Vista do Pier Mauá.
Fonte: Brasil, 2005.

Revitalização da Zona Portuária – área contígua ao Píer Mauá, para a qual foram apresentadas propostas para as áreas de alta tecnologia, lazer e habitação. Estava previsto o oferecimento de 2.500 unidades habitacionais; 5.000 m² de unidades comerciais e escritórios; e equipamentos públicos compatíveis com a demanda da área (XAVIER, 1998; MAGALHÃES, 2001). É onde, atualmente, está localizada a “Cidade do Samba”, mais uma grande atração turística da cidade.

Morro da Conceição – próximo à área portuária, foi detectada a necessidade de atração de atividades de apoio ao uso residencial. Foram propostas melhorias nos espaços públicos, acessos para pedestres e estacionamentos; mudanças nos quadros legal e fiscal de modo a adaptar a valorização do patrimônio histórico ao estímulo à atividade turística; além da possibilidade de investimentos voltados para a recuperação de alguns imóveis privados e públicos a exemplo do Palácio Episcopal e da Fortaleza da Conceição (XAVIER, 1998; MAGALHÃES, 2001).

Projeto SÁ's – abrange a área que liga o Centro à Barra da Tijuca, composta pelas ruas Estácio de Sá, Salvador de Sá e Mem de Sá. Foram previstas revisão do sistema viário e melhorias na infra-estrutura em geral; recuperação de parte das edificações de valor histórico-arquitetônico; criação de espaços de lazer; produção de habitação popular e programas de geração de renda e regularização fundiária (XAVIER, 1998; MAGALHÃES, 2001).

Transversalmente a estes projetos, existem programas voltados ao uso habitacional que visam à manutenção das pessoas que moram na área central, como uma das premissas das propostas de requalificação (Figura 2.23). Entre eles

estão o Programa Morando no Centro e o Programa Novas Alternativas de 2002, que procuram, ainda, fomentar ações de desenvolvimento econômico e social, com a promoção da construção de edificações de uso misto nos bairros da área. São programas executados por meio de parcerias entre a prefeitura municipal e a CEF, que viabilizam a comercialização das unidades habitacionais pelo PAR (BRASIL, 2005).

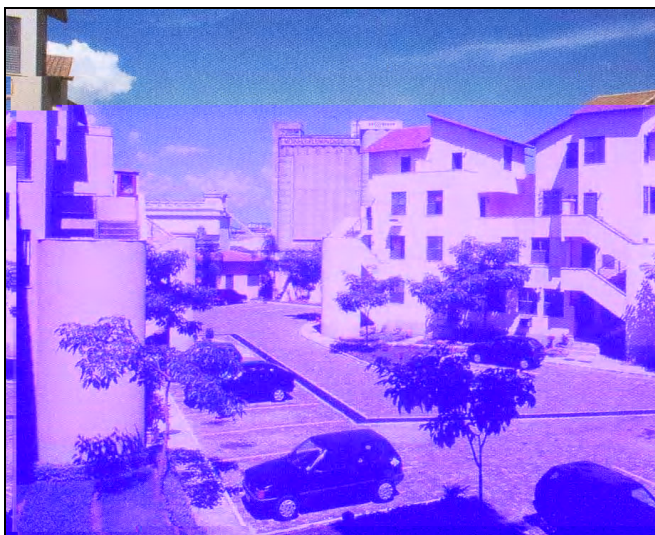


Figura 2.23 – Área industrial e portuária transformada em imóveis residenciais do PAR.

Fonte: Brasil, 2005.

Em fevereiro de 2004, foi criado, por Decreto Federal, o Grupo de Trabalho Interministerial que objetiva avaliar as propostas da prefeitura do Rio de Janeiro para sua área central e portuária. São integrantes do grupo os ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão; das Cidades; da Justiça; a Casa Civil da Presidência da República; a Companhia Nacional de Abastecimento; a Companhia das Docas do Rio de Janeiro; a CEF e o BNDES. Divididos em quatro subgrupos, estas entidades estão encarregadas de avaliar propostas ligadas a intervenções nos campos de habitação; sistema viário, transportes e mobilidade; instrumentos urbanísticos legais; e projetos especiais prioritários (BRASIL, 2005).

O processo de requalificação da área central e portuária do Rio de Janeiro está em continuidade, e apresenta períodos de acelerações, desacelerações ou retrocessos, o que pode ocorrer, naturalmente, devido ao fato de tais processos estarem sempre na dependência de novos investimentos e alterações em suas metodologias de gestão. As propostas viáveis para a área portuária estão sendo implantadas lentamente.

Entretanto, o ponto forte da requalificação da área central do Rio de Janeiro está no volume de equipamentos e eventos culturais, que garantem a circulação de pessoas na área central durante os fins de semana, a exemplo do Espaço Cultural dos Correios, da Casa França Brasil e do Centro Cultural Banco do Brasil, onde podem ser encontrados espaços para apresentações áudio-visuais, para dança, fotografia, artes plásticas, que, em sua grande parte recebe incentivos do Governo Estadual.

2.2.2 REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE

Inaugurado em 1922, o cais do porto de Porto Alegre constituía um importante entreposto comercial devido à sua localização privilegiada, à margem do Rio Guaíba, tendo acesso marítimo por meio da Lagoa dos Patos (Figura 2.19), além de ser ponto estratégico militar e econômico (TREVISAN, 2004). A expansão urbana ocorreu paralelamente ao núcleo inicial da cidade, ocupado em dois níveis, do mesmo modo que o Centro Antigo de Salvador (VILLAÇA, 1998).

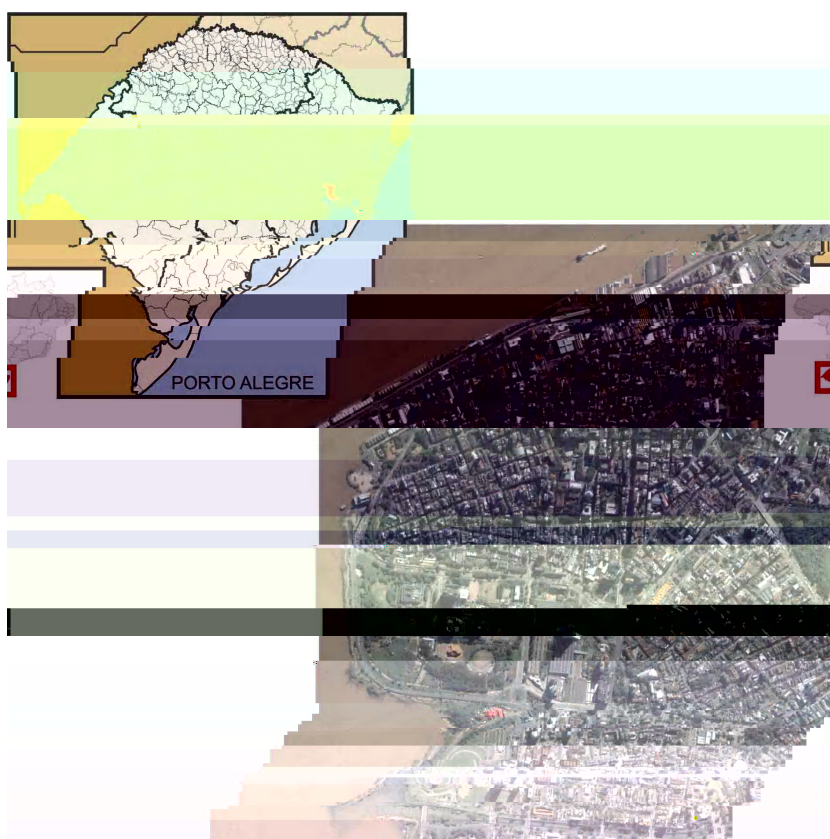


Figura 2.24 – Centro Tradicional e área portuária de Porto Alegre.
Fonte: <http://images.google.com>; Google Earth – imagens 2005.

No início do século XX, em função do “Plano de Modernização dos Portos da República”, ele sofreu uma intervenção na qual recebeu um aterro de 32 ha, novo cais e edificações portuárias, sob influência arquitetônica de portos de outros países, o que pode ser considerado um marco para o desenvolvimento urbano da cidade (TREVISAN, 2004).

Atualmente, suas instalações são compostas por um cais de aproximadamente oito quilômetros, dividido em três setores com profundidades que variam de quatro a seis metros de calado¹²; vinte e quatro armazéns, com área total de, aproximadamente, 75.000m²; e 11.200m² de pátios cobertos e descobertos, respectivamente, além de ser uma área que fica próxima à Estação Rodoviária e ao Aeroporto Salgado Filho (TREVISAN, 2004).

O trecho conhecido como “Cais Mauá” e seu entorno, por possuir atributos arquitetônicos que expressam valores culturais locais, foi considerado Área Funcional de Interesse Público, por uma lei complementar municipal, em 1979, e tombado pelo IPHAN, em 1983, por caracterizar patrimônio cultural nacional (TREVISAN, 2004).

As discussões em torno do porto de Porto Alegre consideram dois aspectos: perspectiva de reativação das atividades portuárias; e sua inserção na área central. No caso das funções portuárias, tanto o Plano de Desenvolvimento Portuário, desenvolvido em 1986, quanto o relatório elaborado pelo GEIPOT detectaram declínio em função de sua baixa utilização por conta da preferência pelo transporte de cargas por meio do modo rodoviário, e da incompatibilidade do porto com os navios cargueiros de longo curso que exigem calados com profundidades maiores que as ali existentes. A reversão deste quadro exigiria aumento do calado (proposta de aumentar de 17 para 19 pés) e modernização do cais, das técnicas operacionais, e de seu aparelhamento (TREVISAN, 2004).

Quanto à inserção na área central – considerada desvalorizada econômica e simbolicamente – o trecho do cais Mauá e docas, devido à falta de eficiência operacional, causada pelas limitações de acessibilidade, foram apontadas alternativas para sua refuncionalização. Assim ocorreu com o antigo Hotel Majestic, transformado na Casa de Cultura Mário Quintana; e com a Usina do Gasômetro,

¹² Calado é a distância vertical entre a superfície da água em que a embarcação flutua e sua base de sustentação, ou a profundidade mínima de água necessária para a embarcação flutuar.

transformada no Centro Cultural do Gasômetro (Figura 2.25); considerados empreendimentos-âncora para a atração de pessoas e conseqüente implantação de novos equipamentos: espaços de uso público, bares, restaurantes, casas de espetáculos, entre outros (TREVISAN, 2004; BRASIL, 2005).



Figura 2.25 – Usina do Gasômetro.
Fonte: CREA-RS, 2006.

Segundo Trevisan (2004), diversas propostas de requalificação para a área portuária de Porto Alegre foram apresentadas nas últimas décadas, entretanto, nenhuma foi implantada por completo ou foram descartadas, entre elas: Projeto Cais do Porto (1988); Projeto de Urbanização do Cais (1990); Anteprojeto Caminho do Porto (1991); Terminal de Transporte Urbano (1992); Concurso Público Nacional de Idéias Muro da Mauá (1994); Projeto Marina Pública (2000); Píer Dado Bier (2000); Um Novo Cais para Porto Alegre (2001).

Estas propostas previam a transformação de parte dos armazéns do cais em empreendimentos voltados para as atividades terciárias ou equipamentos culturais (Figura 2.26), ou a disponibilização das áreas para a construção de praças; estacionamentos; tráfego de veículos e instalação de terminais de ônibus; escolas; museus; casas de espetáculos; centros culturais, de eventos e gastronômicos; bares e restaurantes; marinas; além de recuperar a estação hidroviária e instalar, em quatro dos armazéns do cais, a Cinemateca do Estado do Rio Grande do Sul e o Museu de Arte Contemporânea do Rio Grande do Sul (TREVISAN, 2004).

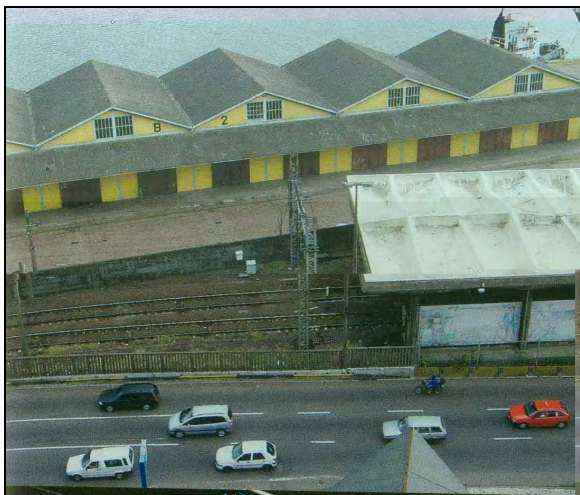


Figura 2.26 – Armazéns na área portuária de Porto Alegre.

Fonte: Rio Grande do Sul, 1997.

Conforme Trevisan (2004), o Concurso Nacional Porto dos Casais (1996) foi a mais discutida das propostas para a área portuária e seu entorno (Figura 2.27). O projeto vencedor propunha um complexo de lazer com casas noturnas, hotéis, *shopping centers*, bares, restaurantes panorâmicos, marinas, teatros, um centro comercial de alta tecnologia, heliporto, etc., com possibilidades de uso vinte e quatro horas. Apesar de ter chegado a ser abertas licitações para a implantação do projeto e para o arrendamento da área, conforme a autora, questões de cunho político levaram o Projeto Porto dos Casais a ser descartado, mesmo após ter custado cerca de seiscentos mil reais ao erário local.

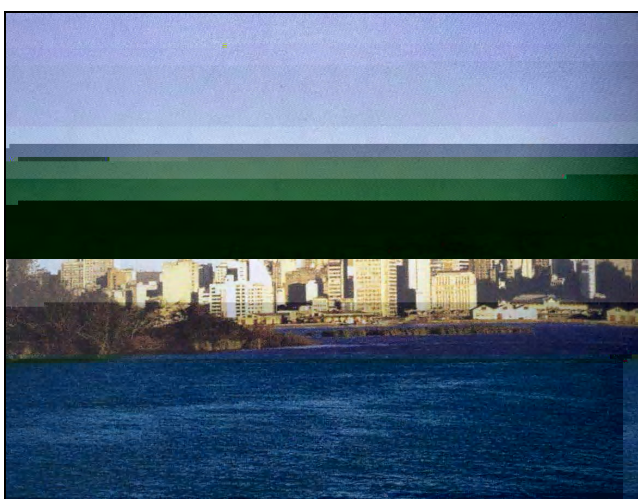


Figura 2.27 – Vista da área portuária de Porto Alegre.

Fonte: Brasil, 2005.

A partir de maio de 1999, retomaram-se as discussões para a requalificação do porto de Porto Alegre, havendo parceria entre os governos municipal e estadual, objetivando a elaboração de uma proposta que substituísse o Projeto Porto dos Casais, mas que aproveitasse as propostas consideradas

pertinentes. Foi elaborado um estudo que indicava a viabilidade econômica para a refuncionalização do cais Mauá (3,2 Km de extensão), que passou a oferecer espaços de uso público, além de ter abrigado, em edifícios onde funcionavam as oficinas do Deprc, por um mês, a II Bienal do Mercosul. A 12ª edição da Casa Cor RS, em 2003, e uma exposição temporária do Museu de Arte do Rio Grande do Sul, em 2004, também foram parte integrante do processo de requalificação, que abrangia, ainda, parcerias com a iniciativa privada (TREVISAN, 2004).

Em junho de 2002, a Secretaria de Cultura de Porto Alegre assinou um convênio para adesão ao Projeto Monumenta, sendo que as primeiras intervenções se deram no pórtico principal e nos armazéns A e B do cais do porto (TREVISAN, 2004). Em dezembro de 2004, a prefeitura municipal de Porto Alegre e o Ministério das Cidades firmaram novo convênio para a elaboração do “Plano de Reabilitação do Centro de Porto Alegre” que abrange, além de diretrizes do Monumenta, outras voltadas para a acessibilidade, em conjunto com a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb); o Projeto Bonde Histórico pelo qual dois bondes percorrerão o trecho que vai da Praça XV à Usina do Gasômetro, no centro histórico da cidade (Figura 2.28). Há, ainda, propostas de disponibilização, na área, de um imóvel do INSS para habitação de interesse social (BRASIL, 2005).



pontuais, que não apresentem uma visão do que pode vir a seguir, fatalmente inviabilizariam a continuidade do processo de maneira sustentável.

2.2.3 O PROGRAMA AÇÃO CENTRO EM SÃO PAULO

Como nas outras cidades, o Centro Antigo de São Paulo também passou por um processo de esvaziamento, devido ao deslocamento de seu centro terciário para áreas economicamente mais dinâmicas, como a Berrini e a Marginal do Rio Pinheiros (Figura 2.29). Para reverter este quadro sua Prefeitura Municipal, em fins da década de 1980, criou o Programa Ação Centro, que é coordenado pela Empresa Municipal de Urbanização (Emurb) e envolve cerca de 20 órgãos municipais, e abrange as áreas conhecidas como Centro Velho e Centro Novo, e parte de bairros históricos como Glicério, Brás, Bexiga, Vila Buarque e Santa Ifigênia (BONDUKI, 2003; SÃO PAULO, 2004).

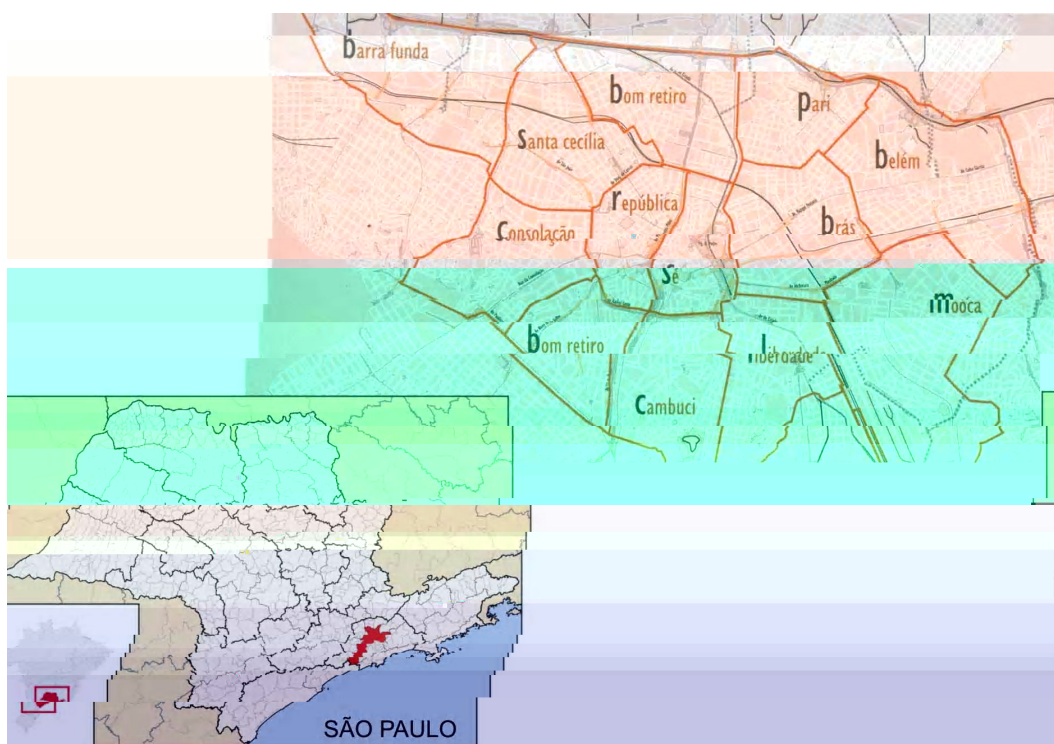


Figura 2.29 – Bairros de área central de São Paulo objetos de intervenções

Fonte: [ht.tp://images.google.com](http://images.google.com); São Paulo, 2004.

Vinculados ao programa, foram criados o Pró-Centro¹³ pela Prefeitura, a Associação Viva o Centro (criada em 1991, vinculada ao Bank Boston), uma organização não-governamental, o Fórum Centro Vivo, além de terem sido

¹³ Comissão que gerencia o "Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo" instituído pela Prefeitura em julho de 1993, por proposta da Associação Viva o Centro (ASSOCIAÇÃO, 2004).

aprovadas leis de incentivo ao investimento na área (MACHADO, 2005). Estas iniciativas contribuíram para a convergência de esforços tanto públicos quanto privados em prol da requalificação da área central, além de permitir mecanismos de participação e controle social do programa Ação Centro, o que vem sendo feito pela Coordenação Provisória Ação Centro e pelo Fórum de Desenvolvimento Econômico e Social do Centro de São Paulo.

O programa foi aprovado junto ao BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) em outubro de 2003, que financiará US\$ 100 milhões de dólares, do montante de 168 milhões que estão previstos para o programa, sendo que os US\$ 68 milhões restantes são contrapartida da Prefeitura (SÃO PAULO, 2004; MACHADO, 2005).

Como uma centralidade de abrangência metropolitana, mais uma vez, exalta-se a necessidade de recuperar a dinâmica perdida pela área, promovendo o desenvolvimento social e econômico com diversidade, criando condições de atração e suporte para atividades compatíveis com suas características urbanísticas e culturais, pensando ainda em inclusão social (SÃO PAULO, 2006). Conforme Machado (2005), o programa vai além das intervenções físicas, pois:

Não basta mais, por exemplo, devolver aos bens seu perfil estético original, sem se preocupar com sua função, com seu entorno, com sua adequação à vida moderna e seu papel na área em que se encontra. Não é possível tampouco, ignorar um conjunto de fatores sócio-econômicos que, invariavelmente, contribuem para garantir a preservação, ao gerar a revitalização de toda uma região. Dentro dessa concepção, São Paulo desenvolve um dos mais sofisticados projetos de requalificação urbana do País, envolvendo os poderes públicos, a iniciativa privada e a sociedade civil organizada (MACHADO, 2005).

Para tanto, o Ação Centro prevê 130 iniciativas, entre programas sociais e intervenções físico-urbanísticas que visam: a valorização imobiliária, por meio de incentivos que despertem o interesse pela implantação de empreendimentos residenciais e que atraiam de usuários para estes; a transformação do perfil econômico e social, com a “renovação do tecido produtivo” a partir da atração de micro e pequenas empresas, principalmente do setor terciário e de alta tecnologia; a recuperação do ambiente urbano, por meio da execução de obras de recuperação de equipamentos e infra-estrutura urbana, a reurbanização de áreas públicas, recuperação e readequação de edificações de valor histórico, controle de inundações e melhoria do padrão de limpeza urbana; melhoria da circulação, com

intervenções de melhoria da acessibilidade; e o fortalecimento institucional do Município, transferência de órgãos municipais para a área central (SOMEKH, 2005; SÃO PAULO, 2006).

Entre as ações sociais desenvolvidas na área central de São Paulo, estão: atenção a grupos vulneráveis, a exemplo do Projeto Oficina Boracéia (Figura 2.30), que oferece serviços, tais como núcleos de capacitação profissional e geração de renda e trabalho às pessoas em situação de rua, oferecendo, ainda, nos abrigos da Prefeitura, dormitório e áreas de convívio; regularização do comércio informal com a remoção e capacitação de ambulantes; reconfiguração do sistema de segurança pública, com a implantação de oito bases comunitárias de policiamento e melhorias na iluminação pública; entre outras (SÃO PAULO, 2006).



Figura 2.30 – Galpão da Oficina Boracéia.
Fonte: São Paulo, 2004.

Já as propostas físico-urbanísticas estão voltadas para a reurbanização de espaços públicos; obras para o controle de inundações; reforma de edifícios públicos como o Mercado Municipal, o Palácio das Indústrias e a Biblioteca Mário de Andrade; implantação do sistema interligado de transporte; projetos especiais de circulação nas principais ruas comerciais; entre outras (SÃO PAULO, 2006).

A ênfase do programa Ação Centro foi dada a ações como o programa Morar no Centro, coordenado pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHAB), que visa, principalmente, evitar a emblemática expulsão da população de baixa renda de áreas requalificadas, combinando soluções habitacionais com iniciativas de geração de renda, a partir da reforma das edificações vazias, de maneira que seja garantida a diversidade social nos bairros centrais (SÃO PAULO, 2004).

O Morar no Centro apresenta cinco modalidades de atendimento à demanda por habitação social (Figura 2.31): Programa de Locação Social para atender famílias com renda até três salários mínimos; Programa de Arrendamento Residencial da CEF, destinado a famílias com renda entre três e seis salários mínimos; a Bolsa Aluguel, subsídio oferecido, por trinta meses renováveis, para famílias com renda até dez salários mínimos, priorizando as com menos de seis; Moradia Transitória, um apoio financeiro para locação, a famílias provenientes de áreas de risco ou insalubres e para aquelas que estão aguardando conclusão do PAR ou Locação Social; Programa de Intervenção em Cortiços (Figura 2.32), que visa melhorar condições de habitabilidade em cortiços, por iniciativa dos moradores com financiamento público (SÃO PAULO, 2004).



Figura 2.31 – Projeto Parque do Gato na foz do Rio Tamanduateí.
Fonte: São Paulo, 2004.



Figura 2.32 – Imóvel a ser reformado pelo Programa de Intervenção em Cortiços.
Fonte: São Paulo, 2004.

A proposta de requalificação da área central de São Paulo, como nos outros casos estudados, prevê, também, a cessão de “vários tipos de incentivos, tais como o aumento do potencial de construção, a regularização de edificações, a disposição de espaço público aéreo ou subterrâneo, em troca das contrapartidas pagas à Prefeitura” (SÃO PAULO, 2006).

Há, também, uma preocupação com o incentivo a investimentos em equipamentos culturais, e manutenção e criação de espaços públicos e de lazer, a exemplo da reurbanização do Parque D. Pedro II, da Praça da Sé e da Praça Roosevelt; requalificação do Bairro da Luz, para onde estão sendo propostas novas

opções de habitação, novos equipamentos públicos e a preservação do patrimônio arquitetônico.

A cidade de São Paulo possui em torno de 120 teatros, 71 museus e 39 centros culturais, havendo desde exposições e espetáculos teatrais até museus de arte contemporânea. A cidade possui também um grande número de teatros e centros culturais, havendo desde exposições e espetáculos teatrais até museus de arte contemporânea.

exemplo de Paris e Berlim. Constitui-se num modelo que busca a construção de empreendimentos-âncora capazes de “catalizar a recuperação do entorno”, equipamentos culturais, ou os “grandes projetos”.

Para Zancheti (2000), as áreas centrais antigas das cidades são elementos urbanos capazes de agregar valor aos setores terciário moderno e imobiliário, sendo, por este motivo, componentes primordiais dos planejamentos estratégicos de cidades, ou dos *stars plans*. Choay (2001), também acredita que as edificações e sítios históricos conservados, neste contexto, são simulacros de reconstituições da história do lugar, utilizados apenas para fins de valorização imobiliária.

Augustin (1998) critica esta perspectiva de tratamento espaços públicos, à medida que acredita que estes devam ser, antes de tudo, lugares propícios à sociabilidade. O autor compara os modelos de planejamento de cidades explicando que seus traçados são resultado de sua evolução histórica. Afirma que as cidades mais antigas “[...] portent la trace de la période pré-industrielle et présentent une configuration radioconcentrique ou en damier dans laquelle les rues, les espaces publics et les équipements se mêlent dans une plurifonctionnalité favorisant l’interaction sociale” (AUGUSTIN, 1998, p.10)¹⁴.

As cidades “industriais” ou modernas, planejadas segundo os pressupostos monofuncionalistas dos CIAMS’s, sob o argumento de sobrepor-se à desordem do período anterior, apareceram como uma forma de controle das práticas sociais. Já as cidades da geração pós-moderna, conforme o autor, têm por característica a capacidade de recriar lugares públicos não somente em suas áreas centrais tradicionais como também em outras centralidades (AUGUSTIN, 1998).

Les reproches les plus virulents sont venus d’urbanistes nord-américains qui sont insurgés contre les théories modernes coupables de la mort des centres, du zonage et de l’étalement urbain; leurs travaux ont contribué au renversement doctrinal de l’urbanisme européen. Ne nous y trompons pas cependant, les fonctionnalistes ne sont pas les seuls responsables du déficit d’urbanité de la ville industrielle durant la période fordiste. Les effets de métropolisation, ce mouvement accusé de concentration urbaine qui débute dans les années cinquante, ont aggravé l’étalement des villes et amené à reconsidérer leur classement en fonction d’un gradient d’urbanité. Certains parlent de métapoles pour souligner l’élargissement urbain et la dépendance d’espaces profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus

¹⁴ Tradução: “[...]guardam influências do período pré-industrial e apresentam uma configuração radioconcêntrica ou em forma de tabuleiro na qual as ruas, espaços públicos e equipamentos se misturam numa plurifuncionalidade que favorece a interação social”.

intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole. D'autres considèrent que l'ère de la «troisième ville» faisant suite à celle des périodes pré-industrielle et industrielle a commencé et qu'il faut s'attacher à la construire. Cette troisième ville dite post-industrielle, post-fordiste ou post-moderne selon les expressions utilisées, a beaucoup à réinventer et notamment la capacité à réutiliser ce qui l'a précédée. Elle doit aussi recréer l'espace en portant attention aux «creux» (les espaces libres) autant qu'aux «pleins» (les bâtiments), et en favorisant les lieux publics, non seulement dans les zones centrales mais aussi le long des cheminements urbains qui se multiplient entre les centres secondaires (AUGUSTIN, 1998, p.11).¹⁵

Entretanto, os lugares recriados das cidades pós-modernas, assim como os espaços programados do modernismo, não apresentam uma quebra com o modelo anterior, pois são tão passíveis de controle quanto aqueles (AUGUSTIN, 1998), apesar de apresentar uma maior flexibilidade formal, no que diz respeito à paisagem urbana.

É inevitável associar tudo isto à apropriação, pelo turismo, destas cidades, ou fragmentos das cidades, recriadas pelo pós-modernismo, pois “essa atividade que se articula à tendência da transformação do espaço em mercadoria, traz profundas mudanças, visto que é uma atividade que redefine singularidades espaciais e reorienta o uso com novos modos de acesso” (CARLOS, 1999, p. 65).

Borja, mesmo acreditando que processos de requalificação são benéficos às cidades, critica a homogeneização imposta pelas intervenções voltadas para o turismo, afirmando que estas afastam o sentimento de pertencimento do cidadão local:

Barcelona, su gente, creo que siente un cierto malestar urbano. El encanto de los años 80, el momento mágico del 92, el consenso activo que tuvo el urbanismo de entonces es hoy pasado. No hay duda que la ciudad es hoy reconocida mundialmente como muy atractiva y ello debe redundar en la autoestima de los ciudadanos. Y tampoco es exagerado afirmar que ofrece una calidad de vida a sus habitantes que la colocan en los primeros puestos del ranking. Sin embargo el placer de vivir aquí es agrí dulce, los nuevos proyectos no generan el entusiasmo o el asentimiento de los de antes, el

¹⁵ Tradução: As críticas mais virulentas foram por parte dos urbanistas norte-americanos que se insurgiram contra as teorias modernas, culpadas pela morte dos centros, pelo zoneamento e dilatação urbana; os estudos destes contribuíram para a reversão doutrinária do urbanismo europeu. No entanto, não nos enganemos, pois os funcionalistas não são os únicos responsáveis pelo déficit urbano da cidade industrial no período fordista. Os efeitos da metropolização, esse movimento acusado de concentração urbana, que teve início nos anos cinquenta, agravaram o estiramento das cidades e levaram a reconsiderar a classificação destas em função de um coeficiente de urbanidade. Alguns falam de metápoles para reforçar o estiramento urbano e a dependência de espaços profundamente heterogêneos e não necessariamente contíguos, integrados no funcionamento cotidiano de uma metrópole. Outros consideram que a era da «terceira cidade», dando seguimento aos períodos pré-industrial e industrial, já começou e que é preciso foco na sua construção. Esta terceira cidade, dita pós-industrial, pós-fordista ou pós-moderna a depender da expressão usada, tem muito a reinventar e, notadamente, a capacidade de reutilizar tudo que a precedeu. Ela deve também recriar o espaço, com atenção tanto aos « vazios » (espaços livres) quanto aos « cheios » (construções), favorecendo os lugares públicos, não somente nas zonas centrais mas também ao longo das progressões urbanas que se multiplicam entre os centros secundários.

éxito en lo global no se reproduce en el ámbito local. Apuntamos una hipótesis explicativa: la desposesión. Los ciudadanos se sienten progresivamente desposeídos de su ciudad. Los grandes proyectos no parecen hechos para ellos (véase Forum), la discutible "arquitectura de objetos singulares" no es aun un elemento identitario (véase el sin embargo edificio de Nouvel en la desgraciada plaza de las Glorias), la ciudad "central", histórica, monumental y cívica es ocupada por turistas y las "atracciones" a ellos destinadas (véase las Ramblas), las transformaciones en los barrios tradicionales son percibidas como operaciones de prestigio o de negocio poco acordes con las necesidades y demandas de la población residente (véase Poble Nou-Besós y Sant Andreu Sagrera). La inmigración concentrada en barrios visibles (Ciutat vella) contribuye involuntariamente a este sentimiento de desposesión, a pesar de que contribuye a su manera a revitalizar áreas degradadas y crea unos interesantes ámbitos de diversidad. En resumen la arquitectura "for export" ha substituído al urbanismo ciudadano. La ciudad se ha hecho "global" y los ciudadanos "locales" se sienten expropiados (BORJA, 2005)¹⁶.

Enfim, os processos de requalificação urbana que, atualmente, adotam os princípios do "fazer cidade" vinculados ao consumo da cultura e do patrimônio histórico-arquitetônico e à venda da imagem da cidade, numa lógica de regulação flexível do espaço urbano, podem aparecer sob designações diferenciadas, mas fundamentam-se no discurso da superação de uma crise e da competição global entre cidades.

Tanto os exemplos das intervenções das áreas centrais ou portuárias, quanto os exemplos dos parques públicos apresentam pontos de convergência como: a necessidade do estabelecimento de parcerias público-privado; fomento proveniente de organismos internacionais, aos quais as propostas e projetos

CAPÍTULO 3 – A ÁREA DO COMÉRCIO NA EVOLUÇÃO DO ESPAÇO DE SALVADOR

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A Cidade do Salvador foi fundada em 1549 para ser uma cidade-fortaleza e sediar o centro de decisões do governo colonial português, com o objetivo de tentar suprir falhas que vinham ocorrendo com o sistema de Capitânicas Hereditárias, instituído em 1534. Para isso, escolheu-se um sítio possuidor de vários atributos que interessavam aos colonizadores, como: as condições de segurança e as facilidades portuárias e de comunicação com a Metrópole, favorecendo a organização e proteção do novo território da Coroa portuguesa; ou seja, um local que se mostrou, naturalmente, o mais apropriado para o tipo de assentamento urbano pretendido (SANTOS, 1959; FERREIRA, 1998).

Dividida por uma falha geológica, seu núcleo inicial caracterizava uma “cidade de dois andares”, um modelo de ocupação que os portugueses utilizaram, também, em Porto e Lisboa (PINHEIRO, 2002). Estava localizado “no trecho compreendido entre a atual **Praça Castro Alves** e a **Misericórdia**, na parte alta, e sua correspondente projeção na praia, do ponto em que agora está a **Praça Cairu até a Preguiça**” (FERREIRA, 1998, p. 31)¹⁷. Conforme Silva e Silva (1991):

A localização do sítio na Baía de Todos os Santos era bastante vantajosa na época, considerando sua posição central na costa com relação ao comércio de pau-brasil e às possibilidades de expansão da cana-de-açúcar e ainda atentando para os aspectos portuários e de defesa. Embora tivesse desembarcado primeiramente no atual Porto da Barra, onde surgiu o núcleo de Vila Velha, na entrada da Baía, o primeiro Governador escolheu como sítio, para a futura edificação da cidade, uma área no interior da Baía onde as condições portuárias e de defesa eram mais favoráveis, além de oferecer melhores recursos em água (SILVA; SILVA, 1991, p. 58).

Na Cidade Alta ficava o centro administrativo, onde estavam a Câmara Municipal, o bispado, e uma primeira igreja, a de Nossa Senhora da Ajuda. Na estreita faixa de praia no sopé da escarpa que ia do que, hoje, é conhecido como Conceição da Praia até a altura da atual feira de São Joaquim, foram construídos o

¹⁷ Grifos do autor.

porto e seus armazéns – abrigados pela Baía de Todos os Santos onde se mantinham os navios protegidos das tempestades (MATTOSO, 1992)¹⁸.

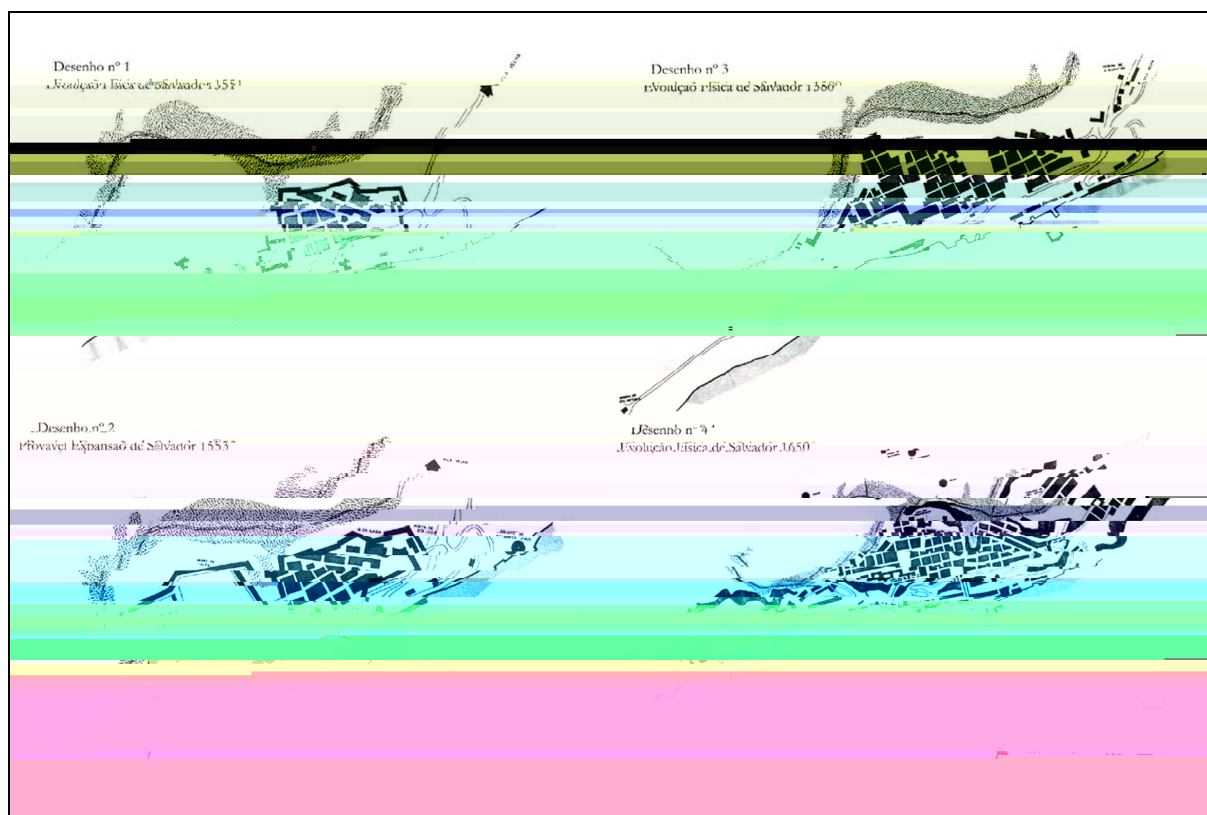


Figura 3.01 – Evolução do Núcleo Inicial de Salvador

Fonte: FERREIRA, 1998.

