



**UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR**

SUPERINTENDÊNCIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO  
TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

**CRISTINA FILGUEIRAS DE ARAUJO**

**PARALELA XXI: A EXPANSÃO URBANA NO VETOR DA  
AVENIDA LUIS VIANA FILHO  
SALVADOR/BA – 1968 a 2013**

Salvador  
2014

UCSal. Sistema de Bibliotecas

A663 Araujo, Cristina Filgueiras de.

Paralela XXI: a expansão urbana no vetor da Avenida Luis Viana Filho  
Salvador/BA – 1968 a 2013 / Cristina Filgueiras de Araujo. – Salvador, 2014.  
140 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Católica do Salvador.  
Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em Planejamento  
Territorial e Desenvolvimento Social.

Orientação: Profa. Dra. Aparecida Netto Teixeira.

1. Avenida Paralela (Salvador/ BA) - Vetor de Expansão Urbana  
2. Justaposição socioespacial 3. Agentes Sociais - Produção do Espaço urbano  
I. Título.

CDU 711.433 (813.8)

**PARALELA XXI: A EXPANSÃO URBANA NO VETOR DA  
AVENIDA LUIS VIANA FILHO  
SALVADOR/BA – 1968 a 2013**

Dissertação apresentada ao Mestrado em Planejamento territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, como requisito final para obtenção do Grau de Mestre.

Linha de Pesquisa: Territorialidade e Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Aparecida Netto Teixeira

Salvador  
2014



# UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR

Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação

Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social

Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social

Homologado pelo CNE (Portaria Nº 3.116, 09/09/2005)

## TERMO DE APROVAÇÃO

CRISTINA FILGUEIRAS DE ARAUJO

PARALELA XXI: A EXPANSÃO URBANA NO VETOR DA AVENIDA LUÍS VIANA FILHO –  
SALVADOR/BA (1968 A 2013)

Dissertação aprovada como requisito final para obtenção do grau de Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

Salvador, 18 de fevereiro de 2014

Banca Examinadora:

Profª. Drª. Aparecida Netto Teixeira  
Doutora em Arquitetura e Urbanismo  
Universidade Católica do Salvador - UCSAL

Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos  
Doutor em Geografia  
Universidade Católica do Salvador - UCSAL

Profª. Drª. Ângela Maria Gordilho Souza  
Doutora em Arquitetura e Urbanismo  
Universidade Federal da Bahia - UFBA

## AGRADECIMENTOS

Aos que testemunharam e participaram dessa etapa no processo de crescimento e amadurecimento, que agora se encerra:

À minha família, nuclear e ampliada, pelo apoio incondicional que sempre recebi;

À Profa. Dra. Aparecida Netto Teixeira, pela confiança que depositou em meu trabalho, pela orientação segura e delicada, que direcionou o desenvolvimento do projeto;

Aos professores do Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, pelo acolhimento, atenção e orientação que nortearam e incentivaram esta pesquisa;

Aos colegas do Mestrado, pela amizade e cumplicidade durante o curso;

Aos funcionários desta instituição, sempre atentos e atenciosos;

À Luis Henrique Paixão, pela dedicação e competência no desenvolvimento dos mapas temáticos que traduzem as idéias apresentadas;

À Karina Oliveira, companheira nas digitações e organização dos textos;

À CONDER, representada pelo Sr Fernando Cambussú, Coordenador do INFORMS, pelo fornecimento dos arquivos digitais do Banco de Dados Geoespaciais do INFORMS, que subsidiaram o presente projeto de pesquisa.

Aos membros da Banca Examinadora, Profa. Dra. Ângela Gordilho Souza e Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, pela colaboração, interesse e crítica que tanto contribuíram para a organização e fundamentação da pesquisa;

Aos meus filhos, André e Fernando, que me acompanharam nesta trajetória, pelos comentários e opiniões que por vezes mudavam o “rumo da prosa” durante a elaboração do texto da dissertação;

Às minhas noras, Adeline e Fernanda, que trouxeram a alegria necessária à superação de tantos desafios;

Ao meu companheiro de toda a vida, Eduardo, sem o qual nada disso se concretizaria, não só pela paciência com minhas ausências, pela preocupação com meu bem estar, como pela participação efetiva na elaboração das planilhas, gráficos e tabelas, tarefas que realizou com a competência que lhe é peculiar.

À todos, minha sincera gratidão.

*“Não causaremos desgraças à nossa cidade por atos de desonestidade ou covardia. Lutaremos individual e coletivamente pelos ideais e tradições da cidade. Prestaremos reverência e obediência às leis da cidade e envidaremos os melhores esforços para que nossos superiores - que podem modificá-las ou anulá-las - as respeitem também. Lutaremos sempre para incentivar o povo a desenvolver a consciência cívica. Através destes procedimentos, legaremos uma cidade, não apenas igual, mas maior e melhor do que a que nos foi legada.” (Juramento do jovem ateniense)*

## RESUMO

A presente dissertação tem como objetivo analisar a expansão da cidade de Salvador/BA e os agentes modeladores do espaço urbano, no vetor caracterizado pelo eixo viário da Avenida Paralela (Salvador/BA), como é conhecida a Avenida Luis Viana Filho, no período de 1968 a 2013. A metodologia utilizada, fundamentada em conceitos e teorias, consistiu em pesquisa quantitativa, a partir da análise da dinâmica de implantação de empreendimentos ao longo desta avenida, tendo por base o levantamento de dados constantes nos alvarás de construção emitidos pela Prefeitura Municipal de Salvador e em dados censitários do IBGE (2010), que se traduziram em mapas temáticos, tabelas e gráficos. As informações obtidas foram posteriormente cruzadas com fotos aéreas, e confrontadas por pesquisa de campo na área de estudo. A hipótese que se buscou comprovar foi que este território vem se caracterizando e conformando como um eixo de expansão urbana da cidade de Salvador, o qual, concebido inicialmente como elo de ligação entre centralidades metropolitanas, passou a desempenhar o papel de eixo de conexão entre empreendimentos aí implantados. Recentemente vem sendo requalificado com vistas à retomar este papel no novo sistema viário metropolitano que se configura no cenário atual. De forma breve, foram reconstruídas as transformações espaciais ocorridas na cidade como um todo e nesta localidade de forma mais específica, remontando à implantação da avenida na década de 1970 e as repercussões sobre o território contextualizadas historicamente em períodos definidos por marcos histórico-urbanos na trajetória política de Salvador. Como resultado, ratificou-se a hipótese levantada, comprovando-se a ação dos agentes sociais nesse vetor urbanizado na intenção da produção de novos espaços urbanos. Com o presente trabalho busca-se, pois enriquecer e despertar o interesse pela produção de novos estudos e/ou intervenções sobre esta área da cidade, até então pouco investigada no âmbito acadêmico.

**Palavras-chave:** Avenida Paralela (Salvador/BA), Vetor de expansão urbana, Justaposição socioespacial, Agentes sociais na produção do espaço urbano

## ABSTRACT

This thesis aims to analyze the expansion of the city of Salvador / BA and the modeling agents of urban space, at the vector axis of Avenida Paralela (Salvador/BA), as is known the Avenida Luis Viana Filho, between 1968 and 2013. The methodology consisted of quantitative research, based on concepts and theories from the analysis of the dynamics of implementation of projects along this avenue, based on the survey data contained in building permits issued by the city administration of Salvador and census data of IBGE (2010), which were translated into thematic maps, tables and graphs. The information obtained was subsequently crossed with aerial photos, and confronted by field research in the study area. The hypothesis that sought to prove was that this territory has been characterized as an expansion axis of Salvador and, as it was conceived at the very beginning, as a link between Salvador and other cities of the metropolitan region. Subsequently acting as a point of connection between the ventures deployed there, it has been remodeled to get back to its original function. In brief, spatial transformations that occurred in the city were rebuilt as a whole, and in this location more specifically, dating back to the construction of this avenue in the 1970s and the repercussions on the territory historically contextualized. As a result, the hypothesis raised was confirmed by the action of social agents in the urbanized vector intending the production of new urban spaces. With this present work, one looks forward to enrich and awaken interest in the production of new studies and/or interventions in this area of town, though little investigation was found about it in the academic area.

**Key-words:** Paralela Avenue (Salvador/BA), Urban expansion axis, Socio-spacial juxtaposition, Social agents in the urban space production.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Localização da área de estudo	25
Figura 2	Cartaz de divulgação das <i>Garden Cities</i>	43
Figura 3	Vista aérea da Avenida Luis Viana Filho, a Avenida Paralela	50
Figura 4	EPUCS – Sistema radial concêntrico, partindo do porto, aplicado ao território de Salvador/BA – 1943-1947	54
Figura 5	Vetores de expansão da cidade de Salvador/BA – 1970	56
Figura 6	Nova centralidade no bairro do Iguatemi	58
Figura 7	Avenida Paralela em construção	63
Figura 8	Localização central do CAB na Avenida Paralela	64
Figura 9	Bairro da Paz – acesso pela Avenida Paralela	70
Figura 10	Justaposição sócio-espacial entre o Bairro da Paz e Piatã	71
Figura 11	Avenida Paralela – 1988	72
Figura 12	Loteamento Alphaville Salvador	78
Figura 13	Congestionamento na Avenida Paralela	81
Figura 14	Passarela 2 situada no Hospital Sarah	86
Figura 15	Duplicação da Avenida Pinto de Aguiar	88
Figura 16	Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas	89
Figura 17	Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas – Linha 2	90
Figura 18	Complexo de viadutos do Imbuí	91
Figura 19	Portal da transparência da SUCOM	96
Figura 20	Alvará de construção 1561 – Requerente e dados do processo	97
Figura 21	Poligonal do território de entorno da Avenida Paralela e os empreendimentos situados nesta área	98
Figura 22	Centro Administrativo da Bahia (1976)	102

Figura 23	Loteamento Patamares (1976)	102
Figura 24	Parque de Pituaçu (1976)	102
Figura 25	Serviço Federal de Processamento de Dados e Avenida Jorge Amado (1976)	102
Figura 26	Centro Administrativo da Bahia (2002)	104
Figura 27	Loteamento Alphaville Salvador (2002)	104
Figura 28	Bairro da Paz, Bairro Mussurunga, Estação Mussurunga e Parque de Exposições (2002)	104
Figura 29	Supermercado Extra e Av. Jorge Amado (2002)	104
Figura 30	Localização de empreendimentos destinados à consumidores de alta renda na Avenida Paralela	107
Figura 31	Uso do solo do território de entorno da Avenida Paralela	112
Figura 32	Condomínio Alphaville: residências de alto luxo	114
Figura 33	Concessionárias de automóveis e instituições de ensino de terceiro grau	115
Figura 34	Vista aérea da Avenida Paralela	117
Figura 35	Mapa de abrangência da poligonal de estudo sobre os setores censitários na área do vetor urbanizado da Avenida Paralela	119
Figuras 36 e 37	Coleta de lixo e oferta de água da rede geral no vetor urbanizado da Avenida Paralela – Salvador/BA – 2010	120
Figuras 38 e 39	Renda mensal por domicílio e pessoas alfabetizadas no vetor urbanizado da Avenida Paralela – 2010	122
Figura 40	Densidade demográfica no vetor urbanizado da Avenida Paralela – Salvador/BA – 2010	123
Figura 41	Habitação verticalizada no vetor urbanizado da Avenida Paralela – Salvador/BA – 2010	124

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Passarelas para travessia de pedestres sobre a Avenida Paralela	85
Tabela 2	Agentes sociais na produção do espaço no vetor urbanizado da Avenida Paralela – Salvador/BA – 1968 a 2013	108
Tabela 3	Distribuição percentual do uso do solo na Avenida Paralela – Salvador/BA – 2013	111

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Produção acumulada do espaço no vetor urbanizado da Avenida Paralela (em número de empreendimentos) – Salvador/BA – 1968 a 2013	109
Gráfico 2	Agentes sociais na produção do espaço no vetor urbanizado da Avenida Paralela (em número de empreendimentos) – Salvador/BA – 1968 a 2013	109
Gráfico 3	Distribuição percentual do uso do solo na Avenida Paralela – Salvador/BA – 2013	111

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Funções da via e características da produção do espaço urbano na ocupação do território de entorno da Avenida Paralela – Síntese	93
Quadro 2	Alvarás de construção concedidos pela SUCOM (Tabela parcial)	96
Quadro 3	Empreendimentos implantados na Avenida Paralela – 1968 a 1973	101
Quadro 4	Empreendimentos implantados na Avenida Paralela – 1974 a 2000	103
Quadro 5	Empreendimentos implantados na Avenida Paralela – 2001 a 2013	107

## LISTA DE SIGLAS

AEIS	Áreas de Especial Interesse Social
AGU	Advocacia Geral da União
APSE	Área de Proteção Sócio-Ecológica
BA	Bahia
BR	Brasil
CAB	Centro Administrativo da Bahia
CAM	Coeficiente de Aproveitamento Máximo
CHESF	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
CIA	Centro Industrial de Aratu
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
COELBA	Companhia de Eletricidade da Bahia
COMAE	Companhia Metropolitana de Águas e Esgotos
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
EPUCS	Escritório Público de Urbanismo da Cidade de Salvador
FTC	Faculdade de Tecnologia e Ciências
IAPSEB	Instituto de Aposentadoria dos Servidores do Estado da Bahia
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INFORMS	Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia
INOCOOP	Instituto de Orientação Cooperativas Habitacionais da Bahia
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IU	Índice de Utilização
LIP	Ligação Iguatemi - Paralela
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento

PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PGE	Procuradoria Geral do Estado
PHIS	Política Municipal de Habitação de Interesse Social
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador
PNH	Plano Nacional de Habitação
PREZEIS	Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social
SEMA	Secretaria de Meio Ambiente da Bahia
SERPRO	Serviço Federal de Processamento de Dados
SNH	Sistema Nacional de Habitação
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
SUCOM	Superintendência de Ordenamento do Uso e do Controle do Solo do Município
SURCAP	Superintendência de Urbanização da Capital
UCSAL	Universidade Católica do Salvador
URBIS	Habitação e Urbanização da Bahia S. A.
VA	Via Arterial
VE	Via Expressa
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	17
<b>CAPÍTULO 1 – QUESTÕES CONCEITUAIS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA E O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DAS CIDADES</b>	26
1.1. Questões conceituais na cidade contemporânea	26
1.1.1. Território e territorialidade: uma questão da cidade contemporânea	27
1.1.2. Fragmentação e justaposição sócio-espacial	28
1.1.3. Espoliação urbana e ordem excludente na cidade em expansão	34
1.1.4. Agentes sociais na produção do espaço urbano	35
1.2. A expansão urbana nas cidades: breve abordagem histórica	39
1.2.1. As cidades industrial e moderna	40
1.2.2. A expansão urbana na cidade contemporânea: conceitos e teorias	47
<b>CAPÍTULO 2 – A CONFORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR: A AVENIDA PARALELA NO CONTEXTO DA EXPANSÃO DA CIDADE</b>	51
2.1. Do EPUCS aos novos vetores da expansão urbana: da cidade compacta à cidade multipolarizada	53
2.2. O território da Paralela no âmbito da expansão urbana de Salvador	59
2.2.1. Primeiro período (1968 a 1973): a Lei Municipal 2.181/1968 (Reforma Urbana) e a implantação da Avenida Paralela	60
2.2.2. Segundo período (1974 a 2000): a duplicação da Avenida Paralela, o processo de ocupação do território e sua consolidação como elo viário de ligação	67
2.2.3. Terceiro período (2001 a 2013): a implantação do empreendimento Loteamento Alphaville Salvador, a constituição do território da Paralela – a cidade dos negócios – e a perspectiva de retorno à função de elo de ligação	76



<b>CAPÍTULO 3 – PARALELA XXI: O TERRITÓRIO DA AVENIDA LUIS VIANA FILHO NO INÍCIO DO SÉCULO</b>	94
3.1. A definição do território de entorno da Avenida Paralela como objeto de estudo: metodologia e procedimentos	95
3.2. Atuação dos agentes sociais na produção do território de entorno da Avenida Paralela	99
3.2.1. O Estado como agente protagonista na produção do espaço urbano	100
3.2.2. Estado, mercado imobiliário e movimentos sociais: a disputa pelo espaço	103
3.2.3. O <i>boom</i> imobiliário e a “cidade dos negócios”	105
3.3. “Como anda a Paralela”: o território da Avenida Luiz Viana Filho no início do século XXI: uso do solo, infra-estrutura e população residente	110
3.3.1. Uso e ocupação do solo	111
3.3.2. Quem é quem no território da Paralela: os paralelopolitanos	118
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	125
<b>REFERÊNCIAS</b>	131
<b>ANEXOS</b>	137
<b>ANEXO A – LEI MUNICIPAL N° 2.181/1968</b>	137
<b>ANEXO B – DECRETO MUNICIPAL N° 13.466/2001</b>	138
<b>ANEXO C – Alvará de Reforma e Ampliação da Portaria do Parque de Pituauçu</b>	139
<b>ANEXO D – “Bahia Café Hall utiliza Prédio público” por Bahia Notícias</b>	140

## INTRODUÇÃO

As cidades contemporâneas vêm sendo impactadas pelo processo recente da globalização a um grau exponencial nunca vivido, em escala e tempos diferenciados. Seus territórios refletem as novas condições impostas pela internacionalização do capital financeiro, para o qual a produção e reprodução do espaço urbano é entendida como uma oportunidade de negócios e importante alternativa de acumulação, no processo de reprodução do sistema capitalista.

Desse modo, diante das demandas geradas pelas novas necessidades de habitar enclausurado, de trabalhar em segurança e de trafegar por espaços anônimos e vazios de significado, os cidadãos tornam-se reféns do mercado imobiliário, que os imobiliza e determina o programa de necessidades a serem atendidas. Nesse contexto, a cidade contemporânea pode ser caracterizada pela fragmentação e justaposição sócio-espacial da população do seu território.

Nesse processo, assume destaque o papel desempenhado na gestão das cidades pelos agentes do mercado imobiliário e das grandes corporações associadas ao capital financeiro que não oportunizam espaços a uma parcela significativa dos habitantes de baixo poder aquisitivo, os quais irão criar suas soluções próprias no sentido de conquistar o direito de viver e habitar na cidade. Em contrapartida, diante de conflitos desta natureza, a atuação do poder público no sentido de mediar e cumprir o papel que lhe cabe na gestão das cidades é bastante incipiente.

A cidade de Salvador vivenciou um crescimento econômico substancial e abrupto entre as décadas de 1960 e 1980, em decorrência, principalmente da instalação de parques industriais na Região Metropolitana, além da transferência para o Estado da Bahia de uma importante refinaria da Petrobrás, localizada nas proximidades das áreas de exploração de petróleo. Seguiu-se então uma demanda por mão de obra em larga escala, seguida pela necessidade de oferta de comércio e serviços que respondessem às necessidades cada vez maiores desta população de migrantes.

Nesse contexto, enquanto a “cidade legal” se organizava, a população de baixa renda produzia os espaços possíveis de morar, de preferência próximos ao local de

trabalho, com o objetivo de viabilizar sua sobrevivência, desfrutando, da forma como podiam, das amenidades proporcionadas pela proximidade da centralidade urbana. Estes espaços conquistados, embora sem infraestrutura adequada, não eram piores do que a pobreza no campo, que ficou fora dos “holofotes” e dos objetivos da atuação do poder público estadual, que passou a priorizar os investimentos na Região Metropolitana de Salvador, principalmente a produção da infraestrutura urbana necessária à instalação das plantas industriais.

Outras ondas de investimentos públicos se sucederam com o objetivo de promover o crescimento do Estado e, conseqüentemente, da capital da Bahia, e a expansão das demandas por novos espaços de morar gerou uma forte pressão no mercado imobiliário que, associado ao capital financeiro, conquistaram facilidades junto ao poder público na intenção de gerar mais emprego e renda para a população urbana que não parava de crescer.

Nesse sentido, o espaço urbano da capital baiana se tensionou e se expandiu, e o retorno financeiro proporcionado pela comercialização de um grande volume de unidades imobiliárias seduziu o capital financeiro que entendeu ser essa uma excelente oportunidade de reprodução do ciclo capitalista, utilizando como produto o imóvel urbano.

Historicamente o direcionamento do crescimento da malha urbana de Salvador foi planejado, desde os primeiros estudos do EPUCS (Escritório Público de Urbanismo da Cidade de Salvador), em 1943, com vistas ao atendimento das novas demandas por espaços adequados, fugindo das estruturas preexistentes da cidade antiga, surgindo, desse modo os vetores de expansão da cidade moderna. A ampliação da rede viária incipiente, implantada apenas nas cumeadas, foi proposta nas áreas alagadas e insalubres dos vales, ocupados até então, pelas invasões dos “esquecidos” pelo poder municipal. A intenção era, não só sanear a cidade pela canalização dos rios urbanos, como também utilizar o traçado dos vales como opção de expansão em direção ao norte da cidade, premida que é pelos limites impostos por seu território peninsular. Nesse processo, a cidade portuária antiga se esvaziou ao ser abandonada pelo centro do poder estadual.

Justificada pela necessidade de financiar as necessárias ampliações da rede de infraestrutura urbana que atendessem ao crescimento da cidade, estas terras públicas foram alienadas e vendidas a preços baixos para os empreendedores privados durante a Reforma Urbana de 1968. Neste contexto histórico, o regime fundiário predominante na capital da Bahia era o de enfiteuse ou aforamento e a transferência de posse destas terras permitiu que os novos proprietários especulassem à espera da valorização imobiliária que justificasse a venda a terceiros.

Em 1973, tem-se a instalação do Centro Administrativo da Bahia (CAB) nas imediações de uma avenida que se tornaria o principal vetor de expansão urbana da cidade, a Avenida Paralela, posteriormente denominada Avenida Luis Viana Filho, em homenagem ao governante que a concebeu. Seu traçado, paralelo à orla oceânica mas distante dela, “rasgava” uma área ainda desocupada da malha urbana.

Na década de 1980, com a implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari e da Estrada do Coco (BA 099), com o objetivo de “encurtar” a distância entre os novos loteamentos residenciais e a cidade de Camaçari, dá-se continuidade ao vetor de crescimento protagonizado pela Avenida Paralela, incentivando-se a implantação de mais e maiores empreendimentos residenciais para além da conurbação Salvador – Lauro de Freitas.

Vale registrar que nas duas primeiras décadas de existência da Avenida Paralela (1970 a 1990), o território de entorno conquistado pela população de baixa renda, cuja forma de ocupação abrangia desde as invasões de áreas esquecidas e desvalorizadas pelo mercado imobiliário até a implantação de projetos de habitação social em locais distantes da antiga e da nova centralidade da cidade, esta última representada pelo conjunto de edificações e funções protagonizados pelo Shopping Iguatemi e pela nova Estação Rodoviária de Salvador. A partir do século XXI e com a escassez de terras disponíveis para a expansão urbana da cidade, esse território vem sendo palco de implantação de um número significativo de empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais de médio e alto padrão.

Nesse contexto, o presente trabalho tem como objetivo investigar e analisar o processo recente de expansão urbana da cidade de Salvador ao longo da Avenida Paralela no período de 1968 a 2013, adotando como escala espacial de análise a área de entorno desse “vetor urbanizado”.

O período definido se articula com marcos histórico-urbanos da cidade de Salvador que, neste espaço de tempo se reconfigurou tanto com relação às características fundiárias e socioespaciais, quanto à gestão do seu território. Tomando como ponto de partida o ano de 1968, quando se deu a alienação de terras públicas pela Prefeitura Municipal e como destino temporal o início de século XXI, mais precisamente o ano de 2013, observam-se transformações radicais na cidade. Da cidade portuária à metrópole, trata-se de analisar a expansão urbana de Salvador sob o aspecto da produção do espaço urbano e ampliação do sistema viário, dialogando com os aspectos conceituais e referenciais que embasam a pesquisa.

Com relação a questão da escala, vale registrar que o termo “escala parcial” é comumente adotado em trabalhos científicos como a “área de abrangência de um processo ou fenômeno (local, regional, nacional e global)” (CORRÊA, 2011). Considerando que na cidade contemporânea os espaços urbanos vão sendo ressignificados pelos novos meios de transporte e inovações tecnológicas, e que os fenômenos e processos são interdependentes e inter-relacionados, a ponto de ações que ocorrem em uma escala reverberarem em outras, surge a necessidade, em alguns estudos, incluindo esta pesquisa, de se adotar a abordagem a partir de uma escala intermediária, considerando as escalas intermediárias da megalópole e dos eixos urbanizados (CORRÊA, 2011).