A localização privilegiada e a franca expansão das atividades econômicas levaram Salvador a assumir posição de metrópole político-administrativa da colônia, posição na qual se manteve até o século XIX, mesmo sendo alvo de invasões por parte outros Estados europeus (SILVA; SILVA, 1991).

Entre os séculos XVII e XIX, o porto de Salvador não apenas era grande exportador de pau-brasil, açúcar, algodão e fumo como, também, era “[...] um empório para produtos manufaturados vindos de Portugal e do Extremo Oriente e o maior mercado de escravos trazidos da África” (MATTOSO, 1992, p. 78), o que deixava claro sua importância regional. Sua ligação marítimo-fluvial com as principais cidades do Recôncavo e do Litoral Sul, bem como a ligação ferroviária com o norte do país, reafirmavam seu papel de centralidade metropolitana (AZEVEDO, 1985).

¹⁸ O documento que orientou o processo de povoamento do Brasil foi o “Regimento do Rei ao Primeiro Governador Geral, de 17 de dezembro de 1548”. Tratava-se de um plano administrativo que previa desde o modelo de ocupação até os materiais utilizados na construção das edificações. Daí, o traçado regular do núcleo inicial, tanto na Cidade Alta quanto na Cidade Baixa, apesar do relevo acidentado (FERREIRA, 1998).

No início do século XIX, a Cidade Baixa era famosa, inclusive entre os viajantes que visitavam a cidade, pelo mau-cheiro das ruas; o que se explica pelo fato de ser essa a área que “recebia forçosamente o afluxo de todas as valas e todas as imundícies das casas construídas acima, embora regulamentos obrigassem os habitantes da Cidade Alta a recolher seus dejetos longe do mar” (MATTOSO, 1992, p. 438).

Em meados do século XIX houve um aumento da importância do porto de Salvador – que estava entre os principais da América portuguesa – no que tange a exportação da produção agrícola vinda do interior, devido à melhoria das condições de circulação de mercadorias, fosse por meio terrestre ou hidroviário. “Assim, a cidade acabou por concentrar os recursos financeiros, econômicos, sociais e políticos de toda a Província” (MATTOSO, 1992, p. 79).

Mesmo com a perda da função administrativa, a partir da transferência da capital da colônia para o Rio de Janeiro, Salvador, que já era uma grande praça comercial consolidada, não sofreu, nesse período, uma desestruturação significativa em sua economia, visto, ainda, que, como distribuidora de mercadorias, possuía uma área de influência que extrapolava os limites brasileiros e, conseqüentemente, era relativamente dependente do mercado externo, tanto em épocas prósperas quanto nas de crise (AZEVEDO, 1969; PINHEIRO, 2002).

A cidade começava a industrializar-se, o comércio era rico e a população muito mais ativa que a do Rio de Janeiro. Essa vaga de prosperidade, animada pela abertura dos portos e pelas leis que libertaram as atividades econômicas das antigas restrições, não iria durar muito. O encarecimento do preço dos escravos, devido às dificuldades e finalmente à proibição do tráfico negreiro, a queda das cotações do açúcar pela concorrência doutros centros produtores e do açúcar de beterraba, a irregularidade das estações, a crise política da Regência, os conflitos no Prata, a revolução no sul, a febre amarela, a varíola, mais tarde a cólera, uma série variada de fatores, enfim, passaria a forçar o declínio da economia baiana, fazendo ao mesmo tempo amortecer o crescimento da sua população (AZEVEDO, 1969, p. 232-233).

Com o declínio da produção açucareira e um aumento no índice de concessão de cartas de alforria compradas, Salvador tornou-se pólo de atração de famílias dos ex-senhores de engenho e de antigos escravos, o que originou a instalação de pequenas indústrias têxteis e alimentícias, absorvendo parte daquela mão-de-obra livre ou liberta (NASCIMENTO, 1986; SILVA; SILVA, 1991).

A comunidade urbana de Salvador tornou-se centro de pequenos e médios negócios, onde se realizava comércio de todos os tipos, desde o limitado e

modesto, até mesmo algumas grandes transações comerciais. Parte daí o fenômeno que se apresenta no quadro das profissionalizações, de que boa parte dos habitantes da Cidade, homens e mulheres,



- ■ ■ ■ Limite das Fregusias Urbanas
- Sistema Viário Atual

MAPA 0.
FREGUESIAS URBANAS
1552 - 1871



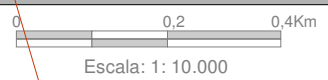
Escala: 1: 50.000

Base Cartográfica SICAR
Elaboração da Autora
FONTE: Costa, 1989.

BAÍA DE TODOS
OS SANTOS

- Faixa Original
- Século XVIII
- 1801 - 1860
- 1860 - 1894
- 1894 - 1920
- 1920 - 1970
- Curvas de Nível - 5 metros
- Sistema Viário Atual

MAPA 03
SUCESSÃO DE ATERRS
SÉCULO XVII A XX



Base Cartográfica SICAR
Elaboração da Autora

FONTE: Azevedo, 1985; Azevedo, 2001; Borges; Lemos, 2002.

Os maiores aterros se deram no período de 1777 a 1894, em três grandes trechos, sobre os quais foram construídos a Praça da Inglaterra e o Mercado do Ouro, e onde fica o Pilar e parte da feira de Água de Meninos (BORGES; LEMOS, 2002). Em 1843 foi executado o “aterro da Alfândega”, onde foi construído, em 1861, o terceiro prédio ocupado pela Alfândega²²; em 1864 foi realizado o aterro da Praça Riachuelo; em 1867, o aterro para a construção da Rua das Princesas, atual Rua Portugal. (VASCONCELOS, 2002).

O desenvolvimento da máquina a vapor, a preocupação com o embelezamento e higiene urbanos, bem como com zoneamentos e fluidez, no que tange à mobilidade, indicavam o primeiro momento de um processo de modernização da cidade. Procurava-se a regularização da construção das casas e sua estabilidade, através de “posturas”²³ estabelecidas por uma legislação concebida durante o governo do Conde dos Arcos (PEÑA, 1994).

As intervenções viárias foram, assim, de grande valia para atingir esses objetivos. Foram realizadas diversas obras de alargamento, retificação e pavimentação de ruas já existentes, bem como abertura de novas, a exemplo da Rua da Vala (atual J. J. Seabra) e da Ladeira da Montanha (na década de 1870), que objetivava, principalmente, possibilitar uma ligação, entre a Rua dos Ourives e a Praça do Teatro (atual Praça Castro Alves), na cidade alta, que pudesse ser facilmente vencida por veículos sobre rodas (PINHEIRO, 2002).

Dessa maneira, começou a haver a construção idealizada da cidade, após 1850, com execução de serviços públicos, que eram distribuídos de maneira desigual, em função do perfil social da área, principalmente nos setores de transporte coletivo, iluminação a gás carbônico, calçamento e encanamento das ruas, e realização de um aterro da Ribeira das Naus até o Cais Novo – trecho em frente à Associação Comercial da Bahia (PEÑA, 1994; PINHEIRO, 2002).

Ao longo do século XIX, a cidade muda, adaptando-se aos novos padrões de vida que se vão impondo na urbe. A Sé perde um pouco seu caráter

²² Que em 1971, passou a abrigar o Mercado Modelo, mercado inaugurado em 9 de dezembro de 1912, e sediado, inicialmente, entre o atual prédio da Alfândega e o da Escola de Aprendizes de Marinheiro, em frente à rampa do Mercado. Foi uma espécie de precursor dos supermercados de hoje, no qual eram comercializados desde produtos alimentícios a utensílios domésticos. Encontravam-se ali produtos que não eram encontrados nas pequenas casas comerciais espalhadas pela cidade. Somente a partir de 1971 é que se voltou à atividade turística, deixando sua condição de centro de abastecimento da cidade (AZEVEDO, 1985; BORGES; LEMOS, 2002; MERCADO, 2006).

²³ Instrumentos legais instituídos pela Câmara Municipal (ou Casa de Câmara e Cadeia, como era chamada à época), a exemplo do estabelecimento da padronização das construções do litoral da área em 1811 (PINHEIRO, 2002; RUY, 1996).

residencial, ao deixar espaço para a instalação de um comércio varejista, até então concentrado na Cidade Baixa. Sua desintegração social e material começa com a saída das famílias mais ricas em busca de um novo estilo de vida, e a ocupação dos espaços vazios por uma nova população, composta de migrantes da zona rural e ex-escravos.

[...] A população de alta renda, que deixa seus sobrados na Sé, vai viver nas novas casas da Vitória, Canela, Graça e Barra, bairros que assumem um ar elitista e onde residem cónsules, latifundiários, além de grandes comerciantes nacionais e estrangeiros (PINHEIRO, 2002, p. 193).

Havia uma preocupação especial com a modernização da Cidade Baixa, por ser este o primeiro ponto da cidade visto por quem chegava por mar, e o seu centro comercial. Conforme Vasconcelos (2002), a atual Rua Miguel Calmon era o espaço mais valorizado da cidade pelos diversos agentes transformadores do espaço na época. Era onde se localizavam a Alfândega e diversos bancos de capital nacional e internacional.

A função portuária de Salvador também era fator de suma importância na busca por intervenções de melhoria das suas instalações, ampliação e acessibilidade. Com esse propósito foi implantada, em 1866, a primeira linha de bonde a tração animal da cidade, ligando Água de Meninos ao Bonfim, sendo estendida à Conceição da Praia em 1868.

Ainda com o objetivo de melhorar a acessibilidade da área, foram construídos, ainda, os elevadores Lacerda (1873) e do Taboão²⁴ (1895) e os planos inclinados do Pilar (1874) e Gonçalves²⁵ (1889), todos eletrificados entre 1907 e 1910, como formas de ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa (PINHEIRO, 2002; VASCONCELOS, 2002).

²⁴ O Elevador Lacerda é o principal ascensor entre as cidades Alta e Baixa, o Elevador Hidráulico da Conceição, que liga a Praça Thomé de Souza à Praça Cayru, foi inaugurado em 08 de dezembro de 1873, designado Elevador Antônio de Lacerda em 1896, para homenagear o comerciante que o idealizou, foi eletrificado em 1907, passando para o patrimônio público na década de 1950. Já o Elevador do Taboão foi inaugurado dia 19 de janeiro de 1896 pela Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, ligando a Ladeira do Taboão à Rua do Taboão, ao lado da Rua do Julião, sendo desativado em 1959, já sob a responsabilidade da PMS (NEIVA, 2003; LYRIO, 2006).

²⁵ O Plano Inclinado do Pilar liga o bairro do Santo Antônio Além do Carmo (na Cruz do Paschoal) e Comércio, na altura do Trapiche Barnabé. Foi desativado em 14 de abril de 1984. Implantado onde estava localizado o Guindaste dos Padres – meio operado pelos padres do convento dos Jesuítas, utilizado para transportar as mercadorias do porto à Cidade Alta – o Plano Inclinado Gonçalves, como passou a ser chamado em 1931, liga a Travessa Francisco Gonçalves, no Comércio, à Rua Eusébio de Queiroz, na Praça da Sé (BOCHICCHIO, 2006; LYRIO, 2006).

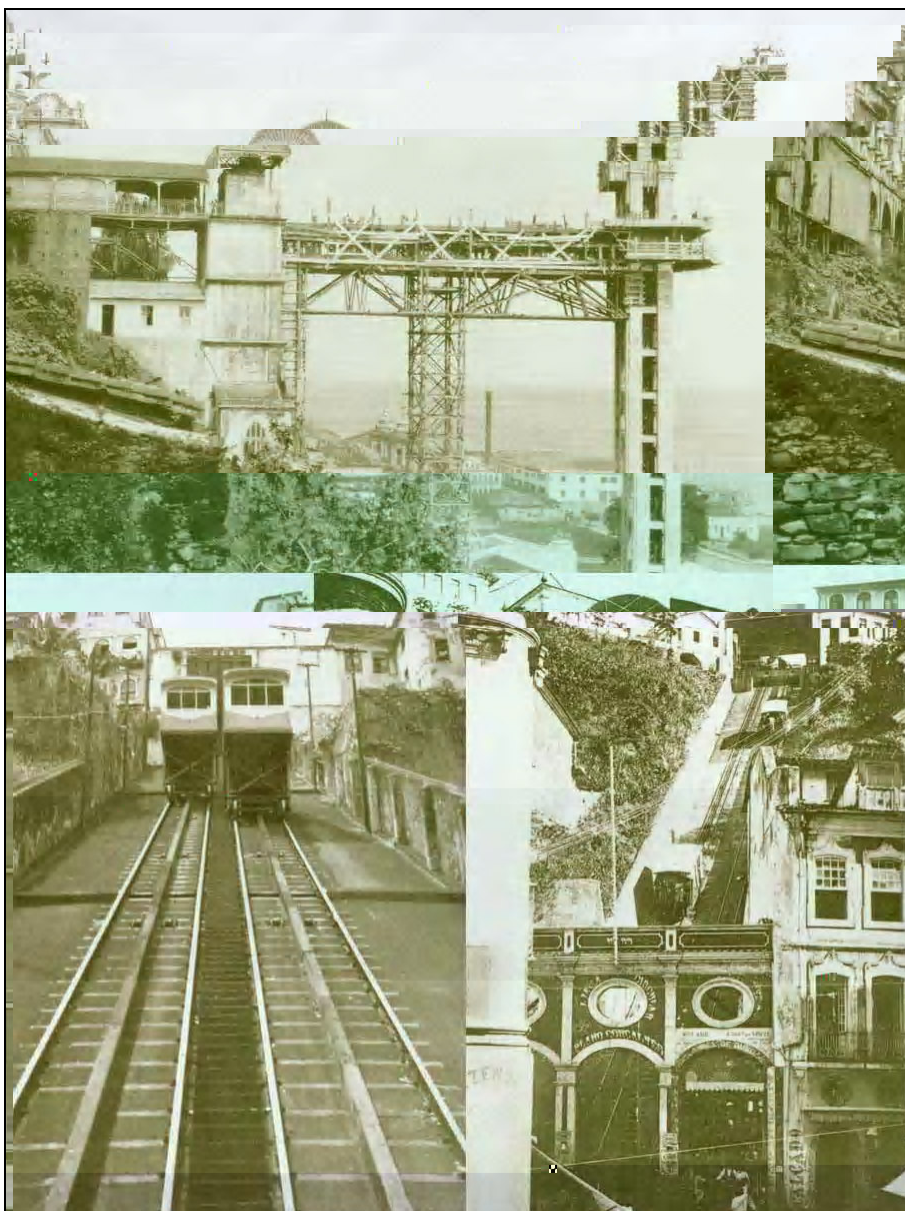


Figura 3.02 – Construção da segunda torre do Elevador Lacerda em 1929.

Fonte: Sampaio, 2005.

Figura 3.04 – Plano Inclinado Gonçalves em 1890.

Fonte: Sampaio, 2005

Figura 3.03 – Plano Inclinado Pilar em 1898.

Fonte: Sampaio, 2005.

As intervenções executadas ao longo do século XIX, em Salvador, atenderam, basicamente, às pressões exercidas pelos moradores dos bairros nobres e dos empresários que investiam em novas tecnologias – principalmente no setor dos transportes – junto ao poder público. Os benefícios que, porventura, viessem a atingir às pessoas das classes de renda mais baixa, não eram objetivo, mas apenas consequência do processo.

O final do século XIX, no Brasil, foi um período marcado pela transição do Regime Monárquico para o Republicano. A economia baiana sofria com a decadência da cultura açucareira em função do aumento da concorrência externa, e com a tentativa frustrada de implantação de uma indústria têxtil – em primeiro lugar

por conta de um mercado interno insatisfatório e, em segundo, pela aceleração da industrialização no Centro-sul do País (ARAÚJO; CARDOSO, 1988; PINHEIRO, 2002).

3.2 EXPANSÃO URBANA NO SÉCULO XX

3.2.1 CONTEXTO ECONÔMICO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

No início do século XX, Salvador “era um grande centro urbano pré-industrial, baseado em atividades comerciais”, que possuía, aproximadamente, 206.000 (duzentos e seis mil) habitantes, mas não havia grandes perspectivas de oferta de empregos para atender a tal população, que apresentava um crescimento constante devido, ainda, aos migrantes do campo, expulsos pela estagnação da agricultura no interior do Estado (ARAÚJO; CARDOSO, 1988, p. 07).

A concentração de renda pelo capital comercial levou a indústria local a uma involução no contexto nacional, enquanto a Bahia perdia posição em relação à produção agrícola e industrial, para São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais (SILVA; SILVA, 1991). Apesar de ocupar, em 1905, primeiro lugar em produção de cacau – novo produto de exportação, o que significava entrada de capital internacional no Estado – faltavam as condições para o desenvolvimento de uma indústria de base. Assim, a Bahia e as áreas por ela influenciadas continuavam consumindo os produtos manufaturados estrangeiros (MATTOSO, 1992; PINHEIRO, 2002).

Para Oliveira (1987), a política de centralização da indústria no Centro-Sul, durante os anos 1920 – o que era uma definição do Governo Central – acentuou as barreiras regionais, o que serviu para reafirmar a superioridade das mercadorias ali produzidas, em relação às nordestinas.

Na década de 1930, Salvador, como o resto do mundo, vivia o rebatimento da crise de sobreacumulação que gerou a grande depressão nos Estados Unidos. A Bahia não conseguia modernizar sua indústria, um processo que passou a ser chamado de “Enigma Baiano”. Tal fenômeno, associado à crise agrícola que vinha ocorrendo desde o início do século e ao início da crise do cacau, levou ao agravamento dos problemas econômicos do município, com o aumento da

segregação social, e do desemprego e subemprego, bem como à perda de sua hegemonia para cidades do Sudeste (OLIVEIRA, 1987; SILVA; SILVA, 1991).

Em 1940, o núcleo urbano que formava a Cidade do Salvador possuía uma população de, aproximadamente, 290.000 habitantes (Figura 3.05), e abrangia 9,4 Km², o que corresponderia a 3,3% da Área Continental do Município²⁶ (SALVADOR, 2002).

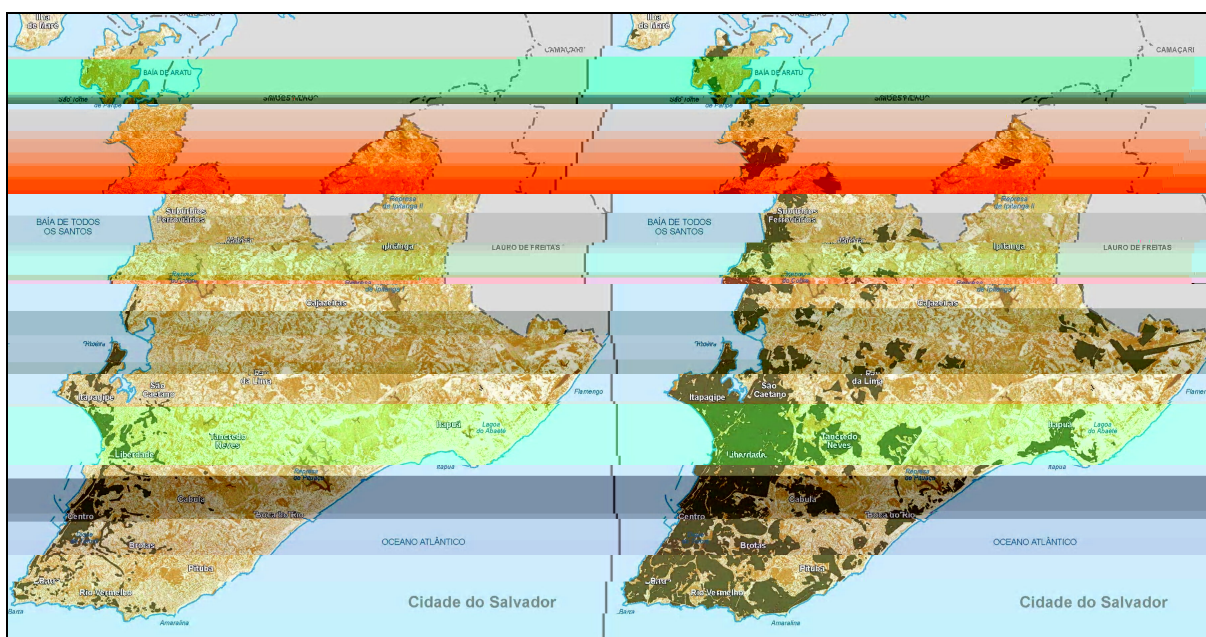


Figura 3.05 – Mancha Urbana da Salvador em 1940 e 1976

Fonte: Salvador, 2002.

Este período configurou o ápice da crise econômica na Bahia, que sofria com a queda do volume de exportações da produção agrícola o que levou ao declínio diversas regiões do estado (OLIVEIRA, 1987).

3.2.2 ACELERAÇÃO DO PROCESSO DE EXPANSÃO TERRITORIAL

Foi no período entre 1912 e 1916 que o Governador José Joaquim Seabra promoveu a realização de uma reforma em Salvador, nos mesmos moldes da renovação urbana que foi realizada na cidade do Rio de Janeiro²⁷, então capital brasileira, pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos, durante o governo do Presidente Rodrigues Alves (PINHEIRO, 2002).

²⁶ O território municipal é composto por dois espaços geograficamente distintos – o continente e as ilhas. A porção continental abrange 279 Km², equivalentes a aproximadamente 90% do Município (SALVADOR, 2002).

²⁷ A renovação realizada no Rio de Janeiro, por sua vez, sofreu a influência do conjunto de intervenções realizadas em Paris durante a gestão do Prefeito do Departamento do Sena Georges-Eugène Haussmann, entre os anos de 1853 e 1870 (PINHEIRO, 2002).

A área central da cidade mantinha suas funções, entretanto, verificava-se que a população ali residente estava cada vez mais pobre, pois os antigos moradores de alta renda procuravam os novos bairros “nobres”, enquanto as casas do Centro Tradicional começavam a ser subdivididas e alugadas a diversas famílias (PINHEIRO, 2002), iniciando um processo que transformava edificações amplas em verdadeiros cortiços.

O contínuo e desordenado crescimento de uma cidade que possuía uma estrutura colonial – no tocante à tipologia construtiva, aos serviços e à infra-estrutura urbanos – trazia por conseqüências o incremento populacional e, ao mesmo tempo em que havia carência de habitações, havia, também, uma concentração de construções insalubres. Assim, os principais objetivos das intervenções realizadas eram reduzir as epidemias que assolavam a cidade na época, e aumentar a fluidez na circulação de pessoas e mercadorias, além do embelezamento de ruas e praças, atendendo às exigências estéticas que a “nova burguesia emergente” vinha preconizando naquele início de século (PINHEIRO, 2002).

A força de Salvador se mantém pela influência, na política nacional, dos senhores de engenho, chefes políticos regionais, que têm em Salvador sua sede residencial. Em princípios do século XX, a capital baiana perde o posto de segunda cidade para São Paulo, que vem desenvolvendo uma política industrial que atrai mão-de-obra em busca de emprego. Salvador também perde parte da população, que se dirige para o sul do Estado, onde o cacau começa a se destacar. Mesmo assim, o porto sustenta sua economia e seu posto de cidade capital, com um grande domínio sobre capitais sub-regionais e seu *hinterl and*, que concentra funções e recursos, ficando cada vez mais forte com relação a outras capitais sub-regionais (PINHEIRO, 2002, p. 254-255).

O reconhecimento da importância do acesso ao porto para uma economia basicamente agro-exportadora, levou o poder público a iniciar, em 1906, obras para sua ampliação e modernização, visto que, até então, ele era “[...] formado por uma infinidade de pequenos trapiches, com suas pontes de atracação para as alvarengas [...]” (AZEVEDO, 1985, p. 9) desde a Gamboa a Itapagipe.

O Decreto 8.750 de 29 de maio de 1911 declarou uma parte dos imóveis ali localizados, como de utilidade pública (VASCONCELOS, 2002) e, mais uma vez, com o objetivo de alargar as ruas da Cidade Baixa, foram executados mais dois grandes aterros: um em 1910, até a altura do armazém 7 e, outro, entre 1911 e 1914 em frente ao mercado; que abrigariam diversos novos prédios com gabarito de altura superior ao dos sobrados setessentistas das primeiras quadras do Comércio, tirando

sua visibilidade dos que chegavam a Salvador pelo mar (FERNANDES; VASCONCELOS, 2002)²⁸.

Foi também nesse clima de renovação que foram propostas uma avenida ligando a Conceição da Praia à Barra, uma outra ligando a área comercial da Cidade Baixa à península de Itapagipe, e o porto à Estação Ferroviária da Calçada (PINHEIRO, 2002).

Assim, a área do porto foi objeto de diversas intervenções, financiadas por capital internacional, a exemplo da realizada pela Companhia Cessionária de Docas da Bahia em 1908, com capital francês e inglês (PINHEIRO, 2002). A princípio, os armazéns do porto tinham um afastamento lateral de cerca de vinte metros, o que permitia a vista para a baía, sendo possível, no início do século XX, a integração da população com o mar da Praça da Inglaterra (SALVADOR, 1995).

Entre 1913 e 1923 foram executadas obras que lhe forneceram uma série de novos equipamentos visando sua modernização, como aumento do cais para atracar e para cabotagem, novos armazéns internos, externos e para infláveis, quebras-mar interno e externo, guindastes, linha de trem, pavimentação, iluminação, rede de esgoto, abastecimento de água, depósito de carvão, e outros (PINHEIRO, 2002), tudo isso em função do “Plano de Metropolização dos Portos”, uma iniciativa do governo federal, que estava ocorrendo em todos os portos importantes do país.

A Companhia das Docas da Bahia, além de construir 195 metros de cais de cabotagem; construiu, também, 1.558 metros de cais com 8 e 10 metros de calado, dois quebra-mares, com 920 e 1.110 metros respectivamente; 14 armazéns, com uma área total de 30.000 m²; além de uma nova sede para a Capitania dos Portos; o que demandou aterro e urbanização de uma área de 80 hectares, com a criação de novos quarteirões, com ruas munidas de sistema de drenagem e iluminação por energia elétrica (AZEVEDO, 1985; VASCONCELOS, 2002).

As soluções encontradas para adaptar Salvador aos ditames da “modernidade” – principalmente a sua área portuária – demonstravam uma forte preocupação com sua relação comercial com o exterior, com sua importância como capital do Estado e por ser considerada a mais importante cidade nordestina.

²⁸ A verticalização, nas décadas seguintes, era um fenômeno desejado, e se propunham edifícios de até vinte pavimentos (FERNANDES; VASCONCELOS, 2002).

Em 1942, a região do porto e do Comércio apresentava uma área aterrada com mais de 200 metros de largura, o que significava um acréscimo de quase 100% em relação à área deixada pelo aterro anterior (Figuras 3.06), que se não foram utilizadas para fins portuários, foram alienados pela empresa Imobiliária da Bahia em 1922 (AZEVEDO, 1985; VASCONCELOS 2002).

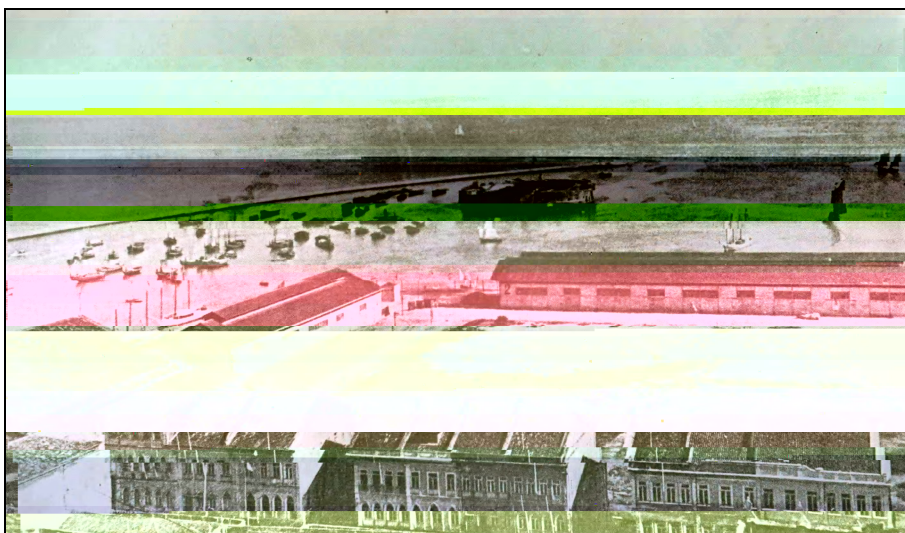


Figura 3.06 – Área Conquistada ao mar durante a década de 1910.
Fonte: Azevedo, 1985.

Nove dos dez armazéns do porto já haviam sido construídos, bem como as dez ruas transversais com nomes dos países que comercializavam com o porto de Salvador, além de guindastes a vapor e elétricos e obras de saneamento. Esta configuração permitia “[...] uma ampliação da oferta de terrenos, num padrão em quadrícula, num dos trechos mais valorizados de Salvador, do ponto de vista comercial” (VASCONCELOS, 2002, p. 289).

A partir de então, começaram a ser construídos vários dos edifícios mais conhecidos do Comércio, como o dos Correios e Telégrafos em 1914, no antigo Mercado São João, atual Escritório da Rede Ferroviária Federal (transferido para a Praça da Inglaterra em 1938); o do Banco Econômico em 1928; o do Banco do Brasil em 1934; o do Instituto de Fomento Econômico da Bahia e o da Companhia de Seguros Aliança da Bahia em 1937 (AZEVEDO, 1985).

Apesar de haver surgido novos loteamentos próximos ao núcleo urbano existente, em fins da década de 1940, estes eram economicamente inacessíveis à grande parte da população. O mercado de trabalho provindo do capital industrial e comercial era insuficiente para absorver o excedente de mão-de-obra, havendo um aumento no contingente do mercado informal – o que levou ao surgimento de uma

crise habitacional que empurrou a população de menor renda para a periferia geográfica da cidade – nos bairros de Plataforma e São Caetano –, e à densificação dos “bairros pobres”, tipo de ocupação informal, localizados em áreas de “vales que medeiam os bairros de classe média e alta, ou em pontos afastados do centro” (BRANDÃO 1978, p. 161).

Para Brito (2005), a estruturação do espaço urbano de Salvador determinada pelas próprias políticas públicas implementadas daí em diante – a exemplo da Lei da Reforma Urbana de 1968 – convergiram para uma expansão física socialmente seletiva, e fracionada em função das distintas classes sociais, fenômeno definido como segregação residencial.

O quadro habitacional de Salvador, no qual, até a década de 1940, “predominavam o sistema de aforamento²⁹ e arrendamento de terras e aluguéis de casas, principalmente para os estratos sociais de média e baixa renda” (SOUZA, 2000, p. 112), torna-se precário, devido ao aumento da demanda que surge daí em diante.

A crise que se anunciava tinha como agravante a rigidez do sistema fundiário local, caracterizado pela concentração da propriedade da terra em poder de poucos, e pelo comprometimento com institutos como a enfiteuse, herança da tradição jurídica portuguesa introduzida com a colonização, que torna perpétuos os direitos de posse sobre terrenos de propriedade do Município, limitando a ação do Poder Público na abertura de novas áreas para habitação popular (SALVADOR, 2002, p.44).

A Lei n° 1.968/68, que dispunha sobre a Reforma Urbana em Salvador, alegava, em sua justificativa, ser a enfiteuse uma forma de especulação de grandes terrenos que ficavam “improdutivos”. Tal prática era vista pelos proprietários e enfiteutas como uma possibilidade da valorização imobiliária, à medida que atraía infra-estrutura e serviços para as áreas onde seus terrenos estavam localizados e, que, muitas vezes, vinham a ser ocupadas por incentivo dos proprietários (ARAÚJO, 1992; SALVADOR, 2002). Contudo:

O sistema de ocupação espontânea consentida logo viria a se esgotar, na medida que os proprietários e enfiteutas passariam a vislumbrar maiores possibilidades de renda no resguardo dos terrenos vazios melhor posicionados em relação às áreas urbanizadas ou com expectativa da valorização futura mediante implantação de infra-estrutura pelo Estado, passando a resistir à ocupação primária de suas terras. Assim, a já pouca

²⁹ A enfiteuse ou aforamento conferia “a alguém o pleno gozo do imóvel mediante a obrigação de não deteriorá-lo e de pagar um foro anual, em numerário ou em frutos ao proprietário” (SALVADOR, 2002, p. 113). Tratava-se de um direito alienável e transmissível aos herdeiros, que foi substituído pelo sistema de compra e venda, instituído pela Lei de Terras de 1850, regulamentada em 1854 (BRITO, 2005).

flexibilidade existente alcançaria o seu termo, resultando numa situação de conflito generalizado pela ruptura da estrutura fundiária e conquista de novos espaços para expansão urbana (SALVADOR, 2002, p. 44-45).

Com isso, em 1947, surgiu a primeira invasão de terrenos na cidade chamada de Corta-Braço, no bairro do Pero Vaz, seguida dos Alagados e do Nordeste de Amaralina, além de outras que vieram configurar uma expansão na direção dos Subúrbios Ferroviários e do Miolo³⁰ (SALVADOR, 2002).

Conforme Vasconcelos (2002), entre as décadas de 1930 e 1950, elevado número de projetos de loteamentos foram registrados na Prefeitura Municipal de Salvador, sendo implantados, a partir de então, inclusive os populares e os clandestinos. O início da produção automobilística no Brasil, em 1956, e conseqüente aumento do uso de automóveis e de ônibus em Salvador, também foi fator que favorecia uma ocupação mais efetiva em áreas mais distantes do centro de negócios da cidade.

Dessa forma, os distritos correspondentes ao Centro Tradicional que, até os anos 1960, eram voltados para o uso habitacional, transformaram-se em áreas especializadas no setor terciário – sendo que na Cidade Baixa concentrava-se o comércio atacadista e o centro financeiro, enquanto na Cidade Alta localizava-se o comércio varejista, a administração pública estadual e municipal, profissionais liberais e consultórios médicos (CARVALHO, 1997).

Essa transformação chegou associada à migração da população de renda mais alta para lugares providos de melhores condições de habitabilidade, visto que: a escassez de iluminação e aeração conseqüentes da tipologia das edificações, as ruas estreitas, a poluição sonora, principalmente a causada pela movimentação dos bondes, e o fato de dividir o espaço com outras classes sociais, consistiam nos grandes defeitos da área central; e firmar residência em áreas afastadas do local de trabalho, além de significar privacidade, não seria um grande problema para pessoas que tinham a capacidade de deslocamento potencializada pelo uso do automóvel (ARAÚJO, 1992; SALVADOR, 2002).

Com o novo processo de industrialização que se deu a partir da década de 1950, no Brasil e na Bahia, ocorreram mudanças substanciais, no quadro

³⁰ Região compreendida entre os vetores longitudinais de expansão da Cidade: a Rodovia BR-324 (antiga Estrada das Boiadas) e a Avenida Luiz Viana Filho (conhecida como Paralela).

sócio-econômico, fazendo surgir uma nova dinâmica que atingia, também, os outros setores da economia (CARVALHO, 1997). Assim:

Em um primeiro momento, na década de 50, implanta-se a Refinaria Landolfo Alves (RLAM), em Mataripe; a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF) no interior do Estado e a Rodovia BR 324, que liga o Estado ao Sudeste. Na década de 60, implanta-se o Centro Industrial de Aratu (CIA), marcando uma segunda fase do processo de transformação da estrutura econômica regional e estadual que por fim, se consolida, nos anos 70, com a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), criando-se, assim, as condições básicas que completam a integração da economia baiana aos movimentos de expansão em escala nacional. Esse processo tem seqüência ainda, no início dos anos 80, com a instalação e operação do Complexo Minerometalúrgico da Caraíba Metais (CARVALHO, 1997, p. 23-24).

Uma nova dinâmica social e econômica na América Latina entre 1960 e 1970 gerou conseqüências nos âmbitos social e local, levando às transformações na configuração urbana de Salvador. A ampliação do modelo urbano-industrial, em substituição ao modelo agro-exportador, levou à constituição de novas configurações territoriais. Enquanto as taxas de crescimento populacional entre 1920 e 1940 eram de 0,1% ao ano, entre 1960 e 1970 elas superavam os 4%, o que causava desequilíbrios no ordenamento espacial, fenômeno que exerceu pressões sobre as administrações públicas para iniciativas de planejamento na cidade (SOUZA, 1990; SILVA; SILVA, 1991; OLIVEIRA, 2003).

Assim, fizeram-se necessárias diversas intervenções urbanísticas visando à expansão urbana em várias direções, criando novas áreas residenciais afastadas do núcleo inicial da cidade e, conseqüentemente, levando à intensificação do uso do automóvel e transportes coletivos (SALVADOR, 2002).

A construção das “avenidas de fundo vale” – proposta formulada pelo EPUCS³¹ – que, inicialmente, ligavam o Centro Tradicional e essas novas áreas residenciais da cidade, seriam os principais vetores para o transporte coletivo (entre fins da década de 1950 e meados de 1970). Pretendia-se que o sistema viário articulasse cumeadas e vales – principais circuitos para transporte coletivo – privilegiando o tráfego rápido e conformando, assim, uma base de circulação sobre a qual se deu toda a expansão e a reestruturação urbanística da cidade (SALVADOR,

³¹ Entre as idéias lançadas na Semana de Urbanismo de 1935 estava a da elaboração de um plano global que regulasse o crescimento e a expansão da cidade. Assim, sob a coordenação geral do Engenheiro Mário Leal Ferreira, foi criado o EPUCS – Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador, uma dependência especial da estrutura organizacional da Prefeitura Municipal, que tinha por objetivo a elaboração do Plano de Urbanismo da Cidade (SALVADOR, 1976). O EPUCS funcionou entre 1942 e 1948, sem concluir o plano, deixando, contudo, uma série de propostas que seriam implementadas anos depois.

1999). Houve, dessa forma, o redirecionamento do crescimento de Salvador e da circulação de mercadorias em direção ao vetor norte e ao miolo, que antes era voltado para a Baía de Todos os Santos e para o Recôncavo (OLIVEIRA, 2003).

A área do Comércio³² e seu entorno também foram palco de diversas intervenções entre as décadas de 1950 e 1970. Em 1950 foi construído o edifício da Receita Federal e, em 1959, o que foi ocupado pela Petrobrás (atualmente Centro Múltiplo Oscar Cordeiro). Em 1953 havia “vários lotes ainda não ocupados, como os dois quarteirões situados atrás do Armazém 1, assim como o do atual prédio do Banco do Brasil” (VASCONCELOS, 2002, p. 325).

No que tange às intervenções no setor de transportes, construiu-se, em 1967, a Avenida Engenheiro Oscar Pontes, ligando o Comércio à Calçada (paralela à Jiquitaia) e, em 1970, a Avenida Lafayette Coutinho (conhecida como Av. Contorno). Foi inaugurado, também, o “sistema *ferry-boat*, ligando Salvador à ilha de Itaparica e ao sul do Brasil” (VASCONCELOS, 2002, p. 345). Apesar das melhorias dos acessos, a transferência dos órgãos estaduais para o Centro Administrativo da Bahia (CAB) trouxe um impacto negativo para a área (VASCONCELOS, 2002).

3.3 ASCENSÃO DE NOVAS CENTRALIDADES EM SALVADOR E A DESACELERAÇÃO DO COMÉRCIO

Nos anos 1970 – década marcada por um acelerado crescimento dos centros urbanos brasileiros – Salvador e sua Região Metropolitana possuíam uma população que ultrapassava 1 milhão de habitantes. Aproximadamente 70% do incremento populacional da época foi de responsabilidade dos movimentos de migração. A ampliação da área urbana, mediante pressão da proliferação de grandes loteamentos que surgiram, levou à formação de um estoque de lotes

³² O Decreto-Lei n° 333 de 12 de setembro de 1944, que dispunha sobre a divisão territorial do Município do Salvador e sua divisão em Subdistritos, ao descrever os limites do Subdistrito da Conceição da Praia, refere-se ao “Bairro do Comércio”, fato que não havia sido verificado em outros documentos até então, além da Lei referente à delimitação de bairros em Salvador que data da década de 1960. É, também, a partir da década de 1940 que os autores que trabalharam com a evolução histórica de Salvador, referenciados no presente trabalho, passam a se referir como “Comércio” ao que era chamado de “Bairro da Praia” ou “Freguesia da Conceição da Praia”.

Tal nome provém dos “[...] princípios de urbanismo comercial, idênticos aos que estão na base da reconstrução da Lisboa de pós 1755, e que dão desde então o nome de Bairro do Comércio a todo o espaço urbanizado na proximidade do porto da cidade” (FERNANDES; VASCONCELOS, 2002, p. 9).

ociosos na cidade, o que transformou os proprietários de terrenos e promotores imobiliários em importantes agentes desse período (VASCONCELOS, 2002).

Outro segmento importante na Bahia, e que se consolidou neste período, foi o das grandes construtoras, algumas ampliam posteriormente suas atividades, passando a competir no nível internacional [...]. Seis empresas da construção civil foram fundadas nos anos 50, e mais seis nos anos 60, dentre as 27 empresas incluídas nas 200 maiores indústrias baianas (FIEB, 1993, apud VASCONCELOS, 2002, p. 315).³³

Nesse período foram implantadas a Avenida Luiz Viana Filho (Paralela), bem como suas ligações com a Orla Atlântica, a duplicação da BR-324, e construído o Acesso Norte (entre 1971 e 1975), obras que configuraram marcos no cenário de expansão da malha urbana e, juntamente com a construção da Av. Antonio Carlos Magalhães e a duplicação da Av. Juracy Magalhães, foram intervenções definitivas para a consolidação de um novo grande centro no Município – o Camaragibe³⁴, popularmente conhecido como Iguatemi (SALVADOR, 1976; SALVADOR, 2002; VASCONCELOS, 2002).

Além da construção da nova Estação Rodoviária de Salvador em 1974, e do Shopping Iguatemi, em 1975 (Figura 3.07), foram inaugurados, também, neste período: em 1972, o Parque de Exposições na Avenida Paralela; em 1973, o Departamento Estadual de Trânsito (Detran); em 1975, o Centro de Convenções e o Parque da Cidade (que configurava uma forma de segregação entre os bairros do Itaipara e do Nordeste de Amaralina); em 1980, o Shopping Itaipara e o Hipermercado do grupo Paes Mendonça (atualmente Hiperbompreço); em 1981, o Centro Empresarial Iguatemi e o prédio da Construtora Norberto Odebrecht (embrião do que hoje é chamado de Organização Odebrecht); além de muitos outros empreendimentos terciários na área (VASCONCELOS, 2002; OLIVEIRA, 2003).

³³ Grifos do autor.

³⁴ Delimitado pela LOUOS como zona de Concentração de Uso Terciário, sendo chamado de “Subcentro Camurugipe”. É tratado pelo PDDU-2004 na categoria de “Centro Municipal” devido à importância que ganhou nas últimas décadas no que tange à hierarquia de centralidades na cidade (CARVALHO, 1997; SALVADOR, 2002). Existem conflitos sobre sua grafia nas duas Leis citadas. O presente trabalho utiliza “Camaragibe” palavra provinda do Tupi “camará-g-y-pe” que significa “rio dos camarás” (MACHADO, 1952).

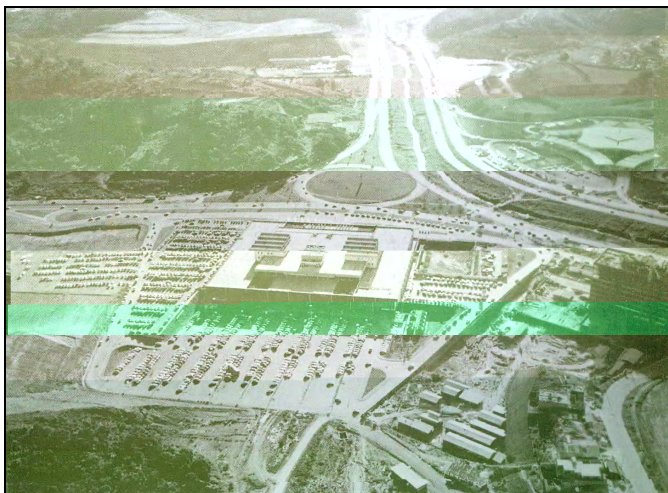


Figura 3.07 – Shopping Iguatemi, Estação Rodoviária e seu entorno.
 Fonte: Viana, 2002.

A transferência, em 1979, da sede do Desenbanco (atualmente Desenhahia) – inicialmente implantada na Rua Carlos Gomes em 1974 – configurou “um dos primeiros deslocamentos das atividades financeiras para a área do Iguatemi” (VASCONCELOS, 2002, p. 369). Esta instituição atuou na elaboração do plano diretor e em obras de infra-estrutura do Centro Industrial de Aratu, além de atividades de infra-estrutura, transportes (a exemplo da rodovia CIA – Aeroporto), indústria e turismo em Salvador e sua Região Metropolitana³⁵ no final dos anos 1960 e durante os anos 1970.

Segundo Oliveira (2003), neste período, diversos organismos nacionais e internacionais passaram a atuar incisivamente em ações responsáveis pelas transformações territoriais que se sucederam em Salvador. Eles visavam, basicamente, incentivar, viabilizar, coordenar, além de captar recursos para os processos de industrialização (como por exemplo: BNDES, Sudene, CEF-PIS, BNH, CEPAL e OEA). Funcionaram, perfeitamente, como instrumentos de expansão do capital industrial, apesar de, em alguns casos, não ter sido este o objetivo primordial para o qual foram criados, a exemplo da Sudene, que deveria atuar no combate à seca, à concentração de terras e pela descentralização econômica do Sudeste-Sul.

Foi, também, um período de multiplicação de grandes empreendimentos residenciais, autorizados por TAC's, a exemplo dos loteamentos Itaigara, Aquarius e

³⁵ Em 1973 o governo federal criou as oito Regiões Metropolitanas das principais capitais brasileiras, através da Lei Complementar nº14, mas a área metropolitana de Salvador já havia sido delimitada em 1970 pelo Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo – CONDER (OLIVEIRA, 2003).

do Caminho das Árvores aprovados pela Prefeitura em 1973 e 1974 (VASCONCELOS, 2002; OLIVEIRA, 2003).

Segundo Silva e Silva (1991), foi neste período que a tipologia de ocupação do bairro da Pituba, composta por edifícios de até quatro pavimentos, começou a ser substituída por prédios mais altos, o que ocorreu também nos bairros do entorno do Centro Tradicional, que não passou pelo mesmo processo devido às restrições relativas ao patrimônio histórico-arquitetônico e à circulação de veículos. Fica marcado, assim, o início da verticalização de Salvador.

O Projeto Pituba, financiado pelo Desenbanco e pelo FINEP, foi estabelecido pelo Programa de Ação Prioritária da Prefeitura Municipal (Propac) como de área de interesse prioritário do Município, sendo alvo de ações públicas que atendiam ao mercado formal de habitações, numa área com infra-estrutura urbana de alto padrão (água, esgoto, drenagem, iluminação e sistema viário) e que até então era um “vazio urbano” (OLIVEIRA, 2003) – contradição que configurava uma estrutura fundiária adequada à futura ocupação de alto padrão de renda.

Essa nova centralidade – que foi capaz de dividir significativamente a polarização dos fluxos na cidade – e as áreas de seu entorno passaram por forte processo de adensamento a partir da década seguinte, atraindo empreendimentos diversos (CARVALHO, 1997).

Vale ressaltar que o surgimento de novos núcleos residenciais entre 1940 e 1970 criou novos centros terciários especializados em alguns bairros: Barra, Boca do Rio, Brotas, Cabula, Calçada, Itapuã, Liberdade, Paripe, Pau da Lima, Periperi, Pirajá e São Cristóvão, que foram identificados pelo EUST – Estudo de Uso do Solo e Transportes para a Região Metropolitana de Salvador (BAHIA, 1979); e foram também responsáveis por uma parcela do processo de descentralização. Este é o tipo de centralidade que Corrêa (2001) chama de “núcleos secundários”, pois apresentam relativa importância no município.

Foi neste período que, também, ocorreu a consolidação de centralidades no Uruguai, São Caetano, Pernambués, Cajazeiras, Rio Vermelho e Pituba, que, eventualmente, podem atingir um alcance regional ou municipal, a depender do tipo de produto oferecido (SALVADOR, 1993; 2002). A aceleração do processo de ocupação em tais bairros se deu devido à:

[...] atração combinada da criação de emprego no Centro Administrativo de Salvador, do Portoseco Pirajá, do melhoramento do acesso ao centro de Salvador pela Avenida Paralela, além da crescente pressão por novos espaços para localização de população de baixa renda (SALVADOR, 1993, p. 9).

Nestas áreas “as centralidades ocorrem muito mais em função do mercado consumidor, que dos custos locacionais”, conforme foi abordado no Capítulo 1. Sob a análise da teoria dos dois circuitos econômicos, é possível considerar que o fator determinante para a formação, consolidação e capacidade de atração das centralidades, seja em áreas centrais ou periféricas (no sentido social do termo), são as facilidades de acesso e circulação, e que seu alcance depende do grau de especialização dos produtos oferecidos (SANTOS; SERPA, 2000, p. 50). Contudo, nenhum deles atingiu o mesmo alcance que a centralidade do Iguatemi.

3.3.1 O PAPEL DAS NOVAS CENTRALIDADES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE SALVADOR

O movimento de aceleração da expansão urbana iniciado nos anos 1950 direcionou a cidade para uma década de 1980 marcada pela periferização de seu crescimento e pela verticalização dos bairros já consolidados. O solo urbano nas áreas próximas à área central era cada vez mais inacessível à maioria da população tanto pela sua escassez, quanto pelo seu custo. Sendo assim, os poderes públicos passaram a financiar e construir grandes conjuntos habitacionais em regiões periféricas da cidade, onde a oferta de terras era maior. Também foi um período em que as invasões expandiram-se em número e em extensão (SILVA; SILVA, 1991).

Para Vasconcelos (2002), a ascensão do transporte rodoviário, tanto o de carga quanto o de passageiros, foi um dos fatores determinantes para o declínio das atividades da área portuária, o que se deu devido a fatores como: a implantação da Ceasa no Km 5,5 da rodovia CIA-Aeroporto (BA 526) em 1973; a construção do porto de Aratu em Candeias; o Sudeste brasileiro tornando-se o centro importador mais importante.

Além disso, antes da criação da ligação rodoviária da Bahia com o sul do país, a Rio-Bahia (BR-116), a quase totalidade dos produtos de consumo de Salvador entravam na cidade por via marítima e ferroviária (BORGES; LEMOS, 2002), o que lhe conferia uma maior dinâmica.

Associado a tais fatores, veio o declínio do comércio atacadista que ali se localizava como consequência da limitação espacial da área e das dificuldades de estacionamento, pois:

Com todas as atividades centralizadas no Centro Tradicional, ocorria uma polarização de demanda de viagem para essa região. As infra-estruturas de transportes (público e privado) não foram capazes de atender à demanda. Os prédios construídos na década de 40 e 50, quando não havia o domínio do automóvel, não oferecem estacionamentos e os congestionamentos eram constantes, resultando em dificuldade de acessibilidade, o que contribuiu para a entrada da área em colapso (NEIVA, 2003, p. 102).

O ganho de importância econômica dos municípios no entorno de Salvador também teve seu papel na ascensão de novas centralidades. As localidades do Litoral Norte, por exemplo – que no período colonial abrigaram um importante ponto de resistência à invasão Holandesa – durante muito tempo, tiveram uma economia de caráter introvertido, baseada na agropecuária voltada, principalmente, para a subsistência (CAMAÇARI, 2001).

Havia áreas canavieiras, que eram dependentes da evolução do ciclo açucareiro que entrou em crise no início do século XX. “O declínio da produção estava ligado à obsolescência das técnicas produtivas, à falta de mão-de-obra após a Abolição e às novas condições impostas pelo mercado mundial” (CAMAÇARI, 2001, p 17), e por isso havia também a dificuldade de desenvolvimento econômico local. Esse quadro só veio a se transformar significativamente, com a implantação dos complexos industriais em Camaçari e Aratu, marcando o “início das atividades modernas de alta densidade e rentabilidade de capital no Recôncavo baiano” (CAMAÇARI, 2001, p 18).

O mercado de trabalho da atual RMS também foi afetado, não tanto pela oferta de empregos diretos, mas sobretudo pelos empregos indiretos criados e pela elevação da renda de alguns estratos da população. Além disso, evoluía na direção de relações mais tipicamente capitalistas e formalizadas. O terciário ampliou-se e foram impulsionadas outras atividades produtivas como as indústrias de material de construção e a metal-mecânica, que apoiavam o processo (CAMAÇARI, 2001, p 18-19).

Nessa fase, Salvador passou a ter, também, a função de cidade-dormitório para a classe de trabalhadores daqueles complexos e passou a haver uma preocupação com a ampliação do oferecimento de serviços na cidade, principalmente os que são demandados à noite e nos fins de semana. Entretanto, não se formou, na Bahia:

[...] um setor industrial com movimento próprio, diversificado e integrado, capaz de acelerar a urbanização, alterar a distribuição do emprego em favor do setor secundário, elevar significativamente o nível da renda regional e redefinir o papel e os métodos de produção da agricultura regional (ALMEIDA, 2006, p. 40).

Além disso, a abertura da economia nacional a partir de 1990, que por um lado favoreceu a entrada de novas tecnologias produtivas e organizacionais, por outro, teve impactos negativos para a indústria brasileira, tanto em relação à balança comercial, quanto à competitividade interna dos produtos nacionais com os produtos importados, além de trazer prejuízos à indústria petroquímica baiana, implicando, também, no fechamento de várias empresas ligadas a ela (ALMEIDA, 2006).

A desaceleração da indústria nacional, que já vinha ocorrendo desde a década de 1980, também afetou significativamente a economia baiana, o que perdurou pela década que se seguiu, entrando pelo início do século XXI, quando Salvador, segundo a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) e a Pesquisa Mensal de Emprego (PME), realizadas pela SEI e pelo IBGE, era a metrópole recordista brasileira em taxa de desemprego (ALMEIDA, 2006).

Para fazer frente a tal crise, a Bahia, a exemplo dos outros estados, aderiu ao que se chamou “guerra fiscal”, com vistas à atração de novas indústrias de diversos ramos (calçadista, automobilístico, confecções, metalurgia, celulose, química, montagem eletrônica) que pudessem desenvolver o setor. Os incentivos fiscais, os baixos salários oferecidos no nordeste brasileiro e as deseconomias de aglomeração do Centro-Sul, por sua vez, foram fatores decisivos para a opção de algumas dessas empresas por implantarem-se na Bahia (ALMEIDA, 2006).

A implantação, em 2001, do primeiro pólo automotivo do Nordeste, no município de Camaçari, trouxe a promessa de desenvolvimento do setor secundário, além da criação de milhares de empregos na RMS, o que, novamente, teria impactos na economia soteropolitana (CAMAÇARI, 2001). Entretanto, sem uma definição de uma política consistente de desenvolvimento econômico, a questão do desemprego permaneceu sem solução na RMS, que, para Almeida (2006), pode ser apontada pelo desenvolvimento do setor de serviços, desde os prestados às empresas aos ligados à produção de conhecimento, cultura e turismo.

O surgimento de novos fluxos que sobrepujam limites administrativos institucionalizados permite, neste contexto, formas de ocupação urbano-regionais

que dependem menos de uma continuidade territorial (LENCIONI, 2003), e mais das necessidades de aproveitamento de vantagens locais, que são melhores definidas em função das relações econômicas que se estabelecem e das redes que se formam entre os espaços (CORRÊA, 2001).

No âmbito do setor de serviços turísticos, por exemplo, a construção da Linha Verde (BA-099) – um prolongamento da Estrada do Coco, que sai de Salvador e penetra pelo norte do Litoral da Bahia, passando por diversos destinos turísticos como Praia do Forte, Imbassaí, entre outros, e é o principal acesso para outros estados do nordeste brasileiro –, na década de 1990, vem propiciando a implantação de complexos de lazer e entretenimento a exemplo dos *resorts* localizados na Costa de Sauípe, que possui hotéis pertencentes às principais cadeias hoteleiras do mundo, como a Hotelaria Accor Brasil e o Grupo Marriott (CAMAÇARI, 2001).

Há, nesse eixo, aglomerações povoadas por populações nativas, de baixa renda, geralmente ocupados na atividade pesqueira ou na pequena agricultura familiar (CAMAÇARI, 2001), “o que prolonga formas espaciais segregadas, que se comunicam através da aquisição/prestação de serviços de baixa remuneração” (FERNANDES; VASCONCELOS, 2002, p. 36).

Contraopondo-se àqueles povoados, e em função da gama de produtos e serviços que ali passaram a ser oferecidos, a partir da década de 1990, acabou sendo favorecido o surgimento ou a consolidação de condomínios residenciais de alto custo, tais como Interlagos, Busca Vida, Itacimirim, entre outros, que são os atuais responsáveis pela atração das classes de alta renda, atendendo à lógica da busca por áreas que ofereçam as amenidades perdidas pelo inchaço demográfico de Salvador, mas com as facilidades de acesso oferecidas, pelas intervenções viárias, às novas centralidades metropolitanas.

3.3.2 DESACELERAÇÃO DO PRIMEIRO CENTRO COMERCIAL E FINANCEIRO DE SALVADOR E SEU PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO

Até a década de 1850, o Comércio, por se tratar de uma área portuária, era também uma centralidade regional, em relação às cidades do recôncavo, na medida em que concentrava os fluxos de pessoas e mercadorias. Segundo Araújo, localizava-se aí o centro:

[...] a partir do qual se irradiaram todas as linhas de transporte ferroviário que foram sendo criadas e prolongadas da segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX. A articulação entre o Vapor de Cachoeira, o navio de Nazaré das Farinhas e as estradas de ferro de Nazaré e Central da Bahia, fizeram da baía de Todos os Santos um trajeto obrigatório nas rotas que ligavam Salvador aos sertões mais longínquos. Do porto de Salvador, os caminhos de ferro levavam a Juazeiro, o porto do São Francisco. [...] Das pontas de trilho partiam as cavalhadas em que os caixeiros-viajantes das grandes casas comerciais de Salvador levavam os mostruários das novidades européias aos compradores do centro do Brasil (ARAÚJO, 2000, p.20).

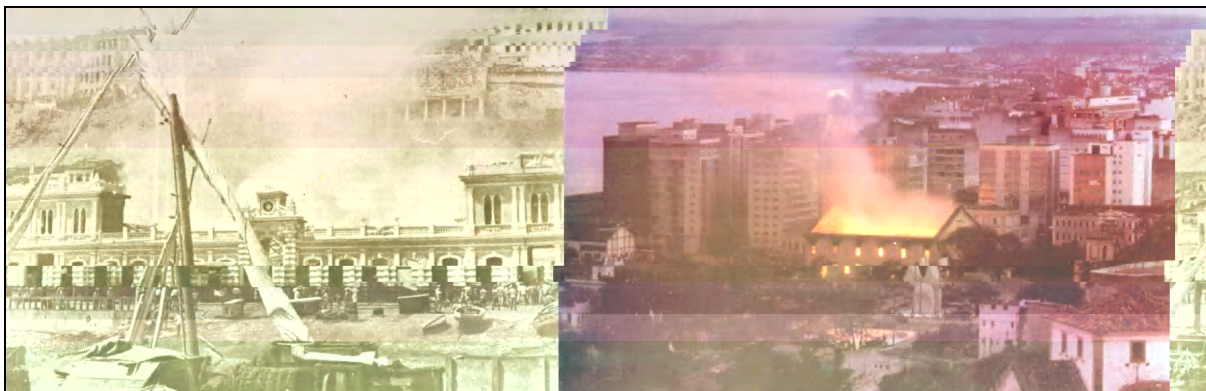
A partir de então, principalmente após a proibição do tráfico negreiro e da abolição da escravidão no Brasil, mudanças nos âmbitos político, social e econômico deflagraram um processo de alteração das funções do Centro Tradicional de Salvador, de seu porto, enquanto principal responsável pelo escoamento da produção do fumo e dos derivados da cana-de-açúcar – produtos mais importantes da província naquele final de século, e que, até os anos 1950 foi responsável pelo maior percentual de exportação da Bahia; sediando, ainda, os bancos centralizadores dos maiores capitais e maior percentual de empréstimos do Estado. (SANTOS, 1959).

Foi, também, nesse período, que as classes de renda média e alta começaram a deixar de residir no Pelourinho e seu entorno, cedendo espaço para a expansão do comércio popular e de serviços diversos, além de servir de moradia para as classes de baixa renda, o que marcou o início da degradação física da área. Seu esvaziamento foi um processo que se desenvolveu ao longo de todo o século XX (SILVA; SILVA, 1991).

Uma série de incêndios que atingiu importantes edificações da área, como o Mercado Modelo – em 1922, 1943, 1969, que destruiu completamente o edifício original, e em 1984, este último já no prédio atual –; o Mercado do Ouro em 1960; o Trapiche Porto, que ficava na Rua Miguel Calmon; a feira de Água de Meninos em 1964³⁶; e vários dos sobrados coloniais (Figuras 3.08 e 3.09); o que, associado à falta de preocupação com a preservação de conjuntos urbanísticos de valor histórico – a exemplo dos conjuntos do Cais da Farinha, que data do século XVIII e do Cais das Amarras, este composto por prédios de sete andares e pé direito muito alto, de frente para o mar, do início do XIX – também contribuiu para a

³⁶ Após este incêndio de 1964 foi executado, no local, um aterro que deu “origem a uma nova área portuária, hoje ocupada pelo terminal de contêineres de Salvador” (BORGES; LEMOS, 2002, p. 72).

degradação física e perda de parte da memória arquitetônica do Comércio (BAHIA, 1997; BORGES; LEMOS, 2002).



Figuras 3.08 e 3.09 – Incêndios no Mercado Modelo em 1969 e 1984.

Fonte: Azevedo, 1985.

Em Borges e Lemos (2002), são também apontadas como causas para a desaceleração do Comércio: o abandono dos poderes públicos em relação à infra-estrutura da área; o advento da centralidade do Iguatemi e do próprio *shopping* como imagem de modernidade que transformou o Comércio num “lugar superado”; a falta de estacionamentos; os altos impostos, principalmente o IPTU que, antes das mudanças no Código Tributário do Município, tornava muito dispendiosa a manutenção de um imóvel na área.

A dinâmica criada no centro Camaragibe (ou Iguatemi) e o advento de centralidades metropolitanas que vêm ganhando destaque nos últimos anos, aliados à falta de manutenção e ao abandono de muitas das edificações antigas do Centro Tradicional deram à área uma imagem de decadência potencializada pelo discurso da necessidade de requalificação, ou seja, foi construído, desde fins da década de 1980, um consenso de crise, que é o primeiro passo adotado pelos gestores do planejamento estratégico de cidades. E, a partir de então, os agentes públicos e privados atuantes na área começaram a buscar alternativas a fim de reverter seu processo de degradação.

Uma intervenção no Pelourinho (Figura 3.10) e áreas do entorno foi promovida pelo IPAC e pela CONDER, que atuaram nas partes mais degradadas da área. Foram previstas, a princípio, quatro etapas que, mais tarde, foram ampliadas para sete. (GOMES; FERNANDES, 1995).



Figura 3.10 – Rua do Pelourinho após a requalificação.
Foto da autora – fev. 2003.

Desde o ano 2000, o projeto encontra-se na sétima etapa, na qual estão sendo implantados os programas habitacionais Pró Moradia e o Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social, uma parceria entre os governos federal, estadual e municipal; do Programa Monumenta e do Projeto RemeMorar, ambos viabilizados pelo PRONAC, instituído pela Lei Rouanet (Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991) e que tem por objetivo a captação de recursos para os diversos setores culturais, entre eles a conservação e restauração de edificações, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços, inclusive naturais, de reconhecido valor cultural e/ou tombados pelo poder público em qualquer instância (BRASIL, 1991; BRASIL, 2005).

Para adequar a gestão das intervenções aos objetivos do “Programa de Reabilitação de Áreas Centrais” do Ministério das Cidades, foi elaborado um Termo de Ajustamento de Conduta, que estabelece algumas normas em relação ao remanejamento das famílias durante as obras e à permanência dessas famílias na área após a intervenção, além da criação de um centro de recuperação de dependentes químicos na região e ações para a geração de renda, pois se prevê a destinação de 13 pontos comerciais, entre as unidades recuperadas, às famílias remanescentes da área (BRASIL, 2005).

Magnavita afirma que o processo de requalificação do Pelourinho se deu sob um discurso que aponta para duas justificativas: a primeira em função da implementação de uma estratégia de desenvolvimento econômico para Salvador com ênfase na atividade turística; a segunda “[...] emerge de uma grande presença cultural a partir do resgate de símbolos étnicos na afirmação da identidade negra, a

qual envolve diretamente a grande maioria da população de Salvador” (MAGNAVITA, 1995, p. 122).

Entretanto, para Dias, algumas das manifestações que ocorrem no Pelourinho “não guardam ligação alguma com o passado do lugar, nem com a sua população remanescente”, configurando, apenas, simulacros da cultura local que servem para responder às exigências de um mercado global que, cada vez mais, constrói consensos acerca do produto “cultura local” na competição entre cidades (DIAS, 2002, p. 45).

Atualmente, o Programa considera quatro áreas de intervenção: Pelourinho, Ladeira da Preguiça, entorno do Elevador Lacerda e Pilar; trechos inseridos no centro antigo de Salvador, sendo que as três últimas estão incluídas no conjunto de propostas para o Comércio, as quais serão analisadas no Capítulo 4 (BRASIL, 2005).

3.4 TRANSFORMAÇÕES NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL INCIDENTE NO COMÉRCIO

As preocupações com a organização do espaço de Salvador do início do século XX levaram o poder público municipal a elaborar leis que incidissem sobre os aspectos urbanísticos municipais. Assim, em 1926 aprovou-se a Lei Municipal nº 1.146/26, a fim de regulamentar construções, reformas e ampliações nas edificações, bem como subdividir o município em quatro zonas: Zona Central, Zona Urbana, Zona Suburbana e Zona Rural (Figura 3.11), indicando a existência e o reconhecimento das diferenciações no espaço intra-municipal (CARVALHO, 1997; SALVADOR, 2005).

As áreas correspondentes ao porto de Salvador e ao bairro do Comércio integravam a Zona Central, que mereceu um tratamento privilegiado em relação às demais, especialmente no que diz respeito à preservação do valor do solo, dirimindo conflitos de usos mediante o afastamento daqueles considerados indesejáveis, seja pela emissão de poluentes, seja por motivos estéticos, ou ainda por se tratarem de habitações de população de baixa renda. Observava-se, nesta lei, grande preocupação com o alinhamento e o nivelamento das edificações, bem como quanto à solução estética das fachadas (SALVADOR, 2005, n.p.).

Era levado em consideração o tipo de atividade social exercida para estabelecer cada zona, por meio de estudos específicos que definiriam as “atividades proeminentes” e um valor médio para os imóveis (ARAÚJO, 1992).



Figura 3.11 – Zoneamento da Lei Municipal nº 1.146/26.

Fonte: Acervo da Fundação Gregório de Matos. Montagem da autora.

A legislação urbanística se transformou à medida que, ao longo do tempo, a cidade evoluiu. O zoneamento da cidade, estabelecido em 1926, foi revisto pelo Decreto-Lei nº 333/44, que estabelecia a Zona Urbana do Município, e que, por sua vez, foi regulamentado pelo Decreto-Lei nº 701/48, um dos produtos originados dos estudos do EPUCS, consistindo na primeira experiência de legislação de ordenamento do uso e da ocupação do solo, e que dispunha sobre a utilização da terra na zona urbana, introduzindo o zoneamento funcional no Município, com base em um modelo físico-territorial (SALVADOR, 1976; 2005).

Por meio desse Decreto-Lei, a Zona Urbana seria subdividida em doze setores: Setor Central – SC; Setor Portuário e Comercial – SPC; Setor Industrial – SI; dois Setores de Transição – ST e; sete Setores Residenciais – SR, classificados de acordo com sua densidade ou características de sua população (Figura 3.12). Estes setores objetivavam explicitar a funcionalização das várias partes da cidade, numa forte referência aos pressupostos da Carta de Atenas (CARVALHO, 1997; SALVADOR, 2005).

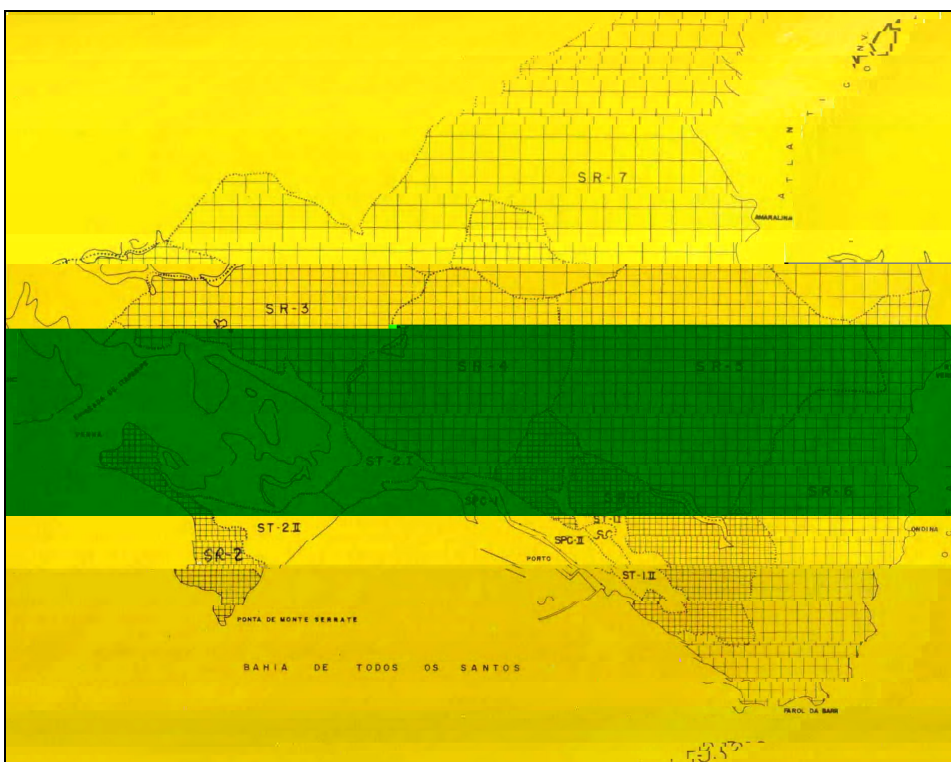


Figura 3.12 – Zoneamento do Decreto-Lei nº 701/1948.
Fonte: Salvador, 1976.

O Comércio integrava o Setor Portuário e Comercial – SPC que, por sua vez, subdividia-se no sub-setor Portuário (SPC-I) e no sub-setor Comercial (SPC-II), onde eram desenvolvidas as atividades relacionadas ao comércio atacadista de exportação e importação, predominantes na área (CARVALHO, 1997; SALVADOR, 2005).

Mesmo no período de institucionalização dos zoneamentos das décadas de 1920 e 1940, já era notória a grande concentração do fluxo populacional durante o dia e o seu esvaziamento à noite, mas este tema não era alvo de muitas discussões na época (ARAÚJO, 1992).

O Decreto nº 1.335/54 definia parâmetros urbanísticos, a exemplo do estabelecimento do gabarito máximo de 45 metros de altura para as edificações

implantadas no SPC, de forma a preservar a imagem da cidade, visto que esta medida, absorvida, posteriormente, pela Lei n° 3.377/84 (Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo – LOUOS³⁷), mantinha as edificações a cerca de 2/3 da cota da falha geológica que separa a Cidade Alta da Cidade Baixa (SALVADOR, 2005).

Em 05 de abril de 1966, foi promulgada a Lei n° 1.855/66 – o primeiro Código de Urbanismo e Obras do Município do Salvador –, que objetivava disciplinar o uso da terra no município buscando, além de assegurar condições adequadas de habitação, circulação, trabalho e recreação, a preservação de aspectos culturais e paisagísticos da cidade (SALVADOR, 1966).

Com esta lei, a Zona Urbana passou a ser subdividida em vinte e um setores, e os sub-setores SPC I e SPC II do Decreto-Lei de 1948 passaram a constituir, respectivamente, o Setor Portuário (SP) e o Setor Comercial da Cidade Baixa (SCo-1). Suas funções foram preservadas, as taxas de ocupação³⁸ foram estabelecidas em 100% e 80% respectivamente, sendo dispensado o coeficiente de utilização³⁹, devido ao fato dos setores possuírem gabaritos de altura pré-fixados. Entretanto, ficou proibida a construção de novas edificações para fins residenciais na área (SALVADOR, 1966; SALVADOR, 2005).

O Código de Urbanismo e Obras do Município foi revisado pela Lei n° 2.403/72 que, por sua vez, foi modificada pelas Leis 2.682/75, 2.744/75 e 3.077/79, sendo mantido o zoneamento, as restrições de ocupação, a proibição relativa à construção de empreendimentos residenciais admitindo-se, entretanto, edificações destinadas à atividade de hospedagem (SALVADOR, 2005).

³⁷ Dispõe sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo no município. Foi alterada posteriormente pelas Leis 3.551/85, 3.853/88, 4.668/92, 5.356/98 e 5.669/99, sendo ainda vigente no município, porém entrará, obrigatoriamente, em processo de revisão, após concluída a revisão do PDDU – 2004.

³⁸ Taxa de ocupação é a relação entre o total de área ocupada (projeção, no solo, das áreas edificadas) e a área total de um terreno. Equivale ao “índice de ocupação” definido pela LOUOS.

³⁹ Coeficiente de utilização é a relação entre a área construída (somatório das áreas de todos os pavimentos edificadas) e a área total de um terreno. Equivale ao “índice de utilização ou coeficiente de aproveitamento” definido pela LOUOS.

3.4.1 SITUAÇÃO ATUAL

Na década de 1970, com a redefinição da estrutura organizacional da Prefeitura Municipal de Salvador, o Órgão Central de Planejamento (OCEPLAN) passaria a coordenar as atividades ligadas ao planejamento do município. A retomada do processo, após um vácuo de dezoito anos sem ações contínuas nesse âmbito, viria por meio dos instrumentos resultantes dos estudos do PLANDURB. Esses instrumentos, por sua vez, só viriam a ser institucionalizados no início da década de 1980.

Um desses documentos legais, a LOUOS, tratou de alterar o zoneamento até então vigente. Assim, o Comércio e área portuária passaram a integrar as Zonas de Concentração de Usos Comerciais e de Serviços ZT-3 e ZT-7 (Mapa 04), nas quais as restrições à utilização das novas edificações para fins residenciais foram, primeiro, flexibilizadas, deixando de vigor em sua revisão de 1988 (SALVADOR, 2005).

Ainda conforme a LOUOS, recaem, sobre o Comércio, as restrições de uso e ocupação aplicáveis às Áreas de Borda Marítima (Mapa 05), constituída por áreas “[...] de contato ou proximidade com o mar, que define a silhueta da Cidade, representada pela faixa de terra entre as águas e os limites por trás da primeira linha de colinas ou maciços topográficos que se postam no continente” (SALVADOR, 2004b).

Incidem, ainda, os dispositivos sobre a Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP), que se subdivide em Área de Preservação Rigorosa (APR) e Área de Proteção Contígua à APR (Mapa 06) – na qual está inserida em sua maior parte –, definidas pela Lei n° 3.289/83, nos dispositivos sobre o Acervo Arquitetônico tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); e as normas para uso e ocupação do solo estabelecidas pela Lei n° 5.088/95 para essa APCP (SALVADOR, 1983).

Constam também na Lei n° 3.289/83 disposições sobre a permissão para intervenções ou substituição de edificações nas Áreas de Proteção Rigorosa, que devem estar condicionadas a parecer favorável da IPHAN, do IPAC e da Prefeitura, estando sujeita a restrições referentes a: preservação da similaridade volumétrica; desvirtuamento da paisagem construída ou natural, seja no âmbito da área a ser

preservada, seja no seu entorno; salvo em caso de ameaça de sinistro que coloque em risco vidas ou propriedades vizinhas, havendo, ainda, a obrigatoriedade da comprovação a impossibilidade de recuperação do imóvel em questão, por meio de laudo técnico (SALVADOR, 2005).