Embora o termo “eixo urbanizado” adotado por esse autor se refira a aglomerações urbanas, vilas e cidades ao longo de rodovias interurbanas, é possível fazer um paralelo, estendendo o entendimento da escala intermediária para o espaço intra-urbano na cidade contemporânea, adotando-se o termo de “vetor urbanizado”, o qual está diretamente relacionado ao processo espacial que aí ocorre, ou seja, a “um conjunto de forças atuando ao longo do tempo, viabilizando localizações, realocações

e permanências de atividades e população sobre o espaço da cidade” (CORRÊA, 2011, p.43)

O referido estudo reveste-se de importância para o entendimento da cidade contemporânea de Salvador, considerando-se o registro de poucos trabalhos acadêmicos que tenham como enfoque uma reflexão crítica acerca da consolidação desse novo território na capital baiana, a partir do vetor urbanizado da Avenida Paralela.

A hipótese básica refere-se, pois à consolidação da Avenida Paralela na primeira década do século XXI - inicialmente implantada como um elo de ligação entre a capital e outros municípios da Região Metropolitana de Salvador, na intenção da expansão urbana da cidade – como o elemento central de um novo território, que se constitui na principal expressão contemporânea da cidade de Salvador – fragmentada espacialmente e segregada socialmente.

Nesse contexto, buscaram-se respostas aos seguintes questionamentos:

- ✓ Qual o papel desempenhado pela Avenida Paralela no contexto do processo histórico de expansão urbana de Salvador, desde a sua implantação até a primeira década do século XXI?
- ✓ Qual a periodização do processo de ocupação da Avenida Paralela?
- ✓ Qual a atuação dos agentes público e privado no desenvolvimento urbano desse território?
- ✓ Qual o perfil dos empreendimentos consolidados nesta área?
- ✓ Qual a caracterização atual do território da Paralela quanto ao uso do solo, infraestrutura e população residente?

A metodologia utilizada foi baseada principalmente na pesquisa quantitativa, na busca por informações relevantes e reveladoras na ampliação do conhecimento sobre o objeto de estudo (Figura 1), utilizando, para tanto as seguintes técnicas de pesquisa: a pesquisa documental, a pesquisa bibliográfica e a pesquisa de campo. No primeiro caso, tem-se o levantamento de informações do Censo Demográfico de 2010, bem como

aquelas relativas aos alvarás de construção emitidos pela Prefeitura Municipal de Salvador para os empreendimentos localizados no entorno da Avenida paralela, no período de 2000 a 2012. A partir dessa base de dados, foram sistematizados os mapas temáticos, quadros e planilhas. Além disso, foram utilizadas as publicações e documentos disponibilizados na internet, relativos à legislação municipal – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador – (PDDU/2008), Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (LOUOS/1984) – bem como os decretos federais e estaduais relevantes para a objeto de estudo.

Com relação à pesquisa bibliográfica, esta abrangeu a revisão teórica que fundamentou os conceitos norteadores do presente trabalho bem como a coleta de informações em periódicos da época da concepção do projeto da Avenida Paralela e a contextualização do projeto do planejamento urbano para a cidade em expansão.

Quanto à pesquisa de campo, esta foi realizada com o intuito de confirmar ou revelar novas informações, em um processo dialético onde o planejamento e a realidade se confrontam, dialogam e revelam novas vertentes na busca pela informação e na produção do conhecimento.

Deve-se registrar ainda sob o aspecto metodológico, o caráter da pesquisa realizada a partir do “observador participante”, considerando-se o fato de a autora ser moradora do entorno dessa via urbana, tendo acompanhado as transformações ocorridas durante os últimos 22 anos, usuária que sempre foi desse eixo viário e dos equipamentos instalados no seu entorno.

A dissertação está estruturada em três capítulos, a saber:

No Capítulo 1 são apresentados inicialmente os conceitos norteadores que fundamentaram e orientaram os estudos subseqüentes, destacando-se os conceitos de território e territorialidade, fragmentação e justaposição sócio-espacial, espoliação urbana e ordem excludente e, por fim, o conceito de agentes sociais na produção do espaço urbano. Na análise destes conceitos observa-se que os fenômenos urbanos contemporâneos seguem uma lógica que privilegia o cidadão enquanto consumidor e os espaços urbanos mercantilizáveis, num processo de sombreamento do papel da gestão

municipal e estadual sobre o espaço urbano. Estes fenômenos, aceitos pelo senso comum como consequência natural do progresso e do crescimento urbano, transformam a cidade num palco de negócios protagonizados por grandes corporações, incluído aí o Estado, em direção ao ocaso da valorização da cidadania e da qualidade de vida urbana.

Em seguida, o capítulo apresenta uma breve abordagem histórica do processo de expansão urbana nas cidades industrial, moderna e contemporânea, numa tentativa de relacionar os antigos e novos processos de espacialização das cidades, que, embora distintas e carregadas de identidades próprias e específicas, possuem como elemento comum o fato de se constituírem em locus do viver da espécie humana urbana

O Capítulo 2 descreve a conformação urbana de Salvador, enfatizando, no primeiro item, a modernização da cidade, conforme a proposta de expansão urbana radial concêntrica do EPUCS (Escritório Público de Urbanismo da Cidade de Salvador), em 1943, e posteriormente, a expansão urbana de Salvador ocorrida a partir da década de 1970. O segundo item enfatiza o processo de implantação e o papel desempenhado pela Avenida Paralela no âmbito da expansão urbana da cidade, no período de 1968 a 2013. Neste caso, e no intuito de melhor entender a organização socioespacial que hoje se apresenta, foram definidos três períodos articulados a marcos históricos-urbanos da cidade, os quais revelam funções distintas desempenhadas por esse vetor urbanizado. O primeiro período (1968 – 1973) tem início com a Reforma Urbana de 1968 – que alienou grande parte dos terrenos de posse do município localizados nessa área – abrangendo a implantação da Avenida Paralela na década de 1970.

O segundo período (1974 – 2000) se inicia com a duplicação da avenida – que passa a se constituir em importante elo de ligação entre a capital da Bahia e o território que viria a se consolidar como sua Região Metropolitana. Nesse período registra-se a baixa intensidade de ocupação da área de entorno deste vetor de expansão urbana, caracterizando uma lenta ocupação pela classe média, promovida principalmente por planos de habitação coletiva, financiados por fundos advindos dos bancos estatais.

O terceiro e último período (2001 – 2013) tem início, em âmbito local, com a implantação do “Loteamento Alphaville Salvador”, em 2001, que será o precursor de um significativo número de empreendimentos residenciais, comerciais e de serviços de



grande porte, que passam a se implantar no entorno da avenida, constituindo a “cidade de negócios”. Neste contexto, esta via consolida-se também como eixo de conexão entre os empreendimentos aí instalados. Em âmbito nacional, registra-se nesse período, a promulgação da Lei do Estatuto da Cidade e, posteriormente, a criação do Ministério das Cidades (2003), com a consequente disponibilização de vultosos recursos financeiros para o financiamento destinados à construção de imóveis de médio e alto padrão em larga escala no país.

Esse período se encerra em 2013 com o anúncio da implantação da linha de transporte público do tipo metrô de superfície, com a previsão de expansão desse eixo viário até a Linha Verde (BA-099), garantindo um rápido deslocamento do cidadão/consumidor a novas fronteiras do mercado imobiliário, prevendo a retomada da função de elo de ligação da Avenida Paralela, a qual foi perdida durante o processo de ocupação e densificação de sua área lindeira.

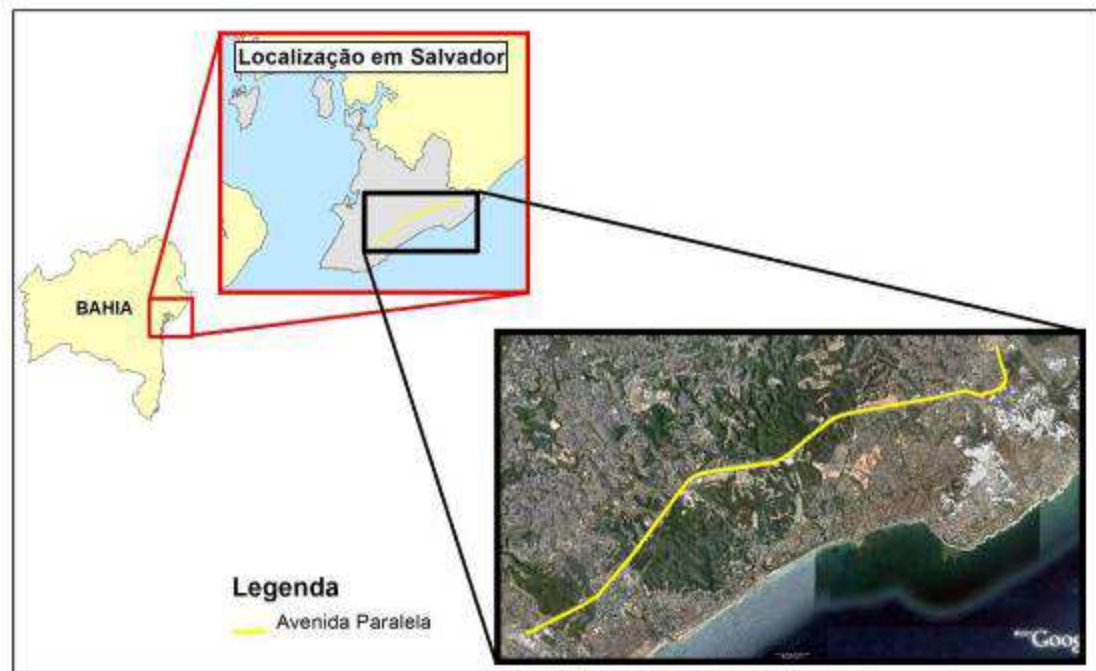
O Capítulo 3 revela a configuração sócio-espacial do território do entorno da Avenida Paralela, abordando dois aspectos principais. Em primeiro lugar, a análise da atuação dos agentes sociais privados e públicos e dos movimentos sociais, no período de 1968 a 2013 na produção do espaço. Em segundo lugar, trata da dinâmica sócio-espacial contemporânea, abrangendo aspectos relacionados ao uso do solo, infraestrutura, tipologia habitacional, faixa de renda e densidade demográfica, utilizando como fontes de dados o Censo do IBGE (2010), os alvarás de construção emitidos pela Prefeitura Municipal de Salvador e a pesquisa de campo.

Apoiados nos dados extraídos das pesquisas realizadas, construiu-se mapas temáticos, tabelas, quadros e gráficos que buscam, ao sintetizar as informações encontradas, refletir sobre o fenômeno estudado, no sentido de compreender e esclarecer os processos estudados.

Por fim, o trabalho visa contribuir, de modo específico, acerca do entendimento da Salvador contemporânea, a partir da análise do processo recente de expansão da cidade, tendo como recorte específico, a Avenida Luis Viana Filho – a Paralela – eleita como palco da pesquisa que ora se apresenta, e, de modo mais amplo, para o

conhecimento dos fenômenos que caracterizam a expansão urbana nas metrópoles contemporâneas de um modo geral.

Figura 1- Localização da área de estudo  
Salvador/BA - 2013



Fonte: Google 2008, PMS 2013

Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013

## **CAPÍTULO 1**

### **QUESTÕES CONCEITUAIS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA E O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DAS CIDADES**

As aglomerações urbanas sempre foram objeto de estudo e pesquisa, desde o momento em que se transformaram em estruturas essenciais à sobrevivência da espécie humana. Acredita-se que as teorias e conceitos elaborados ao longo da história a respeito das cidades, são fundamentais para o entendimento das questões urbanas atuais, principalmente quando se percebe que, em diferentes contextos históricos, identifica-se no espaço urbano fenômenos que se perpetuam ao longo do tempo.

Neste capítulo, vai-se apresentar as principais questões conceituais contemporâneas que embasam a pesquisa – abrangendo os conceitos de território e territorialidade, fragmentação e justaposição sócio-espacial, espoliação urbana e ordem excludente e agentes sociais na produção do espaço urbano – bem como, através de uma breve abordagem histórica das cidades, identificar as principais concepções e proposições que influenciaram o processo de expansão urbana da cidade contemporânea..

#### **1.1. Questões conceituais na cidade contemporânea**

A tentativa de conceituar a Cidade a partir da sua gênese parece um caminho mais fácil do que definir um objeto de estudo tão complexo em todas as suas dimensões: física, econômica, social e política. Some-se a isso o fato de que essas dimensões se combinam quando o ser humano – ator e autor das relações sociais aí desenvolvidas - interage com o espaço.

No tecido urbano contemporâneo pode-se encontrar marcas e cicatrizes da história ali desenvolvida, influenciando e convivendo com novos momentos que vão se superpondo ao longo do tempo. A cidade se define a partir desse processo histórico e os conceitos de território e territorialidade, fragmentação e justaposição sócio-espacial, ordem excludente e espoliação urbana, e a ação dos agentes público e privado na produção do espaço urbano são fundamentais para o entendimento da cidade

contemporânea, e em particular, das metrópoles brasileiras, que integram um conjunto de cidades periféricas.

Essas, segundo Maricato (2013) são caracterizadas por um mercado formal com oferta limitada de moradias de luxo para a minoria da população; pelo lucro elevado das atividades especulativas com imóveis; pela retenção de terras ociosas nas cidades e, por último, pela ausência de políticas sociais em escala significativa.

Desta forma, acredita-se que os conceitos aqui tratados são capazes de traduzir e fundamentar os fenômenos e processos que se pretende analisar.

### **1.1.1. Território e territorialidade: uma questão da cidade contemporânea**

Ao se apropriar e criar uma identidade com o meio físico, o ser humano o transforma em território, o qual, segundo Raffestin, “é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder”. (RAFFESTIN, 1993, p.143-144). O poder entendido não somente como o que “se manifesta por intermédio dos aparelhos complexos que encerram o território, controlam a população e dominam os recursos” (RAFFESTIN, 1993, p.52), mas também como parte integrante de qualquer relação própria da sociedade.

Assim as cidades contemporâneas se traduzem em territórios distintos, de acordo com o contexto social, espacial, político e temporal, adquirindo uma dimensão simbólica que irá refletir as características culturais e identitárias da sua população. Entretanto Albagli nos lembra que:

As diferenças e desigualdades territoriais residem tanto em suas próprias características físicas e sociais, como na forma em que se inserem em estruturas mais amplas. Cada território é, portanto, moldado a partir da combinação de condições e forças internas e externas, devendo ser compreendido como parte de uma totalidade espacial. (ALBAGLI, 2004, p. 28)

E como parte de uma totalidade espacial assumem funções específicas dentro da teia de relações entre as comunidades, intra ou intermunicipais. Destas relações advêm hierarquias, jogos de poder e protagonismos que geram tensões entre as partes e no todo, de caráter inclusivo ou exclusivo.

E para complementar as noções relativas ao conceito de Cidade, torna-se mister citar o valor do sentimento de pertencimento que irá permear as relações do cidadão com seu espaço. Albagli assim define territorialidade:

O conceito de territorialidade refere-se, então, às relações entre um indivíduo ou grupo social e seu meio de referência, manifestando-se nas várias escalas geográficas – uma localidade, uma região ou um país – e expressando um sentimento de pertencimento e um modo de agir no âmbito de um dado espaço geográfico. (ALBAGLI, 2004, p.29)

Este estudo adota o conceito de Cidade como um espaço geográfico limitado, que inclui as relações do agrupamento humano com seu território, permeado pelo sentimento de pertencimento, numa ótica que questiona a adesão voluntária, ou a falta dela, em relação aos interesses da comunidade. Comunidade entendida aqui como o conjunto de indivíduos, às vezes de origem comum e, na maioria das vezes, de um território comum, com necessidades e demandas da mesma natureza.

### **1.1.2. Fragmentação e justaposição sócio-espacial**

As cidades do início do século XXI encontram-se ainda sob a vigência dos princípios e dogmas da arquitetura moderna, em constante evolução e adaptação aos novos tempos vividos pela humanidade. A globalização e a inovação tecnológica são os fatores que mais contribuíram para a nova onda migratória que se abateu sobre as cidades contemporâneas a partir do final do século XX e, com maior intensidade, está ocorrendo no início do novo século.

Grandes investimentos vêm sendo feitos em tecnologias que dispensam a mão de obra no campo e aumentam a produtividade na indústria de alimentos. Desta forma, o excedente da população agrícola, incluídos aí os pequenos proprietários de terras que não resistem às forças predatórias das grandes corporações, se desloca para as cidades, onde enxerga esperança de prosperar. O reflexo desta situação que vem atingindo as grandes cidades do planeta, em maior ou menor proporção, tanto no Oriente como no Ocidente, é a presença da pobreza e da fragmentação do tecido urbano que imperam nas cidades contemporâneas.

Antes de se desdobrar na análise dos impactos destes fenômenos no território das cidades contemporâneas, vale lembrar também as amenidades conquistadas pela população dos centros urbanos no mundo, que ao final representam o ímã que atrai e adensa o território das aglomerações urbanas.

Como dito anteriormente, o subproduto dessa atração permanente das cidades contemporâneas sobre a população rural, se revela

[...] com a ampliação dos cinturões periféricos, onde se junta uma enorme quantidade de populações deserdadas. Em suma, a cidade socialdemocrata que se afirmou no segundo pós-guerra torna-se ameaçada em suas fundações, pois o tecido social é submetido a intensas pressões que produzem uma verticalização crescente: os ricos tendem a se tornar mais ricos, desfrutando as oportunidades disponibilizadas pela ampliação dos mercados, enquanto os mais pobres afundam na miséria, destituídos de sistemas de proteção social. (BAUMAN, 2009, p.8)

A pobreza urbana, por esta ótica, é compreensível. Muito pior do que morar em favelas e desfrutar das amenidades da cidade, mesmo com acesso restrito, é viver na pobreza rural. Mas a concentração da pobreza em certas áreas da cidade cria “guetos” que geram o medo e a desconfiança. A intensificação da migração cidade-cidade, mais recente efeito da globalização e da onipresença das grandes corporações multinacionais, traz a diversidade para o cotidiano do cidadão acostumado à confortável e conhecida cultura do seu lugar.

A presença do “estrangeiro” é inerente à cidade contemporânea. A cidade medieval possuía cinturões de muros que restringiam o acesso de forasteiros, mas, segundo Le Goff, “o estrangeiro, durante muito tempo, é recebido, antes, com interesse, curiosidade e honra, do que como objeto de repulsa, de desprezo” (LE GOFF, 1998, p.54). A situação atual é diametralmente oposta: o “estrangeiro” tem livre acesso ao espaço intra-urbano e com ele interage. Nas cidades atuais os estrangeiros existem e estão muito próximos.

O estrangeiro é, por definição, alguém cuja ação é guiada por intenções que, no máximo, se pode tentar adivinhar, mas ninguém jamais conhecerá com certeza. O estrangeiro é a variável desconhecida no cálculo das equações quando chega a hora de tomar decisões sobre o que fazer. Assim, mesmo quando os estrangeiros não são abertamente agredidos, sua presença em nosso campo de ação

sempre causa desconforto e transforma em árdua empresa a previsão dos efeitos de uma ação, suas probabilidades de sucesso ou insucesso. (BAUMAN, 2009, p.38)

Se é difícil compartilhar os lugares com o estrangeiro, e se eles se encontram hoje em todos os espaços, desde a vizinhança residencial até as áreas comerciais, institucionais e informacionais, a herança do homem medieval recomenda a criação de uma separação física, nos moldes dos fossos e muralhas das cidades da Idade Média. A diferença é que lá o perigo vinha de fora, e na cidade contemporânea, o inimigo mora ao lado. A auto-segregação portanto pode ser definida neste contexto, segundo Vasconcelos, como “o processo pelo qual determinados grupos preferem se separar dos demais” (VASCONCELOS, 2011a) o que faz Villaça constatar que, por meio deste processo, “torna-se cada vez mais acentuada a divisão de nossas metrópoles em duas cidades divorciadas uma da outra – a dos mais ricos e a dos mais pobres e excluídos .” (VILLAÇA, 2012, p.311)

As cercas dividem o espaço em dentro e fora e amplificam as diferenças entre as territorialidades vizinhas. Inibem a convivência entre os cidadãos que abandonam os espaços públicos, desintegrando a vida comunitária.

Assim o ambiente construído nas cidades do século XXI, principalmente nas áreas de expansão recente, apresentam:

a existência paralela de deteriorização e superconstrução. Os dois fenômenos são produzidos pelo próprio processo de construção nas cidades sob relações sociais capitalistas, isto é, o crescimento desigual é intrínseco à natureza capitalista do desenvolvimento. (GOTTDIENER, 1993, p.29)

O efeito mais nefasto dos enclaves urbanos é a disseminação do sentimento de homogeneidade que impera nestes territórios. Tanto os enclaves de alta quanto de baixa renda favorecem as tendências segregacionistas deixando claro que a falta de convivência entre os diferentes faz crescer o medo e a desconfiança nas cidades. Desta forma, as futuras gerações não irão desenvolver a habilidade necessária para negociar suas diferenças no contexto das cidades. E aí se estabelece o maior dos paradoxos: a atração exercida pelas cidades sempre foi diretamente proporcional à sua complexidade e heterogeneidade. Quanto mais heterogêneas e complexas, maiores e mais variadas são

as oportunidades que pode oferecer. Portanto os mesmos aspectos da vida urbana que atraem, repelem os seus habitantes.

A arquitetura que traduz o medo e a intimidação se espalha pelos centros urbanos e se tornou um dos traços mais visíveis da cidade contemporânea. A mesma barreira que protege, segrega. A reprodução do espaço urbano, comandado cada vez mais pelos incorporadores imobiliários, traz a marca da insegurança no planejamento rigoroso de verdadeiras fortificações, cada vez mais desconectadas com a espontaneidade das ruas, a surpresa e oferta de aventura, atrativos da vida urbana.

As ondas migratórias do campo para a cidade observadas no Brasil, na primeira metade do século XX, aceleraram a urbanização das cidades, principalmente as de grande porte, resultando na concentração, atualmente, de mais da metade da população brasileira nos grandes centros urbanos que conformam 24 regiões metropolitanas.

Na Região Metropolitana de Salvador, a intensa industrialização a partir da década de 1950 seguida por uma enorme demanda por serviços, resultou em um crescimento econômico acelerado o qual entretanto, não foi acompanhado pela implantação de infraestrutura compatível, a exemplo da disponibilização de espaços de moradia acessíveis economicamente para as faixas de menor renda, e da implantação de espaços públicos de convivência, redes de drenagem e esgoto, necessários à promoção da qualidade de vida no espaço urbano.

Face às limitações das políticas habitacionais no atendimento à demanda pelo espaço de morar tanto dos imigrantes interurbanos, quanto dos descendentes de escravos, surgiram então as favelas, caracterizadas como formas precárias e provisórias de moradia, que se instalavam à revelia da cidade formal, mas com a complacência dos poderes públicos locais. Ou como afirma Ângela Gordilho-Souza,

É possível afirmar que a expectativa do caráter “provisório” desse tipo de ocupação habitacional, fadado tendencialmente a desaparecer com o “desenvolvimento” da lógica capitalista de produção do espaço, não se confirma na realidade brasileira. Ante as intensas demandas ocorridas neste século, a “desordem” não foi resolvida, nem pelas concepções de planos urbanísticos modernos, nem pela via do mercado, nem pelas políticas habitacionais de erradicação de favelas e



construção de conjuntos nas periferias urbanas. (GORDILHO-SOUZA, 2001, p.74).

A autoconstrução e a informalidade, características desta produção do espaço urbano, foram e continuam sendo, embora em ritmo bem menos acelerado no início deste século, a solução encontrada para a redução do déficit habitacional quantitativo da metrópole baiana. O início desta luta pela conquista do espaço de moradia através das invasões inicia-se a partir da década de 1940, e acelera-se na década de 1960, com a implantação da Petrobrás e do Centro Industrial de Aratu e do Pólo Petroquímico de Camaçari.

De um modo geral, as consequências desta rápida transformação das cidades em metrópoles são visíveis no espaço urbano que, de repente, se torna alvo na disputa pelo espaço de morar. Agravada pela pressão do mercado imobiliário formal na corrida pela obtenção do lucro, a especulação imobiliária direciona o crescimento da cidade e a produção do espaço urbano, sobrepondo-se, e até mesmo influenciando a aprovação de normas e parâmetros urbanísticos municipais, de acordo com seus interesses.