O centro comercial e financeiro de Salvador está também inserido no chamado “Polígono da Identidade Cultural” (Figura 3.13) – uma denominação não institucionalizada que indica “lugares-símbolo” da cidade, com o objetivo de definir áreas suscetíveis a “intervenções estratégicas” que visam reverter o processo de degradação que atinge seus espaços públicos e privados, consistindo em mais uma justificativa para as ações que vêm sendo ali executadas (SALVADOR, 2000).

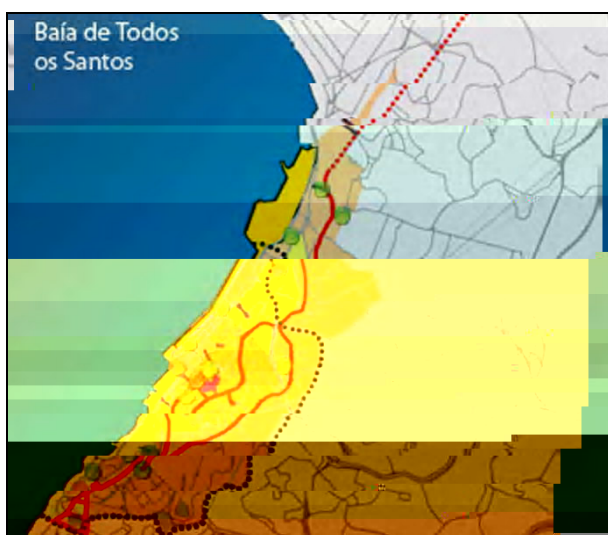
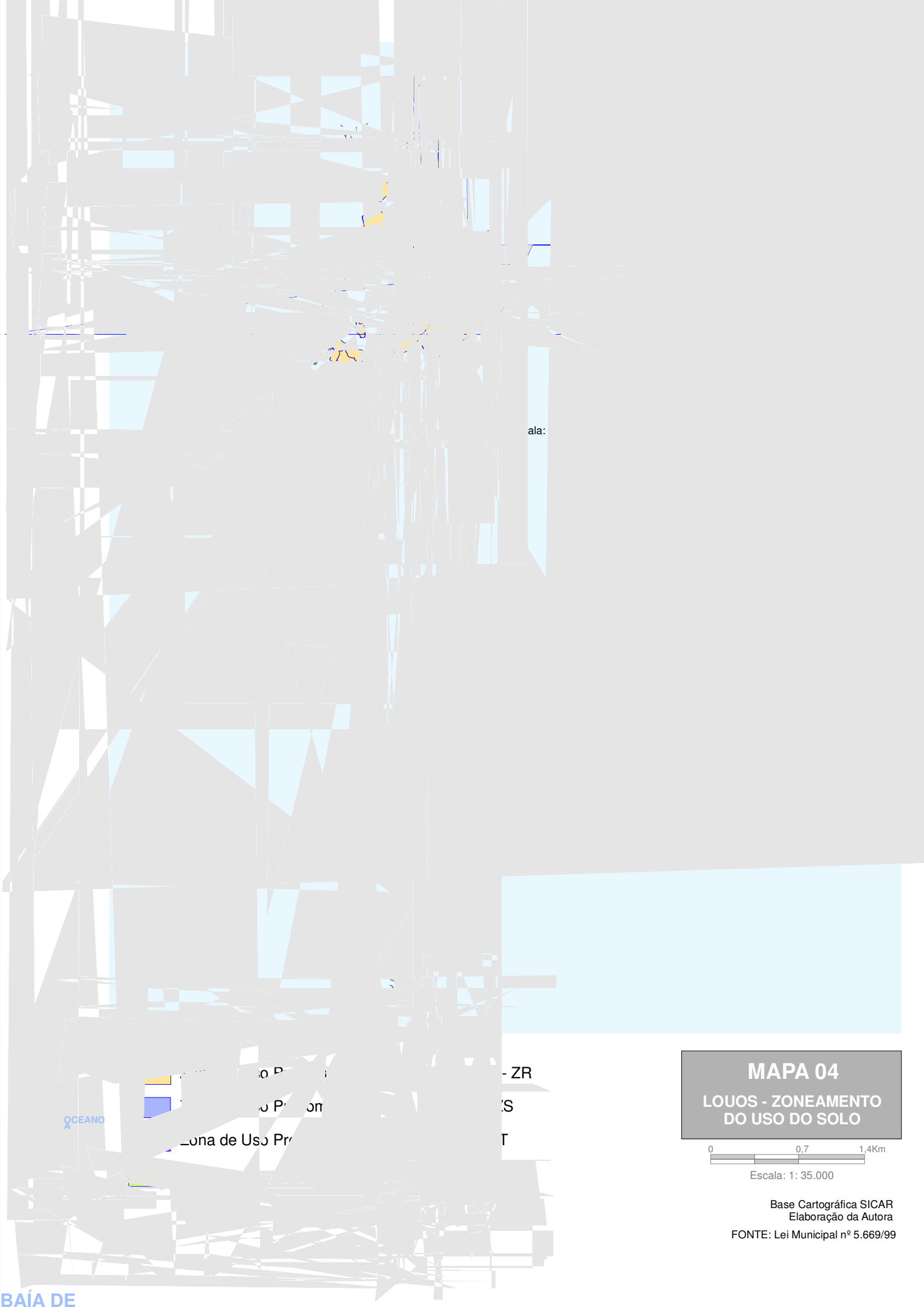


Figura 3.13 – Polígono da Identidade Cultural.

Fonte: Salvador, 2004a.

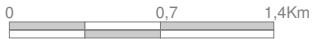
Pela Lei n° 6.586/04, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador – PDDU⁴⁰, o Comércio é parte da categoria “Centro Municipal” (Mapa 06), para o qual foram definidas diretrizes direcionadas, principalmente, para questões ligadas ao atendimento de demandas por espaços bem localizados para serviços empresariais especializados e de alta tecnologia, por infra-estrutura e equipamentos necessários a esses espaços; e, por se tratar do Centro Tradicional da cidade, para o resgate dos valores histórico, cultural e econômico da área (SALVADOR, 2004b), obedecendo às premissas estabelecidas para processos de requalificação em todo o mundo, como foi visto no Capítulo anterior.

⁴⁰ O PDDU aprovado em 2004 está em fase de revisão e discussão, devido a um “compromisso de campanha” do atual Prefeito da cidade.



ala:

MAPA 04
LOUOS - ZONEAMENTO
DO USO DO SOLO

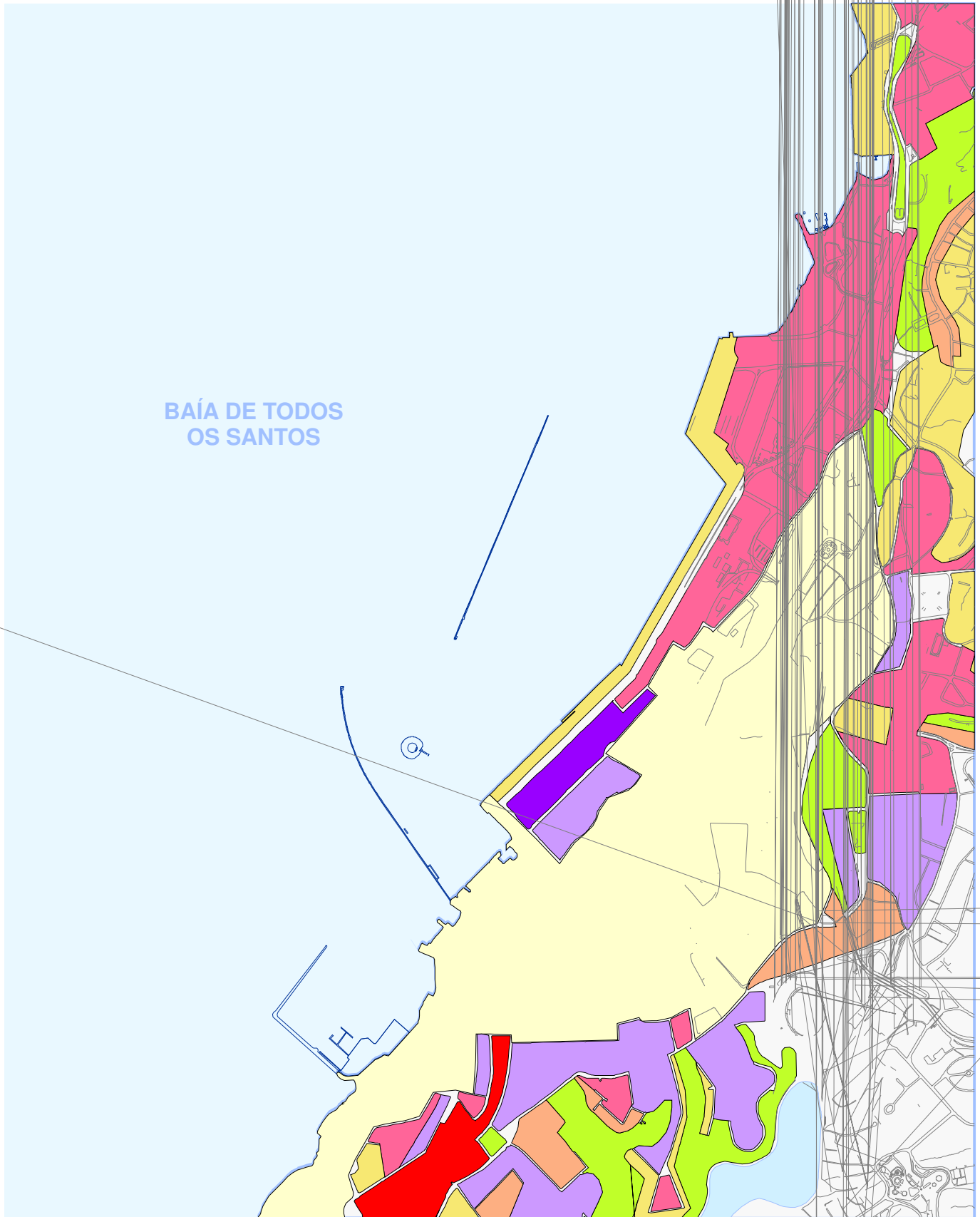


Escala: 1: 35.000

Base Cartográfica SICAR
Elaboração da Autora

FONTE: Lei Municipal nº 5.669/99

OCEANO

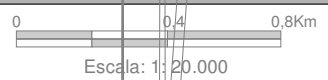


BAÍA DE TODOS OS SANTOS

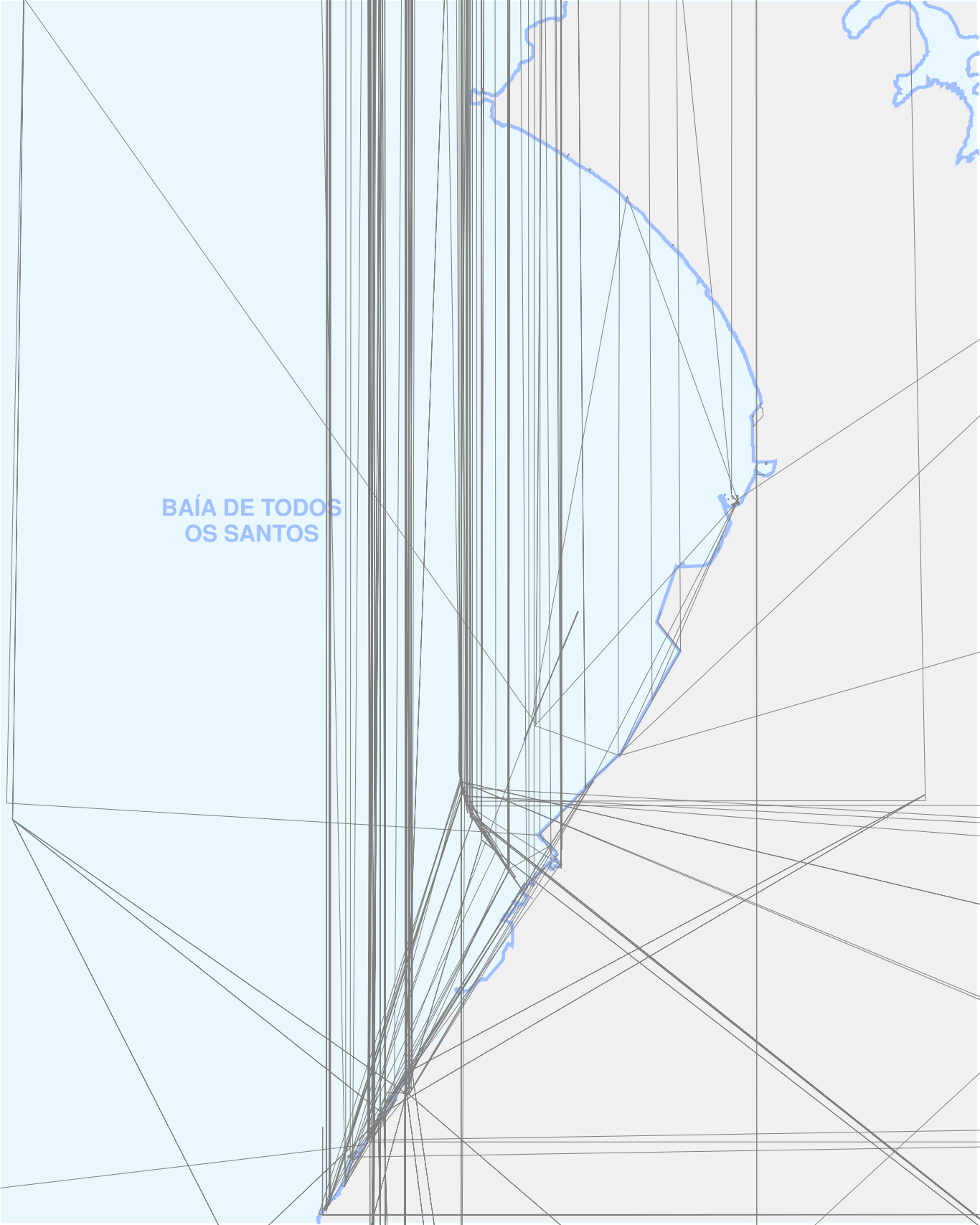
- 02 Pavimentos
- 03 Pavimentos
- 04 Pavimentos
- 06 Pavimentos
- Área de Estudo

- 08 Pavimentos
- 45 metros - Nível do Mar
- Praças e Jardins
- Área Sujeita a Legislação Específica





MAPA 05
LOUOS - GABARITO
DA BORDA MARÍTIMA



Base Cartográfica SICAR
 Elaboração da Autora
 FONTE: Lei Municipal nº 5.669/99



BAÍA DE TODOS OS SANTOS

-  Área de Estudo
-  Área de Proteção Rigorosa
-  Área de Proteção Contígua à Área de Proteção Rigorosa
-  Centro Municipal

MAPA 06
LIMITES INSTITUCIONAIS INCIDENTES

0 0,7 1,4Km

Escala: 1: 35.000

Base Cartográfica SICAR
Elaboração da Autora
FONTES: Lei Municipal nº 3.289/83
Lei Municipal nº 6.586/04

CAPÍTULO 4 – O PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO NO COMÉRCIO

4.1 AÇÕES INSTITUCIONAIS PARA A REQUALIFICAÇÃO DO COMÉRCIO

Dentro da perspectiva de área urbana central e portuária tradicional com potencial turístico, o Comércio apresenta as características que o tornam importante lugar na estratégia de desenvolvimento da cidade. Do mesmo modo que em outras áreas centrais de grandes centros urbanos espalhados pelo mundo, e até mesmo na própria Salvador, como vimos no caso do Pelourinho, os consensos de estar passando por um processo de degradação físico-urbanística e de esvaziamento de atividades – que mantinham a área numa posição desfavorável aos olhos de possíveis investidores –, e da necessidade de “revitalizar”, atraiu olhares para uma área que parecia ter perdido seu valor.

Foram identificadas propostas de requalificação integrada para o Comércio entre as décadas de 1970 e 1990; propostas específicas para a área portuária, elaboradas entre as décadas de 1990 até o ano 2000; e planos elaborados a partir do ano 2000, considerado marco inicial do processo pela Prefeitura Municipal de Salvador.

4.1.1 PLANOS INTEGRADOS ANTERIORES AO ATUAL PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO DO COMÉRCIO

A. Programa de Revitalização (1977)

Estudo encomendado pela PMS, que tinha por objetivo resgatar as áreas de lazer e promover os espaços de encontro para a população na cidade, incluindo partes do Centro Tradicional, cujos pontos de encontro se dariam no entorno da Baía de Todos os Santos (Figura 4.01).



Figura 4.01 – Intervenções do “Programa de Revitalização” propostas para a Área do Comércio
 Fonte: Salvador, 1977.

A previsão da implantação das propostas por etapas em áreas piloto possibilitaria a execução em curto prazo, dado que a não implementação de grandes projetos comprometem sua credibilidade. As áreas objeto das propostas consistiam em “pontos de encontro consolidados”, pela população local, em processo de degradação, por meio de sua “humanização”, com a ocupação, implantação ou substituição de equipamentos, animação, promoção e preservação. O Centro Tradicional aparece como uma área que apresenta a necessidade de recuperação de suas “funções tradicionais de pólo prestador de serviços e de moradias” (SALVADOR, 1977, p. 8).

Entre as proposições gerais do Programa estão: a valorização de espaços públicos e seu aproveitamento para a contemplação do mar, casario, sítios históricos, etc.; valorização de monumentos e sítios históricos; preservação e animação do centro antigo; fortalecimento da atividade turística de modo sustentável ambientalmente, e com a precaução de não alterar os costumes locais.

Para o Comércio e seu entorno, especificamente, foram propostos: a implantação de calçadas, novo mobiliário urbano, melhoria da iluminação e qualificação paisagística; restaurantes, bares, galerias, museus, *teliers*, etc., fortalecendo uma vocação já existente. Foram propostos, ainda, a implantação de uma “Vila de Artistas” – módulos com *telier* e residência – nos arcos da Gamboa, e um centro de atividades artístico culturais, incluindo um teatro de arena numa edificação abandonada próxima ao Solar do Unhão (SALVADOR, 1977). Entretanto, nenhuma das proposições chegou a ser implantada.

B. Projeto Comércio (1987)

Elaborado pela PMS, devido à mobilização dos empresários da área, objetivando definir diretrizes e propostas de intervenções voltadas para sua dinamização como centro financeiro bancário e comercial; preservação do patrimônio histórico, cultural, arquitetônico e paisagístico; oferta de segurança; fomento à eficiência do transporte coletivo da área e sua articulação com outras centralidades; e incremento da atividade turística; de maneira que fosse possível mantê-lo “na posição hierárquica de Centro da Cidade”. A área de estudo localizava-se entre Conceição e Pilar (Figura 4.02), respeitando o limite de atuação do então SPHAN (SALVADOR, 1987, p.26).

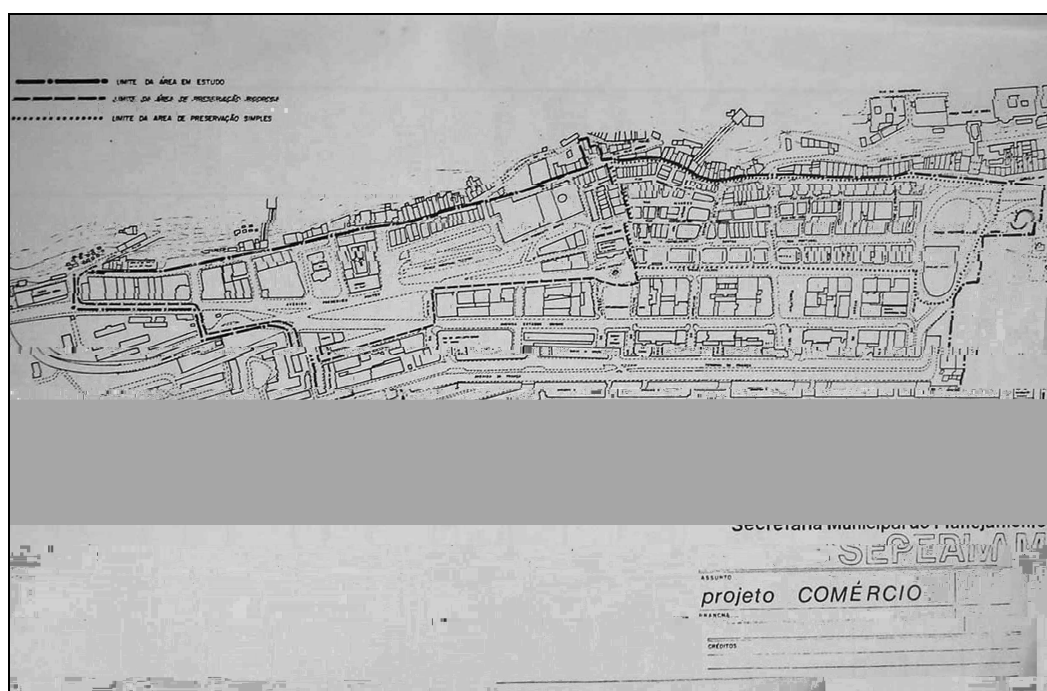


Figura 4.02 – Área de estudo do “Projeto Comércio”.
Fonte: Salvador, 1987.

Este trabalho fez um levantamento dos estudos, planos, programas e projetos elaborados para a área central de Salvador que não haviam sido implementados, até então, com a finalidade de incorporar suas propostas pertinentes, fazendo indicação de implementação de algumas delas, conforme o Quadro 4.01 abaixo:

Quadro 4.01 – Levantamento dos estudos existentes não-implementados

TÍTULO	ELABORAÇÃO	DATA
Proposta de valorização do Centro Histórico de Salvador	CONDER	1978
Diretrizes e políticas de desenvolvimento da área central de Salvador	OCEPLAN/ CLAN	maio de 1979
O capitalismo não precisa do centro. O que fazer? A Tarde. Caderno Econômico (artigo com propostas)	Brandão, Maria de Azevedo	16 de setembro de 1979
Termo de referência para estudo da Zona Central	OCEPLAN	setembro de 1979
Síntese, objetivos, métodos e propostas	OCEPLAN/ PLANDURB	1980
Estudo e processo de organização progressiva da área central - Praça da Sé	OCEPLAN	1981
Notas sobre a vitalização do Setor Central de Salvador	Azevedo, Paulo Ormino	1983
Proposta de atuação do OCEPLAN na Área Central	OCEPLAN	janeiro de 1984
Proposta de um acordo de cooperação BNH/ PMS	Brandão, Maria de Azevedo	-

Fonte: Salvador, 1987.

Entre suas proposições, estavam: recuperação dos ascensores do Taboão, Lacerda e do Pilar; refuncionalização de algumas edificações, a exemplo dos trapiches Querino (mercado popular) e Barnabé (pólo de informática) e do Mercado do Ouro (centro gastronômico); recuperação de monumentos e imóveis de valor histórico; incentivo à ocupação de edificações sub utilizadas; tratamento paisagístico das encostas do frontispício; incentivo à transformação da área do Pilar em pólo turístico; reativação, substituição ou implantação de equipamentos de uso público nas praças e calçadas, inclusive com *erch ndising*; desenvolvimento de projeto específico para reordenamento de barracas e ambulantes; reorganização dos estacionamentos ao ar livre; melhoria do transporte coletivo; utilização de fiação subterrânea; e intercâmbio dos três níveis de governo para haver integração entre os projetos existentes para a área (SALVADOR, 1987).

Deste projeto, resultou o Decreto Municipal nº 8.025, de 24 de março de 1988, que dispunha sobre a criação do Projeto de Revitalização do Comércio de Salvador, a ser gerenciado pela então Secretaria Municipal de Planejamento, havendo a participação de um conselho consultivo, que seria criado constituído por

representantes dos empresários, dos três níveis de governo e de associações, que tivessem instalações localizadas ou vinculadas à área do Comércio (SALVADOR, 1995).

C. Programa de Revitalização do Centro Comercial e Financeiro da Cidade Baixa (1992)

Proposta do IMIC em parceria com a ACB, que tinha por pressupostos a necessidade de ações e do comprometimento da iniciativa privada e de instituições governamentais, que tivessem um alcance de médio e longo prazos. O programa fez um levantamento dos estabelecimentos de uso comercial, de serviços, institucional e industrial na área delimitada entre o Solar do Unhão e o Moinho Salvador, além de analisar informações como: fluxo de pessoas; ocupação formal e informal; renda salarial gerada, etc. (SALVADOR, 1992).

Foram estabelecidos contatos com instituições como a CONDER, SMTU, CPM, TELEBAHIA, COELBA, LIMPURB, SEBRAE, Polícias Civil e Militar, Corpo de Bombeiros, etc., de modo a garantir a efetividade e continuidade das ações implementadas na área.

O uso habitacional também foi apontado como maneira de trazer de volta a dinâmica ao Comércio, bem como a implantação de atividades de apoio a esse uso. Foram propostas também ações de dimensão social, a exemplo de um centro de reorientação de menores que viviam nas ruas e um posto de saúde pública.

As questões relativas ao transporte e ao trânsito apareceram como as que mais preocupavam as pessoas que circulavam na área diariamente. Os maiores problemas apontados estavam relacionados à gestão dos serviços de transportes coletivos, pois o Comércio aparecia como parte da cidade melhor servida por linhas de ônibus; ao estrangulamento do fluxo causado pelos movimentos de carga e descarga que ocorriam fora dos horários regulamentares e; à falta de vagas em estacionamentos, o que poderia ser solucionado com o estímulo à utilização de estacionamentos periféricos. A melhoria ou reativação dos ascensores que ligam as cidades Alta e Baixa era, também, uma das demandas tanto dos usuários locais quanto dos turistas.

Houve propostas também para instalação de equipamentos de limpeza urbana, iluminação pública e melhoria da segurança em parceria com a Secretaria de Segurança Pública do Estado. O ordenamento do comércio informal apresentava-se como um fator importante para a melhoria da circulação de pedestres e de acesso ao Corpo de Bombeiros, tendo sido realizado seu inventário e mapeamento.

No tocante ao meio ambiente natural e construído propôs-se a recuperação das praças e jardins; a elaboração de um projeto paisagístico da encosta; a recuperação da praia da Preguiça; a proteção das fontes naturais de água e a despoluição da rampa do mercado, entre outras.

Foram propostas, no que se refere às atividades de lazer, a criação de circuitos turísticos, e exibição de espetáculos musicais em locais como a Praça Conde dos Arcos ou o Armazém 1 das Docas; e pequenas apresentações musicais, exibição de filmes e vídeos, peças teatrais ou ciclo de palestras nos anfiteatros do Banco do Brasil e do Instituto do Cacau. O programa também apresentou uma preocupação com o *marketing* do Comércio, por meio da criação de um jornal e da divulgação de propagandas dos comerciantes locais, além da realização de concursos que estivessem sempre chamando a atenção para a área (SALVADOR, 1992).

Do fórum de debates que se realizou para a construção deste documento, resultou, ainda, um convênio entre o IMIC e o CPM que objetivava “estabelecer um acordo operacional para a elaboração de um programa de curto e de médio prazos que norteariam a requalificação da área” (SALVADOR, 1995). Contudo, como resultado do estudo, houve apenas uma pequena melhoria temporária nas condições de iluminação e limpeza públicas, sem maiores avanços em outros setores.

D. Programa de Valorização Comércio/Pilar (1994)

Plano elaborado pelo Centro de Planejamento Municipal (CPM), que tinha por premissa a utilização da área como melhor forma de preservação de seu patrimônio construído (Figura 4.03). Assim, definia diretrizes gerais e propostas para

sua valorização, vislumbrando seu potencial para o uso habitacional (SALVADOR, 1994).



Figura 4.03 – Área de estudo do “Programa de Valorização Comércio/Pilar”
Fonte: Salvador, 1994.

Elaborou um diagnóstico considerando aspectos de uso do solo; patrimônio arquitetônico; abastecimento; mobilidade e atividades terciárias informais e ambulantes. Apontava a área como um espaço de consumo, principalmente da população de renda média baixa. Suas propostas apontavam para uma alteração no perfil dos usuários associada à redefinição de novas funções, particularmente as terciárias, procurando sua consolidação como um centro de referência cultural.

Suas linhas de ação tratavam questões como: circulação (pedestres, transportes públicos e veículos particulares e de serviços); ordenamento do comércio e serviços de rua; serviços públicos (limpeza, iluminação, telefonia, prevenção de incêndio e segurança); meio ambiente natural e construído; e renovação urbana.

Entre suas propostas estavam: melhoria da articulação com a cidade alta; reutilização de imóveis deteriorados, considerando sua estrutura arquitetônica e localização, a exemplo da implantação de um centro gastronômico no Mercado do Ouro, ou de atividades terciárias e de lazer nos trapiches Barnabé e Querino;

recuperação de Igrejas; reforma dos sobrados para uso habitacional ou misto; estímulo à recuperação de imóveis privados; estímulo à formação de um circuito turístico; e melhoria dos serviços públicos (SALVADOR, 1994). Também tratou-se de um programa que não chegou a ser implementado.

4.1.2 ESTUDOS ESPECÍFICOS PARA A ÁREA PORTUÁRIA

A. Programa de Revitalização de Áreas Portuárias – REVAP (1994)

Lançado em 27 de outubro de 1993, pela Portaria Ministerial nº 908, o REVAP constitui-se num programa estabelecido pelo Ministério dos Transportes para as áreas portuárias de todo o Brasil e é o ponto de partida de todas as propostas elaboradas para o porto de Salvador.

Tem por pressupostos a reafirmação da condição portuária da área e o respeito a suas condições históricas, sociais e urbanas, propondo a refuncionalização de instalações portuárias, caso não haja prejuízo de suas atividades operacionais, comprovada sua inviabilidade econômica. Seu objetivo geral é “criar novas fontes de recursos para aplicação nas atividades portuárias, por intermédio da exploração do patrimônio imobiliário dos portos” (BRASIL, 1994, p. 5).

A metodologia proposta pelo programa indica a identificação de áreas e instalações passíveis de revitalização, que deverão ser aprovadas pela Administração Aduaneira; assinatura de um acordo de cooperação entre a administração do porto, o município e o estado para

2001). Este programa balisa, até os dias atuais, todas as discussões sobre a área portuária.

B. Estudo de Volumetria e Parâmetros Urbanísticos para a Área dos Armazéns 1 e 2 do Porto de Salvador (1995)

Estudo elaborado pelo CPM que propõe, a partir da análise das características físico urbanísticas, bem como dos aspectos jurídicos vigentes, a institucionalização dos armazéns 1 e 2 como “Área Programa” para refuncionalização e reintegração ao tecido urbano (Figura 4.04).



Figura 4.04 – Armazéns 1 e 2 do Porto, que passaram por “Estudo de Volumetria e Parâmetros Urbanísticos”.

Foto da autora – jul. 2005.

O estudo propõe a demolição dessas edificações e do prédio da Receita Federal localizado entre elas, como solução para o retorno da visibilidade para a Baía de Todos os Santos. Segundo sua justificativa, a proposta asseguraria a preservação da área do cais, seu tratamento paisagístico, a melhoria da circulação de pedestres, além de permitir a criação de um mirante e de equipamentos de lazer panorâmicos.

A análise dos aspectos jurídicos considerou a LOUOS, o Decreto Municipal nº 8.025/98, e a Lei Federal nº 8.630/93, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, foram fontes das diretrizes e dos parâmetros legais para

as proposições (SALVADOR, 1995). Os armazéns 1 e 2 das Docas têm sido alvo de inúmeras polêmicas acerca da inserção de usos não-portuários, mas as ações realizadas não têm demonstrado consistência.

C. Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações dos Portos Organizados da CODEBA – PROAP (1997)

Estabelece prioridades para o arrendamento de áreas e instalações dos Portos Organizados da Bahia, de acordo com a Lei de Modernização dos Portos baianos, e apóia as parcerias público-privado para o seu desenvolvimento. Tem por objetivos a privatização das operações portuárias por meio do arrendamento de áreas e instalações; a redução de custos; e atração de investimentos portuários.

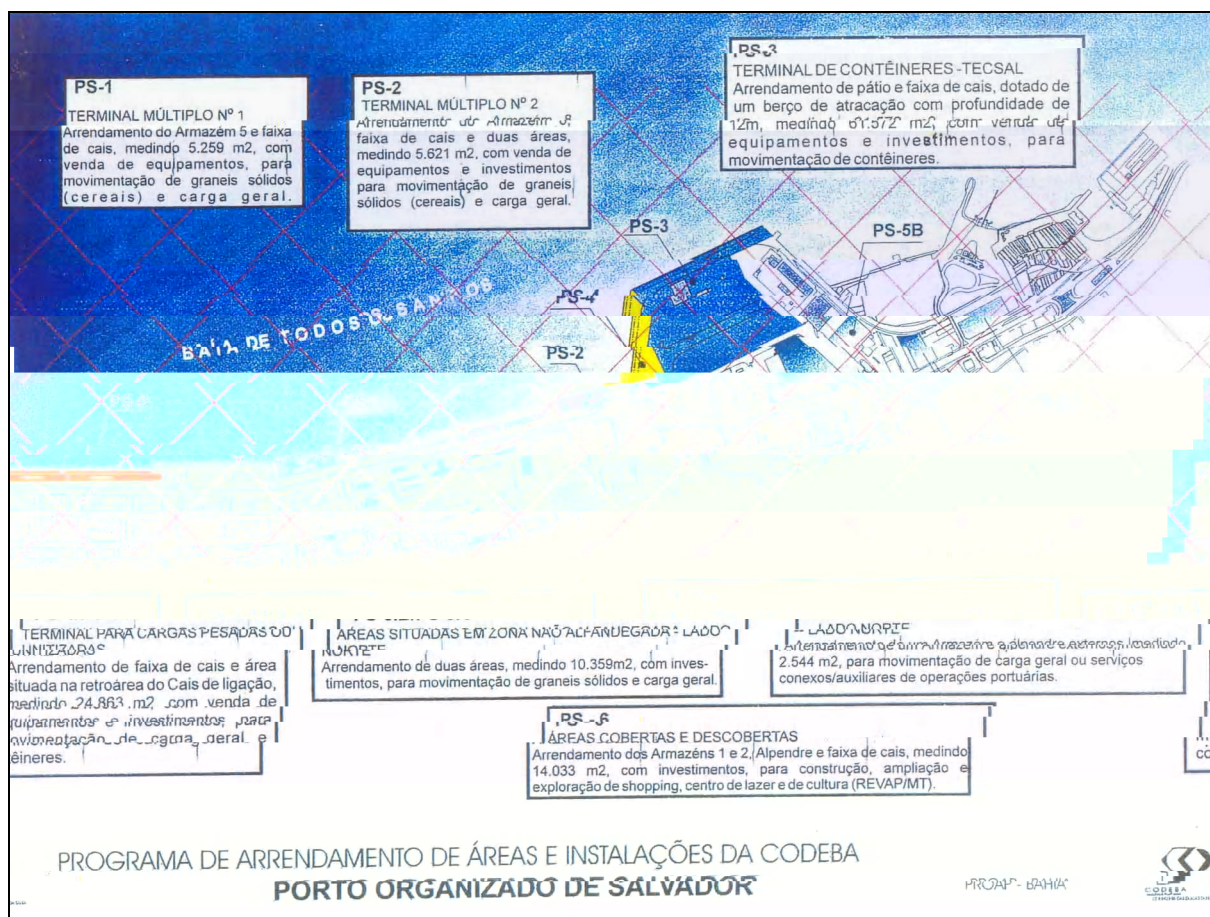


Figura 4.05 – Zoneamento do Porto de Salvador

Fonte: CODEBA, 1997a.

Os processos licitatórios para o arrendamento se darão, prioritariamente, em áreas ou instalações que agreguem ou consolidem movimentação de cargas. Essas áreas, em Salvador, foram identificadas por um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (Figura 4.05), que define critérios para a avaliação das

propostas de arrendamento, descrevendo suas instalações, equipamentos, e investimentos mínimos a serem executados pelo arrendatário (CODEBA, 1997a).

D. Estudo de Viabilidade Técnico econômica e de Avaliação de Áreas Destinadas à Revitalização no Porto de Salvador (1997)

Estudo contratado pela CODEBA e elaborado pela DREER Engenheiros Associados com o objetivo de definir a viabilidade técnico-econômica da revitalização da “Área dos Armazéns 1 e 2”, levando em consideração o estudo de volumetria e parâmetros urbanísticos do CPM de 1995 e a Lei Municipal nº 5.088, de 27 de dezembro de 1995, que estabelece normas de uso e ocupação do solo para áreas integrantes da APCP estabelecida pela Lei nº 3.289/83.

O estudo confirma, após pesquisa junto a instituições públicas e privadas, a potencialidade local para a implantação de um centro comercial, em função do fluxo diário intenso de pessoas, estimado, na época, em cerca de 70.000, entre trabalhadores formais, informais, consumidores dos serviços e turistas. Propõe-se, também, a construção de uma marina para barcos de passeio, e oferta de transporte para o Forte São Marcelo. Também é ressaltada, nesse trabalho, a necessidade de solucionar os problemas causados pelas deficiências da área, bem como aproveitar outras edificações com potencial econômico caso haja interesse em sua recuperação.

Foi proposto, então, que a CODEBA arrendasse a área à iniciativa privada por 25 anos, prorrogáveis por igual período, para a construção de um *shopping center* semelhante aos existentes em áreas portuárias como Buenos Aires, Nova York ou São Francisco, que atenda aos parâmetros urbanísticos estabelecidos, e respeite a tipologia arquitetônica local, em função de seu valor histórico cultural e, principalmente, permita a visibilidade à Baía de Todos os Santos. São resultados esperados após a efetivação desta proposta: incremento financeiro à CODEBA; geração de novos empregos diretos e indiretos; e impulso ao processo de requalificação do Comércio (CODEBA, 1997b).

E. Porto de Salvador: Estudo Locacional para Revitalização (2000)

Relatório elaborado pela TC/BR – Tecnologia e Consultoria Brasileira S.A., que consiste em um dos produtos do Estudo Locacional para a revitalização do porto de Salvador. Este trabalho considerou para sua área direta de estudo o chamado Cais Comercial que compreende os armazéns de 1 a 8 e, como área indireta, o Comércio, agregando, dessa forma, as propostas dos estudos existentes para a área.

Sua idéia central é a “reconversão desta faixa de cais em área urbana para transformá-la em pólo de atração de atividades náuticas e turísticas” (CODEBA, 2000, p. 5). Além disso, são cogitadas a transformação de parte do quartel dos Fuzileiros Navais em um terminal de transportes multimodal, a expansão das instalações portuárias na direção da Feira de São J

4.1.3 PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS INCORPORADOS AO ATUAL PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO DO COMÉRCIO

A. Projeto Via Náutica (2000)

O Projeto Via Náutica consiste numa iniciativa da PMS, com apoio do Governo do Estado, que visa propiciar um roteiro turístico regular, pela Baía de Todos os Santos, tendo em vista o crescimento do turismo náutico nos últimos anos em todo o mundo, e o potencial local para esta atividade. No Comércio, estarão localizadas quatro das oito estações previstas para esta primeira etapa.

O projeto tem por objetivos, entre outros: criar uma infra-estrutura entre o Porto da Barra e a Ribeira, num percurso de 15 km, que ofereça melhores condições de ancoragem; implementar um sistema de transporte hidroviário voltado para demandas turísticas, mas que sirva também ao lazer da população local; incentivar a prática de esportes náuticos; e atrair eventos nacionais e internacionais (Figura 4.06).

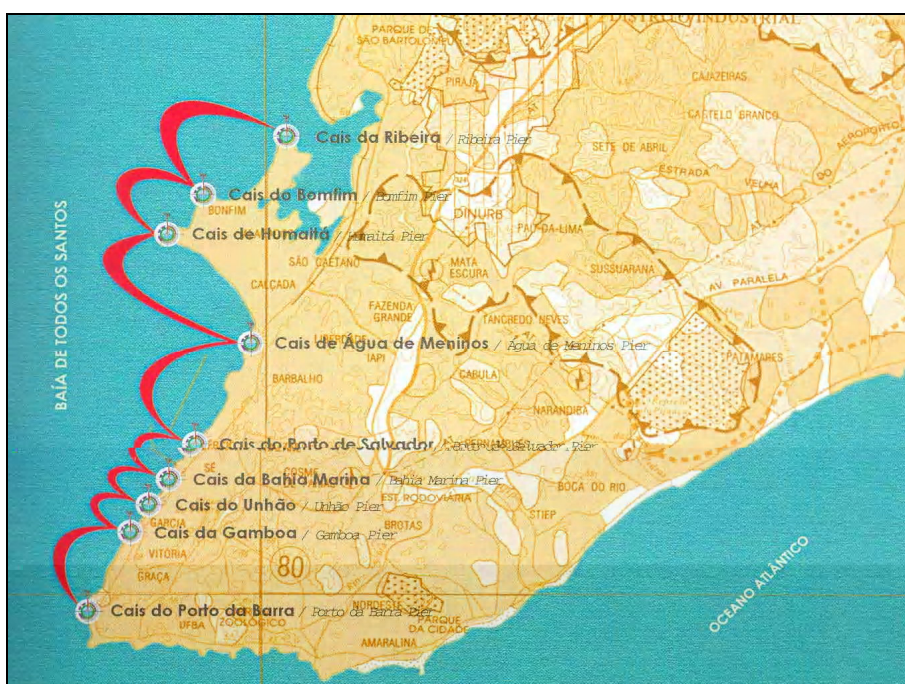


Figura 4.06 – Percurso da Via Náutica.

Fonte: Via Náutica, 2000.

A idéia do projeto é que, a cada estação, seja possível ao usuário desembarcar e visitar os pontos turísticos, monumentos de valor histórico ou realizar atividades de lazer em seu entorno. Propõe-se que a embarcação utilizada seja do tipo catamarã, com capacidade para setenta pessoas.

Os projetos básicos das estações prevêem a requalificação paisagística de seu entorno, além de oferecer espaço para bares, restaurantes, lojas de *souvenirs*, restauração de monumentos e espaços de interesse da população residente local, como sede para associação de moradores e quadras poliesportivas (VIA NÁUTICA, 2000). Atualmente, o projeto está parado, mas houve a inclusão do treco Ribeira-Plataforma no projeto, e há previsão de que, posteriormente à implantação da primeira etapa, a linha seja estendida até a Ponta de Humaitá.

B. Projeto de Requalificação Urbana do Pilar (2003)

Constitui um projeto que vem sendo desenvolvido no âmbito da Faculdade de Arquitetura da UFBA, em convênio com a CONDER e CEF, com a participação do Ministério das Cidades, com o objetivo de elaborar os projetos de intervenção para a área do Pilar.

O primeiro momento do estudo constituiu-se num diagnóstico no qual constavam informações sobre o ambiente natural e construído e a infra-estrutura da área, bem como análises que indicavam a situação no tocante ao processo de degradação. Num segundo momento, foram elencadas diretrizes de políticas públicas, que nortegassem também a iniciativa privada, voltadas à erradicação das ocupações subnormais, à realização de projetos habitacionais que mantivessem a população local, e à promoção da recuperação ambiental da encosta (Figura 4.07).



Figura 4.07 – Intervenções Propostas para o Pilar.

Fonte: Azevedo, 2006a.

Entre as propostas estão: a adaptação de imóveis em ruínas ou em avançado grau de deterioração aos usos residencial, comercial, institucional, educacional e de hospedagem. O projeto, que se encontra em andamento, vislumbra a questão da habitação social e o fortalecimento do uso terciário na área. Os recursos para a implementação das propostas provêm do Programa Viver Melhor do Governo do Estado da Bahia por meio da CONDER e do Pró-Moradia da CEF (AZEVEDO, 2006a; AZEVEDO, 2006b).

C. Plano Urbanístico do Comércio (2005 – versão preliminar)

Elaborado pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), o Plano Urbanístico do Comércio teve seus estudos iniciados em 2001 e objetiva definir estratégias de intervenção para a área do Comércio, consistindo numa forma de sistematização do conjunto de ações desenvolvidas pela prefeitura municipal de Salvador e de seus parceiros públicos e privados, compreendendo que as iniciativas não devem ser isoladas (Figura 4.08).

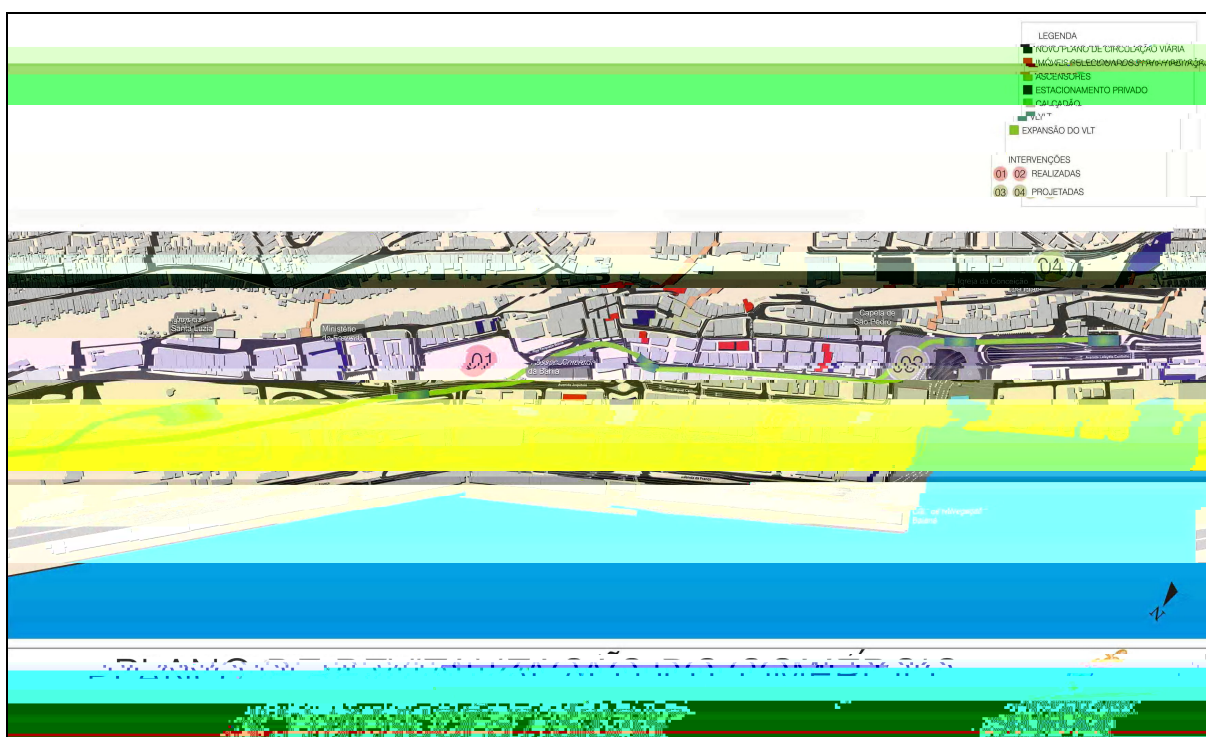


Figura 4.08 – Área de estudo do Plano Urbanístico do Comércio.
Fonte: Salvador, 2005.

Conforme a metodologia aplicada em sua elaboração, as ações propostas poderão ser implementadas a curto, médio ou longo prazo, em função de cenários específicos que poderão se estabelecer. Os procedimentos utilizados para sua

elaboração consistiram, basicamente, em pesquisa de uso e ocupação do solo, a fim de identificar o que há hoje na área, e na identificação de zonas com diferentes potenciais de utilização.

Em seu diagnóstico foram analisados: o distrito portuário, composto pelo porto e seu entorno; a infra-estrutura urbana; a paisagem urbana com seus elementos naturais e construídos; as perspectivas existentes para a requalificação; e os investimentos já realizados, ou em vias de realização, pelos três níveis de governo e pela iniciativa privada.

Suas propostas estabelecem um conjunto de ações que pretende criar um ambiente favorável às atividades existentes, estimulando sua diversificação, a potencialização de vocações e a inversão das taxas negativas de crescimento, e estão divididas considerando cinco dimensões:

Físico espacial – que trabalha o Comércio como uma unidade territorial dentro da cidade, setores internos específicos e imóveis individualmente. Propõe, neste sentido, uma reestruturação das atividades visando sua dinamização e aumento do fluxo de pessoas. A reciclagem dos armazéns do porto e de edificações abandonadas ou sub-utilizadas também são consideradas intervenções possíveis para a área;

Reconversão da área portuária – como em outros estudos, a “abertura para o mar” é um dos pressupostos deste trabalho, além da melhoria das atividades portuárias e aproveitamento de espaços ociosos ou sub-utilizados do porto. A princípio propõe nova utilização para os galpões 1 e 2, mas não descarta a possibilidade da incorporação dos armazéns 3 a 9 para empreendimentos de lazer e apoio ao turismo;

Desenvolvimento econômico integrado e sustentável – considera que apesar das limitações infra-estruturais, tecnológicas e de financiamento, a área é expressiva na economia da cidade, procurando atrelar sua recuperação ao desenvolvimento econômico de pequenas e médias empresas e sua capacidade de exploração de idéias inovadoras, de modo a favorecer sua organização, fortalecimento, maior tempo de permanência e, conseqüentemente, a manutenção de uma economia local consistente. Para tanto, há propostas que contemplam a cooperação técnica e de parcerias público-privado; a capacitação de

empreendedores e mão de obra; o *marketing* da área; e o estímulo à atividade turística;

Estudos de viabilidade para o uso habitacional – consistiu em uma cooperação técnica entre a CEF, o Governo francês e a PMS, que iniciaram o trabalho pela escolha de imóveis passíveis de reciclagem. A experiência francesa propõe intervenções que evitem as demolições, aproveitando ao máximo as estruturas existentes para reduzir custos e compatibilizá-los com a faixa de renda da população (conhecidas como Operações Programadas para a Melhoria do Habitat – OPAH);

Recuperação dos espaços públicos – propõe ações práticas como: a reforma ou demolição de edificações; arborização de ruas; remoção de ocupação subnormal e recuperação da vegetação nas encostas; reformas de marcos visuais; recuperação ou substituição do mobiliário urbano; melhorias da mobilidade e acessibilidade; recuperação de praças; melhoria de infra-estrutura em redes (SALVADOR, 2005).

O estudo ainda não foi concluído, nem chegou, oficialmente, ao conhecimento do Escritório de Revitalização do Comércio, mesmo depois que este passou a ser responsável pela coordenação das ações de planejamento para a área, conforme Cidreira (2007) em entrevista para esta pesquisa.

D. *Master Plan* (2006 – em fase de elaboração)

Encomendado pelo Escritório de Revitalização do Comércio em janeiro de 2006, consiste num projeto que vem sendo elaborado pelo consórcio TC/BR e Concremat Engenharia, com o objetivo de elaborar o “Planejamento Geral de Requalificação Urbana da Zona do Bairro do Comércio”, que deveria atender aos termos de referência que definiam a área de intervenção e o escopo que os estudos devem contemplar (Figura 4.09).

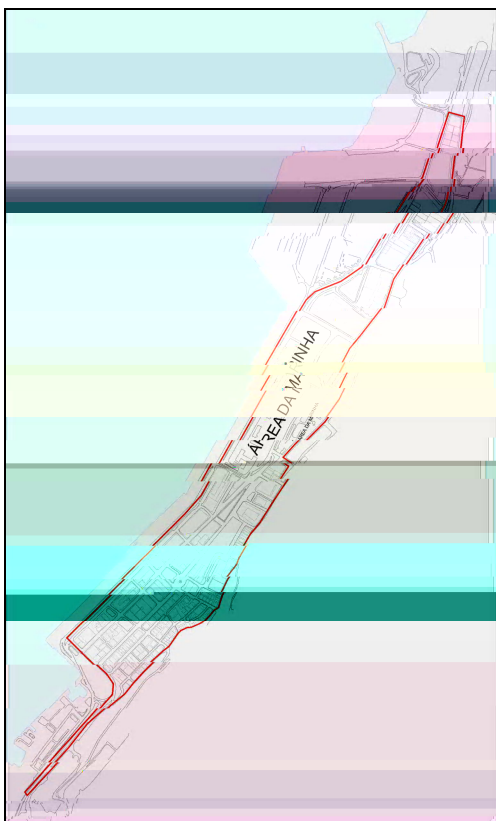


Figura 4.09 – Área de atuação do Master Plan.
Fonte: Salvador, 2006b.

Assim, o *Master Plan* deve conter os seguintes documentos: um plano de revitalização da área do Comércio que considere os aspectos físicos, econômicos, sociais e institucionais; projetos básicos de intervenção em infra-estrutura e urbanização prevista no plano, de responsabilidade dos poderes públicos; um plano diretor de aproveitamento da área do porto em consonância com o plano de revitalização; um projeto básico das instalações portuárias a serem construídas na área, objeto de permuta com o porto; uma análise da legislação para uso e ocupação do solo vigente na área.

Dentro do “plano de revitalização” deverão ser analisados todos os estudos e projetos desenvolvidos para a área, bem como as políticas públicas que estão sendo implementadas, de modo a haver compatibilização das propostas existentes com as que serão elaboradas. Do mesmo modo, as diretrizes para a área deverão considerar as vocações e o público alvo, procurando atrair atividades compatíveis; promover o uso habitacional, melhorias na circulação, transportes, estacionamentos, serviços públicos (drenagem, iluminação, saneamento, etc.), mobiliário urbano, praças, espaços abertos e áreas para pedestres; preservação de

edificações e monumentos de interesse histórico e cultural; e valorização da paisagem urbana.

A partir dessas diretrizes, se definirão: as ações dos poderes públicos de incentivos e regulamentação, bem como as ações diretas de investimentos e desapropriações; os convênios com outras esferas de governo; as parcerias público-privado; e as fontes de recursos e financiamentos. É bastante ressaltada a importância do “plano de revitalização” apresentar propostas e diretrizes que especifiquem claramente objetivos, responsabilidades, prazos e fontes de recursos, de modo a possibilitar o surgimento de interessados e sua efetiva implementação (ESCRITÓRIO, 2006).

Segundo informações obtidas no Escritório de Revitalização do Comércio, até dezembro de 2006, haviam sido elaborados seis relatórios parciais nos quais constam diagnósticos sócio-econômico e físico-urbanístico da área, com cadastros das edificações da área de estudo, bem como o mapeamento dos diversos aspectos que foram levantados em trabalho de campo, como: pontos de referência; pontos de alagamento; pontos de congestionamento; pólos atrativos de tráfego; roteiro de coleta de lixo; telefones públicos, tipo de pavimentação das ruas e das calçadas, uso do solo; tipologia da ocupação; entre outras (SALVADOR, 2006b).

4.1.4 O ESCRITÓRIO DE REVITALIZAÇÃO DO COMÉRCIO

Apesar da requalificação do Comércio ter começado a ser pensada desde a década de 1980, as intervenções começaram a ser executadas desde 2001, quando o poder público municipal resolveu dar início à efetivação de um processo de requalificação no Comércio (PREFEITO, 2001). A implantação do “Escritório de Revitalização do Comércio”, em 03 de novembro de 2003, vinculado à então Secretaria Municipal de Transportes Urbanos – SMTU (atual SETIN), representou a criação de um centro de referência para a atração de mais investimentos e negócios para a área (ESCRITÓRIO, 2003).

O Escritório de Revitalização tem o objetivo de integrar ações que vinham sendo implementadas de maneira isolada, nos últimos anos, catalisando os vários agentes que atuam na área, de modo a convergir interesses e investimentos. Após sua implantação, o processo de requalificação do Comércio começou a ganhar

força, intensificando não apenas o desenvolvimento de estudos, mas a implementação efetiva das propostas existentes para a área.

Atualmente, além de providenciar a atração de empreendimentos e realização de eventos na área, o Escritório de Revitalização do Comércio tem se dedicado ao desenvolvimento de três projetos:

O Planejamento Estratégico que, a exemplo de outros pelo mundo, baseia-se na sensação de segurança que se cria a partir de propostas capazes de atrair investidores para reverter a “crise” local, abordadas por Borja e Castells (1997). No processo de requalificação do Comércio, é um projeto que tem como parceiros a Fundação Odebrecht e a Organização Prado Valladares;

O Condomínio Digital ou Consórcio Empresarial Tecnológico, à princípio, proposto para ser implantado no edifício do Instituto do Cacau. Segue a lógica das novas tendências de organização espacial de pólos de desenvolvimento de alta tecnologia, abordadas por Benko (2002). Trata-se de um projeto que visa ao

e 210b65aTd

4.2 O NOVO CENÁRIO DO COMÉRCIO COM A IMPLANTAÇÃO DAS PROPOSTAS DESENVOLVIDAS

A área do Comércio tem apresentado constantes mudanças, em função da dinâmica do próprio processo de requalificação e das expectativas criadas para a população local, empresários e poderes públicos. Dessa maneira, foram levantados aspectos relevantes sempre analisados por meio dos planos, programas e projetos propostos para a área, que indicam que, após o início deste processo, já foram realizadas ações como a reurbanização de praças, a restauração de monumentos com características significativas e a recuperação de espaços culturais, passando, ainda, por uma reorganização da circulação e do transporte, como veremos nos itens a seguir.

4.2.1 OCUPAÇÃO E USO DO SOLO

A. Configuração da Ocupação do Solo

A área do Comércio, considerada para este estudo, pode ser dividida, para fins de caracterização da ocupação, em três trechos: o primeiro entre o Solar do Unhão e a Praça Cayru, o segundo desta até o Moinho Salvador e o terceiro deste à Feira de São Joaquim (Figura 4.10).

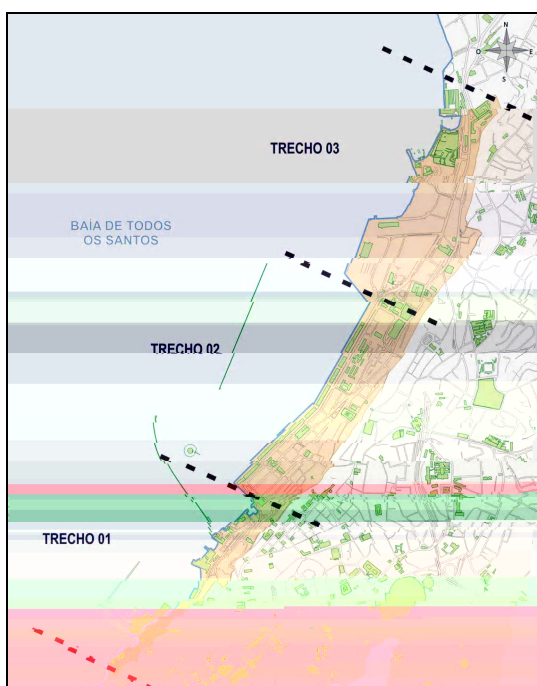


Figura 4.10 – Ocupação do solo por trechos.

Fonte: Base Cartográfica SICAR/ Elaboração da autora.

Dividido longitudinalmente pela Avenida Contorno, o primeiro trecho apresenta ocupação menos intensiva do lado do mar, composta por edificações de grande porte que constituem marcos visuais e de valor histórico arquitetônico da área. No lado da encosta, encontram-se, predominantemente, casarões do século XIX ou início do século XX, em ruínas ou em avançado estado de degradação física, em sua maioria, habitados.

O segundo trecho possui, na linha à beira mar, 1,4 km de extensão, aproximadamente, composta pelos galpões pertencentes ao Porto, com altura correspondente a 15,1 metros. As duas quadras subseqüentes, até o edifício do Instituto do Cacau, apresentam um padrão construtivo predominante de edificações entre cinco e quinze pavimentos, de modo a respeitar o gabarito de quarenta e cinco metros permitido pela LOUOS.

A partir daí, as quadras passam a apresentar tipologia diversa da anterior: o gabarito de altura cai para quatro pavimentos; observam-se algumas com edificações de grande porte e valor histórico arquitetônico, além do complexo pertencente à Marinha. Já as quadras mais próximas da escarpa, desde a Praça Visconde de Cayru ao Pilar, permitem edificações com, no máximo, seis pavimentos. Possui sobrados que datam do século XIX, muitos dos quais atualmente encontram-se em ruínas ou em péssimas condições de utilização.

Quatro pavimentos é o gabarito máximo permitido em todo o terceiro trecho. É onde se localizam o terminal de contêineres e o pátio de granéis sólidos do porto. A ocupação entre as Avenidas Oscar Pontes e Jequitaia é, predominantemente, de grandes galpões utilizados para o comércio atacadista, depósitos e centrais de distribuição. Enquanto do lado da encosta, é possível encontrar edificações térreas, em estado de conservação ruim.

Conforme o diagnóstico do *Mster Pl n*, em torno de 78% dos imóveis da área são edifícios, havendo 7% de edificações térreas, 4% de sobrados, 8% de galpões e apenas 3% dos imóveis ainda são terrenos não edificadas (Figura 4.11).

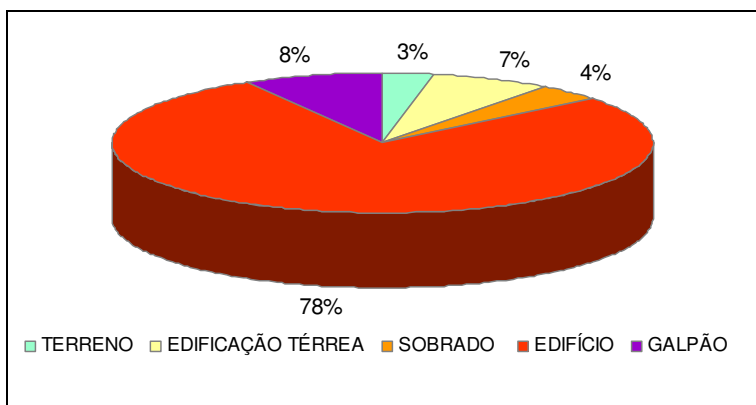


Figura 4.11 – Tipologia dos imóveis.

Fonte: Salvador, 2006b.

A situação fundiária encontra-se indefinida, devido a questões jurídicas acerca da propriedade dos imóveis. O cadastro realizado pelo *Mster Pl n* indica apenas o tipo de proprietário, sem especificar a quantidade de imóveis por proprietário (Figura 4.12). Conforme o cadastro, 77% dos imóveis possuem um único proprietário, 21% são condomínios, e apenas 2% dos imóveis são de propriedade desconhecida (SALVADOR, 2006b).

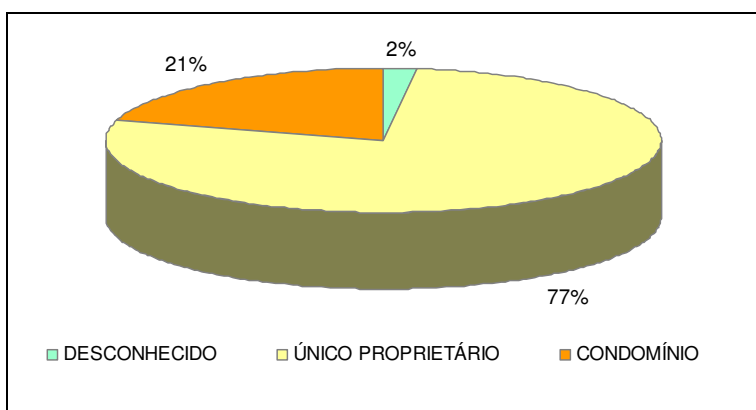


Figura 4.12 – Propriedade dos imóveis.

Fonte: Salvador, 2006b.

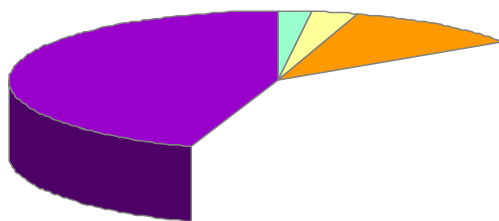
Em geral, os imóveis de propriedade desconhecida apresentam as situações de conservação mais precárias, necessitando de intervenção. A situação fundiária, neste caso, é um dos fatores de maior impedimento para a efetivação de intervenções pelo poder público e de aquisições por interessados em investir na área.

B. A População Residente e a Questão Habitacional

Conforme o censo demográfico realizado pelo IBGE em 2000, a área possui em torno de 2.000 habitantes⁴¹, que ocupam, principalmente, as quadras mais próximas à falha geológica e às encostas. Trata-se de uma população composta predominantemente por adultos com 54% das pessoas em idade ativa. Cerca de 69% dos responsáveis pelo domicílio têm renda entre um e três salários mínimos, sendo que um total de 14% não tem rendimentos. Muitos dos residentes obtêm sua renda por meio da coleta seletiva de lixo (IBGE, 2000; NEIVA, 2003).

O Comércio é, historicamente, uma área pouco utilizada para fins residenciais. No Século XIX, das poucas pessoas que moravam na área, a maioria era de comerciantes e pequenos lojistas. Na década de 1940, houve demolição das edificações uniresidenciais para construção de edifícios com até nove pavimentos para usos não-residenciais, e proibição deste uso na área por meio do Decreto-Lei nº 701/48, norma que somente deixou de vigor na década de 1970, contribuindo para o esvaziamento fora dos horários comerciais por todo o período (NEIVA, 2003).

As edificações utilizadas como moradia são, em sua maioria, os antigos sobrados abandonados, muitos em estágio avançado de degradação (Figura 4.13). Em geral, há edificações em que o pavimento térreo é utilizado como estacionamentos ou depósito para armazenar o materi



456 unidades dos respectivos setores. Além dos empreendimentos foram encontrados 429 salas e 59 “andares” desativados (SEBP).

Pode-se observar a distribuição dos ramos de atividades econômicas e 4.15 abaixo:

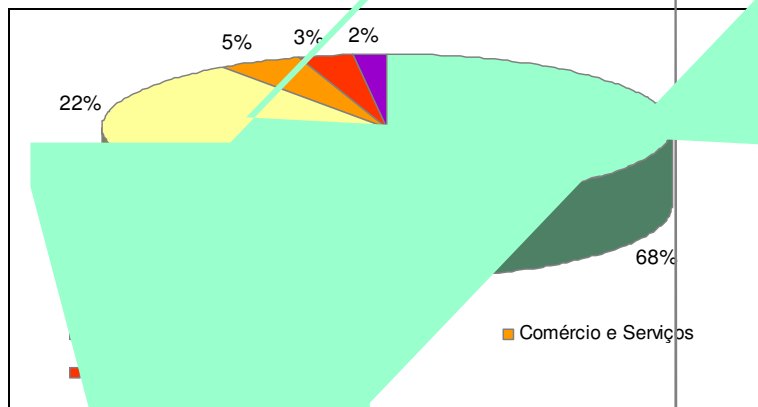


Figura 4.15 – Ramos de atividades no setor formal alocados no Curitiba

Fonte: SBC

O Censo Empresarial 2004 permitiu observar um incremento na quantidade das atividades no setor formal e retração no setor informal, além da atração de ou8.093(,)2.1102(3169(i)-18.8.093()-202.18()-202.188ãs)19.8124()0.195389(ã)-4.7.14819)-222.196(gt)17.8988(i)97.14819rna

O censo SEBRAE 2004 analisa este público consumidor dos produtos e serviços oferecidos no Comércio, nos setores formal e informal, possibilitando duas opções de respostas. Em ambos os casos, a primeira opção apresentou como maioria os próprios trabalhadores do centro e que vêm de outros bairros; e em segunda opção outras pessoas que vêm de outros bairros e turistas e transeuntes (Figura 4.16).

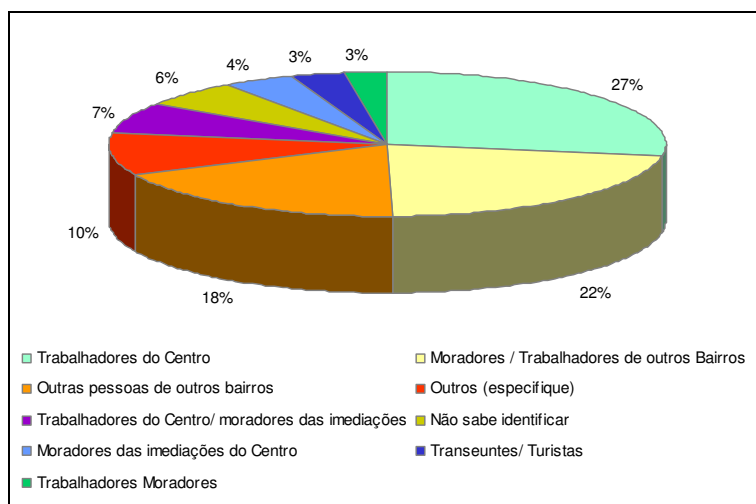


Figura 4.16 – Público consumidor dos produtos e serviços oferecidos na área do Comércio.
Fonte: Sebrae, 2004.

Os censos empresariais do SEBRAE indicaram as ruas em que a pesquisa foi realizada, mas não realizaram um mapeamento das atividades existentes na área, o que foi realizado pelo cadastro do *Mster Pl n*, que levantou as atividades “no térreo dos imóveis” e “nos demais pavimentos” (Figuras 4.17 e 4.18).

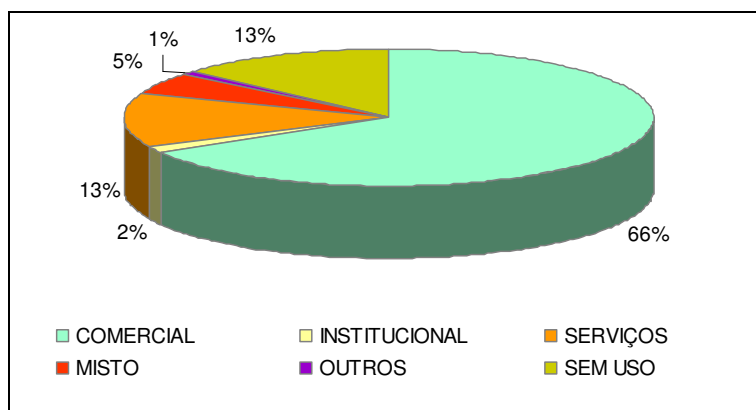


Figura 4.17 – Atividades no pavimento térreo dos imóveis.
Fonte: Salvador, 2006b.

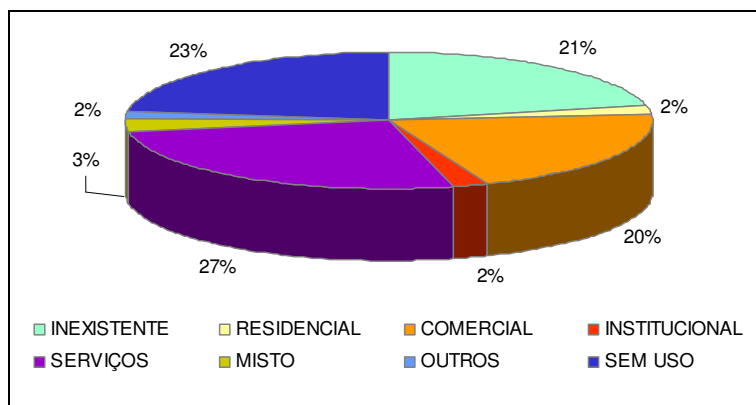


Figura 4.18 – Atividades nos demais pavimentos dos imóveis.

Fonte: Salvador, 2006b.

No térreo, a maioria das atividades é comercial (66%); seguida das de serviços, com o mesmo percentual de imóveis sem uso no térreo (13%); 5% são de uso misto; e 2% institucional. Nos demais pavimentos, 27% é de serviços; 23% sem uso; 21% inexistente (edificações térreas); 20% é comercial; 3% misto; 2% residencial; e 2% institucional. Os dados indicam que ainda há um alto índice de desuso dos imóveis da área, apesar das muitas ações que estão sendo implementadas. O Coordenador do Escritório de Revitalização, Marcos Cidreira, em entrevista para a presente pesquisa, afirmou acreditar que questões como indefinição da situação fundiária e, em muitos casos, a especulação sobre os valores dos aluguéis são os fatores responsáveis por isto.

D. Atividades Portuárias

O Porto de Salvador se estende desde a sede do CENAB até a feira de São Joaquim. Nele funcionam, além dos armazéns, a Receita Federal (entre os armazéns 1 e 2), a Estação Marítima de Salvador (entre os armazéns 2 e 3), a sede da CODEBA (no antigo armazém 9), a Polícia Federal, e o terminal do sistema *Ferry Boat*.

O porto de Salvador está dividido em seis trechos: o do Cais da Alfândega onde é realizada a movimentação de grãos; Trecho alargado onde as cargas são dos tipos químicas, sisaleiras, siderúrgicas e celulose; Cais Comercial onde, além dos mesmos produtos movimentados pelo trecho II, são movimentados peças, equipamentos e grãos; Cais de ligação com produtos siderúrgicos, petroquímicos, granito e mármore em blocos, automóveis, sisal, frutas e sucos; Cais de Água de Meninos, onde são transportadas cargas secas e líquidas diversas em contêineres e

contêineres vazios; e Rampa para RO-RO (*roll-on roll-off*), atualmente desativada, onde eram atracados navios que permitem o acesso direto de veículos para o cais. Possui um total de 19.200m² de área coberta, 56.000m² de áreas descobertas, além das áreas arrendadas à iniciativa privada, dois armazéns de uso privativo (Figura 4.19).



Figura 4.19 – Trechos do Porto de Salvador.

Fonte: CODEBA, 2006.

A área de influência deste porto abrange o Estado da Bahia, e mais o sudoeste de Pernambuco e o sul de Sergipe. Suas rotas de navegação incluem países do Mercosul, África, sudeste asiático, atlântico norte, Mediterrâneo e costa leste da América do Norte. Entre os principais clientes importadores do porto estão: o Moinho Salvador, o Moinho da Bahia, Emp. Edt. A Tarde, Josaphar Oliveira & Cia, a FORD, a Bunge Alimentos, a Skin Kariol e a Monsanto; entre os principais exportadores estão: a Caraiba Metais, a Sibra Eletrosiderúrgica, a Ferbasa, a Usiba, o Grupo Gerdau, a Corcovado Mineração, a Bacel Celulose, a Monsanto, a Oxiteno, a Politen, a Polialden, a Polibrasil, a Triken e a FORD (CODEBA, 2006).

Pelo porto são exportados produtos petroquímicos, siderúrgicos, granito, celulose, frutas, sisal e derivados, veículos e cobre (bobinas ou catodos), cacau e derivados, fumo, peles e couros; e importados trigo em grãos, produtos químicos, alimentos, equipamentos, veículos, malte, papel e veículos. Segundo estatísticas da movimentação de cargas, esta vem aumentando, a cada ano, em todas as suas modalidades, apenas apresentando queda de importação de “carga geral” em 2005 (CODEBA, 2006).

As estatísticas portuárias indicam que, ao contrário do que vem sendo divulgado nos meios de comunicação, o Porto de Salvador não tem apresentado baixa operacionalidade, apesar de vir concentrando, nos últimos dez anos, uma média de 30% da movimentação de cargas total da Bahia; 60% das cargas passaram pelo porto de Aratu e 10% pelo porto de Ilhéus. A ascensão do transporte de cargas rodoviário e as melhores condições de acessibilidade do Porto de Aratu colaboraram para a redução do montante de carga movimentado em Salvador, mas não ocasionou sua ociosidade, visto que há crescimento na movimentação e necessidades de modernização e ampliação de suas instalações.

Para isso, já está prevista a construção de dois novos berços de atracação para navios de grande porte, com calado de 14 metros, na extensão do cais de Águas de Meninos. Os novos atracadouros terão aproximadamente 465 metros na direção norte, aumentando a capacidade de atracação de navios e ampliando a área de movimentação e armazenamento de mercadorias em 100 mil metros quadrados. O escoamento da produção será facilitado a partir da construção de via portuária ligando o Porto à BR-324 (CODEBA, 2006, n.p.).

Apenas os armazéns 1 e 2 não vêm sendo utilizados em tempo integral para fins portuários em razão de seus berços apresentarem profundidades que variam entre 7,3 e 8,0 metros (CODEBA, 2006). O armazém 1, nos últimos anos, tem abrigado ensaios de blocos de Carnaval, a edição 2004 da Casa Cor Bahia (entre 28 de setembro e 02 de novembro), e a “Fábrica do Carnaval” (entre janeiro e fevereiro de 2006), onde associações de costureiras e micro e pequenos empresários estiveram produzindo ou recebendo encomendas de fantasias e outros produtos que seriam usados no Carnaval.

Este último tratou-se de um projeto da PMS que objetivava “ampliar e democratizar a economia do Carnaval” e “garantir 250 empregos diretos e mais de 300 indiretos” (TRIBUNA, 2006). Não há, entretanto, divulgação de informações acerca da permanência daquelas pessoas nesses “empregos” para o Carnaval 2007, nem do montante de renda gerada.



Quadro 4.02 – Empreendimentos instalados

EMPREENHIMENTO	MOVIMENTO ESTIMADO
Faculdade da Cidade	2 mil alunos em 3 turnos
Faculdade São Salvador	2 mil alunos 3 turnos
Call Center Telemar	3 mil funcionários em 4 turnos
Associação Baiana da Indústria Hoteleira - ABIH	50 pessoas / dia
Federação da Agricultura da Bahia - FAEB	50 pessoas / dia
Serviço Nacional de Aprendizado Rural - SENAR	200 pessoas / dia
Instituto Pedro Ribeiro de Administração Judiciária - IPRAJ	2 mil pessoas / dia
Tribunal Regional do Trabalho – TRT 5ª Região 39 varas	10 mil pessoas / dia
Faculdade D. Pedro II	mil alunos / dia
Novas lojas, restaurantes, cafés, e cyber-cafés	3 mil pessoas / dia
Faculdade Itamaraty	(dado ainda não divulgado)
Le Biscuit	(dado ainda não divulgado)

Fonte: Escritório, 2006.