A ocupação informal em Salvador se pautou em grande parte pela proximidade física do local de trabalho, aproveitando-se de vazios urbanos intersticiais (geralmente áreas em litígio judicial) e remanescentes de áreas de vegetação nativa, próximas à córregos de despejo de esgoto e lixo. Estas áreas, ou eram públicas, ou estavam à margem das iniciativas do mercado imobiliário formal e, por isso, foram crescendo e se densificando com a cumplicidade dos poderes públicos constituídos.

Essas ocupações informais se deram inicialmente nas áreas de várzeas, tendo sua população sido posteriormente expulsa, quando da implantação das vias de vale, direcionando-se para as áreas periféricas da cidade, representadas pelo Subúrbio Ferroviário e pela região do Miolo de Salvador. A partir do final da década de 1960, a expansão da periferia de Salvador vai se dar, principalmente, mediante a atuação do poder público estadual e municipal, com a implantação de conjuntos habitacionais e loteamentos para as faixas de renda de 3 a 5 salários mínimos, bem como da Avenida Suburbana. Com a intensificação dos fluxos migratórios registra-se a ocupação informal de áreas remanescentes localizadas no entorno desses empreendimentos.

Paralelamente, o rápido crescimento populacional da cidade levou a uma corrida pela ocupação dos espaços urbanos remanescentes e, a partir daí, observa-se uma crescente proximidade entre ocupações formais e informais, legais e ilegais, cada uma com conformidades espaciais díspares e características sociais próprias. Nesse sentido, concomitante à expansão da periferia, algumas áreas de baixa renda permaneceram inseridas na malha urbana “formal”. Conforme afirma Pedro Vasconcelos, “este é o caso da proximidade espacial com uma enorme distância social”. O autor analisa o fenômeno da justaposição como uma forma espacial resultante de um processo social, observando que:

essa proximidade espacial evita os custos de transporte para os trabalhadores domésticos e de serviços que exercem suas atividades nos bairros de alta renda. Há como um processo de simbiose, na medida em que cada família residente nos bairros “ricos” depende (e explora) dos serviços de empregadas domésticas, babás, porteiros ou caseiros, que sub-remunerados, procuraram residir nas proximidades do seu trabalho. (VASCONCELOS, 2011a, p.17)

Vale ressaltar que esse processo de proximidade/contigüidade em Salvador vem se intensificando recentemente com a escassez de terras e, particularmente a partir da implantação dos projetos do Programa Minha Casa Minha Vida (PCMCMV) do governo federal. Esta proximidade se rebate no efeito da justaposição sócio-espacial, que isola populações heterogêneas ricamente homogeneizadas em seus próprios “guetos”.

E como bem lembra Villaça,

No processo de produção/consumo do espaço urbano, as classes sociais entram em uma disputa. [...] As classes sociais disputam as vantagens do espaço, e a vantagem mais disputada é a localização “pura”. As localizações se definem pelas condições e possibilidades de acesso dos homens aos recursos do espaço urbano, do espaço construído. (VILLAÇA, 2012, p.356)

Percebe-se portanto que, em Salvador, a desigualdade socioeconômica é francamente percebida no espaço urbano. O olhar estrangeiro, que não está familiarizado com as desigualdades socioespaciais do nosso país, é capaz de imaginar que ao transpor limites intraurbanos esteja atravessando fronteiras entre nações, tal as

riquezas culturais diversas que irá encontrar em cada local, diferentes contextos de infraestrutura e, principalmente no caso deste estudo, linguagem arquitetônica e urbanística próprias. Compreende-se, dessa forma, o contraste entre a cidade formal, legal e regulamentada, e a cidade informal, ilegal e sem regulamentação.

### **1.1.3. Espoliação urbana e ordem excludente na cidade em expansão**

Espoliação urbana “é a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que, juntamente ao acesso à terra e à moradia, apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução dos trabalhadores.” (KOWARICK, 2009, p.22). Ao atualizar este conceito, o próprio autor contribui ao situar que o acesso aos bens de consumo qualifica os moradores urbanos como incluídos ou excluídos da ordem urbana. No que se refere à ordem excludente, incorporou-se o pensamento deste teórico que, ao atualizar a problemática da espoliação urbana no contexto da cidade contemporânea, observa que a maior perversidade deste processo político foi a concepção de um ordenamento que gera a subcidadania urbana, a qual se manifesta “na irregularidade, ilegalidade ou clandestinidade face a um ordenamento jurídico-institucional que, ao desconhecer a realidade socioeconômica da maioria, nega o acesso a benefícios básicos para a vida.” (KOWARICK, 2009, p. 10).

Este ordenamento se baseia claramente na relação produto/poder aquisitivo, onde o produto é o espaço urbano e o poder aquisitivo representa a capacidade financeira de consumo privado deste espaço. A partir daí, definem-se novos territórios e territorialidades não mais a partir do planejamento urbano pensado para o bem estar e convívio social.

Definem-se no espaço suas porções desiguais, no qual o espaço é uma mercadoria nutrida de preço e especulação capitalista, objetivando-se inviabilizar ou anular o acesso à determinadas porções do espaço para camadas sociais que detém um poder de aquisição/apropriação menor. (OLIVEIRA JR, 2008 p.9)

Em poucas palavras, é a negação do direito à cidade defendido por Henri Lefebvre: “O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita

ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada.” (LEFEBVRE, 1991, p.116)

Neste sentido, Mauro Magatti, prefaciando Zygmunt Bauman em *Confiança e medo na cidade*, expõe que, neste contexto, o tecido social é submetido a imensas pressões e que:

Quem possui recursos econômicos ou tem condições de deslocar-se tenta se defender criando verdadeiros enclaves, nos quais a proteção é garantida por empresas privadas de segurança, ou transferindo-se para áreas mais tranquilas e nobres. Os mais pobres (ou seja, aqueles que são obrigados a permanecer onde estão) são forçados, ao contrário, a suportar as consequências mais negativas das mudanças. Isso só pode gerar um crescente e difuso sentimento de medo. (BAUMAN, 2009, p.7)

Neste mesmo livro, Zygmunt Bauman conceitua o desenvolvimento urbano da cidade contemporânea como consequência da atmosfera do medo presente em todos os fragmentos sociais traduzido na arquitetura da cidade: “A arquitetura do medo e da intimidação espalha-se pelos espaços públicos das cidades, transformando-a sem cessar – embora furtivamente – em áreas extremamente vigiadas, dia e noite.” (BAUMAN, 2009, p. 12)

#### **1.1.4. Agentes sociais na produção do espaço urbano**

Para o desenvolvimento do presente trabalho, convém analisar e revelar quais são os agentes da produção do espaço urbano, visto que é evidente que a expansão da cidade contemporânea obedece às lógicas por eles estabelecidas. Citando Corrêa, que vem atualizando os estudos sobre a atuação dos agentes sociais na produção do espaço urbano desde 1989, este espaço, seja o da rede urbana, seja o intra-urbano,

É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade. (CORRÊA, 2011, p.43)

Corrêa (2004) aborda os agentes sociais que historicamente se fazem presentes na produção do espaço urbano nas cidades brasileiras, com atuações mais ou menos prevalentes a depender do contexto em que se apresentem. Segundo o autor com maior

ou menor intensidade, reconhece-se que os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os movimentos sociais definem a conformação sócio-espacial das cidades capitalistas contemporâneas (CORREA, 2004).

Pedro Vasconcelos entra no debate e defende a utilização do termo “agentes sociais”:

A utilização de “agentes modeladores” pode ser criticada uma vez que ela parece se limitar ao exame das formas urbanas. Além disso, essa noção tem uma longa tradição na Geografia Física, que considera o homem apenas como um “agente antrópico”, o que é mais restritivo ainda. Por outro lado, o uso da noção de agentes sociais parece ser bastante rico para o entendimento das cidades brasileiras, na medida em que “agentes” não capitalistas podem ser incluídos nas análises, o que permite, entre outras possibilidades, a sua utilização no presente e no passado. (VASCONCELOS, 2011b, p. 92).

Apesar de identificados individualmente, os três primeiros agentes citados acima, costumam ter objetivos comuns, dentre eles a reprodução e continuidade do processo de acumulação, propósito dominante da sociedade capitalista. Mas podem também entrar em conflito, visto que para o grande proprietário dos meios de produção, como industriais e grandes incorporadores imobiliários, interessa que as novas áreas de expansão das cidades sejam baratas, o que não favorece os negócios do proprietário fundiário que prefere que a infraestrutura chegue rapidamente às suas terras acumuladas, elevando o valor imobiliário das mesmas.

Por outro lado, os proprietários dos meios de produção podem também acumular terras como uma forma de investimento e o mesmo agente ser também um proprietário fundiário, o mesmo acontecendo com os promotores imobiliários que modernamente passaram a ser grandes consumidores de espaço urbano onde implementaram toda a cadeia da indústria da construção civil.

Ao atualizar o conceito de agentes sociais e sua atuação na cidade contemporânea, Corrêa analisa dois aspectos que contemplam os três agentes citados anteriormente: os proprietários dos meios de produção, os promotores imobiliários e os

proprietários fundiários. Ao identificar “estratégias e práticas espaciais<sup>1</sup> distintas e um único agente” e “estratégias e práticas espaciais semelhantes e diferentes agentes”, o autor verifica que:

A terra urbana pode ser objeto de interesse de promotores imobiliários, de empresas industriais, do estado e de outros agentes. Práticas espaciais como a esterilização da terra, fragmentação e remembramento, assim como loteamentos descontínuos da periferia, podem ser comuns a diferentes agentes sociais. O espaço produzido refletirá essas estratégias e práticas espaciais. (CORRÊA, 2011, p. 45)

Em Salvador, mesmo considerando-se a atuação do Estado na produção habitacional, quer seja na Reforma Urbana (1968), quer seja nos empreendimentos da URBIS e BNH, deve-se computar a crescente importância da participação do mercado imobiliário, o qual, desde o final da década de 1990, vem sendo incentivado pela facilidade de crédito para produção de unidades habitacionais destinadas à todos os níveis de renda, transformando-se em um dos agentes principais no processo de produção do espaço urbano ao demandar e reservar áreas para implantação de novos empreendimentos, bem como atuar diretamente na definição e aprovação de legislação urbanística.

Nesse sentido, agravada pela pressão do mercado imobiliário formal na corrida pela obtenção do lucro, a especulação imobiliária vem direcionando o crescimento da cidade de Salvador e a produção do espaço urbano, sobrepondo-se, e até mesmo influenciando a aprovação de normas e parâmetros urbanísticos municipais, de acordo com seus interesses. Desses desencontros nascem as soluções fora da ordem estabelecida, que se fundamentam e se justificam numa percepção mais atualizada que coloca o direito à moradia antecedendo o direito à propriedade.

Quando ao agente social “Estado”, este permanece com a função de organizar a cidade do ponto de vista social e espacial. Para situar os aspectos pertinentes a este agente em especial, observa-se o papel do Estado nas cidades brasileiras, em sua extrema complexidade, incluindo-se neste recorte específico.

---

<sup>1</sup> As práticas espaciais constituem ações espacialmente localizadas, engendradas por agentes sociais concretos, visando a objetivar seus projetos específicos. (CORRÊA, 2004, p.68)

A multiplicidade de papéis que o Estado brasileiro desempenha faz com que sua atuação (quando ocorre) seja ampla, geral e irrestrita no espaço urbano, já que lhe cabem as funções de: estabelecer leis, regras, normas e posturas no uso e ocupação do solo urbano; definir os valores dos tributos municipais em relação aos imóveis e empreendimentos; atuar como promotor imobiliário ao construir imóveis para determinados grupos sociais; atuar como investidor industrial ao implementar parques industriais e oferecer incentivos fiscais para a captação de grandes fábricas empregadoras de mão de obra, entre tantas ações que se colocam no âmbito da gestão municipal, estadual e federal.

Em Salvador, a pressão pela reprodução de terras edificáveis vem resultando na flexibilização dos parâmetros urbanísticos municipais na cidade, nunca antes vista com tamanha intensidade, desaguando num caos urbano, a exemplo da co-vigência legal e simultânea de dois planos diretores – 2004 e 2008, e da suspensão judicial da aplicação da lei de uso e ocupação do solo, ocorrida em maio de 2012 e reiterada em junho de 2013. Em muitas ocasiões, esta indefinição na aplicação da legislação municipal, emperrou o licenciamento, não só de novos empreendimentos imobiliários, como de intervenções urbanísticas essenciais ao desenvolvimento de projetos de melhoria do ambiente urbano. Estas questões são ainda mais agravadas, recentemente, por ocasião dos investimentos que vêm sendo realizados em decorrência da realização da Copa do Mundo de 2014.

No âmbito das cidades latino americanas, onde se insere esta pesquisa, é importante registrar que, ainda discorrendo sobre o papel do Estado na produção do espaço urbano,

Essa multiplicidade de papéis também se efetiva na escala da rede urbana. Tanto nessa escala como na do espaço intraurbano estabelecem-se relações com outros agentes sociais, como empresas industriais e de consultoria, bancos, empreiteiras, universidades e proprietários de terra. Nessas relações entram em jogo mecanismos de negociação, cooptação e clientelismo, aos quais a corrupção não é estranha. (CORRÊA, 2011, p.46)

Por último, mas não menos importante, registra-se os movimentos sociais, antes representados pelos grupos sociais excluídos, hoje ampliado no sentido de que as

reivindicações de espaços urbanos para a população de baixa renda não são pleiteadas unicamente por representantes destes grupos sociais.

Os processos espaciais protagonizados por estes agentes sociais podem ser identificados de diversas formas: desde a formação de favelas, resultantes de invasões de lotes públicos e privados, até a autoconstrução em loteamentos periféricos ou a construção de habitação de interesse social pelo Estado.

Nas palavras de David Harvey: “Vivemos, afinal, num mundo em que os direitos da propriedade privada e a taxa de lucro superam todas as outras noções de direito.” (HARVEY, 2013). E conclui:

Um passo para a unificação dessas lutas é adotar o direito à cidade, como slogan e como ideal político, precisamente porque ele levanta a questão de quem comanda a relação entre a urbanização e o sistema econômico. A democratização desse direito e a construção de um amplo movimento social para fazer valer a sua vontade são imperativas para que os despossuídos possam retomar o controle que por tanto tempo lhes foi negado e instituir novas formas de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir em que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo do termo; do contrário, não será nada. (HARVEY, 2013)

E na intenção do direito à cidade, produz-se esta pesquisa com o objetivo de esclarecer, conscientizar e instrumentalizar os habitantes da cidade contemporânea de Salvador no sentido de reivindicar a participação nos rumos da capital baiana, que tem sido alvo de ações especulativas protagonizadas por agentes sociais menos interessados na qualidade de vida dos cidadãos, preocupados em reproduzir o espaço mercantilizado no território da cidade.

## **1.2. O processo de expansão urbana nas cidades: breve abordagem histórica**

A estruturação das cidades, desde o início, apresenta grande influência das relações comerciais e a preocupação com a segurança do aglomerado humano. As necessidades básicas do ser humano social continuam as mesmas desde que este se tornou sedentário: abrigo, alimentação, higiene, socialização e descanso. A forma como o homem modifica o meio ambiente a fim de adequá-lo às suas necessidades é que se mantem em contínua transformação.



Com a Revolução Industrial, tornou-se um desafio satisfazer as necessidades do homem moderno, que, a partir deste marco histórico, vem migrando para as áreas urbanas em ondas que se tornaram cada vez mais frequentes, a ponto de se constatar que na atualidade 50% da população mundial vive em cidades. Abrigar toda essa população não é tarefa fácil e as cidades, em processo de urbanização crescente, vem se transformando e expandindo ao longo do tempo com o objetivo principal de acolher e viabilizar a vida de todos os seus cidadãos.

Arquitetos e urbanistas são chamados a projetar e construir as cidades novas e a sua intervenção mais relevante se deu a partir da ascensão da Arquitetura Moderna, quando a preocupação com o planejamento da expansão das cidades começou a se disseminar, inclusive no Brasil e na Bahia.

A cidade contemporânea surge a partir de uma estrutura sócio-espacial preexistente, mas com novas demandas protagonizadas pela velocidade da comunicação e pela “morte da distância” (GLAESER, 2011). Percebe-se que os corredores de mobilidade urbana criam os vetores de expansão da cidade, que seguem o fluxo dos automóveis. As distâncias não se referem mais à escala do homem e sim à velocidade do transporte urbano.

Desse modo, busca-se neste item, a partir de uma breve abordagem histórica, contextualizar o processo de expansão urbana das cidades, abrangendo a cidade industrial, moderna e contemporânea.

### **1.2.1. As cidades industrial e moderna**

A Revolução Industrial que tomou de assalto as cidades do século XVIII, teve início na Inglaterra, onde encontrou todas as condições favoráveis ao desencadeamento do processo que inaugurou uma nova era para a humanidade. As inovações técnicas aliadas ao consequente aumento da produtividade no trabalho, possibilitou o crescimento demográfico, aumentando a demanda por produtos e serviços, que retroalimentou este círculo virtuoso (ou vicioso), numa espiral ascendente de concentração urbana da população mundial.

As manufaturas rapidamente se transformaram em indústrias, os artesãos em operários, e a migração do campo para os centros urbanos, ou o êxodo rural, se acentuou nos países mais desenvolvidos em função da chegada da industrialização aos meios de produção da agricultura.

Com a melhoria na expectativa de vida e aumento da oferta de alimentos de boa qualidade, a população aumentou vertiginosamente<sup>2</sup>. Como a força motriz das indústrias, os operários, estava garantida, restava a solução de como abrigá-la em torno dos estabelecimentos industriais que se localizavam dentro ou bem próximos às cidades, devido às facilidades que elas proporcionavam.

Os mais afortunados economicamente começaram a migrar dos centros adensados cujos ambientes inóspitos eram ainda agravados pela dificuldade de se locomover por ruas estreitas repletas de trabalhadores e operários. A estrutura urbana medieval foi ocupada à exaustão, com a evasão dos moradores de maior poder aquisitivo, as habitações unifamiliares se transformavam em cortiços ocupados por várias famílias que se viam obrigadas a pagar aluguéis exorbitantes aos empreendedores rentistas.

O advento de melhores e mais rápidos meios de transporte e circulação, protagonizado pelas estradas de ferro que se proliferaram devido à rapidez com que podiam se instalar, beneficiou não só a distribuição de mercadorias industrializadas como também possibilitou a migração das famílias de classes mais abastadas para longe do ambiente urbano industrial. A possibilidade de morar longe do local de trabalho, foi o motor de desenvolvimento dos subúrbios, fenômeno que subverteu o modelo central de cidade tal qual era entendido.

A periferia industrial, descoordenada e desordenada, abrigava iniciativas imobiliárias diversas, desde bairros industriais, depósitos e armazéns, até bairros de luxo e vilas operárias. Os ricos comerciantes burgueses habitavam casas isoladas, com jardins privados, enquanto os operários viviam em fileiras de casas ou em edifícios com andares sobrepostos. Não havia ordenamento nem normatização neste arranjo urbano e

---

<sup>2</sup> Na Inglaterra de 1760 contavam-se 7 milhões de habitantes; 70 anos depois eram 14 milhões de ingleses vivendo no mesmo país.

os trabalhadores mal pagos sofriam mais as conseqüências da especulação imobiliária que visava o lucro máximo no sistema de aluguéis residenciais.

Assim estava lançado o desafio de expansão das cidades em pleno século XIX, e os gestores municipais buscaram sem cessar modelos teóricos que pudessem fundamentar novas formas de planejar o urbano e o suburbano, algumas utópicas<sup>3</sup>.

Muitas foram as propostas da sociedade civil, premida pela grave crise política, social e econômica da era industrial e seus rebatimentos no ambiente urbano, para solucionar a questão habitacional dos grandes centros urbanos do século XIX.

Nem todas as ideias e soluções para minimizar os efeitos nocivos da industrialização nas cidades foram implementadas, mas o conjunto delas construiu o caminho para se chegar ao modelo que mais contribuiu e influenciou o desenho urbano das novas cidades em expansão: as Cidades-Jardins.

Em mais uma tentativa de resolver os problemas de insalubridade, pobreza e poluição dos aglomerados urbanos da era industrial, principalmente no que tangia à moradia, Ebenezer Howard propõe na obra *To-morrow: A Peacefull Path to Real Reform* de 1898 (Figura 2), uma cidade ideal, urbana e ao mesmo tempo próxima das amenidades do campo. A proposta tinha embutida a ideia do desadensamento dos centros urbanos, possível graças ao desenvolvimento de meios de transporte, mais rápidos e eficientes. Seria também uma forma de conter o êxodo rural pela atração que esta alegoria cidade/campo teria sobre os moradores dos centros urbanos.

Este novo paradigma urbano, qualificado como fonte de vida, riqueza e felicidade, sugeria o deslocamento das indústrias para o campo como objeto catalizador do desenvolvimento econômico. Seria o contraponto virtuoso para a cidade existente, entendida como local de vícios e perversões.

---

<sup>3</sup> Utopia – Termo criado pelo escritor Thomas More que dava título ao seu livro publicado no início do século XVI, sobre um lugar, uma cidade ou uma ilha cujo modelo espacial refletia uma organização que, se realizada, contribuiria para a formação de sociedades urbanas virtuosas em harmonia com o meio natural. (nota da autora)

Figura 2 - Cartaz de divulgação das *Garden Cities*



Fonte: Disponível em: <http://www.tumblr.com>  
Acesso em: 5 abr 2013

Este modelo de cidade inspirou e fundamentou a reconstrução das cidades inglesas dos pós-guerras, tanto em 1919 quanto em 1945. Entretanto sua maior influência é percebida nos padrões de expansão urbana das cidades estadunidenses, com a proliferação dos subúrbios-jardins americanos.

O fenômeno da suburbanização atrelado ao despovoamento dos centros urbanos se generaliza na segunda metade do século XX, e suas causas variam conforme o continente a ser analisado.

Na maioria das grandes cidades europeias, o que expulsa os habitantes do centro das cidades é o alto valor dos imóveis; tornou-se um privilégio habitar os centros de Paris, Londres, Amsterdã, Berlim, entre outros exemplos. Do outro lado do Oceano Atlântico, nos Estados Unidos, o que se observa é a proletarização do entorno dos centros urbanos, degradados e ocupados pela população economicamente desfavorecida, vivendo nos resquícios das cidades industriais do passado.

No Brasil a lógica predominante é a da periferização da habitação da pobreza, com o modelo de autoconstrução adotado pelos menos afortunados que não eram contemplados nos planejamentos da cidade moderna. A industrialização trouxe com ela o achatamento dos salários, e a autoconstrução se configurou como a única saída para a

reprodução do espaço de habitar para a maioria dos operários, que em grande parte eram oriundos do campo e da agricultura. O grande crescimento da população urbana fez o custo do solo infraestruturado aumentar, expulsando para a periferia os trabalhadores com baixos salários, fomentando o processo de segregação socioespacial e especulação imobiliária (KOWARICK, 2000). Este fenômeno, denominado por Lucio Kowarick de “espoliação urbana”, configurou a maior parte das metrópoles brasileiras e convive até hoje com outras formas de morar na cidade contemporânea como os condomínios fechados e loteamentos populares.

Ainda no âmbito dos estudos e pesquisas que se registram no início do século XX, relativamente ao crescimento e expansão das cidades, merece destaque aqueles desenvolvidos pelos teóricos que compunham a Escola de Chicago<sup>4</sup>, os quais se especializaram em estudar os padrões urbanos sob a ótica do comportamento da natureza humana, relacionando a manifestação material do espaço urbano com organismos vivos, caracterizando a Ecologia Urbana, onde:

As cidades são os “órgãos reais” do organismo social, numa analogia biológica complexa na qual outros aspectos da vida social eram comparados a células, tecidos, etc. (GOTTDIENER, 1993, p.33)

No bojo destas pesquisas surgem as teorias de Ernest W. Burgess, que se notabilizou ao propor a hipótese de organização e expansão radial das cidades. “Os processos típicos de expansão da cidade podem talvez ser melhor ilustrados por uma série de círculos concêntricos” (BURGESS, 1970, p.356), a partir da zona central de comércio. Nesse modelo, circundando o núcleo central, está a zona de transição, onde se instalam o comércio e a indústria de manufatura leve. Na terceira zona radial, habitam os trabalhadores das indústrias, e, ao redor dela, fica a zona residencial de alta renda. Por fim, além dos limites políticos da cidade, fica a zona de *Commuters*.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Escola de Chicago: referência a um grupo de professores da Universidade de Chicago que, no início do século XX, estudava os fenômenos urbanos, inclusive a expansão das cidades, sob a ênfase da Ecologia Urbana.

<sup>5</sup> Zona de *Commuters*: áreas suburbanas ou cidades satélites onde residem os *commuters*, que cada dia útil vão ao centro de manhã para trabalhar e voltam à noite – dentro de trinta ou sessenta minutos de viagem da zona central de comércio. (BURGESS, 1970)

Embora este estudo e este “esquema ideal” não se adaptem perfeitamente à maioria das cidades, a contribuição da identificação de zonas intra-urbanas com um alto grau de concentração e atração de moradores com características socioeconômicas e culturais similares, numa tendência à criação de “guetos” e bairros homogêneos, foi e continua sendo muito importante ao se estudar a expansão urbana nas cidades contemporâneas.

Interessante revelar que ele identificou duas formas de crescimento urbano: a primeira, classificada como ritmo natural, em oposição ao que denominava de aumento excessivo da população, esta sim, capaz de gerar conflitos ao causar um aumento exponencial na desorganização espacial urbana. Entretanto este autor refere-se aos processos de desorganização e reorganização como as forças propulsoras no crescimento das cidades, cooperando no equilíbrio que irá direcionar o progresso e o desenvolvimento social.

Neste processo, a expansão urbana redistribui e realocaliza os indivíduos não só pela tipologia residencial como também pela ocupação laboral. Sendo assim,

Esta diferenciação em naturais agrupamentos econômicos e culturais dá forma e caráter à cidade. Porque a segregação oferece ao grupo, e, portanto, aos indivíduos que o compõem, um lugar e um papel na organização total da vida da cidade. A segregação limita o desenvolvimento em certas direções, mas deixa-o livre em outras. Estas áreas tendem a acentuar certas características, atraindo e desenvolvendo as respectivas espécies de indivíduos e assim tornando-se mais diferenciadas. (BURGESS, 1970, p.362)

Finalizando o texto de sua autoria intitulado “O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa”, Burgess conceitua a mobilidade urbana não só como a mudança no movimento da população, mas como o aumento do que chama de contactos e reflete sobre a contribuição destes índices na elevação dos valores imobiliários dos terrenos.

A cidade moderna surgiu em contraposição aos modelos de cidades novas como solução para os males da humanidade, como resultado da aplicação prática da arquitetura de mesmo sobrenome nas cidades existentes. Pelas mãos dos profissionais das artes plásticas e da arquitetura, nasce um novo conceito da cidade como uma

organização administrativa que deveria seguir regras e normas estabelecidas coletivamente. A pesquisa científica, baseada na análise e observação do cotidiano dos cidadãos de meados do século XX, fundamentava e norteava as noções do viver urbano de boa qualidade e estas ideias rapidamente se propagaram pelo mundo civilizado.

Esta estratégia racional encontrou seu rebatimento no desenho da cidade em demandas por legislações urbanas que pusessem fim ao caos instalado nas cidades pós-industriais e pós-guerras. Nasce a preocupação com a relação entre os moradores e os serviços coletivos – escolas, hospitais, áreas de lazer – que, em conjunto com as edificações habitacionais, formavam a célula doravante chamada de bairro. O conjunto organizado e planejado destas células em torno de uma centralidade principal constituiria a cidade moderna idealizada pelos teóricos de então.

O advento do automóvel como meio de transporte individual pode ser interpretado como uma das modernas soluções para o caos instalado nas cidades industrializadas. Ora, tendo em vista o cenário que o antecede, fica fácil imaginar o alívio que a substituição de animais e seus detritos por motores a combustão interna, causou nas cidades congestionadas pelo tráfego pesado de cavalos e transportes movidos à tração animal. (GLAESER, 2011)

Os modernos planejadores das cidades nem ousavam resistir à cada vez mais prevalente presença dos automóveis familiares, incorporados à massa de veículos que incluíam os pesados e poluidores ônibus e também os caminhões. Sendo a América do Norte o berço das indústrias automobilísticas, aí se configuraram os primeiros planejamentos urbanos em torno dos carros e, embalados por eles, os subúrbios jardins, as cidades jardins e o forte desadensamento dos centros urbanos. Era bem mais fácil adquirir um carro e com ele realizar o sonho da casa própria, com seu próprio jardim e espaços apropriados para a vida idílica em família próxima à natureza.

A disseminação da cultura do automóvel particular e seus benefícios como rapidez e independência na mobilidade urbana, trouxe acoplados os conceitos do viver fora das cidades, atrelados ao movimento de suburbanização que se adaptava perfeitamente às ideias modernistas no início do século XX. A legislação municipal e os estatutos do solo não contemplavam os subúrbios, onde a liberdade no

dimensionamento dos lotes e das habitações fez a fortuna dos empreendedores imobiliários. Morar nos centros era caro e sujeito a regras e impostos pesados. Ali também imperava a violência e o medo. Nos subúrbios nasceram as *gated communities* (comunidades muradas), que ofereciam bem estar, qualidade de vida e segurança.

No outro lado da moeda aparecia o local do trabalho. Neste caso, a proximidade com os centros urbanos é desejável, mesmo na era da informação que então se aproximava. O crescimento econômico da cidade gerou novas demandas por espaços comerciais e institucionais que buscavam se localizar próximos aos centros de poder e decisão, as centralidades administrativas. O adensamento corporativo exigiu maiores alturas para se instalar, surgindo aí o planejamento em torno da circulação vertical, o elevador. Portanto a classe média precisava se deslocar todos os dias dos centros para as periferias, num movimento pendular, e para isso utilizava os meios de transporte públicos e privados.

### **1.2.2. A expansão urbana na cidade contemporânea: conceitos e teorias**

Cenários diversos se instalaram nas cidades do fim do século XX, patrocinados pela arquitetura moderna: na maioria das cidades das Américas, os centros se desadensaram com o deslocamento das indústrias para áreas periféricas ou para cidades menores, e se esvaziavam à noite, quando os funcionários públicos e das empresas aí situadas se deslocavam após a jornada de trabalho.

Prevaleceu a cidade policêntrica, desenvolvida ao longo de eixos estruturantes. O centro tradicional se esvazia, tão movimentado e adensado durante o dia, se transformava em zona de perigos e violência à noite e eram evitados pela maioria da população, que se sentia ameaçada pelos moradores dos becos e vielas da cidade antiga. Nesta hora os subúrbios fervilhavam de vida familiar, a convivência entre os iguais, a grande maioria da classe média em expansão, era estimulada em atividades ao ar livre juntamente com as crianças, as mulheres e os idosos, que ansiavam pela volta à casa dos chefes das famílias.

Pode-se dizer que a humanidade prosperou a partir do aumento do fenômeno da urbanização global. As inovações tecnológicas florescem nos centros acadêmicos, são



gestados na interação entre as pessoas altamente qualificadas na e da cidade, a expectativa de vida de toda a humanidade continua aumentando e todo este conhecimento está acessível no ciberespaço, através das redes de comunicação mundiais que não param de se expandir e evoluir. A democracia informacional na distribuição dos saberes compartilha a riqueza do conhecimento de forma ampla e irrestrita, transformando os indivíduos em receptáculos de informações e tecnologias.

Sem dúvida, a cidade, fenômeno gestado, desenvolvido e gerido pelo ser humano, triunfou. Sem desvalorizar as teorias urbanas convencionais que consideram a centralidade única, ou principal, como ponto de partida para a expansão concêntrica das cidades, observa-se que as grandes aglomerações contemporâneas geraram modelos urbanos policêntricos e expansões urbanas axiais, em torno dos vetores viários principais, tanto urbanos como interurbanos. Percebe-se então que, com a introdução de inovações técnicas e, mais recentemente, tecnológicas, há uma mudança nos padrões de organização socioespacial do espaço urbano.

Nesta linha de raciocínio, Flávio Villaça defende que a simples existência de uma via não conduz nem direciona o crescimento da cidade. Entretanto reforça que quando esta via gera melhoria e facilidade de acesso ao centro da cidade, valoriza os terrenos adjacentes, já que haverá uma economia no custo dos deslocamentos intra e interurbanos. Portanto, na cidade contemporânea, é o sistema viário que possibilita a vetorização da expansão urbana e a atração da ocupação do seu território.

O sistema interurbano de transporte, quando apresenta a possibilidade de oferecer transporte urbano de passageiros, atrai a ocupação urbana nos pontos acessíveis ou potencialmente acessíveis, visto que altera o valor de uso da terra, gerando uma oferta de novas localizações que são ocupadas por uma parte do excedente de população e atividades geradas a partir da cidade central em expansão. (VILLAÇA, 2012, p.82)

Na cidade de Salvador, Sampaio (1999) corrobora acerca da ocorrência desse fenômeno: “Por certo, é a entrada dos novos meios de transporte necessários à circulação de bens e pessoas, desde o final do século XIX, um fator decisivo de reestruturação da forma-urbana herdada.” (SAMPAIO, 1999, p.302)

O crescimento acelerado das aglomerações urbanas exige soluções para a integração de toda esta nova população no espaço urbano. É função da cidade acolher os seres humanos e lhes oportunizar habitação, trabalho e lazer.

Portanto o desafio que se segue é o planejamento da expansão das cidades contemporâneas, aqui entendidas como territórios urbanos com limites definidos e fronteiras abertas, palco de dinâmicas sociais complexas em constante mutação que territorializam o espaço, possuidora de uma cultura local e relacionada e influenciada por ações globais e do entorno. Ou, como sugere Mark Gottdiener a respeito do crescimento socioespacial das cidades:

a vida urbana tornou-se portátil e, desse modo, ocorreu o mesmo com a “cidade”. Em lugar da forma compacta de cidade que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social. Os limites desse projeto parecem ser preenchidos quase da noite para o dia, e se tornou cada vez mais difícil fugir ao ambiente construído circunscrito. ( GOTTDIENER, 1983, p. 14)

A expansão urbana contemporânea portanto se pauta na tecnologia de transporte disponível neste contexto da história da humanidade. Quanto mais rápidos e eficientes forem os transportes, maiores serão as chances deste fenômeno se multiplicar. A partir do momento que o homem pôde substituir a caminhada por barcos, cavalos, ônibus, metrô, elevadores ou carros, surgiu a vontade de experimentar novos lugares, em busca de conforto, privacidade ou segurança. A Revolução Industrial fomentou esta busca pela salubridade e qualidade de vida fora das cidades e neste sentido iniciou-se uma verdadeira evasão dos cidadãos que abandonaram os centros urbanos e se deslocaram para os subúrbios.

Na cidade de Salvador pode-se constatar tanto a expansão concêntrica, partindo da cidade portuária, que se desenvolveu até a década de 1960, quanto a expansão axial policêntrica contemporânea, configurada nos vetores de expansão urbana implantados a partir da década de 1970, a exemplo da Avenida Luis Viana Filho - a Paralela (Figura 3) - como será tratado no Capítulo 2.

Figura 3 – Vista aérea da Avenida Luis Viana Filho, a Avenida Paralela  
Salvador/BA – 2011



Fonte: Skyscrapercity.com  
Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com>>  
Acesso em: 14 jan 2014

## CAPÍTULO 2

### A CONFORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR: A AVENIDA PARALELA NO CONTEXTO DA EXPANSÃO DA CIDADE

Concebida no auge do período colonial português, até meados do século XX Salvador era uma cidade compacta, polarizada no seu Centro Antigo, que corresponde à centralidade tradicional, referência única na cidade até os dias atuais. A partir da década de 1940, experimentou grandes transformações no seu território, sob a gestão do então governador do Estado da Bahia, Otávio Mangabeira, quando teve início o processo de planejamento urbano e a implantação dos programas gestados no âmbito do EPUCS (Escritório Público de Urbanismo da Cidade de Salvador), instalado em 1943 (FLEXOR, 2002). Tratava-se de modernizá-la e criar novas áreas urbanizadas na cidade, particularmente a partir da implantação das avenidas de vale. A implementação do Centro de Refinamento de Petróleo da Petrobrás, do Centro Industrial de Aratu e da área industrial de Camaçari na Região Metropolitana<sup>6</sup>, gerou uma forte demanda por novas ocupações territoriais.

No período 1960/69 foram aprovados para a Bahia 123 projetos industriais que propiciarão a criação de 24.293 empregos diretos representando investimentos da ordem de NCr\$1.401.405.842,00, o que corresponde a 37% da cifra global de projetos aprovados para o Nordeste. Mais 41 projetos encontram-se atualmente em análise, os quais possibilitarão a criação de 8.619 empregos, com investimentos da ordem de NCr\$1.280.820.967,00, representando 70% do valor global dos projetos em análise para o Nordeste. (BAHIA, 1970, p. 84)

A partir da década de 1970, a cidade de Salvador passou a se expandir em três direções principais: para o norte, com a implantação da Avenida Paralela, e para o Subúrbio Ferroviário e Miolo (localizado entre a Avenida Paralela e a BR-324). Estas duas últimas com ocupação predominante de população de médio e baixo poder aquisitivo.

---

<sup>6</sup> O Governo do Estado no período 1971-1975 assim definia a Região Metropolitana de Salvador: “Inserido no Recôncavo, e constituindo-se no polo dinâmico por excelência do desenvolvimento industrial do Estado, a Área Metropolitana de Salvador abrange o Centro Industrial de Aratu, a Área Industrial de Camaçari, o Centro de refinamento de Petróleo da PETROBRÁS e o grande aglomerado urbano que é Salvador, numa superfície de 2.183 km<sup>2</sup>” (BAHIA, 1972a, p.49).

Na década posterior, 1980, com a implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari e a consequente geração de postos de trabalho e demanda por novas moradias nesta região, implementou-se a Estrada do Coco (BA-099), duplicada na década seguinte, com o objetivo de “encurtar” a distância entre os novos loteamentos residenciais e a cidade de Camaçari. Desta forma, dá-se continuidade ao vetor de crescimento protagonizado pela Avenida Paralela, incentivando-se a implantação de mais e maiores empreendimentos residenciais para além da conurbação Salvador – Lauro de Freitas, e o surgimento recente do fenômeno turístico-imobiliário<sup>7</sup>. (CARVALHO; PEREIRA, 2013a)

Registra-se ainda, neste período, a instalação de dois grandes empreendimentos na região do Iguatemi: a Estação Rodoviária e o Shopping Center Iguatemi. Estes dois pólos de atração passaram a catalizar inúmeros outros investimentos em comércios e serviços que ali se instalaram, criando uma inquestionável centralidade intra-urbana.

Nesse sentido, o território de entorno da Avenida Paralela, assim como a cidade de Salvador, em cujo espaço urbano está inserido, não pode ser retratado, pois, como uma fotografia, uma imagem estática. De modo contrário, deve ser entendido como um filme, que registra o processo contínuo de transformação do seu espaço e aponta os graves problemas característicos dos grandes centros urbanos brasileiros.

Este capítulo está estruturado em dois tópicos: O primeiro trata do entendimento de um período marcante do processo histórico de expansão urbana de Salvador, representado pelo planejamento do EPUCS (Escritório Público de Urbanismo da Cidade de Salvador), em 1943, baseado na proposição de um sistema viário radial concêntrico e posteriormente, a expansão axial policêntrica, ocorrida a partir da década de 1970.

O segundo aborda o processo recente de expansão, tendo como centro da análise a Avenida Luis Viana Filho, a partir da definição de três períodos, que revelam momentos históricos, bem como funções distintas desse vetor urbanizado.

---

<sup>7</sup> Empreendimentos turísticos-imobiliários se caracterizam pela produção de moradias classificadas como “segunda residência”, destino de lazer predominantemente familiar e que ocorre com mais frequência na Região Nordeste do Brasil.

## **2.1. Do EPUCS aos novos vetores de expansão urbana: da cidade compacta à cidade multipolarizada.**

A cidade de Salvador, fundada em 1549 no auge do período colonial português, permaneceu como sede do governo geral do Brasil até 1763, quando a capital do país foi transferida para o Rio de Janeiro. Neste período, a cidade abrangia a parte alta da falésia, que se expandia em um traçado em quadrícula, e a parte baixa, formada por uma longa rua que costeava o mar (VASCONCELOS, 2002), configurando o centro antigo da capital, posteriormente abrigando o Centro Histórico de Salvador, território tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1984. Modelada na intenção da cidade compacta, organizada hierarquicamente em círculos concêntricos em torno de uma centralidade única, (SPÓSITO, 1997) até o final do século XIX era o local de eleição de moradia dos poderosos e abastados,

polarizada pelas atividades, lógicas e valores da cidade porto, da cidade administrativa e religiosa e da cidade terciária, do comércio e dos serviços. Imantado essencialmente pela região do Comércio/Calçada, na cidade baixa e pela Praça Municipal/Praça da Sé e Avenida Sete na cidade alta, este centro viveu seu apogeu nos anos 60/70, desacelerando sua dinâmica a partir de então. (FERNANDES, 2008, p.30).

Mas o crescimento populacional acelerado, consequência inevitável, entre outras causas, da implementação de parques industriais do Centro de Refinamento de Petróleo da Petrobrás, do Centro Industrial de Aratu e da área industrial de Camaçari na Região Metropolitana, gerou uma forte demanda por novas ocupações territoriais, a partir da década de 1960.

Já em 1935, durante a Semana de Urbanismo, se discutia um planejamento urbano para Salvador. Com a implantação, a partir de 1943, do Escritório Público de Urbanismo da Cidade de Salvador, o EPUCS, coordenado pelo engenheiro Mario Leite Leal Ferreira, desenvolveu-se um trabalho científico que contemplava a análise do zoneamento urbano e vias de comunicação, parques, praça esportiva, jardins e habitações, serviços públicos e até a preservação de prédios e monumentos históricos, além da elaboração da legislação urbana municipal. O espaço urbano passou a ser analisado na sua totalidade e o território a ser interpretado nas suas várias dimensões, dando origem ao planejamento dos elementos entendidos como estruturantes da

expansão urbana. O objetivo era tornar moderna uma cidade até hoje referenciada como espelho da colonização europeia nas Américas.

O EPUCS propôs um modelo de transporte viário intra-urbano misto em que os trens, somados aos ônibus e automóveis de passeio, vencessem grandes distâncias em tempo reduzido, através das novas avenidas de fundo de vale, que margeariam os canais condutores dos rios urbanos em direção ao oceano, adotando como modelo viário o traçado radial-concêntrico (Figura 4).

Figura 4 - EPUCS – Sistema radial concêntrico, partindo do porto, aplicado ao território de Salvador/BA – 1943-1947



Fonte: [www.urbanismobr.org](http://www.urbanismobr.org)

Disponível em: <http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=3510>

Acesso em: 15 set 2013

Elaboração da autora.

Um dos motores do pensamento urbanista refletido nos projetos do EPUCS é o processo científico como fundamentação para as soluções propostas, além da influência da Cidade-Jardim:

seja pela arborização das avenidas-de-vale e suas encostas adjacentes, seja num projeto de loteamento (feito no EPUCS) para o Rio Vermelho, ilustrando bem a adaptação das vias à morfologia do sítio (hoje: Parque Cruz Aguiar). (SAMPAIO, 1999, p.207)

Esse processo de adequação da infraestrutura urbana foi implementado a partir de 1940 com a inauguração das avenidas do Centenário e Vasco da Gama em 1949. Em 1959, o prefeito Heitor Dias criou a Superintendência de Urbanização da Capital (SURCAP) com o objetivo de dar continuidade às obras de modernização da cidade.

Em fevereiro de 1967 Antonio Carlos Magalhães assume a gestão da Prefeitura de Salvador prometendo uma revolução na cidade. Ao reorganizar as finanças da capital, priorizou os investimentos nos programas de obras e em curto espaço de tempo transformou e modernizou a malha viária urbana com a construção de 12 viadutos<sup>8</sup> e 11 avenidas - avenidas Cardeal da Silva, Antônio Carlos Magalhães, Mário Leal Ferreira, Presidente Costa e Silva, Presidente Castelo Branco, Tancredo Neves, Reitor Miguel Calmon, Contorno, Magalhães Neto, Garibaldi. Regista-se ainda a implantação da Avenida Suburbana – que se constitui na principal via de acesso ao Subúrbio Ferroviário de Salvador – e a estrada CIA (Centro Industrial de Aratu) - Aeroporto. (SCHEINOWITZ, 1998)

Desta forma concretizava-se o planejamento proposto pelo Plano de Mário Leal Ferreira, disponibilizados que foram os necessários recursos financeiros e técnicas construtivas inovadoras à época. Ocuparam-se os vales, permitindo-se a melhor distribuição do tráfego e conectaram-se as cumeadas através dos viadutos, aumentando a mobilidade e conectividade por todo o espaço urbano.

Não só as três cintas concêntricas primárias<sup>9</sup> e as vias radiais que as interligam foram concluídas, como outras foram acrescidas, no ímpeto de se criar novas oportunidades de adensamento na cidade e eliminar os obstáculos ao seu crescimento. Um desses obstáculos referia-se ao regime fundiário fundamentado na enfiteuse<sup>10</sup>, no qual a maior parte das terras era de propriedade municipal. Tal questão foi solucionada mediante a Lei Municipal n.º. 2.181/1968, comumente denominada de Reforma Urbana de 1968, com desastrosas conseqüências sob o aspecto habitacional e urbano da cidade, conforme será exposto no item a seguir.

O Plano Mário Leal Ferreira, tratou de zonear a cidade, destinando locais para a população pobre, onde seriam criados núcleos de habitação provisória até que esta

---

<sup>8</sup> Os viadutos construídos neste período foram os de São Raimundo-Politeama, da Federação, Marta Vasconcelos, Marta Rocha, o da Avenida Joana Angélica, da Fonte das Pedras, Praça Almeida Couto, Viaduto dos Engenheiros, da Frederico Costa, Mascarenhas de Moraes, Nazaré-Barbalho e Nossa Senhora Auxiliadora. (SCHEINOWITZ, 1998)

<sup>9</sup> As cintas concêntricas previstas no Decreto-Lei n.º 701 de 1948 eram: a da Baixa dos Sapateiros, a do Dique do Tororó e a do vale do Camarogipe. (SCHEINOWITZ, 1998)

<sup>10</sup> Enfiteuse é o contrato pelo qual o proprietário cede o direito de utilização do terreno, seja temporária ou perpetuamente, com o encargo de lhe pagar uma pensão ou foro anual e a condição de conservar para si a propriedade do imóvel.



população se estabelecesse em residências ditas “normais”. Aos operários das indústrias em expansão foram destinadas as zonas próximas às fábricas que se instalaram na Península Itapagipana. Acreditava-se que a pobreza seria eliminada pelo desenvolvimento, e que os loteamentos planejados para abrigar esta população imigrante aplacaria a demanda crescente por novas habitações.

A partir da década de 1970 tem-se a expansão da malha viária de Salvador com a construção do túnel Américo Simas, das avenidas arteriais do Vale do Canela, Bonocô e do Vale de Nazaré, consolidando três vetores principais de expansão urbana: o Subúrbio Ferroviário, o Miolo da Cidade (entre a Av. Suburbana e a BR 324) e a Orla Atlântica (Av. Otávio Mangabeira). (Figura 5)

Figura 5 – Vetores de expansão da cidade de Salvador/BA – 1970



Fonte: [www.urbanismobr.org](http://www.urbanismobr.org) e [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)

Disponível em: <<http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=3510>>

Acesso em: 15 set 2013

Elaboração da autora

No contexto da expansão urbana pautada pelo meio de transporte rodoviário – guiada e incentivada pela implantação de indústrias automobilísticas em solo brasileiro – registra-se, pois a concepção de duas vias principais estruturantes e paralelas entre si,

a Avenida Otávio Mangabeira, construída em 1949, à beira mar e a Avenida Luis Viana Filho, implantada em 1971, que, por ter seu traçado paralelo à orla atlântica, foi cunhada pelo apelido de Paralela, pelo qual é mais conhecida.

Como verificou Scheinowitz,

Do ponto de vista do historiador, essa fase do crescimento de Salvador lembra a obra do barão de Haussmann em Paris. Com suas radiais e suas cintas, Salvador interliga todos os seus bairros ao seu centro nervoso e abre novos espaços para as residências e os serviços. A alta concentração dos últimos e sua melhor localização em relação aos novos bairros acaba criando um novo centro econômico e administrativo. (SCHEINOWITZ, 1998, p. 32)

Esse momento de expansão urbana da cidade, induzido pela implantação do sistema viário estruturante, vai se consolidar na década de 1980, quando agentes públicos e privados definem uma nova centralidade em Salvador, ao investirem na implantação do Centro Administrativo da Bahia (CAB) – na Avenida Paralela – e do terminal rodoviário intermunicipal, a nova Estação Rodoviária, próxima a um Shopping Center na área do Iguatemi (Figura 6). Esses últimos, instalados em um nó rodoviário caracterizado pelo encontro dos traçados de vias estruturantes como as avenidas Antônio Carlos Magalhães e Mário Leal ferreira, a Bonocô, intensificaram o trânsito nessa região, incrementado ainda pela duplicação da Avenida Paralela, que liga esta conurbação viária ao litoral norte da Bahia.