Prevê-se, ainda, que a continuidade do processo seja capaz de recuperar sua dinâmica, não no mesmo nível de décadas anteriores, mas colaborando para reverter o processo de esvaziamento. Para tanto, os empreendimentos do Quadro 4.03 estão em vias de instalação, prometendo um incremento em torno de 6 mil pessoas por dia:

Quadro 4.03 – Empreendimentos em vias de instalação

EMPREENHIMENTO	MOVIMENTO ESTIMADO
CIAC - Escola de Enfermagem	300 pessoas / dia
Call Center Nacional do Banco do Brasil	3 mil pessoas / dia
Nova agência do Banco do Brasil	3 mil pessoas / dia
Nova agência da Caixa Econômica Federal	mil pessoas / dia
Pólo Audio-visual - Trapiche Barnabé	(ainda sem previsão)
Condomínio Digital	2,7 mil pessoas / dia
Apart Porto Trapiche (em construção)	(ainda sem previsão)
Hotel Charme	(ainda sem previsão)

Fonte: Escritório, 2006.

A proposta de criação de um centro administrativo municipal no Comércio, com a transferência de diversas repartições públicas para a área, também faz parte da estratégia de requalificação, visto que atrairá, além dos servidores um outro volume de cidadãos em busca dos serviços públicos, conforme o Quadro 4.04:

Quadro 4.04 – Centro administrativo municipal no Comércio

INSTALADOS	EM VIAS DE INSTALAÇÃO
Escritório de Revitalização do Comércio (SETIN)	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social - SEDES
Serviço Municipal de Intermediação de Mão de Obra - SIMM	Secretaria de Serviços Públicos - SESP
Gabinete do Vice-Prefeito	Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo - SUCOM
Secretaria Municipal de Comunicação - SECOM	Superintendência de Meio Ambiente - SMA
Ouvidoria Geral do Município	Superintendência de Engenharia de Tráfego - SET
Secretaria Municipal de Esportes	
Secretaria Municipal de Saúde - SMS	

Fonte: Escritório, 2006.

Observa-se que o início do processo de requalificação do Comércio alterou o perfil dos empreendimentos que chegam à área, que, atualmente, são dos ramos institucional, comércio de alimentos e outros de apoio às faculdades e ao turismo, e que anteriormente era marcado por casas de material esportivo, papelarias e lojas de confecção. Dessa maneira, é alterado também o perfil das pessoas que se locomovem até lá, e o seu tempo de permanência na área, provocando maior utilização da infra-estrutura existente. Por um lado, soluciona-se o problema da sua sub-utilização, e por outro surge uma demanda pela sua expansão e por maior qualidade nos serviços oferecidos.

Há, conforme o PDDU-2004, a proposta de incentivo à consolidação de uma nova centralidade em Salvador, no Retiro, área que receberá um incremento em sua infra-estrutura, principalmente no que tange aos transportes, em resposta à diretriz geral de otimização do uso do solo no entorno das áreas melhor infra-estruturadas. Além disso haverá, nos próximos meses, a inauguração de dois novos *shoppings* de grande porte, localizados nas Avenidas Tancredo Neves e Paralela que, certamente, resultarão em grande atração de pessoas para essas áreas. Entretanto, tais equipamentos não são considerados, no âmbito da PMS, conflitantes com os objetivos da requalificação do Comércio, visto que são oferecidas oportunidades diferenciadas de negócios e de consumo (BATISTA, 2006, TEIXEIRA, 2006; CIDREIRA, 2007).

4.2.2 TRANSPORTES E MOBILIDADE

As questões relacionadas à mobilidade urbana, no Comércio, podem ser analisadas sob dois aspectos: o da infra-estrutura física; e o dos modos operantes de transportes de cargas ou de passageiros, como veremos a seguir.

A. Transporte de Cargas

O transporte de cargas no Comércio pode ocorrer por modais diversificados: o hidroviário e o ferroviário especificamente para as cargas portuárias; e o rodoviário, realizado por caminhões que podem estar destinados ao porto ou a outras atividades que o requeiram.

A linha férrea do porto interliga-se ao ramal da RFFSA na altura da Feira de São Joaquim e a partir daí à malha ferroviária que segue pela Calçada – um trecho atualmente desativado. A Feira de São Joaquim e outros grupos de edificações que ocuparam essa ligação são vistos como um obstáculo ao transporte de cargas portuárias pelo modo ferroviário, que poderia garantir economia de custos, já que, além de ter um custo inferior ao transporte rodoviário, reduziria os impactos negativos deste modal na malha viária urbana (NEIVA, 2003; SALVADOR, 2005).

Atualmente existe uma proposta da PMS, da CODEBA e do Ministério dos Transportes, de reativação da ferrovia entre o distrito de Mapele, em Simões Filho, e o bairro de Paripe, para otimizar o escoamento das cargas de frutas e minérios, provenientes da região de Juazeiro em direção ao Porto de Salvador (CODEBA, 2006).

O modal rodoviário, em geral, procura transportar as cargas que chegam ao porto ou saem dele para a BR 324. Para isto pode utilizar dois corredores: Calçada - Viaduto dos Motoristas - Largo do Tanque - Avenida San Martin; ou Túnel Américo Simas - Vale de Nazaré - Avenida Bonocô - Acesso Norte. Apresenta-se como um aspecto gerador de conflitos, principalmente nos corredores de transportes e nas centralidades, devido à redução da fluidez causada pelas baixas velocidades requeridas por este tipo de veículo e em função das operações de carga e descarga, que nem sempre ocorrem nos horários ou de forma adequados: veículos de

pequeno porte durante o dia e de médio e grande portes durante a noite (NEIVA, 2003; SALVADOR, 2005).

Para reduzir os transtornos deste modal de transporte de cargas foi proposta a implantação da “Via Portuária”, que teve suas obras iniciadas em 2002, com financiamento do BNDES, ainda em fase de construção. Pretende-se, com esta via, criar uma ligação direta entre o cais do Porto de Salvador e o CIA, ligando-o à BR-324 através dos Dois Leões, desafogando a circulação no Comércio, Túnel Américo Simas e Av. Bonocô (NEIVA, 2003).

B. Transporte Hidroviário de Passageiros

O sistema de transporte hidroviário era o principal meio de transporte de passageiros e mercadorias entre Salvador e outras cidades brasileiras, até ser substituído, assim como o sistema ferroviário, quase em sua totalidade, pelo transporte rodoviário, o que ocasionou uma ruptura nas relações que a cidade mantinha com o Recôncavo baiano (BRANDÃO, 2006).

Os terminais hidroviários de passageiros são equipamentos públicos administrados por empresas especializadas, utilizados para o deslocamento entre os municípios do estado da Bahia. Este modo de transporte interliga Salvador a cidades como Valença e Cairu; responde pelos deslocamentos para as ilhas de Maré, dos Frades e outras – parte insular do território do município –; e perfazia o percurso entre os bairros de Plataforma e Ribeira, sendo muito utilizado por estudantes do subúrbio, transporte que, acabou de retornar a operar, com preço mais baixo que o transporte público por ônibus (AGERBA, 2006).

No Comércio, especificamente, há o terminal da CENAB e o de São Joaquim onde é possível ter acesso às barcas, aos *ferry-boats* e catamarãs, para fazer a travessia de Salvador à Ilha de Itaparica, e que responde por uma demanda mensal de 380 mil passageiros. Os *ferry-boats* têm capacidade para 40 a 60 veículos por viagem, oferecendo uma alternativa que reduz a distância percorrida em 96,5 km, em relação ao percurso pela BR-101 (AGERBA, 2006).

A travessia, embora concebida para atender prioritariamente o fluxo de passageiros, pedestres e veículos de lazer, também atua como elo de ligação ao transporte de cargas e valores entre a capital e as regiões da Costa do Dendê e Baixo Sul do Estado (AGERBA, 2006, n. p.).

Há, ainda, a “Estação Marítima”, um terminal de embarque e

modal, conforme Neiva (2003), é o meio como a maioria das pessoas se dirigem ao Comércio, principalmente por motivo de trabalho.

A PMS por meio do PDDU-2004⁴³, com o apoio dos governos federal e estadual e do Banco Mundial, propõe que no Comércio haja integração intermodal de transportes de massa, com a implantação de um terminal para ônibus urbanos, que deverá se localizar na altura do complexo dos Fuzileiros Navais, onde estarão, também, um terminal para a segunda linha proposta para o Metrô e para um outro modal de transporte de média capacidade – o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) – que deverá ligar os Subúrbios Ferroviários, desde o bairro de Paripe à Praça Cayru (Figura 4.22). Está proposta, ainda, a implantação de um terminal para ônibus turísticos na Avenida da França, que apresentam movimentação significativa na área (BASTOS, 2003; SALVADOR, 2004b).

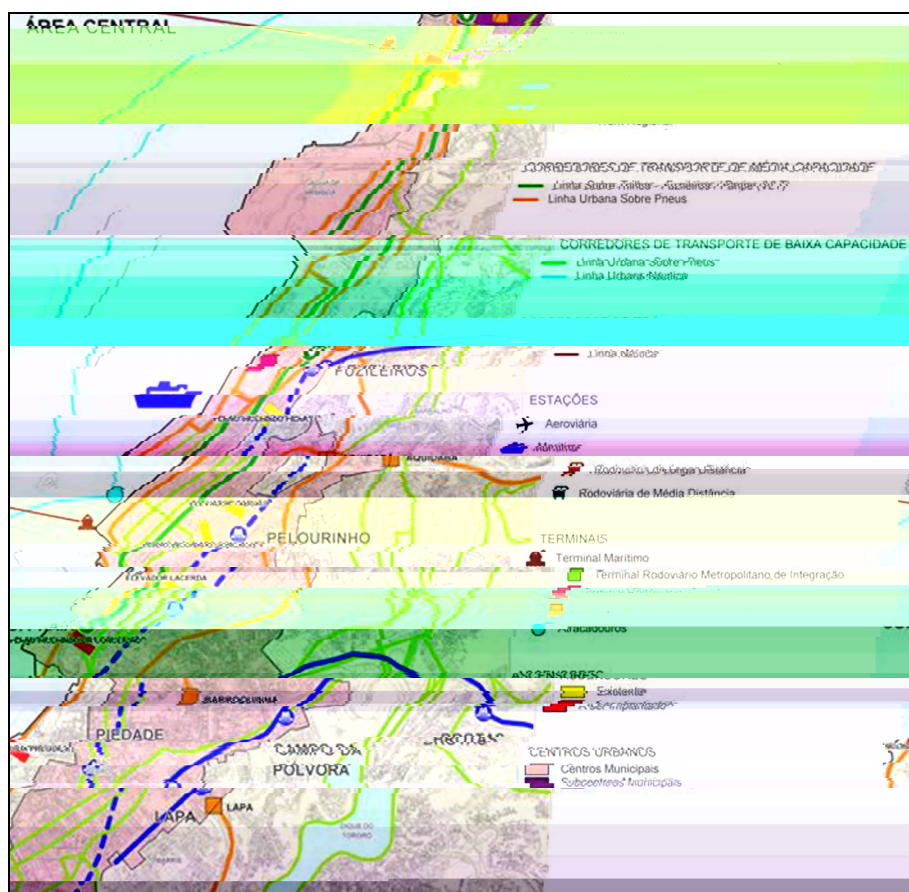


Figura 4.22 – Proposta de circulação para a Área Central de Salvador

Fonte: SALVADOR, 2006a.

A grande quantidade de ônibus circulando na área, apesar de ser considerado um fator complicador para o trânsito de veículos particulares, consiste,

⁴³ A Minuta de Lei, disponível atualmente no site: www.sepla.salvador.ba.gov.br, que revisa o Plano Diretor 2004 mantém as propostas referentes à circulação e aos transportes na Área Central.

para os usuários deste modal de transporte público, um ponto forte do Comércio, pela diversidade de linhas e pelo curto tempo necessário à espera. Segundo Neiva (2003), os pontos de ônibus são considerados bem localizados pelas pessoas que circulam na área, entretanto, a proteção contra sol e chuva e o sistema de informações sobre a operação dos diversos modos são considerados ineficientes.

D. Transporte de Passageiros por Ascensores

Os pedestres podem ter acesso ao Comércio por meio do Elevador Lacerda, e dos planos inclinados Gonçalves e do Pilar, que ligam a Cidade Alta à Cidade Baixa, reduzindo a distância percorrida e consistindo numa alternativa cerca de trinta vezes mais barata em relação ao valor da tarifa atual de transporte coletivo por ônibus (ELEVADOR, 2006). Por consistir num importante modal de transporte para a área, estes equipamentos fazem parte de um projeto de modernização dos ascensores, que propõe sua reforma ou a reativação, como é o caso do Elevador do Taboão (BOCHICCHIO, 2006)

O Elevador Lacerda é responsável pelo maior volume de passageiros transportados por este modo, possuindo quatro cabines com capacidade para vinte pessoas cada, transportando cerca de 750.000 passageiros por mês, que desejam vencer os 72 metros de altura que separam as praças Tomé de Souza, na Cidade Alta, e Visconde de Cayru, na Cidade Baixa. O Plano Inclinado Gonçalves possui dois bondinhos com capacidade para 36 pessoas cada, transportando, em média, 200.000 pessoas por mês (NEIVA, 2003).

O Plano Inclinado Pilar possui dois bondinhos com capacidade para 20 pessoas, cada (Figura 4.23). Estava desativado desde 1984 e voltou a operar em 29 de março de 2006, após uma reforma na qual a PMS contou com a parceria da Torre Empreendimentos Ltda. e da Sociedade Ecoar (BOCHICCHIO, 2006).



Figura 4.23 –Plano Inclinado Pilar após nova reforma.

Foto da autora – mar. 2006.

O Elevador do Taboão operava com duas cabines com capacidade para vinte pessoas cada, ligando a Ladeira do Taboão à Rua do Julião no Comércio. Está desativado desde 1963, mas há na PMS propostas para sua reforma no âmbito do processo de requalificação. Quando voltar a operar, poderá transportar até 80.000 passageiros por mês (BOCHICCHIO, 2006).

E. A Circulação de Pedestres

Neiva (2003) constatou que, no Comércio, há alguns trechos mais estreitos, e onde há grande circulação de pedestres, nos quais são encontrados problemas como: pavimentação das calçadas irregulares; disputa pelo espaço com ambulantes, equipamentos mal localizados, mobiliário urbano e até veículos; falta de tratamento específico para pessoas com deficiência. A autora ressalta a necessidade de implementação de um plano de circulação que contemple a ligação entre alguns pontos atrativos de viagens a pé, turísticos, ascensores, pontos e terminais do sistema de transporte público.

Para mitigar a disputa de espaço nas calçadas com equipamentos de comércio e serviços, principalmente os informais, a SESP procurou ordenar os ambulantes em locais específicos (Figura 4.24), além de vir realizando obras para a melhoria do estado de conservação das calçadas, em função do processo de requalificação.



Figura 4.24 – Organização dos comerciantes informais.
Foto da autora – mar. 2004.

F. Estacionamentos

O Setor de Estacionamentos da Superintendência de Engenharia de Tráfego é responsável por gerir estes equipamentos em Salvador, classificando os em “fora da via pública” e “ao longo da via pública”, levando em consideração sua localização, tempo de utilização permitido (curta duração – até 2 horas; ou longa duração – acima de 2 horas), os estacionamentos para operações de carga e descarga, e os especiais, como os estacionamentos para táxis, ônibus, ambulâncias, viaturas policiais e carros do Corpo de Bombeiros (Figura 4.25).

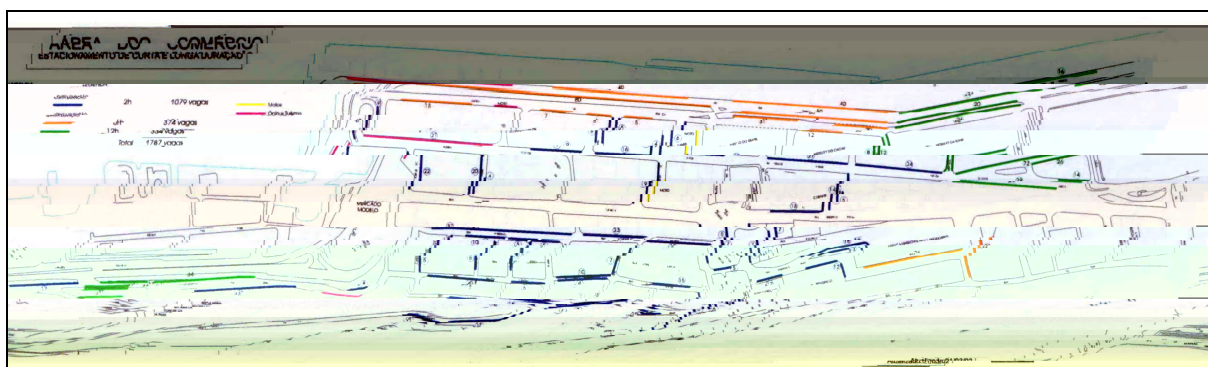


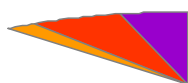
Figura 4.25 – Estacionamentos no Comércio por tipo.
Fonte: Salvador 1998b.

Conforme o estudo sobre estacionamentos para a Área Central, desenvolvido em 1998 pela PMS, o Comércio possuía uma capacidade total de 4.646 vagas, sendo 46% deles localizados “fora da via” (em lotes públicos ou privados ou edifícios garagem).

Foi verificado que os estacionamentos “na via” apresentam índice de ocupação máxima, principalmente, em função das tarifas mais baixas. Enquanto isso, os estacionamentos “fora da via”, em especial os edifícios garagem, operavam

com cerca de 50% de sua capacidade, devido à queda do número de convênios com empresas que não possuíam estacionamento para seus funcionários (SALVADOR, 1998b).

Entretanto, esta tendência tem revertido em função da instalação de novos empreendimentos atrativos de viagem na área, visto que foi detectado pelo estudo de estacionamentos que a motivação de maior atração de viagens por automóveis, para o Comércio, é o trabalho, conforme Figura 4.26 abaixo:



G. Infra-estrutura viária

Os principais acessos viários à área do Comércio são: o Túnel Américo Simas que permite o acesso ao Vale de Nazaré e a Sete Portas; a Avenida Engenheiro Oscar Pontes e a Avenida Jequitaia, que fazem a ligação com a Calçada; a Avenida Contorno, que liga as cidades Alta e Baixa, desembocando no Vale do Canela; e a Ladeira da Montanha.

As principais vias da área – aquelas onde há circulação de transporte coletivo, classificadas como Arterial I e Coletoras I e II, possuem a largura da caixa condizentes com o estabelecido pela LOUOS, apesar de outros padrões geométricos, segundo Neiva (2003), não atenderem às exigências atuais, devido a sua concepção preceder essa Lei. Além disso, o modo de ocupação da área – sem afastamentos entre as edificações e os limites dos lotes – não permite ampliação das caixas de vias.

A realização de uma das etapas da “Fórmula Renault” e da “Copa Clio” em 20 de novembro de 2005, nas ruas do Comércio, levaram a PMS por meio da SUMAC a antecipar as obras de fresagem e recapeamento asfáltico, já previstas pelo Plano Diretor de Recuperação das Vias Públicas (BIONDO, 2005). Para estes eventos foi traçado um circuito de 2,6 Km (Figura 4.27), que, juntamente com vias que serviriam de apoio, precisou passar por reparos para atender às especificações necessárias para a realização das provas. Mesmo assim, ainda há trechos que não foram contemplados com as obras de recapeamento, havendo a necessidade de se concluir os serviços, além da realização constante de sua manutenção.

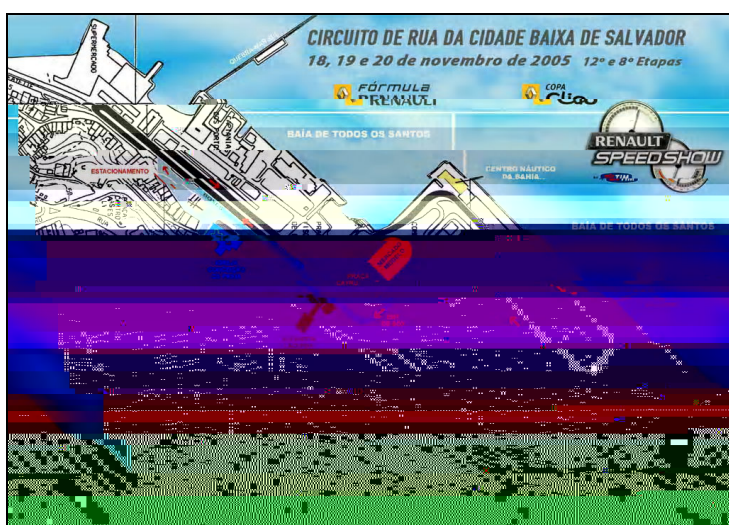


Figura 4.27 – Circuito da Fórmula Renault no Comércio.

Fonte: <http://www.ibonfim.com.br/portal/site/conteudo/seLiga/formulaRenault/imgs/mapaCircuito.jpg>.

4.2.3 SERVIÇOS URBANOS BÁSICOS

O abastecimento de água no Comércio apresenta situação de atendimento satisfatória, possuindo uma oferta de água maior do que a demanda atual. Entretanto, a estrutura da rede é antiga, com tubulação metálica, ocorrendo freqüentes problemas com infiltrações e vazamentos, que vêm sendo modificadas pela EMBASA à medida que são solicitados reparos. Além disso, o Programa Bahia Azul prevê obras de ampliação e substituição da rede de abastecimento de água em Salvador e cidades do entorno da Baía de Todos os Santos, o que seria o ideal, ao invés de se esperar solicitações pontuais (SALVADOR, 2005).

Também pelo Programa Bahia Azul vem sendo implantada a rede coletora de esgotamento sanitário – inexistente até alguns anos, além de serviços de limpeza de canais. Demanda-se assim, que os imóveis façam suas ligações nas caixas coletoras, possibilitando sua separação das águas pluviais que, até então, continuam sendo lançadas na rede de drenagem e, na seqüência, para o mar (SALVADOR, 2005).

O sistema de drenagem do Comércio tem seu funcionamento prejudicado pelo compartilhamento da estrutura com um sistema de esgotamento que não obedece especificações técnicas, lançando dejetos sem tratamento, diretamente na rede de drenagem. Também surgem, eventualmente, pontos de alagamento, em geral, quando ocorrem chuvas por período prolongado, o que ocorre devido à diminuição da vazão quando há refluxos provocados pela maré. “As áreas mais críticas do Comércio, em termos de drenagem, se situam na rua Portugal, rua Conde d’Eu e nas avenidas Estados Unidos e Miguel Calmon, na altura da Praça da Inglaterra”. Tais problemas podem ser solucionados por meio de um estudo que verifique formas de ampliação do sistema (SALVADOR, 2005, n.p.).

Em relação à limpeza urbana, estão entre as maiores solicitações por serviços deste tipo, na área, a intensificação da varrição das vias; a instalação de papeleiras e acondicionadores, principalmente, nos locais de maior fluxo de pedestres (Figura 4.28); a instalação de sanitários públicos; bem como um maior incentivo à coleta seletiva, com a implementação de programas do tipo “Recicla Comércio”, – promovida pela organização não governamental Pangea – que

aproveitava a concentração de atividades, que produzem grande quantidade de papéis e papelões passíveis de reciclagem, para promover o processo de coleta seletiva e, ao mesmo tempo, a valorização social e econômica dos catadores de material reciclável da área e gerando uma alternativa de trabalho e renda (CORREIO, 1999)



Figura 4.28 – Lixo nas ruas.
Foto da autora – mar. 2004.

Parte da rede de energia elétrica na área é subterrânea e tem capacidade para atender as cargas da área, havendo previsão para ligação de novas unidades ou ampliação das existentes, em função de novas demandas, uma vez que, nos últimos três anos, houve uma reversão da redução do consumo na região, que vinha ocorrendo nas últimas décadas na Área Central como um todo. Os alimentadores do sistema elétrico que atendem à área do Comércio têm uma configuração denominada de “radial com recurso”, visando garantir a continuidade quando houver interrupção em um deles (SALVADOR, 2004c; 2005).

4.2.4 SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS SOCIAIS

A. Saúde e Educação

Em razão da atual população residente na área do Comércio ser pouco numerosa, não há uma demanda que justifique a implantação de equipamentos como escolas de níveis fundamental e médio, hospitais ou postos de saúde (à

exceção do Hospital da Marinha, de uso exclusivo dessa categoria). Além disso, a questão das condições de acesso a tais equipamentos é, também, um fator determinante para sua alocação. Assim, a população utiliza os equipamentos localizados no entorno da área.

B. Promoção e Assistência Social

O perfil da população residente e suas condições de habitabilidade requerem o oferecimento de serviços de promoção e assistência social, com a inserção de um centro social que ofereça noções de higiene e saúde.

A Casa Pia e o Colégio dos Órfãos de São Joaquim, na Avenida Oscar Pontes, já promovem cursos de qualificação profissional para jovens menores de 14 anos, além do Centro Múltiplo Oscar Cordeiro, que possui em sua estrutura centro náutico, museu, teatro, restaurante escola, unidade de ensino profissionalizante, unidade de ensino médio regular e uma unidade para educação de jovens e adultos – em ensino médio -, bem como quatro centros interdisciplinares voltados para o desenvolvimento e valorização das competências e habilidades dos estudantes.

A inserção no mercado de trabalho de jovens de baixa renda é, também, objetivo da SECTI, que pretende organizar uma estrutura na área de recursos humanos, com a inserção de jovens talentos em Tecnologia da Informação, que não têm condições de se qualificar em faculdades particulares, dando um suporte maior do que os centros de encaminhamento de estágios e empregos comuns (STUCKI, 2006).

C. Segurança pública

Considerada um dos maiores problemas da área do Comércio, tanto pelos empresários, quanto pela população usuária, a preocupação com a segurança pública esteve presente em grande parte dos estudos analisados e entrevistas realizadas para a presente pesquisa, sendo apontado como um dos principais motivos que contribuem para que as pessoas evitem circular na área, principalmente fora dos horários comerciais e nos domingos e feriados.

Conforme o Major Oriosvaldo Pereira da 16ª CIPM, em entrevista para esta pesquisa, o batalhão contava com um corpo de 260 policiais que atuam no Comércio e na Calçada, sendo 80% para o Comércio. Este número, que crescia para 300, temporariamente nos períodos de eventos, passou a ser efetivo a partir de junho de 2006.

Além disso, existem dez viaturas e o pelotão ciclístico, de oito policiais circulando pelas ruas da área. Há reforço do esquadrão de cavalaria quando navios turísticos são aportados, mais reforços especializados do batalhão de choque, do esquadrão de motociclistas e de rondas especiais (RONDESP) nos dias em que são realizados eventos na área (PEREIRA, 2006).

Com o estabelecimento de um acordo de cooperação mútua entre a PM e a Federação dos Bancos, promovido pelo Escritório de Revitalização do Comércio, em outubro de 2006, a sede da 16ª CIPM, que antes se localizava em São Joaquim, foi transferida para o prédio onde funcionava o escritório central do grupo Paes Mendonça, na Praça Conde dos Arcos, no Comércio.

4.2.5 LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA INCIDENTE

Com base nas leis municipais n° 4.729/90, 6.460/01 e 6.520/02 e nos decretos n° 13.492/02, 13.615/02, 14.014/02, 14.117/02 e 14.159/02, que dispõem sobre o código tributário e de rendas do município e legislação tributária complementar, as empresas localizadas no Comércio, ou que estão instalando-se na área, podem receber incentivos fiscais para: imóveis adquiridos à massa falida; imóveis financiados por programa de arrendamento residencial instituídos pelo poder público em suas três instâncias.

São incentivos que incidem sobre: Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis Inter-Vivos – ITIV; Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS; Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU; Taxa de Licença de Execução de Obras e Urbanização de Áreas Particulares – TLE; Taxa de Licença de Localização – TLL; e Taxa de Fiscalização do Funcionamento – TFF; e Taxa de Limpeza Pública – TL (SALVADOR, 2001).

Segundo esta legislação, podem ser contemplados empreendimentos hoteleiros, educacionais, ou voltados para atividades culturais; implantação de pólos

de desenvolvimento financeiro; pólos de desenvolvimento de alta tecnologia; serviços de *c // center* ou similar; micro e pequenas empresas de prestação de serviços; entre outras.

Tais leis, associadas à Lei Municipal nº 6.975/06, que institui o Programa de Parcerias Público-Privadas de Salvador, resulta numa maior atratividade à inserção de novos empreendimentos na área, visto que a iniciativa privada passa a correr menos riscos financeiros, pois o poder público, inevitavelmente, concentrará esforços e recursos para manutenção e longevidade do empreendimento.

4.2.6 AGENTES ENVOLVIDOS E SEUS MODOS DE ATUAÇÃO

Atuam, no processo de requalificação do Comércio, entidades governamentais nos níveis federal, estadual e municipal, além de entidades da sociedade civil organizada. Devido ao fato da área estar localizada num Sítio Histórico, a CEF participa do processo como agente catalisador de investidores em função do PRSH, objetivando sua requalificação, redução do déficit habitacional, e contribuindo para a preservação do patrimônio histórico cultural das cidades.

Assim, na esfera federal, participam do processo o Ministério da Cultura, o Ministério das Cidades e o IPHAN, atuando nas questões referentes às linhas de financiamento de imóveis por meio de recursos provenientes do FGTS, OGU, FAR, PAR, e outras fontes que podem vir a ser geridas pela CEF. Em convênio com a PMS, a CEF tem financiado a recuperação de imóveis destinados à habitação, um estudo sobre demanda habitacional da área, e um outro de reciclagem de imóveis para o uso misto e habitacional, em parceria com o IPHAN e o Governo Francês (CAIXA, 2002).

Já a CODEBA atua por meio de cooperação técnica nas questões referentes ao Porto de Salvador, e nas intervenções e negociações propostas para suas instalações (ESCRITÓRIO, 2006). Há conflitos nos discursos dos entrevistados para esta pesquisa a respeito deste assunto, no âmbito da própria CODEBA: enquanto o Sr. Galdino Leite, Diretor de Gestão Administrativa e representante da CODEBA no grupo de discussão do Escritório de Revitalização do Comércio, afirma que há disponibilidade para todos os armazéns sofrerem intervenções que os transformem em empreendimentos de apoio à atividade turística; o Sr. Renato

Neves, Coordenador de Gestão Portuária de Salvador, conclui que o porto não pode ceder espaço algum a outras atividades que não sejam portuárias, como também necessita de mais área para expansão e aprofundamento dos berços dos cais, para receber navios com calados superiores a 12 metros (LEITE, 2006; ROCHA FILHO, 2005; 2006).

No âmbito do Estado há, diretamente, a participação da SEDUR, CONDER e IPAC nos programas de reciclagem de edificações antigas e de valor histórico, em especial no Projeto de Requalificação Urbana do Pilar; da SSP por meio da polícia e do corpo de bombeiros; além da SECTI, que atua como um centro de convergência na área de Tecnologia da Informação (TI).

A Associação das Empresas Desenvolvedoras de Softwares do Estado propôs a construção de um centro de gestão e de TI em uma mesma estrutura física. A idéia inicial era implantar um Condomínio Digital no prédio do Instituto do Cacau. Mas, com a decisão pela implantação de Parque Tecnológico na Av. Paralela, o Condomínio Digital será transferido para ele, ficando

A AECOM, a ACB e o IMIC, associações que representam os empresários da área, elaboraram uma carta de princípios a fim de nortear as ações que venham a ser realizadas no Comércio, de modo a garantir que o processo de requalificação ocorra sob uma gestão que conte com a participação dos agentes interessados (LOBATO, 2005). A AECOM e a ACB atuam junto aos empresários da área aplicando pesquisas acerca de suas demandas para o processo de requalificação (WECKERLE, 2006; GOMES, 2006).

Também parceira no processo, a Santa Casa de Misericórdia é proprietária de vários imóveis, que são alugados, no Comércio, para fins comerciais, e que vêm sendo recuperados em parceria com os inquilinos. A Santa Casa atua junto à Prefeitura e ao Estado fornecendo dados referentes à questão fundiária na área (FONSECA, 2006).

Bastos (2003) identificou o “Programa de Desenvolvimento Sustentável para o Centro da Cidade Alta, Comércio e Baixa dos Sapateiros” como um fórum municipal, de iniciativa da Associação dos Empresários da Cidade Alta, a partir da preocupação com o processo de degradação do Centro Tradicional. Conta, além da participação das associações das grandes empresas, com a Associação das Baianas de Acarajé (ABA) e a associações de vendedores ambulantes.

4.2.7 ASPECTOS CULTURAIS E DE LAZER

A. Realização de Eventos

Dentro da perspectiva da requalificação, com a promoção da visibilidade da área e da atração de investidores por meio de eventos, o Comércio tem sido palco, nos últimos anos, de diversos eventos de impacto nacional e internacional.

Foram realizadas três edições seqüenciadas do Casa Cor Bahia, uma mostra de decoração, realizada inicialmente na Argentina, para exibir as tendências da arquitetura de interiores. Ocorreram em 2003, nos prédios da esquina das ruas Pinto Martins e Guindaste dos Padres, entre 25 de julho e 31 de agosto; em 2004, no armazém 1 da CODEBA, entre 28 de setembro e 02 de novembro; e em 2005, no Mercado do Ouro, entre 30 de setembro e 06 de novembro, além das realizadas em seu entorno: na Bahia Marina em 1999 e na Estação da Calçada em 2001.

Os responsáveis das provas da Fórmula Renault e da Copa Clio, realizadas em 20 de novembro de 2005, firmaram um contrato de cinco anos, renováveis por mais cinco, com a PMS, segundo o Sr. José Maia, Assessor para Assuntos Internacionais da Emtursa, órgão municipal responsável pela organização do evento, em entrevista para esta pesquisa (Figura 4.29). Contudo, não houve continuidade em 2006, devido a questões financeiras relacionadas às exigências de patrocínio impostas pela organização do evento (CIDREIRA, 2007).

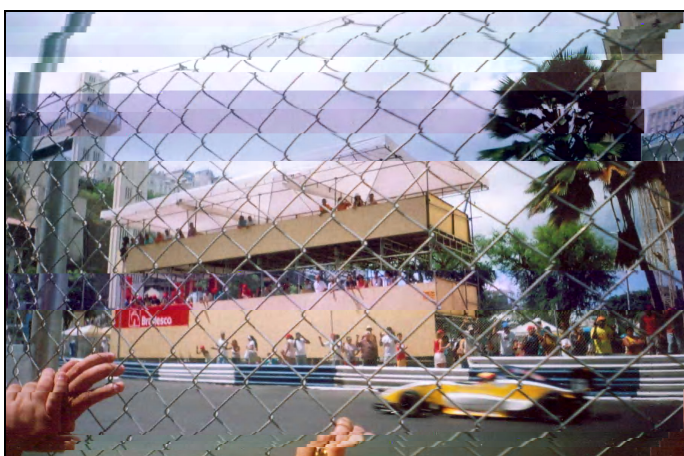


Figura 4.29 – Fórmula Renault no Comércio.

Foto da autora – nov. 2005.

O Campeonato de Street Skate "Red Bull Batalha no Forte" realizado no Forte São Marcelo, entre 3 e 5 de fevereiro de 2006, recebeu participantes de todo o país e alguns internacionais. Contou com o apoio da SMEL em sua organização, e faz parte de uma estratégia de fomento ao turismo esportivo na cidade, recebendo, ainda, com o suporte do corpo de bombeiros, equipes médicas, salva-vidas, e acompanhamento da imprensa (FORTE, 2006).

Outro evento automobilístico, o Arrancada do Comércio, uma etapa do Campeonato Brasileiro de Arrancadas, foi realizado, pela primeira vez na Bahia, entre os dias 19 e 20 de agosto de 2006, com expectativa de atrair em torno de vinte mil pessoas para a área nos dias da competição, segundo representante da Federação de Automobilismo da Bahia, uma das organizadoras do evento (LUIS, 2006).

A festa de Nossa Senhora da Conceição da Praia ocorre todos os anos no dia 8 de dezembro, desde 1549, no entorno da igreja de mesmo nome. A Lavagem do Bonfim, outra festa de origem religiosa, ocorre desde 1745, na segunda quinta-feira após o "Dia de Reis" no mês de janeiro. Trata-se de um cortejo que vai

da Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia à de Nosso Senhor do Bonfim (Figura 4.30).



Figura 4.30 – Saída da Lavagem do Bonfim na Conceição da Praia
Foto: Tonny Bittencourt – jan. 2006.

O Conceição Light e o Bonfim Light são eventos que ocorrem paralelamente às festas tradicionais na Bahia Marina, patrocinados pelo empresariado do Carnaval, voltados, entretanto, para um público que pode pagar por uma camisa-ingresso com valor a partir de cinqüenta reais, além dos alimentos e bebidas que serão consumidos no local do evento.

Houve, ainda, uma proposta de implantação do quarto circuito do Carnaval, para o ano de 2007, passando pela Avenida Miguel Calmon e Terminal da França (MAIA, 2005). O Sr. José Maia, afirmou que o que justifica a escolha do Comércio para o evento é o fato deste ser “um grande veículo de comunicação, a partir do momento que toda a mídia estará voltada para esta experiência”, além disso, o quarto circuito vai ser mais um espaço no carnaval de Salvador, capaz de desafogar os circuitos já existentes, consistindo numa vantagem para as entidades carnavalescas que, segundo Maia, apóiam a idéia.

Cidreira (2007), por sua vez, não considera o Comércio uma área que tenha o perfil para receber um novo circuito do carnaval, visto que não haveria público para assistir o desfile de blocos no modelo dos circuitos tradicionais. Considera a possibilidade de haver desfiles de carros alegóricos “de maneira ordeira”, pois acredita que uma área que está se modernizando e onde estão sendo implantados equipamentos caros não pode receber um tipo de evento que causaria a depredação de tais equipamentos, sem uma garantia de recuperação.

Muitos dos eventos são realizados com o propósito de incrementar o fluxo turístico, mesmo os que fazem parte das tradições culturais da cidade, que são apropriados por interesses mercadológicos, a exemplo da Lavagem do Bonfim, que teve sua realização alterada no ano de 2003, em função da realização de outros eventos que passaram a fazer parte do calendário de festas de Salvador, e um intervalo de tempo maior entre elas contribuiria para uma maior permanência dos turistas na cidade.

Há, ainda, entre os meses de outubro e fevereiro, a realização da temporada de ensaios para o Carnaval, que vêm sendo realizados, na área, nos últimos anos e já utilizaram o armazém 1 da CODEBA, o Trapiche Barnabé e o Trapiche Adelaide. Em 2007, o Mercado do Ouro recebeu uma reforma e parte dele foi transformada em um espaço para shows onde houve festas durante o Carnaval tanto para adultos quanto crianças.

A idéia é chamar a atenção de investidores em potencial para as possibilidades de utilização de edificações que estão em um estado ruim de conservação e que podem ser substituídas ou recicladas, tornando-se espaços culturais ou de lazer para públicos-alvos diversos.

B. Equipamentos Culturais e de Lazer

O Comércio, reconhecidamente, possui uma série de atributos naturais e construídos que o tornam uma área atraente à visitação, o que passou a ser potencializado pelo poder público, em função da estratégia de “venda” de Salvador como uma cidade predominantemente turística, com ações como a reurbanização de praças, restauração de monumentos com características significativas, a recuperação e criação de novos espaços culturais e a instalação de diversos serviços de apoio à atividade, como veremos a seguir:

A construção do Solar do Unhão, para abrigar um engenho de açúcar,

céu aberto sob os arcos da Av. Contorno (Figura 4.31). O representativo acervo de arte contemporânea é formado por pinturas, fotografias, serigrafia, tapeçarias e esculturas, havendo, ainda, frequentemente, amostras musicais em suas áreas externas.



Figura 4.31 – Solar do Unhão

Foto da autora – jan. 2002.

A Bahia Marina é um empreendimento que foi alvo de diversas polêmicas, quando de sua construção, em função do volume de aterro que seria necessário para a implantação do projeto completo. Conta, além dos serviços comuns a este tipo de empreendimento, com diversos serviços de apoio em suas instalações. Suas áreas de estacionamento são, com freqüência, utilizadas para a realização de eventos, como o Conceição Light e o Bonfim Light, recebendo artistas nacionais e internacionais.

A Igreja Basílica de Nossa Senhora da Conceição da Praia (Figura 4.32) é o ponto de partida do cortejo da Lavagem do Bonfim e onde se encontra instalado o Museu de Arte Sacra Monsenhor Aquino Barbosa onde podem ser encontradas peças Sacras do século XIX e objetos que pertenceram ao Monsenhor Manoel Aquino Barbosa.



Figura 4.32 – Igreja da Conceição da Praia.
Foto da autora – jan. 2007.

A reforma dos ascensores, que além de consistirem em meios de transporte que ligam a Cidade Baixa à Cidade Alta, aparece no processo como importante intervenção, visto que consistem em duas áreas com maior volume de equipamentos culturais da cidade. Houve preocupação não apenas com a reforma do Elevador Lacerda – maior elevador público do mundo e uma espécie de monumento-marca de Salvador – e do Plano Inclinado Gonçalves, mas também está prevista a reforma do Elevador do Taboão, além da reforma do Plano Inclinado Pilar, com recursos do hotel instalado no Convento do Carmo.

O Mercado Modelo e a Praça Visconde de Cayru são os principais pontos de visitação do Comércio, e foram, ambos, reformados recentemente (Figura 4.33). No Mercado há em torno de 300 boxes onde se comercializa todo o tipo de peças de artesanato, além de dois restaurantes. Estão abertos à visitação às arcadas descobertas no porão, abaixo da linha do mar, e acervo de imagens sobre a história do patrimônio histórico desde sua inauguração em 1861, numa exposição que será itinerante (MERCADO, 2006).



Figura 4.33 – Mercado Modelo.

Foto da autora – fev. 2006.

O Forte São Marcelo que teve suas obras de restauro premiadas pelo guia de turismo Quatro Rodas da Editora Abril, contou com a parceria entre poder público, da iniciativa privada e uma associação sem fins lucrativos. Passou a disponibilizar, desde março de 2006, quatorze salas onde estão disponíveis informações históricas sobre o forte, a cidade e sobre os ecossistemas marítimos da Baía de Todos os Santos. Tem capacidade para receber 500 pessoas circulando simultaneamente, por recomendação do IPHAN, estando aberto ao público de terça a domingo, das 9 às 18 horas (Figura 4.34).

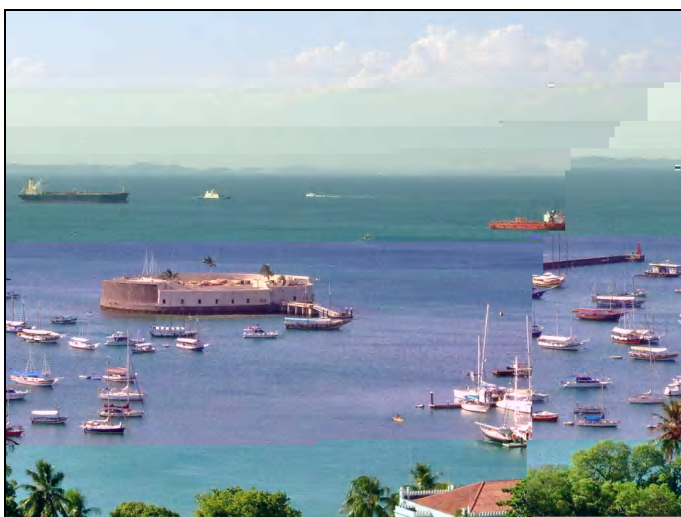


Figura 4.34 – Forte São Marcelo.

Foto da autora – fev. 2006.

O Mercado do Ouro, recentemente, recebeu um museu e uma área de eventos que funcionou como espaço alternativo durante todo o carnaval do ano corrente. Um exemplo a ser seguido pelo Forte de Santo Alberto na Av. Jequitaia, conhecido como “Forte da Largatixa” e pelo Forte de São Paulo da Gamboa na

Gamboa de Baixo, atualmente ocupado com edificações de padrão subnormal, são espaços menos mencionados que o São Marcelo, mas passíveis de intervenções que os insira no circuito cultural da área, bem como as áreas contíguas às fontes do Taboão (ou dos Padres); da Muganga (na Av. Jequitaiá), da Rampa do Mercado e das Pedreiras.

O prédio da Associação Comercial da Bahia localizado na Praça Riachuelo, datado da primeira metade do século XIX, é uma das construções pioneiras de estilo neoclássico da Bahia, e possui uma pinacoteca aberta à visitação (Figura 4.35).



Figura 4.35 – Sede da Associação Comercial da Bahia.
Foto da autora – abr. 2006.

A Feira de São Joaquim também tem sido alvo das atenções dos agentes envolvidos no processo. Houve, em 2006, uma exposição de fotografias da própria Feira, e foi iniciado um processo para seu tombamento como bem cultural de natureza imaterial do Estado. Na oficina intitulada “A Problemática da Revitalização de Espaços Urbanos: o Caso do Bairro do Comércio na Cidade de Salvador”, realizada no X Colóquio Internacional sobre Poder Local, em dezembro de 2006, os debates apontavam no sentido do tombamento para evitar a remoção da Feira, o que chegou a ser cogitado, por ser considerada incompatível com a nova imagem que se deseja imprimir ao Comércio. Dessa forma, há a necessidade de propostas que solucionem questões como melhoria do saneamento e do armazenamento de produtos e mercadorias, bem como seu reordenamento no local.



Figura 4.36 – Box na Feira de São Joaquim.

Foto da autora – fev. 2006.

Deve-se mencionar, ainda, a reforma ou reurbanização de praças no Comércio a exemplo da Praça Visconde de Cayru, Praça Marechal Deodoro da Fonseca, Praça da Inglaterra, Praça Riachuelo e da Praça Conde dos Arcos, com o objetivo de oferecer espaços públicos de convivência para as pessoas que circulam e que podem passar a sentirem-se atraídas a circular na área.

Localizam-se, também, no Comércio, alguns restaurantes a exemplo do Amado, um restaurante de cozinha contemporânea nacional; o Restaurante Trapiche Adelaide e o Bar da Ponta, construído sobre o antigo píer do trapiche; e outros de cozinha internacional como o do Solar do Unhão; o De Ville (na Rua Conselheiro Lafaiete); e o Viña del Mar e o Soho na Bahia Marina, que são conhecidos em todo o país por trazerem marcas em seus projetos arquitetônicos e na direção da cozinha.

Contudo, em comparação com as outras cidades analisadas no Capítulo 2, Salvador é a que possui um volume menor de espaços e eventos culturais, mesmo considerando a área central como um todo – Cidades Alta e Baixa. Além disso, os poucos espaços têm, também, uma baixa frequência de utilização. As opções de lazer oferecidas nas áreas centrais, quando passam por um processo de requalificação, consistem num dos principais fatores que levam ao êxito das intervenções, juntamente com sua gestão, que precisa apenas definir qual cenário pretende alcançar – sem perder de vista que o processo de requalificação da área do Comércio não deve estar dissociado do restante da cidade – para ser minimamente eficiente.

REFLEXÕES FINAIS

A busca pela compreensão da influência de intervenções em um dado espaço intra-urbano e seu rebatimento na escala da cidade passam pela tarefa de identificar as relações existentes nestes processos, seus conflitos e as possibilidades reais de transformação e de verificar suas conseqüências no tocante aos novos fluxos gerados.

O núcleo inicial de uma aglomeração permanece como seu espaço mais importante enquanto todas as relações sociais do lugar giram em torno dele, o que apenas deixa de ocorrer quando outros espaços começam a ganhar importância equivalente para a economia o que, inevitavelmente, depende do campo de circulação de pessoas e de mercadorias (CORRÊA, 2001).

A capacidade de atração do Centro Tradicional de Salvador se manteve – apesar das centralidades mais recentes desempenharem um papel importante na dinâmica de Salvador – em razão da oferta de serviços específicos para um público específico. E, a área do Comércio, em especial, se manteve “em movimento” por ser um “ponto de passagem”, ou seja, um nó importante na malha viária que liga as cidades Alta e Baixa.

Santos (1959), concluiu que, mesmo com a ascensão de novos espaços com funções semelhantes àquele núcleo inicial de uma cidade, sua importância histórica nunca se torna equivalente. Novos espaços são formados com menor, igual ou maior impactos nas atividades produtivas locais, mas, o Centro Antigo jamais perde o status de ter sido o escolhido para ser o ponto de partida daquela aglomeração. Isso se confirma até os dias de hoje no Centro Tradicional de Salvador, daí o seu valor simbólico.

Fatores como: descentralização de atividades econômicas; aglomeração de usos incompatíveis; surgimento de espaços ambientalmente mais atraentes para morar ou para investir; e dificuldades de tráfego; servem para explicar as causas dos processos de decadência física e do abandono desses núcleos centrais que, para Clark (1991), na realidade, passaram a ter um custo alto de manutenção sem um retorno satisfatório para o poder público.

Entretanto, quando “os olhos do mundo” passaram a voltar-se para a cultura e, conseqüentemente, para qualquer coisa à qual pudesse ser atribuído um valor cultural – inclusive no sentido financeiro do termo –, e as próprias cidades passaram a ser vistas como objetos passíveis de consumo, a importância dos Centros Antigos voltou a ser percebida pelos poderes públicos locais, que passaram a erguer a bandeira da “nova vida para o centro morto” ou qualquer outra área “morta” da cidade (ARANTES, 2000; 2001).

São também os “olhos do mundo” – ou melhor, as agências que financiam as cidades sem capacidade de autofinanciamento – que definem políticas intervencionistas homogeneizadas, sendo possível ouvir o mesmo discurso de “revitalização” e desenvolvimento por meio de um planejamento estratégico, com propostas praticamente idênticas em Manhattan, Baltimore, São Francisco, Londres, Bilbao, Paris, Sidney, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Recife, Belém, Salvador e até Abu Dhabi – um dos Emirados Árabes que receberá um museu Guggenheim.

Termos como “qualidade de vida” e “sustentabilidade” são usados como pontos-chave das políticas declaradas de desenvolvimento, que necessitam apresentá-los em seus escopos como pressupostos para receberem financiamento. Entretanto não é exigida uma definição de que forma aquele plano ou projeto vai se tornar sustentável – ou, melhor dizendo, auto-sustentável – nem a que nível qualidade pretende-se alcançar, muito menos quais vidas receberão esse incremento de qualidade prometida.

O que assistimos no Comércio é uma mistura de Urbanismo Flexível e Planejamento Estratégico, pode-se observar que são perseguidos pressupostos das duas formas de intervenção: o recorte territorial reduzido, para facilitar a capacitação de recursos e reduzir os prazos de execução, buscando maior visibilidade para as ações públicas do primeiro; e a tentativa de desenvolvimento de uma nova base econômica, com melhorias na infra-estrutura física local e a busca por uma maior governabilidade por meio de uma suposta participação da “sociedade civil organizada”.

O principal objetivo da requalificação de áreas centrais, entretanto, pode solucionar a questão das perdas dos valores imobiliários e suas conseqüências, mas, a depender da forma como o processo é gerido, pode levar à expulsão da população que permaneceu ali, mesmo quando a área estava “morta”.

Mas será que é possível acreditar que um lugar, como o Comércio estava mesmo morto?

Daí a razão de negar o conceito de revitalização: a crença de que nunca deixou de haver vida na área do Comércio, e sim, deixou de haver a vitalidade necessária à venda de uma “marca de cidade” desejável a possíveis investidores, a possíveis empreendedores de grande porte, ou àqueles empresários que não desejam compartilhar uma área que pode ser enobrecida com um setor terciário que atenda às camadas de renda mais baixa da população.

A contraposição entre os termos revitalização e requalificação é uma tentativa de desconstruir a idéia de morte que o termo revitalização passa quando se faz referencia ao Comércio ou ao Centro Tradicional de Salvador com um todo. Afirmar que um lugar onde há todo o tipo de produtos e serviços está morto, desconsidera os grupos que interagem na área vendendo ou adquirindo esses produtos e serviços; principalmente se as propostas que se tem para a área incluem uma série de equipamentos e serviços inacessíveis á maior parte dessas pessoas.

Requalificar espaços urbanos, sejam eles centrais ou não, significa que haverá uma alteração na qualidade do lugar, mas não necessariamente que os produtos, serviços ou habitações ali oferecidas vão passar a ser produtos com custo inacessível para camadas da população de baixo poder aquisitivo. O que não precisa ocorrer obrigatoriamente, como pode ser observado no caso do centro antigo de São Paulo, mas que aconteceu em Salvador no caso do Pelourinho.

Gomes e Fernandes (1995) definem requalificação como um processo caracterizado pela busca de fatores que potencializam a reversão de um processo de degradação e, assim como Compans (2005), apesar dos enfoques diferentes, acreditam que a implementação de ações parciais acarretam na implantação de projetos desarticulados e a criação de legislação e disposição de recursos voltados para a execução de intervenções isoladas que atendem a interesses particulares dos agentes privados, em detrimento dos interesses da cidade.

Além disso, o sucesso ou fracasso dos processos de requalificação de áreas centrais tem demonstrado ligação direta com os modelos de gestão utilizados, principais responsáveis pela sustentabilidade econômica das atividades implantadas, o que demonstra ambigüidade no tocante a problemas de geração de

trabalho (ou emprego) e no combate à exclusão social, como foi possível observar nos exemplos apresentados no Capítulo 2.

A partir da análise das propostas e ações que estão sendo implementadas, no âmbito do processo de requalificação da área do Comércio, observa-se que há uma estrutura em fase de consolidação, apresentando melhorias em diversos campos como transportes (nos diversos modais ali existentes), oferta de serviços que não existiam antes na área, e otimização da infra-estrutura física existente.

Apesar de, há seis anos, já estarem sendo implementadas diversas ações importantes, os resultados que se esperavam não vêm sendo vislumbrados. As restrições financeiras e a insuficiência de comprometimento dos agentes envolvidos, principalmente os parceiros financeiros, são apontadas pelo poder público municipal como as maiores dificuldades. Já candidatos a investidores em empreendimentos hoteleiros, *shoppings centers*, e até outros de menor porte, apontam a rigidez da legislação urbanística incidente na área como seu principal obstáculo, e por seu lado, não hesitam em desrespeitá-la reformando ou demolindo imóveis irregularmente.

Contudo, a demora para a definição de um cenário de futuro para a área pode ser considerada a causa real da desarticulação de ações e de boa parte dos conflitos de objetivos entre os parceiros o que leva a um retardo na efetivação de ações. Paradoxalmente, as ações que são iniciadas, mas não são efetivadas – sem explicação, ressaltando – são responsáveis por desarticular e criar novos conflitos que impedem maiores avanços no processo.

O fato é que muita coisa já foi feita pelo Comércio, mas a “revitalização” das receitas internacionais ou mesmo nacionais, não vem. O que será que está faltando?

Para começar, poderíamos parar de enxergar morte no Comércio, e começar a pensá-lo como um espaço que, desde a fundação de Salvador, sempre teve sua dinâmica, em níveis diferenciados, de acord102.149(a)-4217T2.1102()-2.184(c)-0.195

de uma área central antiga, com todas as suas especificidades, que se encontra dentro de um conjunto maior, que é a cidade do Salvador.

No âmbito da efetivação de propostas, que já existem para a área, seria primordial a implementação do plano de circulação para o Centro Tradicional, que articulasse os diversos modais e os espaços públicos ali alocados, e as cidades Baixa e Alta. Além disso, a implantação de atividades que viabilizem a atração de pessoas durante o fim-de-semana criaria um novo fluxo para o Comércio.

Com a definição de um cenário para o futuro da área, determinando-se exatamente o que se almeja para o Comércio, haveria maior facilidade para captar recursos para projetos mais dispendiosos, porém imprescindíveis, a exemplo do aproveitamento dos imóveis passíveis de transformação para o uso habitacional, atualmente, considerado financeiramente inviável.

São, também, de suma importância, a efetivação e expansão dos programas sociais propostos para a área, visto que a pequena população que reside no Comércio, têm baixas condições de habitabilidade e necessitam ser inseridos no mercado de trabalho de modo minimamente digno. É desejável que tais propostas realmente objetivem a reversão da exclusão dos atuais moradores, e não sua expulsão, como ocorreu no Pelourinho na década de 1990 em nome da famosa estratégia turística.

Em 1959, Santos procurou chegar a uma definição de Salvador, por meio do estudo de seu Centro Tradicional, na qual afirmava:

Salvador é uma criação da economia especulativa, a metrópole de uma economia agrícola comercial antiga que ainda hoje subsiste; ela conserva funções que lhe deram um papel regional, e embora penetrada pelas novas formas de vida, devidas à sua participação aos modos de vida do mundo industrial, mostra, ainda, na paisagem, aspectos materiais de outros períodos (SANTOS, 1959, p. 192).

Hoje, dentro do contexto de uma Salvador de serviços de abrangência metropolitana, o Comércio, possui características e infra-estrutura capaz de abarcar diversas alternativas como um centro territorial: administrativo municipal, histórico, cultural, religioso e turístico, podendo capitalizar, ainda, fluxos econômicos de outras regiões baianas, que ainda guardam uma relação com a área, em quaisquer destes campos, mesmo que numa escala menos significativa que em seus “tempos áureos”.

Para que o processo de requalificação do Comércio não seja apenas mais uma estratégia de agregação de valor a uma mercadoria, guiada pelos mesmos interesses das classes de alta renda e dos empresários e investidores de todos os tempos; nem que, ao ser implementado, seja uma mera reprodução de modelos ou de fragmentos de modelos importados de outras partes do mundo, transformando Salvador num lugar com aspectos simbólicos completamente apropriados por interesses capitalistas e transformados em uma mercadoria comum que pode ser facilmente adquirida; faz-se preciso pensá-lo de uma maneira que não venha transformar o primeiro centro comercial e financeiro da cidade em um lugar de segregação dos grupos que não podem pagar pelo prazer de consumir um Comércio “revitalizado”.

REFERÊNCIAS

LIVROS E ARTIGOS

A CARTA de Atenas: Urbanismo dos CIAM. Salvador: Diretório Acadêmico da Escola de Belas Artes da Universidade da Bahia, 1955.

ALMEIDA, Paulo Henrique de. A economia de Salvador e a formação de sua Região Metropolitana. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (orgs). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana.** Salvador: EDUFBA, 2006, p. 11-53.

AMENGUAL, Pere Serra. Barcelona: La recuperación del centro histórico, una experiencia integrada. I CONGRESO PANAMERICANO DEL PATRIMONIO DE LA ARQUITECTURA – ARQUIAMERICA. **Anais...** Ouro Preto, septiembre de 1992. (fotocopiado)

ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília, MARICATO, Ermínia, VAINER, Carlos (orgs). **A cidade do pensamento único:** desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 11-74.

ARANTES, Otília. **Urbanismo em fim de linha.** 2. ed. São Paulo: Edusp, 2001.

ARATANHA, Rogério. O programa de revitalização de Sítios Históricos. SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE REABILITAÇÃO URBANA DE SÍTIOS HISTÓRICOS. Brasília, de 5 a 7 de dezembro de 2002. **Anais eletrônicos** (Documento Síntese)... Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2002. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/calendar/seminariointernacional.htm>>. Acesso em: 23 fev. 2005.

ARAÚJO, Heloísa. **Inventário da legislação urbanística de Salvador:** as novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano – 1920-1966. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1992.

ARAÚJO, Heloísa; CARDOSO, Cristina. **EPUCS:** uma experiência de planejamento urbano. Trabalho elaborado para a Disciplina Evolução da Teoria Urbanística. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1988. (fotocopiado)

ARAÚJO, Ubiratan Castro de (org.). **Salvador era assim:** memórias da cidade. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1999.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. **Bahia Análise & Dados.** Salvador: SEI, v. 9, n. 4, março 2000, p. 10-23.

AUGUSTIN, Jean-Pierre. Villes et culture, un nouveau rapport au monde. In : AUGUSTIN, Jean-Pierre; LATOUCHE, Daniel (orgs.). **Lieux culturels et contextes de villes.** Talence: Maison des sciences de l’homme d’Aquitaine, 1998, p. 9-24.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. O Projeto de Requalificação Urbana do Pilar. SEMINÁRIO DE HABITAÇÃO E REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Brasil-

IAB/RJ, 3 a 7 de julho de 2006. Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br//index.php?option=content&task=view&id=1347&Itemid=0>> Acesso em: 10 set. 2006a.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **A alfândega e o mercado**. Memória e restauração. Salvador : Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia, 1985.

AZEVEDO, Thales de. **O povoamento da cidade do Salvador**. Salvador: Itapuã, 1969.

BASTOS, Lídia Rocha Aguiar. **Revitalização do bairro do Comércio**: estratégias alternativas para Salvador. Dissertação (Mestrado em Análise Regional). Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano. Universidade Salvador. Salvador, 2003.

BAUMAN, Zygmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. Tradução Mauro Gama, Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**, Vol I. 7. ed. 10ª reimpressão. São Paulo: Brasiliense, 1996 (Obras escolhidas).

BENKO, Georges. Espaço, economia e globalização na aurora do século XXI. 3. Ed. São Paulo: hucitec, 2002.

BONDUKI, Nabil. O desafio da reabilitação das áreas centrais com inclusão social: o caso de São Paulo. **Vitruvius**, São Paulo, set. 2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/forum/03debate_nabil_bonduki.asp>. Acesso em 14 out. 2003.

BONFIM, Juarez Duarte. **Políticas para o Centro Histórico de Salvador**: o caso do parque histórico do Pelourinho – investigação de originalidade numa ação do governo local. Dissertação (Mestrado em Administração). Núcleo de Pós-Graduação em Administração. Escola de Administração. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1994.

BORGES, Jafé; LEMOS, Gláucia. **Comércio baiano**: depoimentos para sua história. Salvador: Associação Comercial da Bahia, 2002.

BORJA, Jordi. As cidades e o planejamento estratégico: uma reflexão europeia e latino-americana. In: FISCHER, Tânia (org.). **Gestão contemporânea**: cidades estratégicas e organizações locais. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

BORJA, Jordi. Un futuro urbano con un corazón antiguo. **Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. v. X, nº 584, 20 de mayo de 2005. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-584.htm>>. Acesso em: 17 set. 2006.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global**: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: United Nations for Human Settlements/Taurus/Pensamiento, 1997.

BOTELHO, Tarcísio. Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luiz. **Eure**. Santiago de Chile: v. 31, n. 93, 2005, p. 53-71.

BRANDÃO, Maria de Azevedo. Origens da expansão periférica de Salvador. **Planejamento**. V.6, n. 2. Especial: habitação e urbanismo II. Salvador: Fundação de Pesquisas – CPE, abr./jun. de 1978.

BRITO, Cristóvão. A estruturação do mercado de terra urbana e habitação em Salvador-Ba a partir de 1970. **Geotextos**. Salvador: Instituto de Geociências/ Programa de Pós-Graduação em Geografia, v. 1, n. 1, p. 51-80, dezembro 2005.

BRITO, Marcelo. Pressupostos da reabilitação urbana de sítios históricos no contexto brasileiro. **Vitruvius**, São Paulo, fev. 2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq033/arq033_01.asp>. Acesso em: 10 mar. 2003.

CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. **Conceição e Pilar**. Freguesias seculares do centro econômico e do Porto de Salvador até o século XIX. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Faculdade Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1988.

CAMPOS, Heleniza Avila. Planejamento urbano e áreas centrais urbanas no Brasil: uma reflexão em torno das práticas sócio-espaciais de seus freqüentadores. VII ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. **Anais...** Recife: ANPUR/ Centro de Referência e Informação em Habitação – Infohab, 1997, v.1, p.42-57.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Novas Contradições do Espaço. In: Carlos, A. F. A., DAMIANI, Amélia Luiza, SEABRA, Odette C. de L. (orgs.). **Espaço no Fim do Século**. São Paulo: Contexto, 1999.

CARVALHO, Edmilson. O que se passa no “centro histórico” de Salvador? **DEBATES/CENPES**. Salvador: Centro de Projetos e Estudos, 1985.

CARVALHO, Ilce Maria Marques de. **A centralidade em Salvador**: parâmetros para um debate. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1997.

CASTELLO, Lineu. A memória das cidades e a revitalização do velho centro. VII ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. **Anais...** Recife: ANPUR/ Centro de Referência e Informação em Habitação – Infohab, 1997, v.1, p.524-539.

CASTELLO, Lineu. Revitalização de áreas centrais e a percepção dos elementos da memória. XXII INTERNATIONAL CONGRESS OF THE LATIN AMERICAN STUDIES ASSOCIATION. **Anais...** Miami, Florida, USA, de 16 a 18 de março de 2000. (fotocopiado).

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. 1ª reimpressão. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade: Editora Unesp, 2001.

CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. 2. ed. Tradução Lucia Helena de Oliveira Gerardi; Silvana Maria Pintauidi. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano**: entre o discurso e a prática. São Paulo: Unesp, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajelórias geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

COSTA, Ana de Lourdes Ribeiro da. **Ekabó!** Trabalho escravo. Condições de moradia e reordenamento urbano em Salvador no século XIX. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1989.

COSTA, Sabrina Studart Fontenele. Requalificação nos centros históricos brasileiros. Discutindo o processo de gentrification em áreas centrais. XI ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR: Planejamento, Soberania e Solidariedade: perspectivas para o território e a cidade. **Anais eletrônicos...** Salvador: ANPUR/ Universidade Federal da Bahia, 2005.1 CD ROM. Acrobat Reader.

DEL RIO, Vicente. Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos. **Vitruvius**, São Paulo, nov. 2000. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto028.asp>>. Acesso em: 03 abr. 2003.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Vitruvius**, São Paulo, ago. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto091.asp>>. Acesso em: 07 mai 2004.

DIAS, Clímaco César Siqueira. **Carnaval de Salvador**: mercantilização e produção de espaços de exclusão, segregação e conflito. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2002.

DOMINGUEZ, Rosendo. O caso argentino: apresentação da experiência Argentina, com ênfase para o caso de Buenos Aires. SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE REABILITAÇÃO URBANA DE SÍTIOS HISTÓRICOS (Documento Síntese). Brasília, de 5 a 7 de dezembro de 2002. **Anais eletrônicos...** Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2002. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/calendar/seminariointernacional.htm>>. Acesso em: 23 fev. 2005.

FERNANDES, Antônio Sérgio Araújo. **Empresarialismo urbano em Salvador: a recuperação do Centro Histórico Pelourinho**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1998.

FERNANDES, José Alberto Rio; VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Porto e Salvador: as proximidades de dois percursos urbanos distintos. **O Tripeiro**. Porto: 2002, v. 21, n. 8, p. 228-254.

FERREIRA, Mário Leal. **Evolução física de Salvador** – 1549 a 1800. Faculdade de Arquitetura. Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia. Universidade Federal da Bahia. Fundação Gregório de Mattos. Prefeitura Municipal do Salvador: Pallotti, 1998.

FONSECA, Jealva Ávila Lins. **Patrimônio imobiliário urbano da Santa Casa de Misericórdia da Bahia nos séculos XVII – XX**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2002.

GALVÃO, Marco Antônio. O Programa Monumenta. SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE REABILITAÇÃO URBANA DE SÍTIOS HISTÓRICOS (Documento Síntese). Brasília, de 5 a 7 de dezembro de 2002. **Anais eletrônicos...** Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2002. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/calendar/seminariointernacional.htm>>. Acesso em: 23 fev. 2005.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; FERNANDES, Ana. Caminhos e descaminhos da requalificação do Pelourinho. In: MEIRELLES, Márcio. (org.). **Trilogia do Pelô**. Salvador: Edições Olodum, 1995, p. 23-39.

GONZÁLEZ, Lorenzo. Mnemosina y la creación: la enseñanza de la historia y la conservación en arquitectura y urbanismo. In: CHACÓN, Rosa María (compiladora). **La arquitectura y el urbanismo**. Puntos de confluencia. Caracas: Equinoccio, 2005.

GONZÁLEZ, Lorenzo. **Urbanismo y patrimonio**: la conservación de los centros históricos. Caracas: Consejo Nacional de la Vivienda, Colección Premio Nacional de Investigación en Vivienda, 2002.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. Tradução Pérola de Carvalho. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 11. ed. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2002.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Tradução Luis Octávio da Silva e Micaela Krumholz. **Espaço e Debates**. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, n. 39, p. 48-64, 1996.

HEINONEN, Noora. A cidade alta em alta? Circuitos e cenários das dinâmicas comerciais do centro velho de Salvador. **Geotextos**. Salvador: Instituto de Geociências/ Programa de Pós-Graduação em Geografia, v. 1, n. 1, p. 81-116, dezembro 2005.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACQUES, Paola Berenstein. Espetacularização urbana contemporânea. **Revista TURBA**, Salvador, 2003. Disponível em: <<http://www.geocities.com/revistaturba/turba051.htm>>. Acesso em: 23 dez 2003.

KANASHIRO, Marta. Prós e contras da revitalização de centros urbanos. **ComCiência**. Revista eletrônica de jornalismo científico. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid02.htm>>. Acesso em: 12 jun. 2004.

LARA, Durval. **Políticas culturais y Modelo Barcelona** . São Paulo, 14 mar. 2006. Disponível em:
<<http://forumpermanente.incubadora.fapesp.br/portal/.painel/palestras/aulasp-jordimarti>> Acesso em: 14 set. 2006.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Tradução Maria Helena Ramos e Marilene Jamur. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999a.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999b.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Moraes, 1991.

LENCIONI, Sandra. Cidade e metrópole, uma identidade contraditória no processo de urbanização contemporânea. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (orgs.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003, p. 35-44.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. Cultura e habitação: revitalizando a área portuária do Rio de Janeiro. **Vitruvius**, São Paulo, dez. 2001. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp113.asp>> Acesso em: 03 jan. 2006.

LIMONAD, Ester. Estranhos no Paraíso de Barcelona. Impressões de uma geógrafa e arquiteta brasileira residente em Barcelona. **Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, Vol. X, n. 610, 25 de outubro de 2005. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-610.htm>>. Acesso em: 31 ago 2006.

LOJIKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. Tradução Estela dos Santos Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MACHADO, José Pedro. **Dicionário etimológico da Língua Portuguesa**. 1 ed. Editora Confluência, 1952. 2v.

MACHADO, Lúcio Gomes, Patrimônio Cultural e as Cidades americanas do Século XXI. **Nossa América on line**. n. 22. 2005. disponível em:
<<http://www.memorial.sp.gov.br/revistaNossaAmerica/22/port/>>. Acesso em: 22 jul 2006.

MAGALHÃES, Roberto Anderson de Miranda. **A requalificação do centro do Rio de Janeiro na década de 1990**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Programa de Pós-graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2001.

MAGNAVITA, Pasqualino Romano. Quando a história vira espetáculo: palco móvel do Pelô. In: GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.) **Pelo Pelô**: história, cultura e cidade. Salvador: EDUFBA/Faculdade de Arquitetura/ Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1995.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia, MARICATO, Ermínia, VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. **Bahia, século XIX**: uma província no império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo brasileiro**. 15. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990.

MENDONÇA, Adalton da Motta. **Vazios e ruínas industriais**: ensaio sobre *friches urbanas*. **Vitruvius**, São Paulo, jul. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto083.asp>>. Acesso em: 14 jun. 2004.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador**: aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

NEIRA ALVA, Eduardo. **Fénix urbana**. Salvador, 2002. (fotocopiado).

NEIVA, Ires Marta Caroso. **Estudo do gerenciamento da mobilidade urbana na cidade de Salvador**: área do Comércio. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana). Escola Politécnica. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. **O elo perdido**: classe e identidade de classe. São Paulo: Brasiliense, 1987.

OLIVEIRA, Margarete Rodrigues Neves. **A área do Iguatemi**: o novo centro econômico da cidade do Salvador – uma análise da produção espacial de novas centralidades. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2003.

PEÑA, Jorge Villota. **A imagem ambiental urbana do Comércio no século XIX**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1994.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio (org.). **Reforma urbana e gestão democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Revan, FASE, 2003.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lucio. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. **Espaço e Debates**. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, n. 37, p. 77-89, 1994.

RIGOL, Sergi Martinez i. *A gentrific tion*: conceito e método. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles (orgs.). **Novas Abordagens**. GEOUSP. Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2005, v. 4, p. 81-97.

RUY, Afonso. **História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador**. 2. ed. Salvador: Câmara Municipal da Salvador, 1996.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **Formas Urbanas**: cidade real & cidade ideal. Contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora / PPG-AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SANCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades**: para um mercado mundial. Chapecó: Argos, 2003.

SANTANA, Lídia. Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador. **Bahia Análise & Dados**. Salvador, v. 13, n. 2, p. 225-238, 2003.

SANTOS, Janio Laurentino; SERPA, Angelo. A produção espacial do comércio e dos serviços nas periferias urbanas: um estudo de caso em Salvador. **GEOUSP**. São Paulo: Pós-Graduação em Geografia, 2000, n. 8, p. 45-65.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica, tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador**. Estudo de geografia urbana. Salvador: Livraria Progresso, 1959.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução Myrna T. Rego Viana. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

SASSEN, Saskia; ROOST, Frank. A cidade: local estratégico para a indústria de entretenimento. **Espaço e Debates**. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, n. 41, p. 66-74, 2001.

SCOTT, Allen; AGNEW, John; SOJA, Edward; STORPER, Michael. Cidades-Regiões Globais. **Espaço e Debates**. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, n. 41, p. 11-25, 2001.

SERPA, Angelo. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. **GEOUSP**. São Paulo: Pós-Graduação em Geografia, 2004, n. 15, p. 21-37.

SERPA, Angelo. Parque público e valorização imobiliária nas cidades contemporâneas: tendências recentes na França e no Brasil. X ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR: Encruzilhadas do planejamento: repensando teorias e práticas. **Anais eletrônicos...** Belo Horizonte: ANPUR/ Universidade Federal de Minas Gerais, 2003.1 CD ROM. Acrobat Reader.

SILVA, Barbara-Christine Marie Nentwig; SILVA, Sylvio Bandeira de Melo e. **Cidade e região no estado da Bahia**. Salvador: EDUFBA, 1991.

SILVA, Maria da Glória Lanci da. Urbanização do lazer: reflexões sobre produção e consumo da paisagem em cidades turísticas. **Paisagem Ambiente Ensaios**. São Paulo, n. 12, p. 233-251, 1999.

SILVA, Sylvio Bandeira de Melo e. Teorias de localização e de desenvolvimento regional. **Geografia**. Rio Claro, 1976, v. 1, n. 2, p. 1-23.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade)**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978, p. 21-36.

SÒLA-MORALES, M. de; DOMINGO, M. ; FONT, A. ; ORDONEZ, J. L. GOMEZ. **Barcelona**: remodelacion capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1974.

SOMEKH, Nadia. Programa Ação Centro: reconstruindo São Paulo. 1º FÓRUM DE PESQUISA FAU-MACKENZIE. São Paulo, 3 a 7 de outubro de 2005. **Anais eletrônicos**... Disponível em:

<http://www.mackenzie.com.br/universidade/arquitetura/arquitetura/PDF/somekh_fin al.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2007.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta. Desenvolvimento Local e Projetos Urbanos. **Vitruvius**, São Paulo, abr. 2005. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp>. Acesso em: 07 out. 2005.

SOUZA, Angela Maria Gordilho. **Invasões e intervenções públicas**: uma política de atribuição espacial em Salvador, 1946 – 1989. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1990.

SOUZA, Angela Maria Gordilho. **Limites do Habitat**. Segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectiva no final do século XX. Salvador: EDUFBA, 2000.

SOUZA, Denise Lopes de. Intervenções de reabilitação e recuperação urbana de áreas degradadas da Cidade de São Paulo. I ENCONTRO BIENAL SOBRE REABILITAÇÃO URBANA. **Anais**... 12 e 13 de junho. Lisboa, 1998.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**. Uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

TORRES, Carlos. **Bahia**: cidade feitiço. 2. ed. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1961.

TREVISAN, Tais. **Um porto vazio no centro da capital gaúcha**. Vazios urbanos na cidade contemporânea: situação atual e proposta para sua utilização. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2004.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A Igreja Católica como agente modelador da Cidade do Salvador (Brasil). VIII COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA. Cidade do México 22 a 26 de maio 2006. Programação provisória para o Colóquio. **Anais eletrônicos**... Disponível em:

<<http://www.ub.es/geocrit/colmex/vasconcelos.htm>>. Acesso em: 23 jun. 2006.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador**: transformações e permanências (1549 – 1999). Ilhéus: Editus, 2002.

VELHO, Otávio. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 1967.

VELLEJO, Manuel Herce. Planos reguladores da gestão urbana, infra-estrutura, saneamento e parques tecnológicos: a experiência de Barcelona. **As idéias que vão**

mudar a cidade nos próximos anos. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.

VIANA, Marisa. **Salvador:** Cidade da Bahia. Salvador: Bigraf, 2002.

VILLAÇA, Flávio. A terra como capital (ou a terra-localização). **Espaço e Debates.** São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1985, n. 16, p. 5-14.

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

XAVIER, Hélia Nacif. Projetos de reabilitação urbana no Rio de Janeiro. I ENCONTRO BIENAL SOBRE REABILITAÇÃO URBANA. **Anais...** 12 e 13 de junho. Lisboa, 1998.