Ana Fernandes (2008) assim resume a história do surgimento de uma nova centralidade na cidade de Salvador:

A transferência de alguns equipamentos polarizadores para outros espaços, como a estação rodoviária ou as secretarias de governo, se vê acompanhada pela construção de uma nova frente de expansão urbana para a cidade. A implementação do Centro Administrativo da Bahia, congregando as diversas instâncias do governo estadual, a cerca de 16 km do centro tradicional, bem como de toda a infra-estrutura, particularmente viária, necessária para dar acesso a ele, se combinou à privatização de uma enorme quantidade de terras públicas nessa região (cerca de 47 milhões de metros quadrados, ou 4.700 hectares, foram incorporados ao mercado de terras em 1968), o que ofereceu ao mercado imobiliário matéria-prima e incentivo para sua atividade em grande medida especulativa. [...] Instaura-se o crescimento do centro por fragmentação, com competição acirrada entre o novo centro,

genericamente chamado de Iguatemi/Tancredo Neves, e o antigo centro de Salvador, a Cidade/Comércio. (FERNANDES, 2008, p.31)

No entorno imediato destes equipamentos públicos e privados floresceram novas ocupações residenciais e comerciais possibilitadas pela infraestrutura ofertada nesta área de expansão.

Figura 6 - Nova centralidade no bairro do Iguatemi  
Salvador/BA - 1989



Fonte: SCHEINOWITZ, 1989, p.45

Neste ponto da investigação, pode-se correlacionar a expansão urbana de Salvador com as teorias de David Harvey que justificam todo o processo histórico descrito acima pela necessidade de reinvestimento do lucro gerado pelo capitalismo com o objetivo de gerar mais lucro, ou, como ele mesmo explica; “A perpétua necessidade de encontrar territórios férteis para a geração do lucro e para seu reinvestimento é o que molda a política do capitalismo” (HARVEY, 2013).

Acrescente-se o papel do agente imobiliário na (des)centralização, mediando a inserção de novos polos de negócios no espaço urbano em expansão, acelerando o processo de valorização das terras urbanas pela atração que este polos irão gerar. Conforme expôs Oliveira Jr. (2008).

Nesta direção, e em função desses novos momentos e processos inseridos na dinâmica da produção social do espaço, se criam novas centralidades na escala intra-urbana. Essas expressam muitas vezes a saturação dos centros tradicionais para as necessidades impelidas pelas novas formas contemporâneas de reprodução e acumulação do capital, além da imposição de (novos) tempos hegemônicos. (OLIVEIRA Jr, 2008.)

O rápido adensamento também se pautou pela enorme demanda de residências que, incentivadas pela instalação e duplicação da Paralela, podiam facilmente se conectar com o novo Centro Administrativo da Bahia, situado nesta avenida e com o Centro Industrial de Aratu (CIA) e Polo Petroquímico de Camaçari, conectados à ela pela estrada CIA-Aeroporto. Portanto, a perda da vitalidade do centro tradicional de Salvador pode ser debitado ao novo modelo de expansão urbana adotado que seguia a lógica industrial-metropolitana.

A partir daí este adensamento acelerado transborda em direção à avenida Luis Viana Filho. Os processos espaciais de implantação e ocupação do seu território de entorno serão analisados a seguir.

## **2.2. O território da Paralela no âmbito da expansão urbana de Salvador**

Ao longo de quatro décadas de existência, a Avenida Paralela vem sofrendo transformações, tanto na ocupação do seu território, como na distribuição sócio-espacial ali observada.

A ocupação das terras no entorno imediato da Avenida Luis Viana Filho se deu de forma diferenciada em momentos distintos, caracterizando três períodos articulados a marcos históricos urbanos, que irão se refletir na produção do espaço urbano em cada intervalo de tempo. Estes períodos representam diferentes fases de ocupação do território de entorno da avenida, revelando características funcionais e tipologias urbanas contrastantes, conforme será analisado a seguir.

### **2.2.1. Primeiro período (1968 a 1973): a Lei municipal 2.181/1968 (Reforma Urbana) e a implantação da Avenida Paralela**

Em Salvador, grande parte das terras eram de propriedade municipal, mantidas sob o regime de enfiteuse, conforme exposto anteriormente, as quais permaneceram vazias por um longo período de tempo. Com a crescente demanda por habitação, ao final da década de 1940 registrou-se uma onda crescente de ocupações espontâneas destas áreas pelas camadas populares, na sua maioria, expulsas do campo pela estagnação da produção agrícola do estado. Assim surgiram os cortiços no centro histórico, as casas coladas umas às outras conhecidas como “avenidas” nas áreas residenciais antigas e os bairros pobres que cada vez mais se localizavam próximos às vizinhanças de residências consolidadas. (BRANDÃO, 1981)

Estas ocupações constituíam uma periferia interna, e o seu crescimento ameaçava as áreas “nobres” da cidade, e a população de alta renda alegava serem estas vizinhanças insalubres e focos de surtos epidêmicos.

Entretanto a elevação do valor do solo promovido pela alta demanda de moradia inviabilizou a venda de grande parte dos empreendimentos para a camada de baixa renda, sendo destinados às classes média e média alta.

O ritmo e a quantidade de ocupações ilegais e invasões se ampliou e os conflitos gerados na competição pela posse da terra culminaram em confrontos na década de 1950, quando se consolidaram grandes bolsões de pobreza dentro do território da cidade, resistentes ao processo de remoção. Mantidos nos locais conquistados por conveniência dos vizinhos que usufruíam dos serviços baratos da mão de obra local ou ainda pelo clima político populista da década de 1950, estas ocupações ilegais cresceram e se multiplicaram, embora os enfrentamentos não deixassem de existir.

Na medida em que a pressão por terras para o mercado imobiliário crescia, maior era a percepção de que o regime de posse e uso do solo se tornava o maior entrave para o crescimento urbano do município. “Até a década de 1960, as terras da cidade pertenceram basicamente a algumas ordens religiosas, a poucos proprietários individuais e à Prefeitura.” (BRANDÃO, 1981, p. 138). O morador da cidade de

Salvador era proprietário apenas do imóvel, da “benfeitoria”, na maioria das vezes era foreiro de terceiros.

Ao mesmo tempo, o regime de enfiteuse era mais permissivo às ocupações e invasões clandestinas, tendo resultado também no surgimento de loteamentos e parcelamentos ilegais, como formas possíveis de acesso à terra pela população de menor renda.

Enfim, o regime de posses de terra do início da década de 1960 era incompatível com nova conformação urbana da capital da Bahia, que a partir da implantação de uma extensa malha viária, ampliava a capacidade de mobilidade do cidadão e criava novas fronteiras para o mercado imobiliário.

Como era de se esperar, perante tantas pressões externas e internas,

Em 1968 o Estado intervém enfim, aprovando uma lei que abriu à aquisição particular milhões de metros quadrados de terras municipais, dando início a uma “reforma urbana” em nome de uma nova rede viária. O capital imobiliário entra em cena e começam a passar a outras mãos as terras devolutas, as terras públicas, os terrenos com donos ausentes e os terrenos de posse pouco esclarecida. Reordena-se o urbano de Salvador a partir, basicamente, de um novo padrão de posse e uso do solo. (BRANDÃO, 1981, p.14)

Com a aprovação da Lei 2.181/1968 pela Câmara Municipal, encerra-se o processo de liberação do espaço para o setor privado. Consolida-se o ciclo virtuoso do capitalismo moderno em que o urbano se mercantiliza e realiza o lucro no espaço da cidade. As inversões em infraestrutura e a revisão do zoneamento da cidade se articularam para alimentar o mercado imobiliário que a partir deste momento se tornou o maior beneficiário do reordenamento da posse do solo urbano.

No Governo Luis Viana Filho (1967-1971), já se falava em metropolização da cidade de Salvador articulada pelos eixos viários então denominados de “suburbana”, que faria a ligação entre o subúrbio ferroviário e o Centro Industrial de Aratu, e a “paralela”, que ligaria o vale do Camarogipe ao Aeroporto 2 de Julho. Portanto, a denominação Avenida Paralela antecede à atual Avenida Luis Viana Filho.

Registra-se em 7 de Julho de 1969 em jornal de grande circulação na cidade, a decisão de construção da Avenida Paralela:

O prefeito Antonio Carlos Magalhães autorizou, sábado, em reunião com seus engenheiros, a construção de uma avenida paralela à Avenida Otávio Mangabeira, ligando a Cidade ao aeroporto. Preferiu o traçado onde esta nova estrada passa a uma distância média de 2.700 metros da Avenida Otávio Mangabeira, atravessando terrenos onde não existe nenhum aproveitamento. (A TARDE, 7 jul 1969, p.3)

Justificando a localização da nova estrada, o então prefeito observou que se esta fosse construída paralela à Otávio Mangabeira, serviria apenas para passeios turísticos e demandaria uma grande quantidade de desapropriações onerosas e construção de obras de arte<sup>11</sup>. E complementa, numa clara intenção de promover a expansão urbana por aquele eixo viário:

Entretanto, passando a estrada a uma distância média de 2.700 metros da outra, só cortaremos áreas despovoadas, trazendo assim uma grande faixa para a Cidade, Estamos certos que ali aparecerão loteamentos que farão as ligações com a Otávio Mangabeira.(A TARDE, 7 jul 1969, p.3)

O custo da obra foi estimado em 8 milhões de cruzeiros novos, sendo que o projeto já contemplava as duas pistas, cada uma com 10 m de largura, separadas por um canteiro central com a largura de 30 m, prevendo que o alargamento das avenidas, quando houvesse necessidade, fosse feito no sentido deste canteiro.

A implantação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), em área limdeira à esta avenida na década de 1970, centralizando no local as decisões administrativas estaduais, criou uma âncora com a clara intenção de vetorizar o crescimento da cidade nesta direção, conforme exposto anteriormente.

No Programa de Governo de 1972/1974, justifica-se a implantação do novo Centro Administrativo do Governo da Bahia (CAB) na Avenida Paralela como meio de preservar o patrimônio histórico da cidade antiga, diminuindo o fluxo de tráfego e necessidade de grandes áreas para estacionamento no local. Fica claro também a intenção de adensar uma nova área urbana criando um vetor de crescimento “racional”

---

<sup>11</sup> Na engenharia, “obras de arte” indicam a construção de equipamentos especiais, únicos, como viadutos e pontes. (nota da autora).

para a cidade. Neste mesmo plano encontra-se a informação de que estas obras foram financiadas pela venda de imóveis do governo situados no “perímetro urbano comercial de Salvador”. (BAHIA, 1972b)

Figura 7 - Avenida Paralela em construção  
Salvador/BA – 1971



Fonte: SCHEINOWITZ, 1998, p. 62.

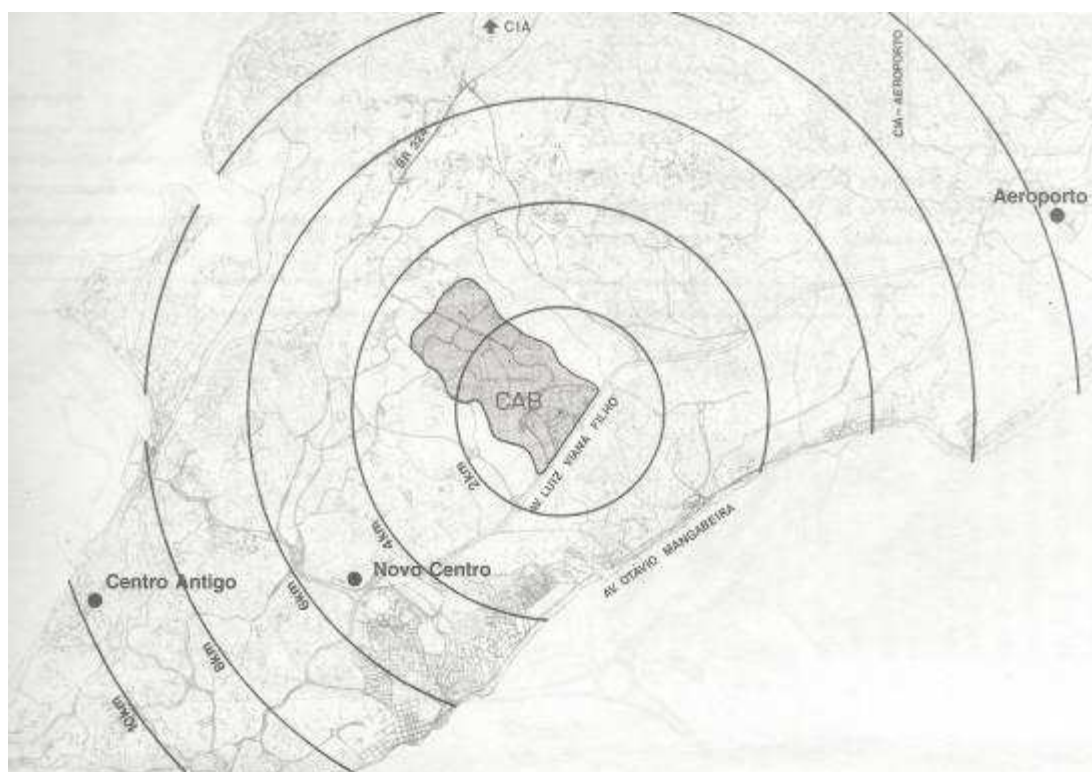
A primeira obra a ser iniciada no novo Centro Administrativo foi a construção das instalações da Secretaria de Transportes e Comunicações em 1972, e até o final do ano de 1975 outras 10 secretarias já haviam sido instaladas nesta área, além das edificações que abrigam a Assembléia Legislativa, o Quartel do V Batalhão da Polícia Militar, o então Instituto de Aposentadoria dos Servidores do Estado da Bahia



(IAPSEB), a Igreja Ascensão do Senhor e a Vice-Governadoria. (SCHEINOWITZ, 1998)

Em paralelo à implantação do CAB, deu-se a construção do novo Parque Agropecuário de Salvador, antes localizado no bairro de Ondina” cedendo seu espaço ao novo campus da Universidade Federal da Bahia”. (SCHEINOWITZ, 1998, p.64)

Figura 8 - Localização central do CAB na Avenida Paralela



Fonte: SCHEINOWITZ, 1998, p.66

Ainda nesta primeira fase de ocupação territorial do entorno da Avenida Paralela, observa-se uma preocupação com a preservação da lagoa de Pituáçu, criada em 1906 pelo represamento das águas do rio de mesmo nome, cujo objetivo era o abastecimento de água da cidade de Salvador. Em 4 de setembro de 1973, através do Decreto Estadual 23.666, define-se uma área de preservação com 660ha, protegendo o espelho d'água do crescimento urbano acelerado previsto neste vetor de expansão urbana.

Entretanto o Plano Diretor do Parque Metropolitano de Pituáçu só foi concluído em 1978, contemplando toda a área que se estendia desde a Avenida Paralela até a Orla

Atlântica, limitada ao norte pela Avenida Pinto de Aguiar. Neste plano previa-se ocupações residenciais em torno do Parque, além de possibilidade de localização de equipamentos esportivos e instituições de ensino dentro do seu perímetro, o que se consolidou posteriormente com a construção do Estádio Roberto Santos, mais conhecido como Estádio de Pituáçu, e com a instalação do Campus da Universidade Católica do Salvador, ambos dentro do perímetro do parque.

Rapidamente outras instituições ligadas ao serviço público construíram suas novas sedes nos terrenos de entorno da Avenida Paralela, nas imediações do CAB, como a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF) e a Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (COELBA).

Por outro lado, as terras alcançadas por esta nova via haviam sido recentemente disponibilizadas para venda pela Prefeitura de Salvador, como visto acima, na Reforma Urbana de 1968. Portanto, entendendo que a implantação de uma via estruturante valoriza as terras do seu entorno (BURGESS, 1970; VILLAÇA, 2012; SAMPAIO, 1999), atendeu-se às demandas dos promotores imobiliários ao tempo em que se direcionou a expansão da cidade no vetor norte, em direção à novas fronteiras, que abriram outras possibilidades para a reprodução do capital imobiliário na Região Metropolitana de Salvador.

Estas terras foram abertas ao mercado imobiliário com infraestrutura implantada pelo governo e

ainda, o CAB, além de reforçar a política de descentralização induzida pelo Estado, serve de ponto referencial para dar status a uma vasta área de terras lindeiras à Avenida Paralela, constituindo um imenso “vazio urbano” entre a área urbana consolidada e o mesmo. (SAMPAIO, 1999, p.242)

Desta forma, com a valorização destes terrenos, evita-se a formação de favelas, afastando o problema das habitações de interesse social para zonas menos valorizadas da cidade.

Considera-se importante revelar a existência de um “Plano Piloto de Desenvolvimento Urbano” elaborado pelo arquiteto Lucio Costa, contemplando a região da Paralela e sua ligação com a orla oceânica. A identificação de um planejamento

moderno e inovador, com características progressistas no bojo de um clima de euforia e de disponibilidade de recursos para fins de macroplanejamento e grandes projetos, vale a longa citação abaixo.

Como é sabido, o Plano Piloto da área da Av. Luis Viana Filho foi elaborado pelo Arquiteto Lucio Costa, uma das grandes autoridades em urbanismo do país, plano que vem sendo desenvolvido pelo Órgão Central de Planejamento da Prefeitura de Salvador. No esboço apresentado, nota-se o propósito desenganado de preservar-se a área verde e, em especial, a arborização, conciliando-se o quadro nativo com a expansão urbana. Diz o documento: “Este futuro centro onde o partido vertical deve prevalecer, embora devidamente entrosado por construções derramadas e baixas de partido horizontal e escalonado, não deverá ficar afastado da área urbana existente, nem tão pouco desgarrado da vizinhança do mar. E como por sua própria natureza e função precisará ter vinculação viária franca com as demais partes vivas do complexo urbano – existentes e a construir – tudo indica que a vocação da área fronteira à futura estação rodoviária e situada no lado da Paralela voltado para o oceano seja precisamente o de abrigar-se este novo centro de intensa animação comercial e cidadina que se deseja de feição cosmopolita e de alto padrão sem prejuízo contudo da presença do modo descontraído e sereno de ser do baiano e daquela inconfundível selva nativa que ele usufrui com naturalidade e generosidade oferece ao forasteiro. Nesse sentido e como medida preliminar, o conjunto, conquanto destinado a ser densamente urbano, deverá conter no seu bojo e na sua orla, massas compactas e pesadas de arborização.” Ainda do escritório do Prof. Lúcio Costa são estas observações, contidas na Memória do Projeto Patamares, cuja execução promoverá a urbanização de ruas entre as Avenidas Luis Viana Filho e Otávio Mangabeira. “Salvador aceita o desafio: vias em mão única com canteiro central são implantadas, viadutos e trevos são construídos, túneis são abertos e a atual administração decide criar novo centro cívico-administrativo dando assim origem a um novo polo e ampliando a fronteira urbana da cidade. A metrópole começa a materializar-se. (A TARDE, 24 mar 1973, p.3)

Registra-se ainda a implementação do Plano de Patamares definindo a primeira ligação viária entre a Avenida Paralela e a Avenida Otávio Mangabeira, a Avenida Pinto de Aguiar, em 1971. As características do planejamento urbano da década de 1970 – urbanismo moderno – se fazem perceber ainda hoje neste loteamento: avenidas largas com vias de mão única separadas por um canteiro central, nos moldes da Avenida Paralela.

Neste sentido, a Avenida Paralela foi criada com a clara intenção da vetorização da expansão urbana de Salvador, com padrão de ocupação desejável de alto poder

aquisitivo. Entretanto a ocupação tardia deste território foi incrementada recentemente pela flexibilização dos parâmetros urbanísticos que, se por um lado promoveram o crescimento urbano local, por outro o adensaram exponencialmente, sempre em sintonia com os agentes sociais protagonistas na produção do espaço na cidade contemporânea, os incorporadores imobiliários.

### **2.2.2. Segundo período (1974 a 2000): a duplicação da Avenida Paralela, o processo de ocupação do território e sua consolidação como elo viário de ligação**

Ao longo de quase meio século, a área de entorno da Avenida Paralela tornou-se palco de diversas formas de produção e reprodução do espaço urbano, um território que, entendido como “produto da intervenção e do trabalho de um ou mais atores sobre determinado espaço” (ALBAGLI, 2004, p.26), apresenta uma paisagem urbana fragmentada, onde se observa a justaposição sócioespacial entre populações socialmente desiguais e economicamente distantes, consequência da rápida transformação das cidades em metrópoles e da disputa pelo espaço de morar.

O passo que se seguiu à alienação pela Prefeitura da propriedade das terras municipais (Reforma Urbana de 1968) e à descentralização metropolitana pelas atividades industriais modernas periféricas de Salvador alavancada pelo Estado, foi a fase dos grandes planos/projetos que previam “reequilibrar o sistema urbano-metropolitano, polinuclear, aberto e multifacético, propiciado pela industrialização periférica a Salvador” (SAMPAIO, 1999, p.305).

Cabe aqui, no âmbito desta pesquisa, discorrer sobre dois destes: o Plano do Centro Industrial de Aratu, o CIA, e o Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador, o PLANDURB.

O Plano do CIA, iniciado em 1966, caracterizava-se por planejar o urbano-industrial numa escala regional, “baseado num desenvolvimento tipo cidade-industrial-linear no entorno da Baía de Todos os Santos, tendo Salvador como cabeça do sistema.” (SAMPAIO, 1999, p.228). Previa também um novo centro para as funções de governo estadual e municipal, localizado próximo ao bairro do Cabula, conservando apenas as atividades turísticas no centro antigo. Portanto, como se pode constatar, antecipa e

inspira a transferência para a Avenida Paralela do Centro Administrativo do Estado da Bahia.

Ao modelar novas cidades industriais satélite à grande Salvador e, conseqüentemente, prever um complexo viário de conexão entre estas novas aglomerações e o centro da metrópole, estimulou a criação de ligações caracterizadas pelos vetores de expansão que então se sucederam.

Na esfera municipal, o PLANDURB foi elaborado pelo Órgão Central de Planejamento da Prefeitura Municipal de Salvador, no período de 1975 a 1978, definindo as diretrizes espaciais em nível intra-urbano.

Dentre as principais características desta proposta (SAMPAIO, 1999), destacam-se abaixo aquelas de interesse ao presente estudo:

- ✓ O desenvolvimento físico-territorial com ênfase na distribuição espacial de fluxos e atividades;
- ✓ O transporte de massa como elemento do novo espaço urbano;
- ✓ Flexibilização da estrutura urbana através de uma malha viária “permitindo uma configuração mais aberta – adaptável no tempo – dando curso às tendências de expansão do mercado imobiliário em direção aos chamados vazios metropolitanos” (SAMPAIO, 1999, p.262);
- ✓ Ressurge o sistema de espaços verdes e abertos, delineados no plano do EPUCS, caracterizando os Parques Metropolitanos como categorias essenciais à paisagem urbana;
- ✓ “Reformula a legislação urbanística básica, cuja gênese vinha do EPUCS, em três instrumentos básicos, sob a forma de ante-projetos:
  - a) Lei do Processo de Planejamento e Participação Comunitária
  - b) Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
  - c) Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (SAMPAIO, 1999, p.264)

Entretanto estas leis só foram aprovadas anos depois, a saber: a Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o PDDU, em 1985 e a Lei do Uso e Ocupação do Solo, a LOUOS, em 1984. Esta última já sofreu várias revisões, sempre pautadas no atendimento a interesses do mercado imobiliário, desarticulada do PDDU nas suas diretrizes, objetivos e metas. (SAMPAIO, 1999)

Vale a pena destacar no âmbito desse planejamento o desenho proposto para o transporte de massa, que inspirou a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), a projetar 50 quilômetros de vias exclusivas para transporte público, “com várias alternativas de tecnologia, indo da via exclusiva para ônibus articulados a bonde sobre trilhos e com previsão metroviária a longo prazo.” (SAMPAIO, 1999, p.264)

Dentro deste cenário seguiam as obras de duplicação da Avenida Luis Viana Filho, previstas para serem entregues em fevereiro de 1974, mas só concluídas em 4 de setembro do mesmo ano, devido às inúmeras obras de arte que se fizeram necessárias à sua implantação.

No contexto histórico-urbano de sua concepção e construção, o principal meio de transporte público de massa já era o ônibus, veículo muito mais versátil na produção de terras habitáveis,

unindo casas autoconstruídas nas periferias destituídas de infraestrutura aos locais de emprego e servindo de intensa especulação imobiliária à medida que zonas longínquas foram transformadas em “lotes”, vendidos, no mais das vezes, de forma legalmente irregular. (KOWARICK, 2009, p.27)

O processo de ocupação do território da Paralela tem início nesse período, o qual foi marcado pelo processo de periferização da moradia popular, abrangendo diferentes formas, e incluindo a produção oficial e a autoconstrução, ambos viabilizados pelo surgimento deste importante eixo viário da cidade de Salvador. Destacaram-se neste processo os bairros de Mussurunga, criado e construído pela URBIS (Habitação e Urbanização da Bahia) em 1977, a partir da desapropriação de uma extensa área de 216,64 ha, e a invasão das Malvinas, hoje Bairro da Paz, ambos localizados no terço final da avenida, em lados opostos.

[...] baixou três decretos considerando de utilidade pública, para efeito de desapropriação, três grandes áreas situadas respectivamente na Cidade Presidente Castelo Branco, com 16 milhões de metros quadrados e com possibilidades de nela serem construídas sete mil unidades habitacionais; na Mussurunga, próximo à Avenida Paralela, com 2 milhões de metros quadrados e onde poderão ser implantadas 2 mil unidades e, finalmente na localidade de Caji, entre o CIA e o aeroporto, com 28 milhões de metros quadrados com previsão de 12 mil unidades residenciais (A TARDE, 28 jan 1976, p.3).

Diferentemente do Conjunto Habitacional Mussurunga, planejado a partir de programas e projetos destinados à população de baixa renda, o Bairro da Paz se caracterizou por ser um espaço de resistência, alvo de inúmeras ações de expulsão dos “invasores” pelo poder público, como constatou Marcelo Correia:

No Bairro da Paz há 181 ruas. Todas receberam nomes relacionados à Paz e/ou à resistência travada durante anos, como Rua da Resistência, da Tranquilidade e da Felicidade, contrastando com a intranquilidade pela falta de segurança como também, pela infraestrutura precária e os serviços públicos deficientes (CORREIA, 2007, p.104).

Com a entrega dos documentos de posse dos moradores do Bairro da Paz, tem-se consolidado uma ocupação residencial informal que foi objeto de inúmeras tentativas de desocupação capitaneadas por sucessivas gestões municipais.

Figura 9 - Bairro da Paz – acesso pela Avenida Paralela  
Salvador/BA – 2013



Fonte: Google, 2011. Disponível em: <<http://www.googleearth.com>>  
Acesso em: 7 set 2013

Estas ocupações habitacionais de baixa renda foram se ampliando, não só nesta área de estudo, como em toda a cidade de Salvador, o que pode ser explicado na relação entre a

moradia de aluguel e a casa própria. Mesmo demandando um enorme esforço na sua realização, a autoconstrução não se resume apenas à conquista de uma unidade de habitação, mas pode ser entendida como uma estratégia de sobrevivência nas cidades, além de “um abrigo que protege os trabalhadores contra as intempéries do sistema econômico” (KOWARICK, 2009, p.86).

Atentos a este processo, as comunidades de renda mais baixa aí estabelecidas desde a década de 1970, permaneceram isoladas e imunes às benfeitorias que valorizaram estas novas áreas urbanas e redefiniram este território, que deixa de se constituir um não-lugar<sup>12</sup> para se transformar no principal vetor de expansão urbana da cidade.

No território de entorno da Avenida Paralela, pode-se verificar a ocorrência do fenômeno de justaposição sócio-espacial decorrente da implantação de loteamentos residenciais de padrão médio-alto em terrenos vizinhos ao Bairro da Paz (Figura 10), revelando a pressão pela gentrificação neste local.

Figura 10 - Justaposição sócio-espacial entre o Bairro da Paz e Piatã  
Salvador/BA – 2012



Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013

---

<sup>12</sup> Conceito criado por Michel de Certeau e atualizado por Marc Augé, que representa o espaço diametralmente oposto ao lar, ao espaço personalizado, caracterizado como lugar de passagem ou espaços públicos de rápida circulação. “Quando Michel de Certeau fala em “não-lugar” é para fazer alusão a uma espécie de qualidade negativa do lugar, de uma ausência do lugar em si mesmo que lhe impõe o nome que lhe é dado. [...] E é verdade que aquele que, ao traçar um itinerário, enuncia seus nomes não conhece necessariamente muita coisa dele.” (AUGÉ, 2003, p.79-80)



Em 1977, registra-se o lançamento imobiliário do Conjunto Residencial Moradas do Imbuí pelo INOCOOP (Instituto de Orientação Cooperativas Habitacionais da Bahia), localizado na Paralela. Tratava-se de um empreendimento residencial que “edificado pelo sistema de Cooperativa, enquadra(va)-se no processo de simplificação da política habitacional.” (A TARDE, 1977). Este empreendimento imobiliário teria, ao seu final, realizado a construção de 1.152 apartamentos:

Localizada a poucos minutos da orla marítima e distante apenas 9 km do centro da cidade, Imbuí tem como acesso a estrada do Cascão, variante da Av. Paralela, a qual está destinado um importante papel no sistema viário de Salvador (A TARDE, 11 mai 1977, p.2).

Em 1988, observa-se que a ocupação do entorno da Avenida Paralela ainda é incipiente, e alertava-se para o perigo de se transitar nesta via devido à presença de animais de criação soltos nesta região, como se observa na Figura 11.

Figura 11 - Avenida Paralela - 1988



Fonte: A TARDE, 13 jan 1988, p.1

O cenário resultante no final da década de 1980 nos remete, pois a uma ocupação tardia do território de entorno da Avenida Paralela em dissonância com o Plano de Desenvolvimento Urbano proposto quando da sua implantação. Ao contrário do previsto, as ocupações consolidadas à época eram de baixa renda, resultante ou de invasões (Malvinas) ou de Planos Habitacionais de Governo (Mussurunga).

O bairro do Imbuí, embora com características de um melhor padrão de renda, também foi fruto de uma ação incentivada por um planejamento habitacional de governo, neste período histórico. Posteriormente outras ocupações residenciais de classe média surgiram: os conjuntos residenciais Vila dos Flamboyants, Vivendas do Rio, Paralela Park, Conjunto Amazônia e o Residencial Roma, entre outros.

Registra-se ainda a implantação das Avenidas Jorge Amado, Pinto de Aguiar e Orlando Gomes, transversais à Avenida Paralela, conectando-a com a orla atlântica, ampliando a capacidade de reprodução do espaço urbano neste vetor de crescimento, atraindo outros empreendimentos na expectativa de atender às demandas dos moradores/consumidores locais.

Em suma, a Avenida Paralela, concebida com o objetivo de “aproximar” a cidade de Salvador do aeroporto e dos novos parques industriais implantados nas décadas de 1970 e 1980 na Região Metropolitana, caracteriza-se nesse período como um elo de ligação entre estas centralidades e os centros antigo (histórico) e o centro moderno (Iguatemi) na cidade de Salvador.

### **Habitação social e ZEIS na Avenida Paralela**

A constituição na capital de ilhas de habitação formal num mar de informalidade passou despercebida durante algum tempo, já que a legislação urbana, até então, só tratava da cidade legal, baseada na percepção de que os parâmetros urbanísticos estabelecidos iriam se sobrepôr aos assentamentos informais que se disseminaram por toda a cidade.

No intuito de incorporar essas áreas ao conjunto da cidade, o Município de Salvador introduziu na década de 1980 o instrumento da Área de Proteção Sócio-Ecológica - APSE), previsto na Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (LOUOS/1984), institucionalizado pela Lei Municipal n. 3.592/1985. Apesar da pouca efetividade prática, a previsão desse instrumento representou um avanço no período. Em 2004, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU (Lei n. 6586/2004) previu as AEIS (Áreas de Especial Interesse Social), e, mais recentemente, em 2008, tem-se a institucionalização de 116 ZEIS no PDDU/2008.

A previsão das ZEIS no Plano Diretor de 2008 - no âmbito da Política Habitacional de Interesse Social (PHIS) - se deu no contexto do Estatuto da Cidade (Lei Federal n.10.257/2001), que passou a prever instrumentos urbanísticos em prol da população que até então não tinha o direito reconhecido à posse da terra, com vistas à promoção da justiça urbana e do direito à cidade.

A institucionalização das ZEIS no Estatuto da Cidade representou um avanço importante na política habitacional de inclusão social, haja visto que o mesmo prevê a regularização de áreas ocupadas por processos informais, gestados em desacordo às normas urbanísticas, além de destinar espaços vazios para habitação de interesse social (ZEIS de vazios urbanos). Trata-se de instrumento inovador que, ao tempo em que reconhece a posse do espaço urbano conquistado, condiciona este reconhecimento a um planejamento participativo pactuado entre comunidade e poder público. (TEIXEIRA, 2009)

Com a promulgação da Lei do Estatuto, o município passou a ser responsável por garantir as funções sociais da cidade e o Plano Diretor Municipal, item obrigatório em cidades com mais de 20.000 habitantes, o principal instrumento de ordenamento territorial urbano. O Estatuto da Cidade (2001) definiu também as “diretrizes que devem ser seguidas pelo município ao elaborar sua política urbana, todas elas voltadas para garantir cidades justas, em que todos, pobres e ricos, desfrutem dos benefícios da urbanização” (CARVALHO; ROSSBACH, 2010, p.93).

Vale ressaltar, entretanto, que esse instrumento, anteriormente à sua inserção em lei federal, já vinha sendo utilizado por algumas administrações municipais no país, tendo como experiência precursora a implantação do Plano de Regularização de ZEIS (PREZEIS) em Recife/PE, na década de 1980.

Em 2009, esse instrumento foi referendado na Lei Federal nº. 11.977/2009 (PMCMV), na seção que trata da regularização fundiária dos assentamentos de baixa renda. Nessa lei (artigo 47, inciso V) as ZEIS são definidas como “parcela de área urbana instituída pelo Plano Diretor ou definida por outra lei municipal, destinada predominantemente à moradia de população de baixa renda e sujeita a regras específicas de parcelamento, uso e ocupação do solo” (BRASIL, 2009).

A cidade de Salvador, conforme exposto anteriormente, estava inserida nesse conjunto de municípios, tendo implantado as APSEs na década de 1980, e posteriormente, as AEIS e ZEIS respectivamente em 2004 e 2008. Conforme exposto em Espírito Santo; Gordilho-Souza; Teixeira (2007), a diferença entre esses instrumentos, mais do que meramente uma questão de nomenclatura, está associado à concepção dos mesmos. No caso das APSEs, estavam localizadas principalmente na orla do município, e tinham como objetivo principal garantir a “permanência dos moradores em assentamentos localizados em áreas valorizadas do Município, entendendo-se que esse instrumento urbanístico serviria como elemento inibidor do processo de expulsão da população de baixa renda habitante em áreas valorizadas da cidade” (ESPÍRITO SANTO; GORDILHO-SOUZA; TEIXEIRA, 2007, p. 6).

Quanto às áreas incorporadas como AEIS, localizadas em sua maioria na região do Miolo de Salvador, tratava-se de categoria “bem mais abrangente do que a das APSEs, correspondendo, a um aprimoramento conceitual do instrumento e de suas implicações urbanísticas, econômicas e sociais, incorporando, de forma mais objetiva, os aspectos relativos à regularização urbanística e fundiária das áreas, sem restringir o universo apenas às áreas de baixa renda sujeitas à especulação imobiliária”. (ESPÍRITO SANTO; GORDILHO-SOUZA; TEIXEIRA, 2007, p. 7).

Recentemente, o poder público municipal notabilizou-se pelo protagonismo ao incorporar, na revisão do PDDU/2008, a Política Municipal de Habitação de Interesse Social (PHIS/Salvador), que conta com um capítulo específico para as ZEIS (Capítulo V), estabelecendo, em mapa, o total de 116 ZEIS na cidade.

No caso das ZEIS, comparativamente às categorias de AEIS estabelecidas anteriormente para as áreas ocupadas, que tinham como parâmetro apenas a questão da propriedade da área (pública ou privada), registra-se um avanço em relação à redefinição conceitual das categorias para as áreas ocupadas. Essas passam a abranger “conteúdos sócio-ambientais e culturais, como a ocorrência de assentamentos precários em áreas de preservação ambiental e em áreas de patrimônio histórico/cultural, de interesse turístico e onde há predominância de comunidades tradicionais (pesqueiras e quilombolas).” (ESPÍRITO SANTO; GORDILHO-SOUZA; TEIXEIRA, 2007, p. 9).

Identificam-se no território de entorno da Avenida Paralela as ZEIS 64 (Invasão do CAB), 93 (Vale das Dunas de Abaeté), 94 (Planeta dos Macacos) e 81 (Bairro da Paz). Esta última, embora não tenha seus limites georreferenciados, como acontece com a maioria das ZEIS de Salvador que ainda não foram regulamentadas, apresenta-se no mapa do PDDU 2008 com um “afastamento” frontal em relação à pista de rolamento da avenida, denunciando uma intenção de flexibilização de parâmetros urbanísticos e/ou comercialização desta área. Liberados da regulamentação das ZEIS, os terrenos aí situados possuem alto valor no mercado imobiliário, independentemente da proximidade da ocupação de padrão popular logo ao lado.

Embora as ZEIS em Salvador ainda não disponham de regulamentação, a qual deverá se dar mediante decreto municipal, devendo contemplar os Planos de Regularização Fundiária, Plano de Urbanização e Plano de Ação Social e Gestão Participativa - itens obrigatórios para o pleno estabelecimento das vantagens urbanas garantidas pelas respectivas ZEIS - é inegável o avanço em direção às melhorias sociais e espaciais necessárias à cidade. Mais importante seria que o poder público municipal fomentasse a elaboração destes planos através do Poder Executivo, associados às instituições universitárias ou à própria comunidade, com assessoria de técnicos qualificados, e garantissem o direito pleno à cidade a todos os seus moradores.

### **2.2.3. Terceiro período (2001 a 2013): a implantação do empreendimento Loteamento Alphaville Salvador, a constituição do território da Paralela – a cidade de negócios – e a perspectiva de retorno à função de elo de ligação**

No contexto histórico-urbano atual, onde a popularização do uso do automóvel e a valorização do lazer privado e do consumo exacerbado redefiniram não só o cotidiano das pessoas como a lógica da localização e concentração de equipamentos comerciais e de serviços (SPÓSITO, 1998), novas centralidades intra-urbanas vem surgindo a partir destas novas dinâmicas territoriais.

No início do século XXI, encontravam-se instalados no território de entorno da Avenida Paralela supermercados (Extra), concessionárias de veículos (Dantom), instituições de ensino médio (Colégio Villa Lobos), instituições de ensino superior (Faculdade Jorge Amado e Faculdade de Tecnologia e Ciência – FTC), espaços para

eventos (antigo parque aquático Wet'n Wild), centros comerciais (Shopping Amazônia) e a Estação Rodoviária de Transbordo Mussurunga.

Destaca-se, em 2001, a implantação do “Loteamento Alphaville Salvador”, com a aprovação do Decreto 13.466 de 28 de dezembro, sendo o primeiro empreendimento para a população de alta renda que, aproveitando-se das amenidades proporcionadas pelas reservas de Mata Atlântica, estabelece um novo marco histórico no mercado imobiliário de Salvador ao oferecer produtos de alto valor agregado, polarizando e atraindo empreendimentos de alto padrão de consumo para aquela região.

Inspirado no conceito de “Cidade-jardim” de Ebenezer Howard (ver p. 36) e planejado de acordo com a estrutura radial *burgessiana*, conforme exposto no Capítulo 2, onde o centro é o núcleo uniresidencial e as edificações multiresidenciais vão se adensando e verticalizando progressivamente em zonas concêntricas, este modelo de loteamento já havia sido implantado em diversos estados do Brasil, como São Paulo, Paraná e Goiás, além de uma unidade em Portugal. Em 40 anos de história, 87 empreendimentos lançados e mais de 60 milhões de m<sup>2</sup> urbanizados, o conceito de empreendimento definido na página da empresa disponível na internet revela:

Alphaville cria espaços para se viver bem. Espaços onde projetos e sonhos se tornem realidade. Onde vizinhos formem verdadeiras comunidades. Onde zelar pelo meio ambiente seja tarefa e direito de cada um. Para isso, converte expertise em equilíbrio entre tecnologia e natureza, e excelência em perenidade. Cresce trazendo desenvolvimento às pessoas, às organizações e à própria sociedade. Conecta-se com seus públicos e permanece atenta aos desafios do seu tempo e do futuro. Assim, Alphaville soma esforços, aproxima pessoas e idéias para tornar possível o bem-viver. (ALPHAVILLE, 2014)

Situado em uma área de 1.330.514 m<sup>2</sup>, este bairro planejado possui três condomínios exclusivamente uniresidenciais, além de 40 lotes multiuso, onde se instalaram edifícios de apartamento, sedes de empresas, lojas de *fastfood*, além de um centro comercial. Os investidores que compraram terrenos neste empreendimento obtiveram lucros superiores a 200% em um período de três anos, pela valorização obtida ao longo do período de instalação da infraestrutura necessária à implantação dos imóveis.

O efeito polarizador de Alphaville logo se refletiu no território de entorno da Avenida Paralela ao atrair empreendimentos residenciais, comerciais e de serviços com o mesmo padrão de alta renda como o Condomínio Le Park, o Salvador Ville Condomínio Clube, o Wall Street Manhattan Square, o Shopping Paralela, estes na mesma margem da via e a poucos metros de distância. Do outro lado da avenida e mais distantes, mas não menos influenciados pelo mesmo fenômeno, instalam-se o Residencial Vila Allegro e o Alphaville 2, numa tendência à continuidade do processo de urbanização de alto padrão nesse vetor de expansão urbana.

Figura 12 - Loteamento Alphaville Salvador  
Salvador/BA – 2013



Fonte: Google, 2011. Disponível em: <http://www.googleearth.com>  
Acesso em: 7 set 2013

A grande aceitação deste tipo de empreendimento se reflete no sucesso de vendas de mais quatro lançamentos destes núcleos urbanos, sendo um na área de estudo desta pesquisa e outros três no Litoral Norte, na vila de Abrantes.

A partir daí, esta via, originalmente utilizada como elo de ligação entre centralidades novas e antigas, assume o papel de eixo de conexão desse território composto por inúmeros empreendimentos que aí se estabelecem, caracterizando esta área como um novo pólo de atração de Salvador.

Essa questão está diretamente associada à flexibilização da legislação urbanística que se rebateu no território objeto deste estudo de forma abrupta: em um curto espaço

de tempo, de 2001 a 2013, muitos empreendimentos se instalaram às margens da Avenida Luis Viana Filho, sendo a grande maioria deles configurada como produto direcionado ao consumidor de alto poder aquisitivo, aumentando o adensamento populacional, acompanhado pela implantação de grandes equipamentos do setor de comércio e serviços, atraídos pela grande quantidade de novos consumidores locais.

Salvador chegou ao século XXI com os territórios do pólo e do município vizinho de Lauro de Freitas (com o qual se conurba) já totalmente urbanizados e a metrópole se espraiando em direção ao Norte, com a ocupação dos últimos espaços da velha capital e seu transbordamento para as bordas e para os municípios de Lauro de Freitas e Simões Filho, mantendo basicamente os mesmos padrões de apropriação do território e de segregação analisados nas páginas anteriores. Ao lado dessa persistência; porém, ocorrem transformações similares às constatadas em outras metrópoles brasileiras. Com o esvaziamento e a deterioração do velho centro, o novo coração econômico da metrópole, que começou a se desenvolver com a implantação do Shopping Iguatemi, do primeiro hipermercado e de alguns dos primeiros prédios de escritório, e se consolidou nos anos 90, continua a se expandir em torno do eixo Avenida Tancredo Neves/Paralela. Agora com a multiplicação de maiores, mais modernos e luxuosos shoppings, centros de negócios e serviços, centros médicos, “edifícios inteligentes” e outros grandes equipamentos, reforçando a valorização imobiliária do eixo urbano do litoral norte. (CARVALHO; PEREIRA, 2013, p.95)

Um outro aspecto deve ser considerado. A expansão da ocupação urbana neste período, no vetor em análise, bem como de toda a cidade de Salvador, irá refletir o momento de aprovação da Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Este instrumento normativo veio regulamentar a implementação da política urbana da Constituição Federal de 1988, nos seus capítulos 182 e 183, garantindo o direito social à moradia e ao solo urbano.

Ainda no contexto político-institucional deste período, destaca-se a criação em 2003 do Ministério das Cidades pelo Governo Federal com o objetivo, entre outros, de definir uma nova Política Nacional de Habitação (PNH) e instituir o Sistema Nacional de Habitação (SNH), numa perspectiva de ações participativas e continuadas. Para viabilizar estas realizações, os municípios teriam que aderir ao Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), através da regulamentação do Fundo Municipal de Habitação e do seu Conselho Gestor, o que aconteceu em Salvador, de forma



pioneira e participativa, ao se definir uma Política Municipal de Habitação de Interesse Social e o Plano Municipal de Habitação, durante a gestão municipal de 2005-2008.

Por outro lado, observa-se no início do século XXI, notadamente no vetor de expansão urbana da Avenida Paralela, a intensificação da promoção e comercialização dos loteamentos privados,

com a implantação de novos empreendimentos para faixas de renda alta, sendo emblemático o empreendimento **Alphaville**, de maior impacto territorial, destinado a construção de casas de alto luxo, ocupando uma grande área de cerca de 1,8 km<sup>2</sup> nas imediações da Av. Paralela, próxima ao Parque Metropolitano de Pituáçu. Contíguo a esse condomínio horizontal, registra-se o início de outro grande empreendimento habitacional de edifícios altos, com cerca de 20 pavimentos, também destinado a famílias de alta renda, em regime de condomínio fechado. (GORDILHO-SOUZA, 2008, p. 425-426)

A partir de 2007, com o maior impulso financeiro dado aos promotores imobiliários pela ampliação do patamar na utilização dos fundos relativos ao FGTS para compra de imóveis, há um investimento intensivo do capital imobiliário nos vazios urbanos remanescentes de Salvador. Observa-se neste período um número crescente de lançamentos imobiliários no vetor de expansão urbana da Avenida Luis Viana Filho, incentivado pela ampliação dos gabaritos de altura permitidos para esta e outras áreas da cidade, aprovada no bojo da Lei Municipal 7.400/2008, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2007. Segundo GORDILHO-SOUZA (2008, p.435)

Considere-se ainda que esse *boom* imobiliário recente, que ocorre nas grandes cidades do país, incluindo Salvador, com dezenas de grandes empreendimentos sendo lançados nesse último ano, por um lado, vem atender à demanda reprimida das classes médias, mas, por outro lado, tem implicado a elevação dos custos de construção e de valores dos imóveis, o que traz impactos negativos para a premente produção de imóveis de interesse social, diante da intensa especulação fundiária sobre vazios remanescentes.

Portanto a produção do espaço urbano no território de entorno da Avenida Paralela nesse período se pautou pela reprodução do capital imobiliário, voltado para classes de renda alta, conformando e reforçando a segregação sócio-espacial observada nos períodos anteriores.

Complementarmente ao fenômeno da rápida ocupação dos vazios lindeiros à esta avenida, observa-se nesse período a agudização dos problemas de mobilidade urbana caracterizada pelos congestionamentos de tráfego constantes na via, principalmente nos horários de pico, quando o deslocamento residência-trabalho-residência acontece.

Some-se a isso, o acréscimo de usuários desta via gerado pela expansão macro urbana viabilizada pela abertura da Linha Verde, que liga Salvador ao Estado de Sergipe, atravessando vários municípios vizinhos de Salvador no eixo litoral norte<sup>13</sup>. Esta rodovia privatizada promoveu a instalação de empreendimentos turísticos-residenciais ao longo da costa atlântica baiana, voltada para camadas de renda mais alta, atraída pela possibilidade de adquirir uma segunda residência próxima a empreendimentos turísticos aí localizados.