YAZIGI, Eduardo. Funções culturais da metrópole. Metodologia sobre a requalificação urbana do Centro de São Paulo. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles (org.). **Novas Abordagens.** GEOUSP. Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2005, v. 4, p. 81-97.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **Conservação integrada e novas estratégias de gestão.** Trabalho produzido para o 4º Encontro do SIRCHAL realizado em Salvador, Bahia, de 29 de maio a 02 de junho de 2000. (fotocopiado)

DOCUMENTOS INSTITUCIONAIS

BAHIA. Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador – CONDER. **Estudo de uso do solo e transportes para a Região Metropolitana de Salvador.** Salvador: v. 1-5, 1979.

BAHIA. Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador. **Base Cartográfica Digital SICAR/ RMS** – 1992. Descreve as coordenadas UTM descritas pelo sistema SICAR, referenciadas ao *d tu* SAD.

BAHIA. Assembléia Legislativa. Superintendência de Apoio Parlamentar. Divisão de Pesquisa. **Bahia de todos os fatos:** cenas da vida republicana 1889/1991. 2. ed. Salvador: Assembléia Legislativa, 1997.

BECKER, Deloy Haynau. **Relatório final de atividades do PLANDURB.** Órgão Central de Planejamento. Prefeitura Municipal do Salvador. Salvador, [1979]. (fotocopiado)

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Programa de revitalização de áreas portuárias** – REVAP. Brasília, GEIPOT, 1994.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2000.** ESTATCART – Sistema de Recuperação de Informações Georreferenciadas, versão 2.1, IBGE, 2003. 1 CD-ROM

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de centros urbanos.** Brasília: Ministério das Cidades, dezembro de 2005.

CAMAÇARI.

SALVADOR. Centro do Planejamento Municipal. **Estudo de volumetria e parâmetros urbanísticos para a área dos armazéns 1 e 2 do Porto de Salvador**. Salvador, outubro de 1995.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. Fundação Mário Leal Ferreira. **Plano de estacionamento para a Área Central de Salvador**. TTC Engenharia de Tráfego e Transportes S/C.. Salvador, maio de 1998b.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. Fundação Mário Leal Ferreira. **Termos de referência para elaboração dos estudos de reurbanização da área do entorno do trem metropolitano de Salvador**: corredor Calçada – Paripe. Salvador, junho de 1998c.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. Coordenadoria Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. **Plano diretor de desenvolvimento urbano**: síntese da proposta de elaboração do plano. Salvador, 1999.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. Fundação Mário Leal Ferreira. **Polígono da identidade cultural**. Salvador, 2000.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. Coordenadoria Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. **Uso e ocupação do solo em Salvador**. Salvador, 2002.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. **Salvador**: espaço público e identidade cultural. Requalificação urbanística e resgate da sociabilidade. Salvador, 2004a. 1 CD-ROM. Quick Time.

SALVADOR. Fundação Mário Leal Ferreira. Gerência de Projetos Urbanísticos. **Plano urbanístico do Comércio**. Salvador, 2005. (versão preliminar sujeita a alterações e complementações).

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. **Plano diretor de desenvolvimento urbano**: Minuta de anteprojeto de Lei. Salvador, ago. 2006a. disponível em: <
http://www.seplam.salvador.ba.gov.br/pddu_2006/minuta.htm>. Acesso em: 10.10.2006.

SALVADOR. Secretaria Municipal dos Transportes e Infra-Estrutura Urbana. **Plano de revitalização da área do Comércio**. Diagnóstico preliminar. Escritório de Revitalização do Comércio. Salvador, out. 2006b.

SÃO PAULO (cidade). **Programa morar no centro**. Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano. São Paulo, 2004.

SEBRAE. **Censo empresarial do bairro do Comércio de Salvador/Bahia**. Datanálise Pesquisa e Consultoria. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado da Bahia. Salvador, 2001.

SEBRAE. **Censo empresarial do bairro do Comércio de Salvador**. ACTO – Estudos, Projetos e Pesquisas. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado da Bahia. Salvador, 2004.

VIA NÁUTICA. Salvador, uma cidade turística. Prefeitura Municipal do Salvador. Governo do Estado da Bahia. Salvador, 2000.

DOCUMENTOS LEGAIS

BRASIL. **Decreto-Lei nº 271, de 28 de fevereiro de 1967.** Dispõe sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador concessão de uso e espaço aéreo e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De10271.htm>. Acesso em: 07 set. 2006.

BRASIL. **Lei nº 8.313 de 23 de dezembro de 1991.** Lei Rouanet. Estabelece princípios da Lei nº 7.505, de 2 de julho de 1986, que institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura – PRONAC e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.minc.gov.br/legisl/docs>>. Acesso em: 22 mai. 2006;

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001.** Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 04 ago. 2001.

SALVADOR. **Lei nº 1.146 de 19 de junho de 1926.** Regula as construções, reconstruções, acréscimos e modificações de prédios no Município do Salvador. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1927.

SALVADOR. **Decreto-Lei nº 333, de 12 de setembro de 1944.** Fixa a divisão territorial do Município do Salvador. Decretos-Leis e Decretos de 1944. Salvador: Imprensa Vitória, p. 123-135, 1945.

SALVADOR. **Decreto-Lei nº 701, de 9 de março de 1948.** Dispõe sobre a divisão e a utilização da terra na Zona Urbana da Cidade, regula o loteamento de terrenos na mesma Zona situados e dá outras providências. Decretos-Leis e Decretos de 1948. Salvador: p 14-36, 1949.

SALVADOR. **Decreto 1.335, de 06 de junho de 1954.** Leis, Decretos e Resoluções de 1954. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1956.

SALVADOR. **Decreto 2.643, de 19 de janeiro de 1965.** Altera o art. 1º, § 7, do Decreto 1.471, de 6 de setembro de 1955 e os arts. 1º, 6º, inciso I alíneas a, b e c, e art. II, § 1º do Decreto 1.335, de 1º de junho de 1954 que regulamenta normas para fixação de gabarito de altura dos edifícios da Cidade do Salvador. Decretos-Leis e Decretos de 1965. Salvador: p 186-189, 1968.

SALVADOR. **Lei nº 1.855, de 05 de abril de 1966.** Código de urbanismo e obras do Município do Salvador. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1966.

SALVADOR. **Lei nº 3.289, de 21 de setembro de 1983.** Altera e dá nova redação a dispositivos da Lei nº 2.403, de 23 de agosto de 1972, e dá outras providências. Leis e Decretos de 1983. Salvador: Casa Civil, p. 77-81, 1983.

SALVADOR. **Lei nº 3.377, de 23 de julho de 1984** (consolidada). Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador e dá outras providências. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. Prefeitura Municipal do Salvador, 2004c. 1 CD-ROM.

SALVADOR. **Lei n° 6.064, de 27 de dezembro de 2001**. Salvador: Secretaria Municipal da Fazenda. Prefeitura Municipal do Salvador, 2001.

SALVADOR. **Lei n° 6.586, de 03 de agosto de 2004**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU e dá outras providências. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. Prefeitura Municipal do Salvador, 2004b. 1 CD-ROM.

ARTIGOS JORNALÍSTICOS

A FÁBRICA do Carnaval será inaugurada amanhã. **Tribuna da Bahia**. Caderno Salvador, p. 3. Salvador, 23 jan. 2006.

AQUILES, Haroldo. Comércio quer área de lazer no porto. **A Tarde**. Caderno Local, p. 7. Salvador, 04 nov. 2001

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. A cidade possível. **A Tarde**. Caderno Cultural p. 5. Salvador, 17 jun. 2000.

BANDEIRA, Cláudio. Cidade passada a limpo. **A tarde**. Caderno Local, p. 3. Salvador, 3 abr. 2005.

BANDEIRA, Cláudio. Pra lá de Barcelona. **A Tarde**. Caderno Local, p. 3. Salvador, 2 ago. 2004.

BARTELÓ, Cassandra. Bahia aposta em tecnologia. **A Tarde**. Caderno Economia, p. 27. Salvador, 27 set. 2005.

BARTELÓ, Cassandra. Crescimento que preocupa. **A Tarde**. Caderno Economia, p. 24. Salvador, 23 jul. 2006.

BELÉM, Letícia. Novo fôlego para o velho Comércio. **A Tarde**. Caderno Local. p. 10. Salvador, 22 mai. 2005.

BICHARA, Mônica. Revitalização do comércio atrai estrangeiros. **Correio da Bahia**. Caderno Negócios, p. 6. Salvador, 16 mar. 2001.

BIONDO, Thiana. Corre-corre final. **A Tarde**. Salvador, 19 nov. 2005. Disponível em: <http://www.atarde.com.br/materia.php3?mes=11&ano=2005&id_subcanal=37&id_materia=2674>. Acesso em: 21 nov. 2005.

BOCHICCHIO, Regina. Plano Inclinado Pilar volta à ativa. **A Tarde**. Salvador, 27 mar. 2006. Disponível em: <http://www.cultura.gov.br/noticias/na_midia/index.php?p=14711&more=1&c=1&tb=1&pb=1>. Acesso em: 15 jun. 2006.

COMÉRCIO ganhará nova faculdade em janeiro. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 04 out. 2006, p. 1 e 3.

LESSA, Cláudia. **Correio da Bahia**. Agitada vida do centro financeiro da cidade. Salvador, 06 de mai. 1991.

EMPRESAS investem na revitalização do centro. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 27 nov. 2006, p. 3.

ESCRITÓRIO vai atrair negócios para revitalizar o Comércio. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 04 nov. 2003, p. 1-3.

ESTEVEES, Lucas. Eventos mudam trânsito de Salvador no final de semana. **A Tarde**. Salvador, 18 nov. 2005. Disponível em :
<http://www.atarde.com.br/materia.php3?id_materia=2591&ano=2005&mes=11&id_s ubcanal=17>. Acesso em: 10 out. 2006.

EVENTOS mudam trânsito no Centro nesta quarta. **A Tarde**. Salvador, 21 fev. 2006. Disponível em :
<http://www.atarde.com.br/materia.php3?id_materia=3304&ano=2006&mes=02&id_s ubcanal=17>. Acesso em: 22 fev. 2006.

FEIRA de São Joaquim: proposta de tombamento após 4 décadas de tradição. **Revista CREA-BA**. Salvador, v.2, n.8, p. 6 – jul./ago./set. 2004.

FONSÊCA, Adilson. Faxina no velho centro financeiro. **A Tarde**. Caderno Local, p. 3. Salvador, 11 set. 2004.

FORTE São Marcelo recebeu “tropa” de skatistas. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 06 jan. 2006.

LUIS, Nelson. Circo da velocidade começa a ser montado no Comércio. **A Tarde**. Salvador, 16 ago. 2006. Disponível em:
<<http://www3.atarde.com.br/esporte/interna.jsp?xsl=noticia.xsl&xml=NOTICIA/2006/08/16/1001740.xml>>. Acesso em: 30 out. 2006.

LYRIO, Alexandre. Plano Inclinado Gonçalves pode voltar a operar a partir da próxima semana. **Correio da Bahia**, Salvador, 08 abr. 2006. Disponível em:
<<http://www.correiodabahia.com.br/2006/04/08/noticia.asp?link=not000131580.xml>>. Acesso em: 15 jun. 2006.

MERCADO de Frutos do Mar prevê mais vendas na Quaresma. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 02 mar. 2004, p. 20.

MERCADO Modelo ganha revitalização. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 18, 19 e 20 mar. 2006, p. 1-3.

MORAES, Cristina de. Forte é cenário para aulas. **A Tarde**. Caderno Salvador & Região Metropolitana, p. 8. Salvador, 20 ago. 2006.

MORAES, Cristina de. Local já tem três faculdades. **A Tarde**. Caderno Salvador & Região Metropolitana, p. 5. Salvador, 30 jul. 2006.

OBRA de restauro do forte São Marcelo é premiada. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 26 dez. 2006, p. 1-3.

PARCERIA vai revitalizar ruas e becos do Comércio. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 03 a 06 nov. 2006, p. 1 e 3.

PREFEITO dá início ao projeto de revitalização do Comércio. **Correio da Bahia**. Caderno Poder, p. 3. Salvador, 07 nov. 2001.

PROJETO Recicla Comércio é oficializado pelo Pangea. **Correio da Bahia**. Salvador, 20 out. 1999. Disponível em :
<<http://www.correiodabahia.com.br/hist/991020/aqui/int48726.asp>>. Acesso em: 30 jun. 2006.

REQUALIFICAÇÃO de imóveis em sítios históricos e antigos centros urbanos. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 29 nov. 2002, p. 1-3.

RESTAURANTES voltados ao turismo. **Diário Oficial do Município**. Prefeitura Municipal de Salvador, 27 ago. 2004, p. 1.

ROCHA, Nikas. **A Tarde**. Salvador, 14 nov. 2005. Cresce o movimento no Comércio. Disponível em :
<http://www.atarde.com.br/materia.php3?mes=11&ano=2005&id_materia=1949>.
Acesso em: 19 fev. 2006.

SANTANA, Eder Luis; moraes, cristina de. Um velho bairro em tempo de reconstrução. **A Tarde**. Caderno Salvador & Região Metropolitana, p. 4. Salvador, 30 jul. 2006

TRIBUNA da Bahia. A Fábrica do Carnaval será inaugurada amanhã. Salvador, 23 de jan. 2006.

VIA PORTUÁRIA e revitalização do comercio estão definidos. **Tribuna da Bahia**. Caderno 14. Salvador, 30 set. 2003.

WEINSTEIN, Mary. Açougue e posto descaracterizam rampa. **A Tarde**. Caderno Local, p. 11. Salvador, 9 out. 2005.

WEINSTEIN, Mary. SUCOM ignora depredação. **A Tarde**. Caderno Salvador, p. 8. Salvador, 15 dez. 2006.

WEINSTEIN, Mary. Xodó da Cidade Baixa. **A Tarde**. Caderno Local, p. 12. Salvador, 23 jan. 2005.

INFORMES ELETRÔNICOS

ACONTECEU no Transporte Público. **ANTP**. São Paulo. Disponível em:<<http://portal.antp.org.br/Lists/Aconteceu%20no%20Transporte%20Publico/AllItems.aspx>>. Acesso em: 16 jun. 2006.

AGERBA. Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia. Disponível em:
<<http://www.agerba.ba.gov.br/transportehidroviario.htm>>. Acesso em: 08 out. 2006.

ASSOCIAÇÃO Viva o Centro. Disponível em:
<<http://www.vivaocentro.org.br/vivaocentro/participacoes.htm>>. São Paulo, 2004.
Acesso em: 15 jul. 2006.

BAHIA. Governos discutem a restauração do Forte São Marcelo. Assessoria Geral de Comunicação Social do Governo do Estado da Bahia. Salvador, jan. 2005.
Disponível em:
<http://www.agecom.ba.gov.br/exibe_noticia.asp?cod_noticia=11419>. Acesso em: 04 jun 2006.

CAIXA Econômica Federal. Programa de Arrendamento Residencial – PAR.
Disponível em:
<<https://webp.caixa.gov.br/urbanizacao/Publicacao/Texto/programa/PAR.htm>>.
Acesso em: 21 jan. 2006.

CAIXA Econômica Federal. Programa de Revitalização de Sítios Históricos – PRSH. Disponível em:
<<https://webp.caixa.gov.br/urbanizacao/Publicacao/Texto/programa/prsh.htm>>. Acesso em: 13 set. 2006.

CODEBA. Companhia das Docas do Estado da Bahia. Porto de Salvador. Salvador, 2003. Disponível em:<http://www.codeba.com.br/porto_ssa.php>. Acesso em: 30 set. 2006.

CONDER. RemeMorar leva vida nova ao Centro Histórico. Salvador, 01 out 2004. Disponível em:
<<http://www.conder.ba.gov.br/webnews/news/noticia.asp?NewsID=705>>. Acesso em: 13 set. 2006.

CREA-BA. Sétima etapa de revitalização é marcada pela polêmica retirada dos moradores do Pelourinho. **Revista CREA-BA**. n. 7. abr/mai/jun de 2004. Disponível em: <http://www.creaba.org.br/revista/Edicao_07/longe_dos_olhos_Pelourinho.asp>. Acesso em: 13 set. 2006.

ELEVADOR do Taboão e Plano Inclinado Pilar são recuperados. Salvador, 13 mai. 2005. Disponível em:
<http://www.jornaldamidia.com.br/noticias//2005/05/13/Bahia/Elevador_do_Taboao_e_Plano_Inclin.shtml>. Acesso em: 12 set. 2006.

ESPAÑA. Ministerio de Economía. Secretaría de Estado de Comercio y Turismo. Secretaría General de Turismo. **España**. Barcelona, 2006. Disponível em:
<<http://www.spain.info/turspainweb/images/bmm/biblioteca/folletos/ciudades/c080001pdf.pdf>>. Acesso em: 17 set. 2006.

ESTRUTURA do bairro do Comércio está completa. Salvador, 11 out. 2006. Disponível em: <<http://www.pms.ba.gov.br/noticias.php?codNot=4801>>. Acesso em: 26 out. 2006.

MERCADO Modelo: o mercado da cultura da Bahia. Disponível em:
<<http://www.portalmercadomodelo.com.br/Mercado/historia.asp>>. Acesso em: 01 jun. 2006.

MOUVEMENT Pact Arim pour l'amélioration de l'habitat. Disponível em:
<<http://www.pact-arim.org/>>. Acesso em: 13 set. 2006.

O QUE É O PROGRAMA?. Disponível em:
<<http://www.monumenta.gov.br/programa/index.php?p=19404&more=1&c=1&pb=1>>. Acesso em: 23 jul. 2006.

PARQUE Expo 98, S.A. Lisboa, 2003. A última exposição do século XX. Disponível em: <<http://www.parquedasnacoes.pt/pt/expo98/default.asp>>. Acesso em: 20 ago. 2006.

PLANO Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico>>. Acesso em: 22 jan. 2005.

REVITALIZAÇÃO do comércio já gerou 4 mil empregos. Salvador, 05 set. 2005. Disponível em: <<http://www.pms.ba.gov.br/noticias.php?codNot=1326>>. Acesso em: 30 jul. 2006.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura da Cidade de São Paulo. Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. Operação Urbana Centro. Disponível em: <http://www6.prefeitura.sp.gov.br/empresas_autarquias/emurb/forum_acao_centro/objetivo_acoas/0001> Acesso em: 22 jul. 2006.

ÁUDIO E ENTREVISTAS

“PATU”, José de. José de “Patu”: depoimento [nov. 2004] Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Artista Plástico; responsável informal pelo Forte São Marcelo antes da reforma de 2006.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. Mesa Redonda 06: Comércio. FÓRUM SALVADOR E SUAS FRENTES MARÍTIMAS, Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil, 16 ago. 2006b. Som Wave (00:44 min)

BATISTA, Itamar José de Aguiar. Itamar José de Aguiar Batista: depoimento [jan. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (33 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Secretário Municipal de Planejamento Urbanismo e Meio Ambiente.

BRANDÃO, Maria de Azevedo. Mesa Redonda 01: Macro-visão: Salvador, metrópole entre o Atlântico e a Baía de Todos os Santos. FÓRUM SALVADOR E SUAS FRENTES MARÍTIMAS, Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil, 15 ago. 2006. Som Wave (00:17 min)

BRITO, Sandra. Sandra Brito: depoimento [jan. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (13 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Arquiteta da Gerência de Desenvolvimento Urbano da Caixa Econômica Federal.

CAMPO, Santiago; ROCHA FILHO, Renato Neves da; CIDREIRA, Marcos. Oficina: A Problemática da Revitalização de Espaços Urbanos: o Caso do Bairro do Comércio na Cidade de Salvador. X COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE PODER LOCAL. Salvador, 12 dez. 2006. Som Wave (02:30 h)

CIDREIRA, Marcos. Marcos Cidreira: depoimento [jan. 2007]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2007. Som Wave (28 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Coordenador do Escritório de Revitalização do Comércio.

COSTA, Maria Jesuína Moraes. Maria Jesuína Moraes Costa: depoimento [nov. 2005]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. (Arquiteta do Escritório de Revitalização do Comércio)

COSTA, Paulo Segundo da. Paulo Segundo da Costa: depoimento [jun. 2005]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (36 min). Depoimento

concedido para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Engenheiro Civil da Santa Casa de Misericórdia.

FONSECA, Jealva Ávila Lins. Jealva Ávila Lins Fonseca: depoimento [fev. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Arquiteta do Departamento de Engenharia da Santa Casa de Misericórdia.

GOMES, José Carlos. José Carlos Gomes: depoimento [fev. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (41 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Presidente Associação dos Empresários do Comércio.

LEITE, Galdino. Galdino Leite: depoimento [jan. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (21 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Diretor de Gestão Administrativa da CODEBA.

LEPIKSON, Elizabeth Bonfim. Elizabeth Bonfim Lepikson: depoimento [dez. 2005]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Gerente de Projetos Urbanísticos da Fundação Mário Leal Ferreira.

LOBATO, Ronald. Ronald Lobato: depoimento [dez. 2005]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (32 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Superintendente do Instituto Miguel Calmon.

MAIA, José. José Maia: depoimento [dez. 2005]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (11 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Assessor para Assuntos Internacionais da EMTURSA.

MOSCATO, Jorge. Casos internacionais de intervenções em frentes marítimas urbanas e seus processos de planejamento, implementação e gestão. FÓRUM SALVADOR E SUAS FRENTES MARÍTIMAS, Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil, 15 ago. 2006. Som Wave (00:49 min)

PEREIRA, Oriosvaldo Inocência. Oriosvaldo Inocência Pereira: depoimento [fev. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Major da 16ª Companhia Independente da Polícia Militar.

PORTAS, Nuno. Sustentabilidade de requalificações em frentes marítimas. FÓRUM SALVADOR E SUAS FRENTES MARÍTIMAS, Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil, 15 ago. 2006. Som Wave (01:07 h)

ROCHA FILHO, Renato Neves da. Renato Neves da Rocha Filho: depoimento [fev. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (20 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Coordenador de Gestão Portuária da CODEBA em Salvador.

STUCKI, Carlos. Carlos Stucki: depoimento [fev. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (12 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Coordenador de Apoio às Tecnologias de Informação da Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia.

TEIXEIRA, Fernando. Fernando Teixeira: depoimento [jan. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Coordenador Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano da SEPLAM.

WECKERLE, Lise. Lise Weckerle: depoimento [fev. 2006]. Entrevistadora: Jacileda Santos. Salvador: 2006. 1 CD (14 min). Entrevista concedida para a dissertação: “Revitalização” da área do Comércio em Salvador-BA: a construção de consensos sobre requalificação de áreas centrais urbanas. Presidente Associação Comercial da Bahia.

ANEXO
ROTEIROS DAS ENTREVISTAS REALIZADAS

Entrevista 01

José Aureliano ou Zé de Patu (funcionário do IPHAN e artista plástico que administrou o Forte entre 1994 e 2004)

07.07.2004

Depoimento gravado sem roteiro elaborado

Entrevista 02

José Aureliano ou Zé de Patu (funcionário do IPHAN e artista plástico que administrou o Forte entre 1994 e 2004)

11.11.2004

1. Como era esta área há 20 ou 30 anos?
2. Que tipo de pessoas vinha ao Comércio? Para fazer o que?
3. O que o Sr. acha que aconteceu com o Comércio desde então? Por que?
4. Muita gente pede para visitar o Forte São Marcelo?
5. Aumentou o número de pessoas querendo fazer passeios, depois que iniciou a revitalização?
6. As pessoas fazem outros tipos de passeios pela baía, além da visita ao Forte São Marcelo?
7. Os pescadores e o pessoal do Porto (CODEBA) têm alguma relação? Qual?
8. O que o Sr. sabe sobre a “reforma” que estão querendo fazer aqui na área?
9. O Sr. faz parte de alguma organização que esteja participando ativamente do processo?
10. De que forma está acontecendo esta participação?
11. O que o Sr. acha que vai acontecer?

**Entrevista 03 – Santa Casa de Misericórdia
Paulo Segundo da Costa – Engenheiro Civil**

15.06.2005

Depoimento gravado sem roteiro elaborado

Entrevista 04

**Escritório de Revitalização do Comércio
Maria Jesuína Moraes Costa – Arquiteta**

24.11.2005

1. Por que o Comércio?
2. Qual os objetivos da requalificação?

3. Existe um diagnóstico que indique causas para o esvaziamento do Comércio? Quais seriam elas?
4. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais deixou(aram) o Comércio?
5. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais ocupou no Comércio após o início do processo de requalificação?
6. Existe um plano ou estratégia de requalificação estruturado completo?
7. Quais os projetos que já foram executados?
8. Quais projetos estão previstos para execução a curto prazo?
9. Quais projetos estão previstos para execução a médio prazo?
10. Quais projetos estão previstos para execução a longo prazo?
11. Quais as entidades/ empresas com as quais está se fazendo parceria?
12. Quais dificuldades estão sendo encontradas no processo?
13. O evento da Renault do dia 20.11.2005 é parte da estratégia de requalificação?
14. Qual foi a forma de atuação do Escritório de Revitalização nesse evento?
15. Quem foram os outros parceiros nesse evento?
16. Existem outros eventos previstos? Quais?
17. A implantação do 4º circuito do Carnaval no Comércio está mesmo prevista para acontecer a partir de 2006?
18. A justificativa para que seja implantado no Comércio é o próprio processo de requalificação? De que forma o 4º circuito do Carnaval pode contribuir?
19. Por que “Revitalização”?
20. Como está sendo vista a proposta de uma nova centralidade no Retiro pelo PDDU-2004?

Entrevista 05

Emtursa

José Maia – Assessor para Assuntos Internacionais

20.12.2005

1. No que diz respeito à atuação da Emtursa no processo de requalificação do Comércio, há a intenção de transformar o Comércio num dos pontos turísticos mais visitados da cidade?
2. Quais são as estratégias que a Emtursa propõe neste sentido?
3. Foi a Emtursa que atraiu o evento da Renault do dia 20.11.2005?
4. Por que o Comércio foi escolhido para sediar o evento?
5. Quais foram os patrocinadores do evento?
6. Quais foram os órgãos governamentais Estado e Prefeitura envolvidos?

7. Quantos lugares estavam sendo oferecidos nas arquibancadas (ingressos trocados por alimento)?
8. Quantos lugares havia nos camarotes? Qual o valor por pessoa?
9. Existe uma estimativa do incremento efetivo de turistas em relação ao movimento normal em Salvador no mês de novembro?
10. As expectativas que existiam quanto ao evento foram alcançadas?
11. As corridas ainda serão realizadas no Comércio nos próximos 5 anos?
12. Está programado mais algum evento para a área do Comércio, além da Fórmula Renault?
13. A justificativa para que seja implantado no Comércio é o próprio processo de requalificação? De que forma o 4º circuito do Carnaval pode contribuir?
14. Estão sendo encontradas dificuldades para a implantação deste 4º circuito?
15. Os comerciantes foram consultados a respeito da Fórmula Renault?
16. As entidades carnavalescas estão de acordo com o 4º circuito?
17. Por que a Emtursa está escolhendo o Comércio?
18. Culturalmente, em que sentido?

Entrevista 06

Instituto Miguel Calmon – IMIC

Ronald Lobato – Superintendente

20.12.2005

1. A instituição vem atuando no processo de requalificação do Comércio?
2. De que forma o IMIC vem atuando no processo?
3. Quais seriam estes princípios?
4. Qual a concepção de requalificação para a área?
5. O documento elaborado pelo IMIC em 1992 tinha um diagnóstico que indique causas para o esvaziamento do Comércio?
6. Quais as principais mudanças, em relação aos últimos anos, vem ocorrendo no Comércio, após o início do processo de requalificação?
7. Foi levantado o tipo de empresa que mais deixou o Comércio?
8. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais voltou(aram) o Comércio após o início do processo de requalificação?
9. O IMIC pesquisou como os empresários da área estão vendo o processo, e quais suas perspectivas em relação à requalificação no Comércio?
10. A instituição está fazendo parceria com órgãos governamentais? Quais?
11. Quais as propostas do IMIC para a requalificação do Comércio?

12. Estão sendo visualizadas dificuldades, pelo IMIC, no processo, para o atendimento dos objetivos da requalificação? Quais seriam?
13. Como planejador, qual a sua visão em relação ao processo?
14. Qual sua visão, como planejador, em relação ao terceiro centro de abrangência municipal proposto pelo PPDU/2004?

Entrevista 07

Fundação Mário Leal Ferreira – FMLF

Elizabeth Bonfim Lepikson – Gerente de Projetos Urbanísticos – GPU

21.12.2005

1. Quando a FMLF começou a participar do processo de requalificação do Comércio?
2. De que forma a FMLF está participando do processo de requalificação do Comércio?
3. Qual a concepção de requalificação para a área?
4. Por que o Comércio?
5. Existem parcerias dentro ou fora do âmbito governamental nos três níveis? Com quais órgãos? Como funciona?
6. Existem parcerias com a iniciativa privada?
7. A FMLF elaborou um diagnóstico que indique causas para o esvaziamento do Comércio? Quais seriam elas?
8. Quais são as estratégias que a FMLF propõe para o processo de requalificação do Comércio?
9. Quais propostas já foram executadas?
10. Quais propostas já estão em andamento?
11. Quais propostas estão previstos para execução a curto prazo?
12. Os empresários da área foram consultados durante a elaboração dos trabalhos?
13. Foram realizadas consultas aos usuários da área?
14. O que se propõe no que diz respeito à circulação?
15. O que se propõe no que diz respeito a estacionamentos?
16. As propostas da FMLF se integram às propostas da CODEBA para o Porto? De que maneira?
17. E quanto as áreas do Pilar e dos Fuzileiros Navais?
18. Quais as perspectivas da FMLF em relação ao processo?
19. Estão sendo encontradas dificuldades no processo? Quais?
20. Existem outras propostas para a área que foram absorvidas pelo estudo da FMLF?

Entrevista 08

Secretaria Municipal de Planejamento Urbanismo e Meio Ambiente – SEPLAM

Itamar José de Aguiar Batista – Secretário

09.01.2006

1. Por que o processo vinha sendo chamado de “revitalização” e passou a ser chamado “requalificação”?
2. Por que o Escritório de Revitalização do Comércio é vinculado à SETIN e não à SEPLAM?
3. Desde quando a SEPLAM está participando do processo de requalificação do Comércio?
4. De que forma a SEPLAM está participando do processo de requalificação do Comércio?
5. Qual seriam estes estudos?
6. Qual o enfoque das propostas que estão sendo formuladas?
7. De que forma as estratégias que estão sendo pensadas?
8. Quais os enfoques dessas intervenções?
9. Por que o Comércio está sendo requalificado?
10. Dentro das propostas e perspectivas que a Seplam pensa para o Comércio, como se pretende rebater tudo isso na questão econômica?
11. Estão sendo encontradas dificuldades no processo? Quais?
12. A SET tem pensado a questão da mobilidade do centro, conforme a Superintendente afirmou em um dos seminários do PDDU (outubro de 2005), a partir de uma tendência mundial de planejamento, pela qual deve-se reduzir ao mínimo a circulação do automóvel nesta área...
13. A valorização imobiliária da área não vai trazer elitização?
14. Seria correto considerar a nova centralidade do Retiro proposta pelo PDDU uma contradição?
15. Por que o Comércio é considerado um bairro?

Entrevista 09

Secretaria Municipal de Planejamento Urbanismo e Meio Ambiente – SEPLAM

Fernando Teixeira – Coordenador Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

11.01.2006

1. A previsão, pelo PDDU/2004, do surgimento de uma terceira centralidade na categoria de Centro Municipal em Salvador, indica que vai haver um esforço da administração municipal em incentivar a consolidação deste Centro?

2. O incentivo a este novo centro não seria contraditório ao esforço de "revitalização" da área do Comércio?
3. De que forma, ou quais instrumentos ou ações estão sendo previstas, por esse Plano, para evitar que este novo Centro seja um entrave ao processo de "revitalização" da área do Comércio?

Entrevista 10

Caixa Econômica Federal – CEF

Sandra Brito – Arquiteta da Gerência de Desenvolvimento Urbano

19.01.2006

1. De que forma a Caixa está participando do processo de requalificação do Comércio?
2. A caixa tem propostas próprias para o processo? Quais?
3. Quais propostas da Caixa já foram executadas?
4. Quais propostas estão previstos para execução nos próximos três anos?
5. Qual o enfoque/ objetivo das propostas que foram ou estão sendo formuladas?

Entrevista 11

CODEBA

Diretoria de Gestão Administrativa

Galdino Leite – Diretor/ representante da CODEBA no grupo de discussão do Escritório de Revitalização do Comércio

26.01.2006

1. De que forma a CODEBA enxerga a requalificação do Comércio?
2. De que forma vem atuando em tal processo?
3. Qual o enfoque das propostas de requalificação, ou voltadas para ela, criadas pela CODEBA?
4. A CODEBA vem fazendo parceria com entidades do âmbito governamental ou fora dele? Quais?
5. Há previsão de mudança de função de algum galpão da CODEBA, ou cessão para algum outro fim que não o portuário?
6. Como se pretende integrar as atividades portuárias e as atividades de serviços que se vem propondo para o porto?
7. Quais as perspectivas da CODEBA em relação ao processo de requalificação que está acontecendo?
8. Vêm sendo encontradas dificuldades para a implementação de ações da CODEBA? Quais?

9. Há um convênio para a Fábrica do Carnaval?
10. Quais os termos do convênio?
11. Quais as contrapartidas para as partes?

Entrevista 12

CODEBA

Renato Neves – Coordenador de Gestão Portuária da de Salvador

02.02.2006

1. Existe propostas de reciclagem dos armazéns da CODEBA, isso não seria um indicativo de que há subutilização?
2. No caso de não haver subutilização de armazéns, isso significaria que o Porto não precisa ser revitalizado, e sim ampliado?
3. Quais seriam as necessidades do Porto neste sentido?
4. As atividades portuárias e as relacionadas a ela são suficientes para manter a dinâmica da área do Comércio?
5. Não existiria, em sua opinião, nenhuma outra forma de integração entre o Porto e o Comércio, que não fosse pelas atividades portuárias, e como funcionaria?
6. Quais as perspectivas da CODEBA, tecnicamente, em relação ao processo de requalificação que está acontecendo?
7. Por que o Sr. trata o Comércio como bairro?
8. Existe um projeto “fechado” de ampliação para o Porto de Salvador?

Entrevista 13

Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia – SECTI

Carlos Stucki – Coordenador de Apoio às Tecnologias de Informação

07.02.2006

1. De que forma a SECT atua no processo de requalificação do Comércio?
2. Que motivos levam à não implantação do Condomínio Digital no Comércio?
3. A SECT elaborou um diagnóstico que indique a razão da escolha pelo Comércio?
4. Quais os objetivos da implantação do Condomínio Digital no Comércio?
5. A SECT faz parceria com alguma entidade/empresa neste processo?

Entrevista 14
Associação Comercial da Bahia – ACB
Lise Weckerle – Presidente
07.02.2006

1. A instituição vem atuando de alguma forma no processo de requalificação do Comércio? De que forma?
2. Qual a concepção de requalificação para a área?
3. Quais as propostas neste sentido?

Entrevista 16

Associação dos Empresários do Comércio – AECOM

José Carlos Gomes – Presidente

09.02.2006

1. A instituição vem atuando de alguma forma no processo de requalificação do Comércio? De que forma?
2. Qual a concepção de requalificação para a área?
3. Quais as propostas neste sentido?
4. Alguma proposta já foi executada? Quais?
5. Quais projetos estão previstos para execução a curto prazo?
6. Quais projetos estão previstos para execução a médio e longo prazos?
7. A instituição elaborou um diagnóstico que indique causas para o esvaziamento do Comércio? Quais seriam elas?
8. Que tipo de mudança, em relação aos últimos anos, vem ocorrendo no Comércio, após o início do processo de requalificação do Comércio?
9. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais deixou(aram) o Comércio?
10. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais ocupou(aram) o Comércio após o início do processo de requalificação?
11. A instituição pesquisou como os empresários vêem todo este processo, e quais suas perspectivas?
12. A instituição está fazendo parceria com órgãos governamentais? Quais?
13. Estão sendo encontradas dificuldades, no processo, para o atendimento dos objetivos da instituição? Quais?

Entrevista 17

16ª Companhia Independente da Polícia Militar

Major Oriosvaldo Inocêncio Pereira

16.02.2006

1. A polícia está ciente do processo de requalificação do Comércio?
2. De que forma a PM vem atuando?
3. Existe uma parceria com a Prefeitura/ Escritório de Revitalização do Comércio?

Entrevista 18

Escritório de Revitalização do Comércio

Marcos Cidreira – Coordenador do Escritório de Revitalização do Comércio

04.01.2007

1. O Escritório realizou um diagnóstico que indique causas para o esvaziamento do Comércio? Quais seriam elas?
2. Há, pelo menos, quatro estudos/ propostas de requalificação para o Comércio, anteriores à instalação do Escritório, além dos estudos específicos para o Porto. Há um balanço do que foi efetivamente implementado, ou do que foi apropriado pelo Escritório?
3. Qual seria o novo “público-alvo”?
4. Quais informações o Escritório tem acerca da situação fundiária dos imóveis existentes no Comércio? Existe esta informação mapeada?
5. Existe um levantamento completo atualizado de uso do solo na área?
6. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais deixou(aram) o Comércio?
7. Qual o(s) tipo(s) de empresa(s) que mais ocupou no Comércio após o início do processo de requalificação?
8. O que mudou em relação a valorização imobiliária entre os anos 2000 e 2006?
9. Quais as entidades/ empresas com as quais está se fazendo parceria (no âmbito local, nacional ou internacional)?
10. Porque o evento da Renault, previsto para ser realizado por 5 anos consecutivos a partir de 2005, não ocorreu em 2006?
11. A proposta de implantação do 4º circuito do Carnaval no Comércio está sendo trabalhada de forma pelo Escritório? De que forma este 4º circuito pode contribuir para o processo de requalificação?
12. Existem outros eventos previstos? Quais?
13. Como está sendo vista a proposta de uma nova centralidade no Retiro pelo PDDU-2004? E quanto aos novos shoppings no centro Iguatemi e na Paralela que já são uma realidade? Como garantir que não vai haver conflito entre os objetivos da requalificação do Comércio e estes empreendimentos?
14. Considerando que alguns casos famosos de requalificação de áreas centrais e portuárias no mundo (Puerto Madero, Docklands, Baltimore), em algum tempo, apresentaram retrocesso, o que se propõe para evitar, além da repetição dos modelos, considerando as especificidades de Salvador, a repetição dos fracassos?
15. Estão sendo encontradas dificuldades estão sendo encontradas no processo? Quais seriam?
16. O Master Plan já apresenta uma estrutura que delinea o cenário que se quer para o Comércio? Como seria este cenário? O que vai ser o Comércio do futuro?

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)