Figura 13 - Congestionamento na Avenida Paralela - Salvador/BA – 2010



Fonte: Portal A Tarde. Disponível em: [http< www.atarde.uol.com.br>](http://www.atarde.uol.com.br)  
Acesso em: 14 jan 2014

Portanto, além dos congestionamentos durante os dias úteis da semana, observa-se um intenso fluxo de veículos nos fins de semana, quando o soteropolitano se desloca rumo ao litoral norte do estado para usufruir do descanso semanal, já que as praias da ilha de Itaparica, destino anteriormente eleito na busca de lazer fora da cidade, encontram-se desvalorizadas pela falta de serviço de transporte marítimo de qualidade. (Figura 13)

---

<sup>13</sup> Em 2010, o fluxo de veículos na Avenida Paralela era de 172.000 por hora, 50% a mais do que a capacidade da via, segundo informações da Transalvador. (PORTAL A TARDE, 2014)

Quanto ao modelo de expansão da cidade contemporânea de Salvador nesse período, face ao esgotamento de áreas a serem conquistadas, o mesmo se dá basicamente de duas formas: a partir da verticalização e adensamento de ocupações consolidadas ou conurbação com cidades vizinhas na região metropolitana. (PEREIRA; CARVALHO, 2013)

Esta intensificação no processo de verticalização ocorre em todo o município, conseqüência da escassez de áreas livres na cidade. Desde as ocupações precárias, passando pela orla atlântica seguindo em direção ao centro antigo e à cidade moderna, a multiplicação da área construída, respeitando-se a área ocupada no terreno, foi incrementada com a flexibilização crescente dos gabaritos de altura das edificações e da legislação municipal vigente. Nas ZEIS, (Zonas Especiais de Interesse Social), admite-se a verticalização baseada nos parâmetros urbanísticos pactuados com a participação da comunidade.

Na outra modalidade, a cidade se desenvolve em direção às outras aglomerações urbanas, gerando conurbações e fundindo seu território numa tendência de diluição de fronteiras. A abertura da via litorânea conhecida como Estrada do Coco nos anos 80 e depois a Linha Verde (BA 099), incrementa a ação de empreendedores turísticos-imobiliários e consolida uma expansão metropolitana linear no vetor norte da capital, protagonizado pela Avenida Paralela, ampliando o modelo proposto neste trabalho de vetores de urbanização, conformando um eixo urbanizado.

Nas palavras de Gilberto Corso Pereira:

A metrópole, com seu núcleo adensado e verticalizado e suas bordas espraiadas e dispersas se reconfigura numa dinâmica comandada pelo capital imobiliário, recentemente aliado à empreendedores turísticos internacionais, sem um papel para o planejamento territorial estatal ou municipal, sem instâncias de gestão regional ou metropolitana, sem espaços públicos, com a privatização em curso de todos os espaços, inclusive as praias, apropriados para o uso “turístico-imobiliário” e para habitações precárias e com o crescimento da segregação residencial. (PEREIRA, 2013b, p. 154 )

No final deste período consolida-se, pois, o ambiente onde:

o capital imobiliário encontrará o campo fértil necessário aos seus negócios: a malha expandida, com extensas áreas de terras vazias próximas às novas vias e a legislação flexibilizada no sentido horizontal e vertical, implodindo a velha forma-urbana de característica mononuclear herdada do século XIX (SAMPAIO, 1999, p.236)

Tal questão nos remete à conformação do território da Avenida Paralela nesse período, conforme termo proposto por Carvalho e Pereira (2011) da “cidade como negócio”, tais e tantos são os empreendimentos imobiliários lançados e consolidados nesta região da cidade. Face ao incentivo à atuação do capital imobiliário, na produção habitacional (habitação social ou de média e alta renda, para o atendimento da demanda reprimida de todas as tipologias), bem como nas obras de infraestrutura urbana, de lazer e turística, houve um incremento na ampliação do crédito, aumento de renda e empregabilidade que “tornaram o mercado imobiliário brasileiro um dos mais dinâmicos do mundo”. (CARVALHO; PEREIRA, 2013b, p.14).

Neste contexto, o capital imobiliário vem adquirindo um novo poder e protagonismo sobre o desenvolvimento das cidades, acentuados, inclusive, pelo seu atual porte e perfil, pela sua maior capacidade de intervenção no espaço urbano e pelo grau de liberdade da qual passou a desfrutar a partir das orientações do “empreendedorismo urbano”. (CARVALHO; PEREIRA, 2013b, p.15)

Neste cenário, compreende-se que este território adquiriu características de uma localidade, um bairro ou uma centralidade, como queiram interpretar os urbanistas, no sentido de ser uma área da cidade com equipamentos que atendem às necessidades do morador/consumidor local, que utiliza a Avenida Luis Viana Filho como via de acesso aos serviços e comércio do dia a dia. Sobrepondo-se a esta função, aparece a de via arterial de ligação entre equipamentos urbanos de grande porte, ofuscando a utilização da Avenida paralela como via de tráfego expresso em direção à outras centralidades, intra e inter urbanas. Este acúmulo de funções vem conturbando o trânsito nesta via, causando congestionamentos de tráfego que reverberam por toda a cidade.

## **O processo de retomada da função de via de ligação: em busca do elo perdido**

A recente flexibilização dos índices de utilização (IU<sup>14</sup>) e coeficientes de aproveitamento máximo (CAM) da área de entorno da Avenida Paralela induziram a uma rápida verticalização e conseqüente adensamento súbito desta área, que não foi acompanhado da implantação de infraestrutura urbana, principalmente viária, proporcional à demanda. Como conseqüência, a superposição das funções de via expressa e via arterial geraram uma explosão de tráfego de veículos leves, pesados e coletivos tanto no sentido capital/litoral norte, como no sentido contrário, em direção ao centro antigo da cidade.

Sendo esta uma das mais importantes vias estruturantes de Salvador, este fenômeno de adensamento e tráfego intenso vem causando enormes congestionamentos de trânsito que se refletem em todas as vias principais da cidade como as avenidas Mário Leal Ferreira, a Bonocô, a Antônio Carlos Magalhães, a Otávio Mangabeira, atingindo até estradas estaduais, como a BA 099 (Estrada do Côco) e federais, como a BR 324, que liga Salvador a Feira de Santana.

Neste sentido e na intenção de retomar a função de via expressa da Avenida Paralela - já que esta tem papel preponderante no sistema viário da capital baiana, principalmente como elo de ligação do aeroporto com antigas e novas centralidades urbanas - diversas ações públicas vêm sendo empreendidas recentemente, nos âmbitos municipal, estadual e federal, com o objetivo de facilitar o trânsito de veículos nesta via, e, conforme proposto, melhorar a mobilidade urbana de toda a capital e seu entorno, conforme exposto a seguir.

Vale registrar que essas ações têm como base o Projeto Funcional da Avenida Paralela, instituído em 1999, pelo Decreto Lei n. 12.479, de 26 de novembro, o qual no

---

<sup>14</sup> Índice de Utilização (IU) ou Coeficiente de Aproveitamento Máximo (CAM) - Relação máxima permitida entre a área construída de uma edificação e a área total do terreno em que a mesma se situa.

primeiro artigo classifica a Avenida Luis Viana Filho como Via Expressa<sup>15</sup> (VE) pela Lei n. 5.357/98, que trata da hierarquia do sistema viário básico de Salvador. (CORREIA, 2007)

A ideia, posteriormente implementada, foi definir o traçado das vias marginais paralelas ao eixo principal e outras intervenções viárias, com o objetivo de evitar a instalação de semáforos e aumentar a velocidade média na via. A partir daquele momento, os novos empreendimentos instalados lindeiros à avenida teriam que respeitar estes novos traçados de vias marginais.

Uma ação importante implementada pelo plano foi a compulsória construção de passarelas de pedestres como contrapartida na instalação de grandes empreendimentos nesta região. Na intenção de evitar e eliminar os semáforos das vias principais e consequentemente aumentar a velocidade média do fluxo rodoviário na avenida, ao final de 2013 identificou-se 11 passarelas que viabilizam a travessia segura das pistas pelos pedestres, e estão localizadas nos pontos de maior fluxo de pessoas que circulam nestes empreendimentos. (Tabela 1)

Tabela 1 – Passarelas para travessia de pedestres sobre a Avenida Paralela Salvador/BA – 2013

Passarelas para pedestres	Localização – Ponto de referência
1	Shopping Salvador
2	Hospital Sarah (Figura 14)
4	Hipermercado Extra
3	Bairro do Imbuí
5	Igreja do CAB
6	Estádio de Pituacu
7	Centro Universitário UNIJORGE
8	Shopping Paralela
9	Faculdade de Tecnologia e Ciências – FTC
10	Bairro da Paz
11	Parque de Exposições

Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013  
Elaboração da autora

<sup>15</sup> Vias Expressas (VE) - cuja função básica é atender aos grandes volumes de tráfego provenientes de viagens de pessoas e mercadorias, em percursos interurbanos, médios e grandes, de modo a permitir o escoamento dessa demanda, sob elevado padrão de fluidez, assegurado por retornos e interseções em níveis diferenciados e acesso às propriedades lindeiras através de Via Marginal (VM). (SALVADOR, 1984).

Figura 14 - Passarela 2 situada no Hospital Sarah  
Salvador/BA – 2013



Fonte: Disponível em: [http<www.skyscrapercity.com>](http://www.skyscrapercity.com)  
Acesso em: 14 jan 2014

Uma das mais importantes intervenções foi a criação da Ligação Iguatemi Paralela, a LIP, em 2002, uma obra de arte da construção civil representada por um viaduto que conecta a Avenida Antônio Carlos Magalhães e o final da Avenida Mario Leal Ferreira, a Bonocô, diretamente à Avenida Paralela, desafogando o tráfego da Avenida Tancredo Neves, avolumado pela intensa verticalização ocorrida nesta área no fim da década de 1990.

Entretanto, entende-se que a Paralela hoje se classifica como uma Via Arterial (VA<sup>16</sup>), dado às suas características físico-funcionais como a existência de semáforos e pontos de acesso ao transporte público em plena pista principal. A velocidade máxima permitida, 80 km/h, também a exclui da classificação de via expressa.

Por outro lado, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o PDDU/2008, identifica a Avenida Luis Viana Filho como um Corredor Linear de Uso Múltiplo, inserida na área de predominância de uso comercial e de serviços.

Recentemente este Plano Funcional foi revisto pelo poder público, sendo previsto uma série de intervenções na Avenida Paralela, no âmbito das obras de infraestrutura previstas para as cidades que sediarão a Copa do Mundo de 2014, com a proposta de facilitar o trânsito de veículos nesta via, melhorando a mobilidade urbana de toda a capital e seu entorno.

Estas intervenções, classificadas como Obras Estruturantes, contemplam duas etapas simultâneas e complementares: os Corredores Alimentadores de Transporte de Média/Alta Capacidade e o Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas, ambos com rebatimentos importantes no sistema viário e no território de entorno da Avenida Luis Viana Filho, como se vê a seguir:

- ✓ Os Corredores Alimentadores de Transporte de Média/Alta Capacidade prevêm dois Corredores Transversais Alimentadores I e II, ambos com 12,7 quilômetros de extensão total, pista dupla com três faixas por sentido, sendo uma delas preferencial para o transporte de massa, prevendo uma operação do tipo “BRT”. O edital de licitação das obras prevê também a construção de ciclovias, túneis, viadutos, contenções, sinalização e urbanização das vias.

O Corredor Transversal Alimentador I, é composto pela duplicação das Avenidas Pinto de Aguiar (Figura 16) e Gal Costa, ambas transversais à Avenida Paralela, complementado pela implantação de uma ligação

---

<sup>16</sup> Vias Arteriais (VA) - cuja função básica é atender às grandes demandas de viagens, intraurbanas, assegurando melhor fluidez no tráfego, adequadas condições de acesso e circulação dos transportes coletivos, bem como segurança na travessia de pedestres (SALVADOR, 1984).



Pirajá/Lobato. Esta via irá articular uma ligação direta entre a orla atlântica e a BR 324 além de servir como via alimentadora das linhas 1 e 2 do Metrô.

O Corredor Transversal Alimentador II projeta a duplicação da Avenida Orlando Gomes e a abertura da Avenida 29 de Março, alcançando a BR 324, criando outra alternativa de ligação entre esta estrada e a orla atlântica. (BAHIA, 2014)

Figura 15 – Duplicação da Avenida Pinto de Aguiar  
Salvador/BA - 2014



Fonte: CONDER. Disponível em: <http://www.conder.ba.gov.br>  
Acesso em: 12 jan 2014

- ✓ O Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas é composto por duas linhas articuladas entre si: a Linha 1, que em dois trechos fará a ligação entre as estações de transbordo rodoviário Lapa e Pirajá, a partir de uma estação central localizada no Acesso Norte. As obras do trecho Lapa-Acesso Norte, com 6,6 km de extensão tiveram início em 1997 e ainda não foram entregues. As do trecho Acesso Norte-Pirajá ainda não foram iniciadas. (Figuras 16 e 17)

Ainda no âmbito do processo de melhoria da mobilidade urbana no eixo viário de ligação entre o aeroporto e o centro histórico de Salvador, com vistas à realização dos jogos da Copa do Mundo de 2014,

o Governo do Estado realizou um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) da Mobilidade Urbana que garantiu a inclusão do projeto da linha 2 no Plano de Investimentos do Governo Federal. A ligação entre Salvador e Lauro de Freitas integra a Região Metropolitana e será realizada através de uma PPP - Parceria Público Privada, conduzida pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano, que representa um investimento total de R\$ 4,2 bilhões no sistema de transporte de massa de alta capacidade. (BAHIA, 2014)

Figura 16 – Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas/BA - 2014



Fonte: CONDER Disponível em: < <http://www.conder.ba.gov.br> >  
Acesso em: 12 jan 2014

Figura 17 – Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas  
Linha 2 – Salvador/BA - 2014



Fonte: CONDER. Disponível em: <<http://www.conder.ba.gov.br>>  
Acesso em: 12 jan 2014

Além das intervenções que visam ampliar a malha viária urbana de Salvador, verifica-se a construção, em andamento no momento em que se desenvolve este estudo, do Complexo de Viadutos do Imbuí (Figura 18), que está sendo implantado sobre o traçado das vias principais da Avenida Paralela e que, de acordo com informações disponíveis na página da CONDER na internet, visa

garantir o deslocamento das pessoas e bens por meio de um sistema de transportes de qualidade, integrado e rápido, com prioridade para a circulação viária e a ampliação da acessibilidade entre os municípios da Salvador e da região Metropolitana, [...] Estas ações beneficiam a população em questões essenciais que estão sendo tratadas no âmbito das grandes cidades brasileiras que sediarão os jogos da Copa do Mundo de 2014. (BAHIA, 2014)

Figura 18 – Complexo de Viadutos do Imbuí  
Salvador/BA - 2014



Fonte: CONDER (2013). Disponível em: [http:<www.conder.ba.gov.br>](http://www.conder.ba.gov.br)  
Acesso em: 12 jan 2014

Portanto, o que se projeta pela análise das intervenções previstas para esta região e para a cidade de Salvador é um outro momento, que se iniciará com a consolidação destas obras de articulação da malha viária na intenção do retorno da função de elo de ligação para a Avenida Luis Viana Filho, desta vez em direção a fronteiras mais distantes, percebendo-se sua participação no contexto de uma via regional, ao se articular, num primeiro momento com a Estrada do Coco e, mais além, com a Linha Verde, ambos trechos da estrada estadual BA-099.

Este eixo interurbano, projetado para interligar toda a Costa dos Coqueiros<sup>17</sup>, vem atender às demandas do mercado imobiliário, no movimento contínuo de reprodução do espaço capitalista urbano, perante a escassez de terras no espaço da metrópole.

Uma questão importante deve ser ressaltada nesse processo de retomada da Avenida Paralela como elo de ligação entre centralidades. Trata-se do fato de que a

---

<sup>17</sup> A Zona Turística da Costa dos Coqueiros compreende todo o litoral norte do Estado da Bahia, estendendo-se por cento e noventa e três quilômetros, da praia de Ipitanga até Mangue Seco.

promoção de obras viárias de grande porte, nesse momento, pode ser interpretada na perspectiva da desaceleração do ritmo de lançamentos imobiliários perante o recrudescimento da demanda solvável por novas habitações destinadas às classes média, media-alta e alta.

Percebe-se que, neste cenário, os promotores imobiliários migram para outros nichos de mercado que possibilitem a reprodução do capital no espaço urbano. Perante a crescente pressão por soluções a curto prazo para os problemas de mobilidade urbana, estes agentes promovem e incentivam a produção de obras estruturantes capazes de absorver recursos financeiros vultosos.

Na perspectiva da geração de emprego e renda para um grande número de operários da construção civil, que ficaram ociosos diante do refluxo de investimentos em produtos imobiliários destinados à habitação, comércio e serviços, os grandes incorporadores justificam o investimento público nestas intervenções urbanísticas que priorizam a circulação de veículos leves, na contramão do urbanismo contemporâneo, que acredita no investimento no transporte público de qualidade em contraposição aos investimentos no esgarçamento da malha viária destinada a veículos de passeio, e em modalidades de transporte à tração humana, a exemplo das bicicletas, como solução para os desafios urbanos das grandes metrópoles.

E, nesta direção, faz todo sentido estudar o entorno da Avenida Paralela como um território unificado, respeitando suas territorialidades identitárias, mas na intenção do surgimento de uma nova centralidade conformada por agentes sociais que, influenciados pelas transformações experimentadas nos contextos histórico, econômico e social, produzem o espaço urbano contemporâneo no início do século XXI.

Abaixo apresenta-se um quadro síntese com as informações sobre os períodos, destacando-se as características da produção do espaço urbano no território de entorno da Avenida Paralela e a função predominante desta via na articulação dos fluxos urbanos, relacionados aos marcos histórico-urbanos da cidade.

Quadro 1 – Funções da via e características da produção do espaço urbano na ocupação do território de entorno da Avenida Paralela – Síntese  
Salvador/BA – 1968 a 2013

<b>Fase</b>	<b>Marcos históricos</b>	<b>Função</b>	<b>Características</b>
<b>1º Período 1968 - 1973</b>	Da Reforma Urbana (1968) à construção da Avenida.	Proposta como elemento de vetorização da expansão urbana de Salvador.	Produção do espaço pelo agente público com instalação de equipamentos de grande porte; grandes vazios urbanos.
<b>2º Período 1974 - 2000</b>	Duplicação da Avenida.	Elo de ligação entre os centros antigo e novo e o aeroporto.	Produção imobiliária para classe média; ocupações por invasões ilegais; loteamentos promovidos por agentes públicos.
<b>3º Período 2001 - 2013</b>	Da implantação do Condomínio Alphaville ao lançamento do Edital do Metrô (Linha 2).	Eixo de conexão entre os empreendimentos instalados nos terrenos lindeiros à avenida e perspectiva de retorno à função de elo de ligação articulado com via regional como função predominante desejável para a via.	Instalação de empreendimentos imobiliários residenciais, comerciais e de serviços para classes de renda alta.

Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013

Elaboração: Eduardo Araujo Neto e Cristina Araujo

### **CAPÍTULO 3**

#### **PARALELA XXI: O TERRITÓRIO DA AVENIDA LUIS VIANA FILHO NO INÍCIO DO SÉCULO**

Seguindo o objetivo desta pesquisa que visa desvendar e revelar o processo de urbanização do entorno do vetor de expansão da Avenida Paralela primeira década do século XXI, tratou-se de desenvolver uma pesquisa quantitativa e analítica, usando como base de dados tanto as informações mais recentes disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), oriundas do Censo Demográfico de 2010; os dados da base da Superintendência de Controle do Uso do Solo do Município de Salvador (SUCOM), e a pesquisa de campo para verificação e checagem das informações obtidas.

Identificada como palco para reivindicações de todas as camadas da população, as quais garantem os holofotes ao interferirem no tráfego desta via, também vem sofrendo com as tensões que se registram no entorno da sua malha viária, entre o capital imobiliário e os movimentos sociais, à medida que os primeiros produzem espaços urbanos elitizados, na maioria das vezes, cercados e fortificados, dilacerando e fragmentando o espaço urbano na lógica da produção do espaço pelo capital imobiliário.

O presente Capítulo está estruturado em tres partes. A primeira aborda a metodologia utilizada e os resultados da pesquisa realizada, com vistas a identificar os empreendimentos localizados no entorno da Avenida no período em análise, e proceder à definição da poligonal de estudo, representada no mapa temático dela extraído. A segunda revela o processo temporal de ocupação da área lindeira à Avenida Paralela, tendo como elemento central a atuação dos agentes sociais na produção desse espaço urbano, apoiado em tabelas e gráficos sintetizados a partir dos dados obtidos.

A terceira parte contempla o panorama da dinâmica sócio-espacial contemporânea no território de entorno da Avenida Paralela no final do ano de 2013, a partir da poligonal de estudo previamente definida, com enfoque no uso do solo, infraestrutura e população (renda e densidade demográfica). Com base nessa análise será possível fundamentar as considerações gerais a respeito da confirmação ou não da hipótese considerada.

### **3.1. A definição do território de entorno da Avenida Paralela como objeto de estudo: metodologia e procedimentos**

A metodologia utilizada constou de pesquisa quantitativa fundamentada nos conceitos e teorias descritos no Capítulo 1, e partiu da análise da dinâmica de implantação de empreendimentos ao longo dessa avenida, tendo por base o levantamento dos alvarás de construção que resultaram em mapas temáticos, tabelas e gráficos. Essas informações foram extraídas de órgãos da Prefeitura Municipal de Salvador, cruzadas com fotos aéreas disponibilizadas nos sites [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com) e [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com), sendo posteriormente confrontadas com a pesquisa de campo, através de visitas in loco na área de estudo. A opção pela elaboração de mapas temáticos, utilizando a linguagem cartográfica, permitiu melhor fundamentar as conclusões obtidas.

Entendendo o território de entorno da Avenida Paralela não somente como o resultado da ação de agentes sociais, e na intenção de reafirmar a força das territorialidades implementadas pela população desse vetor urbanizado, utilizou-se a base de dados do IBGE (Censo 2010) para caracterizar a população que ocupa este vetor urbanizado. Os “paralelopolitanos”, personagens centrais e consumidores do espaço urbano produzido pelos agentes sociais no entorno dessa avenida, sofrem e interagem direta e diariamente com as transformações impetradas nessa parcela do espaço urbano. Deste modo, por eles, para eles e com a participação deles deveriam surgir as soluções para os problemas urbanos ali identificados.

O primeiro desafio que se colocou foi o recorte territorial do objeto de estudo. Definiu-se, então, pela delimitação de uma mancha espacial, considerando como referência os empreendimentos implantados no território de entorno da Avenida Paralela, a partir da influência deste eixo viário no acesso direto aos mesmos.



A investigação iniciou-se com a coleta de dados disponibilizados no portal da transparência<sup>18</sup> da Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo do Município SUCOM), onde estão cadastradas todas as construções licenciadas em Salvador (Figura 19 e Quadro 2), utilizando-se como critério principal o levantamento dos alvarás dos empreendimentos ao longo da Avenida Paralela.

Figura 19 - Portal da Transparência da SUCOM – Salvador/BA – 2013



Fonte: [www.sucom.ba.gov.br](http://www.sucom.ba.gov.br)  
Disponível em : < <http://www.sucom.ba.gov.br/index.php>>  
Acesso em: 1 set 2013

Quadro 2 - Alvarás de Construção concedidos pela SUCOM (Tabela Parcial)

Nº Alvará	Processo	Requerente	Logradouro
1573	23000000/2005/54709	AGL PATRONOMAL LTDA	AV. LUIZ VIANA FILHO - PARALELA
10194	47000000/2002/49861	ARTON TAMPELLINI	AV. LUIZ VIANA FILHO - PARALELA
10071	23000000/2003/47774	ALOSIA TEIXEIRA	AV. LUIZ VIANA FILHO - NOVA BRASLIA DE ITAPUA
15736	23000000/2016/43228	ALVARO MARQUES DE FREITAS FILHO E ESPOSA	AV. LUIZ VIANA FILHO - RUA PITUBA - PIATA
7592	47000000/2004/269	ASBEC - ASSOCIAÇÃO BAHIANA DE EDUCAÇÃO E CULTURA	AV. LUIZ VIANA FILHO (PARALELA)
14044	23000000/2007/32682	AUSTRIAN EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS	AV. LUIZ VIANA FILHO - PARALELA
10981	23000000/2003/25756	Austral Empreendimentos Imobiliarios	AV. Luiz Viana Filho - Paralela
13180	23000000/2008/10342	CAPELLE W. BARRETO EMPREENDIMENTO LTDA	AV. LUIZ VIANA FILHO - PARALELA
10194	23000000/2012/35824	Cardemex Segur. de Vida e Previdência S/A - W. Barreto Empreend. Ltda	Av. Luiz Viana Filho - Paralela
12434	23000000/2005/32387	CENTRO BAHIANA DE ENSINO SUPERIOR LTDA - CSES	AV. LUIZ VIANA FILHO (PARALELA) - INBUI
1429	23000000/2001/28667	COMPANHIA BRASILEIRA DE PETROLEO - PIRANHA	AV. LUIZ VIANA FILHO - FERNANDES
12236	23000000/2005/35300	COMPANHIA DE DESENV. URBANO DO ESTADO DA BAHIA - CONDUR	AV. LUIZ VIANA FILHO - PITUNGU
1007	23000000/2002/42037	CONDOMÍNIO CENTRO COMERCIAL INBUI E B	AV. LUIZ VIANA FILHO - INBUI
10114	23000000/2010/42637	Condormine Cívil Shopping Center Paralela	Av. Luiz Viana Filho - Shopping Paralela (Alphaville)
1409	23000000/2007/5408	CONSTRUTORA AKIO LTDA	AV. LUIZ VIANA FILHO - PARALELA - INBUI
15248	23000000/2008/35924	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S. A	AV. LUIZ VIANA FILHO - PARALELA
1257	23000000/2001/3760	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S/A	AV. LUIZ VIANA FILHO - INBUI - PARALELA
1578	23000000/2003/27205	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S/A	AV. LUIZ VIANA FILHO COM AV. MARCOS FREIRE - STEP

Fonte: [www.sucom.ba.gov.br](http://www.sucom.ba.gov.br)  
Disponível em : < <http://www.sucom.ba.gov.br/index.php?page=45&tipo=2>>  
Acesso em: 1 set 2013

<sup>18</sup> Esta página reúne as informações da SUCOM - Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso do Solo do Município que são de interesse coletivo ou geral com o objetivo de facilitar o acesso, conforme determina a Lei de Acesso à Informação. A Lei 12.527, de 18/11/2011, garante à sociedade o acesso às informações produzidas ou custodiadas pelo poder público e não classificadas como sigilosas. (SALVADOR, 2013).

De posse destes dados iniciais, partiu-se para a verificação in loco da situação dos imóveis, na intenção de observar se as obras haviam sido concluídas e/ou se haviam outros empreendimentos que não constavam da base de dados disponibilizada pela Prefeitura Municipal de Salvador (PMS).

Encontrou-se algumas obras em andamento, cujos alvarás de construção não estavam na base de dados da PMS. Entretanto foi possível identificar no portal, pelo mesmo caminho ilustrado anteriormente, todos os dados dos empreendimentos em implantação. (Figura 20)

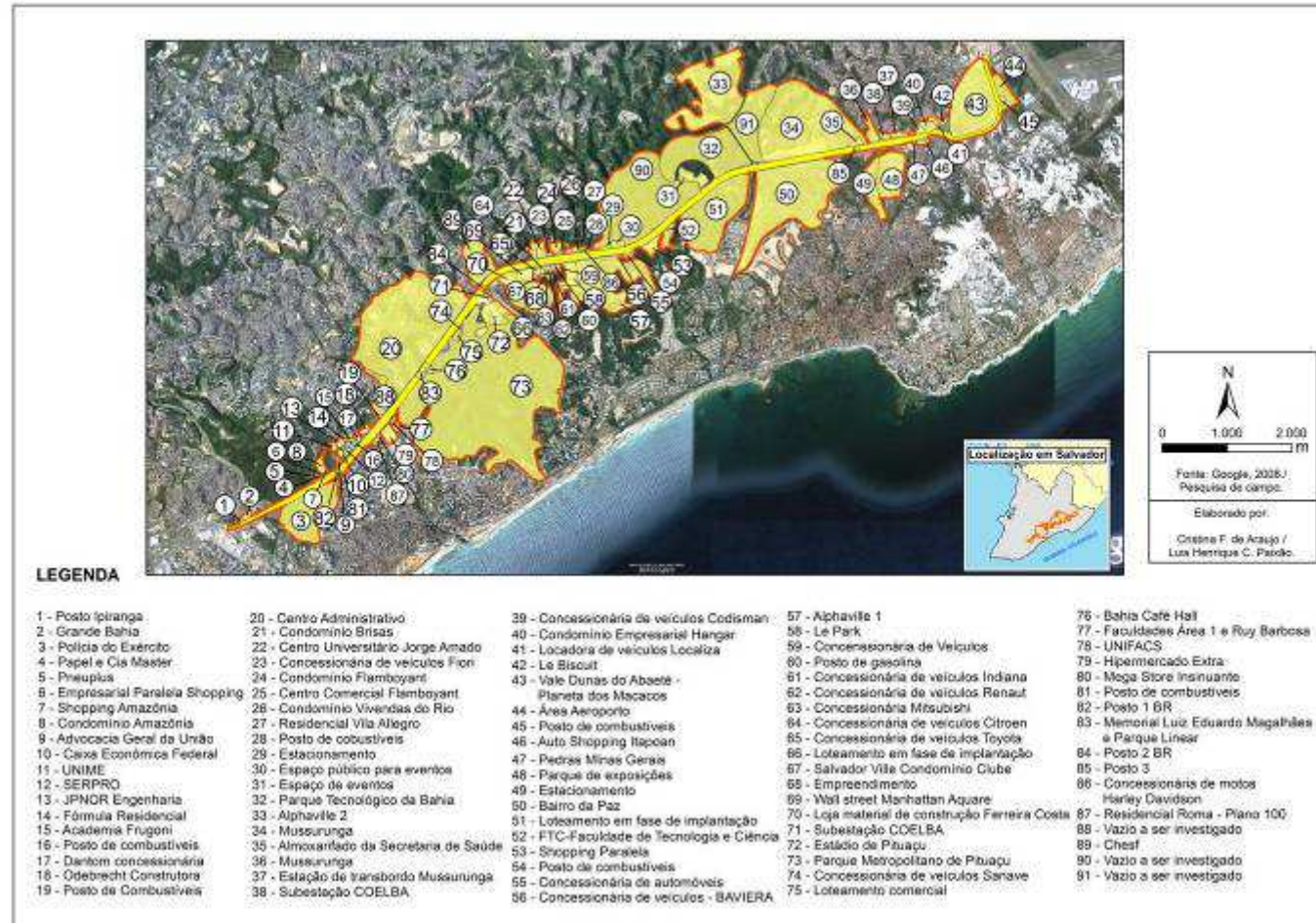
Figura 20 - Alvará de construção 1561 – Requerente e dados do processo. SUCOM - 2013



Fonte: Portal da Transparência.  
Disponível em:<[http:// www.sucom.ba.gov.br](http://www.sucom.ba.gov.br)>  
Acesso em: 1 set 2013

A partir dos dados obtidos e tabulados definiu-se a poligonal de estudo e identificou-se os empreendimentos ali situados. A Figura 21 apresenta o mapa do recorte do território do entorno da Avenida Paralela, a partir do qual foram elaborados os estudos do uso do solo, infra-estrutura e população na área pesquisada.

Figura 21 - Poligonal do território de entorno da Avenida Paralela e os empreendimentos situados nesta área. Salvador/BA - 2013



Fontes: Google 2008, PMS 2013, Pesquisa de campo.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

### **3.2. Atuação dos agentes sociais na produção do território de entorno da Avenida Paralela**

Com o objetivo de melhor compreender os processos de ocupação da área de estudo e apoiado nos dados obtidos no mapa temático apresentado acima, optou-se por estudar os assentamentos relacionando-os no tempo e no espaço, aos marcos histórico-urbanos de Salvador que caracterizam os períodos distintos no desenvolvimento sócio-político-espacial da cidade, e, particularmente desse território, tendo como foco principal a atuação dos agentes sociais.

Apoiado na definição de Correa (2004), conforme tratado no capítulo 1, optou-se pela análise da atuação de agentes sociais privados, agentes sociais públicos e movimentos sociais no período de 1968 a 2013, abrangendo os três períodos de produção do espaço urbano, identificados no Capítulo 2.

Como agentes sociais privados, tem-se os proprietários fundiários e os promotores imobiliários, que desde o século passado até o início do século XXI vêm atuando intensivamente neste território. O agente social público é representado pelo Estado em suas diversas instâncias. Os movimentos sociais são representados pela comunidade do Bairro da Paz, conformado por população de baixa renda, em território conquistado por reivindicações populares.

Desta forma procura-se evidenciar as características locais do fenômeno de expansão urbana sob a ótica dos agentes, relacionando-se este fenômeno aos conceitos contemporâneos e aos processos globais de expansão das cidades e suas regiões metropolitanas.

Neste sentido, trata-se de estudar o entorno da Avenida Paralela como um território unificado, respeitando suas territorialidades identitárias, mas na intenção do surgimento de uma nova centralidade conformada por agentes sociais que, influenciados pelas transformações experimentadas nos contextos histórico, econômico e social, produzem o espaço urbano contemporâneo no início do século XXI.

### **3.2.1. O Estado como agente protagonista na produção do espaço urbano**

Desde o momento de concepção da Avenida Paralela que iria desbravar novas fronteiras para o crescimento da cidade de Salvador, havia a preocupação de tornar este novo território a ser conquistado em local atraente para os incorporadores imobiliários, agentes na produção dos espaços urbanos necessários à expansão da metrópole. Um marco decisivo que contribuiu para a concretização deste objetivo foi a Reforma Urbana, que em 1968, conforme exposto no Capítulo 2, privatizou as terras urbanas, pela alienação da maioria das terras municipais que se encontravam sob o sistema de enfiteuse ou aforamento.

Além disso, o governo do Estado criou pólos de atração urbana como o novo Centro Administrativo do Estado da Bahia, que em 1975 já contava com as instalações de 11 secretarias, a Assembléia Legislativa, a Vice-Governadoria e uma igreja. (Figura 22)

Na sequência, tem-se a instalação da Companhia Hidrelétrica do São Francisco, a CHESF, e da Companhia de Eletricidade da Bahia, a COELBA, nas proximidades do CAB, além da criação de uma área de preservação em torno da lagoa de Pituaçu (Figura 24), com vistas à proteger este espelho d'água dos impactos gerados pelo crescimento da cidade naquela direção.

Portanto, adota-se a implantação da Avenida Paralela como um marco histórico-urbano, representante de um novo momento na expansão da cidade e marco inicial deste novo período. Entende-se que a duplicação da pista principal da Avenida Paralela convida a um maior fluxo de transportes urbanos por este eixo viário, numa tendência ao adensamento por ocupações residenciais que se seguiu.

Reflete-se na ocupação e uso do solo deste território, neste primeiro período, o esforço do agente público na dinamização deste espaço urbano ao transferir funções administrativas da cidade com o claro objetivo de absorver as demandas habitacionais para aquele local. Observa-se que a área ocupada consolidada ao fim do primeiro período se configura como o “coração da aglomeração desse fim de século”

(SCHEINOWITZ, 1989, p.63), centralizada no eixo viário que viria a se transformar em importante vetor axial de expansão da cidade.

Portanto, ao fim da primeira fase de ocupação do território de entorno da Avenida Luis Viana Filho, observa-se como protagonista na produção do espaço urbano o Estado, agente social público, na consolidação da implantação de equipamentos urbanos neste vetor de expansão, criando um novo pólo gerador de mão de obra, que passou a demandar por ocupações residenciais, institucionais e de serviços no seu entorno (Quadro 3).

Quadro 3 – Empreendimentos implantados na Avenida Paralela  
Salvador/BA – 1968 a 1973

Agente social	Empreendimentos	Total
Público	CAB, CHESF, COELBA, Parque de Pituaçu e outros	10
Privado	0	0
Movimentos Sociais	0	0

Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013  
Elaboração da autora

Figuras 22 a 25 – Aerofotos Avenida Paralela  
Salvador/BA – 1976

Figura 22 – CAB



Figura 23 - Loteamento Patamares



Figura 24 - Parque de Pituauçu



Figura 25 – SERPRO e Avenida Jorge Amado



Fonte: BAHIA, Governo do Estado; CONDER, 1976

### 3.2.2. Estado, mercado imobiliário e movimentos sociais: a disputa pelo espaço

Como era de se esperar, com a duplicação dessa avenida no segundo período (1974 a 2000), esta área da cidade se torna mais atrativa, e surgem as primeiras ocupações residenciais destinadas à classe média num ritmo lento, porém contínuo.

Estimulados por incentivos financeiros públicos, os conjuntos habitacionais patrocinados pelo INOCOOP e pela URBIS iniciam a configuração deste novo núcleo urbano pela consolidação de ocupações ao longo de toda a avenida, de forma pontual, mas em áreas extensas. Assim acabam atraindo também pequenos centros comerciais convenientemente localizados de forma a atender às demandas dos consumidores locais.

Também neste período se inicia a mais importante ocupação informal lindeira à Avenida Luis Viana Filho, a invasão da anteriormente denominada Malvinas e, atualmente consolidada como Bairro da Paz, classificada como Zona Especial de Interesse Social, mas ainda sem regulamentação. O Bairro da Paz representa até hoje um símbolo de resistência da cidadania pelo direito à cidade, com seu território segregado no espaço fragmentado da cidade. (Quadro 4)

Quadro 4 – Empreendimentos implantados na Avenida Paralela Salvador/BA – 1974 a 2000

Agente social	Empreendimentos	Total
Público	Estação de transbordo Mussurunga, Estádio de Pituaguá, SERPRO, Almojarifado público e Loteamento Mussurunga	5
Privado	Conjuntos habitacionais, centros comerciais de pequeno porte, instituições de ensino e concessionárias de automóveis	24
Movimentos Sociais	Malvinas	1

Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013  
Elaboração da autora



Figuras 26 a 29 – Aerofotos Avenida Paralela  
Salvador/BA – 2002

Figura 26 – CAB



Figura 27 – Loteamento Alphaville Salvador



Figura 28 - Bairro da Paz, Bairro de Mussurunga,  
Estação Mussurunga e Parque de Exposições



Figura 29 – Supermercado Extra e Av. Jorge Amado



Fonte: BAHIA, Governo do Estado da; CONDER, 2002

### **3.2.3. O boom imobiliário e a “cidade dos negócios”**

A atuação do setor privado nesse território se intensificou no terceiro período (2001 a 2013), a partir da implantação do Loteamento Alphaville Salvador, o qual, identificado como produto para a classe de alta renda, reconfigurou o mercado imobiliário desta via, trazendo para este local um novo padrão de tipologia habitacional, comercial e de serviços.

Deve-se ressaltar que, em certa medida, a atuação intensiva do mercado imobiliário decorre também da ação do Estado, com a promoção e incentivo de novos negócios imobiliários, mediante a flexibilização das regras sobre fundos do FGTS para aquisição de imóveis, pós-criação do Ministério da Cidade (2003). Como consequência, ocorre em todo o Brasil uma intensificação nos lançamentos imobiliários para todas as faixas de renda da população, desde programas para classes de renda mais modestas, pelo Programa Minha Casa Minha Vida, até imóveis para classes mais abastadas.

Devido à escassez de áreas vazias centrais, os grandes empreendimentos, caracterizados pelo modelo “Alphaville” de morar-trabalhar-divertir dentro de perímetros dos enclaves fortificados, elegem a Avenida Luis Viana Filho como via de acesso principal.

Nota-se então que os empreendimentos comerciais, de serviços e novos lançamentos imobiliários residenciais destinados aos consumidores de alta renda são atraídos para a Avenida Paralela, localizando-se próximo ao Loteamento Alphaville, caracterizando um núcleo de expansão concêntrica no centro do território de entorno da avenida. (Figura 25).

Logo após a implantação de Alphaville 1, o Le Parc Residencial Resort, com 16 torres, 1.100 apartamentos de alto luxo e 2.500,00 m<sup>2</sup> de piscinas, é lançado em terreno contíguo. Sucesso de vendas, hoje é administrado no sistema de resort, com serviços de manutenção e calendário de eventos e entretenimentos permanente. Em seguida surgem o Shopping Paralela, os condomínios residenciais Brisas, Vila Allegro e Salvador Condomínio Clube, no mesmo conceito de empreendimento residencial com lazer privativo.

Já o empreendimento Wall Street Manhattan Square propõe que, além de residir e se divertir dentro do mesmo espaço, o cliente tenha oportunidade de trabalhar em torres comerciais situadas lado a lado com os torres residenciais.

Atraídos por uma classe de consumidores de alta renda aí instalados, seguem-se a implantação de concessionárias de automóveis de luxo e até a única revendedora de motocicletas Harley Davidson de Salvador.

Neste contexto, triunfa a “cidade dos negócios”, onde o espaço urbano entra no circuito de acumulação capitalista, produtor e reproduzidor da lógica da valorização do capital.

No bojo das intervenções necessárias para atender às demandas de mobilidade decorrentes da escolha da cidade de Salvador como uma das sedes da Copa do Mundo de Futebol de 2014, criam-se projetos viários na intenção de aumentar a fluidez desta via, e integrá-la a um eixo viário regional estruturante da Costa dos Coqueiros. Neste contexto, resgata-se a idéia de implantar uma das linhas do Sistema Metroviário – Salvador e Lauro de Freitas no canteiro central da Avenida Paralela.

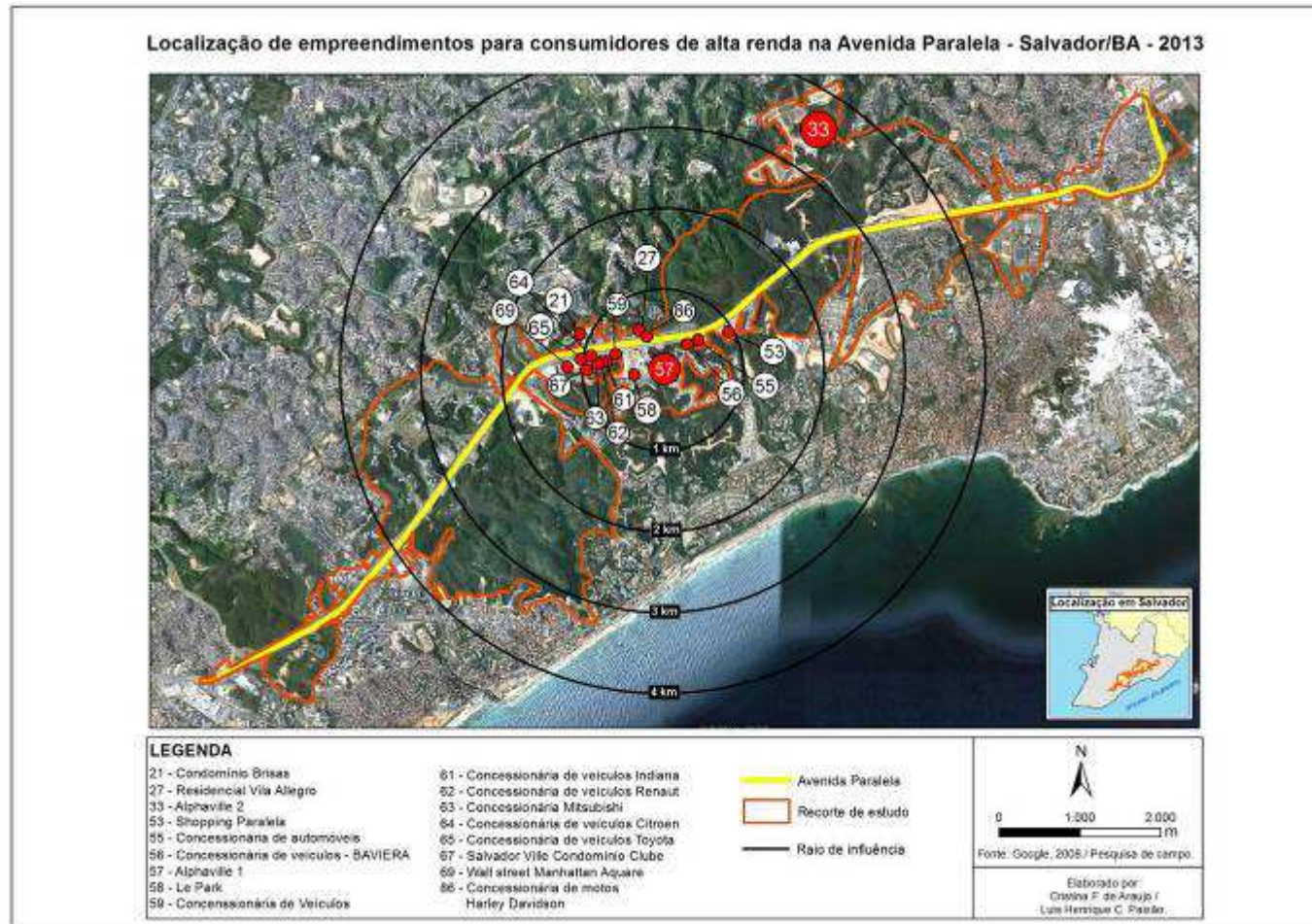
O cenário de ocupação do espaço urbano que se apresenta em fins de 2013, no momento de encerramento desta pesquisa, é o que se apresenta no mapa temático a seguir, que contempla a consolidação do vetor de expansão urbana representado pela Avenida Luis Viana Filho no início do século XXI.

Quadro 5 – Empreendimentos implantados na Avenida Paralela  
Salvador/BA – 2001 a 2013

Agente social	Empreendimentos	Total
Público	Parque Tecnológico, AGU	2
Privado	Loteamento Alphaville Salvador, Shopping Paralela, Wall Street Manhattan Square e outros	49
Movimentos Sociais	0	0

Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013  
Elaboração da autora

Figura 30 – Localização dos empreendimentos destinados a consumidores de alta renda na Avenida Paralela Salvador/BA – 2013



Fontes: Google 2008, PMS 2013, Pesquisa de campo.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

A síntese da atuação dos agentes e respectivos empreendimentos que se implantaram nos três períodos citados, é descrita a seguir, a partir dos gráficos e tabelas elaborados. A Tabela 2 e os Gráficos 1 e 2 abaixo revelam o quantitativo de áreas ocupadas no território de entorno do vetor urbanizado da Avenida Paralela pelos empreendimentos resultantes da ação dos agentes sociais acima discriminados e classificados, no recorte temporal de 1968 a 2013.

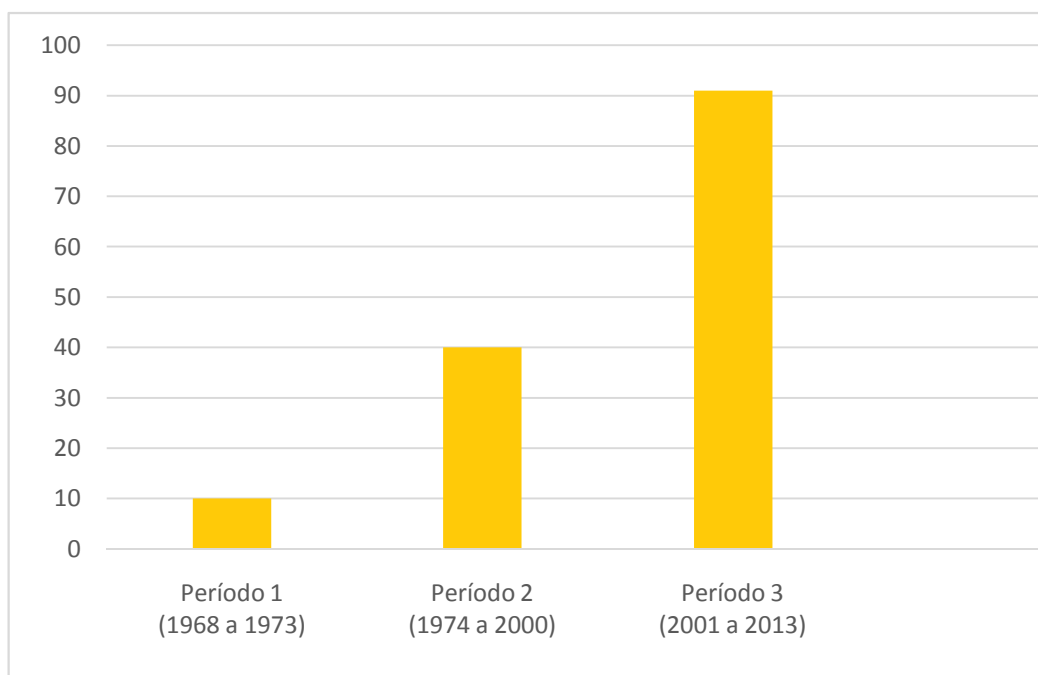
Tabela 2 – Atuação dos agentes sociais na produção do espaço no vetor urbanizado da Avenida Paralela - Salvador/BA – 1968 a 2013

Períodos	Empreendimentos						
	Agente público		Agente privado		Movimentos sociais		Total período
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
1968 a 1974	10	100	-	-	-	-	10
1974 a 2001	5	16	24	81	1	3	30
2001 a 2013	2	4	49	96	-	-	51
Total (Área de estudo)							91

Fonte; ARAUJO, Cristina. 2013

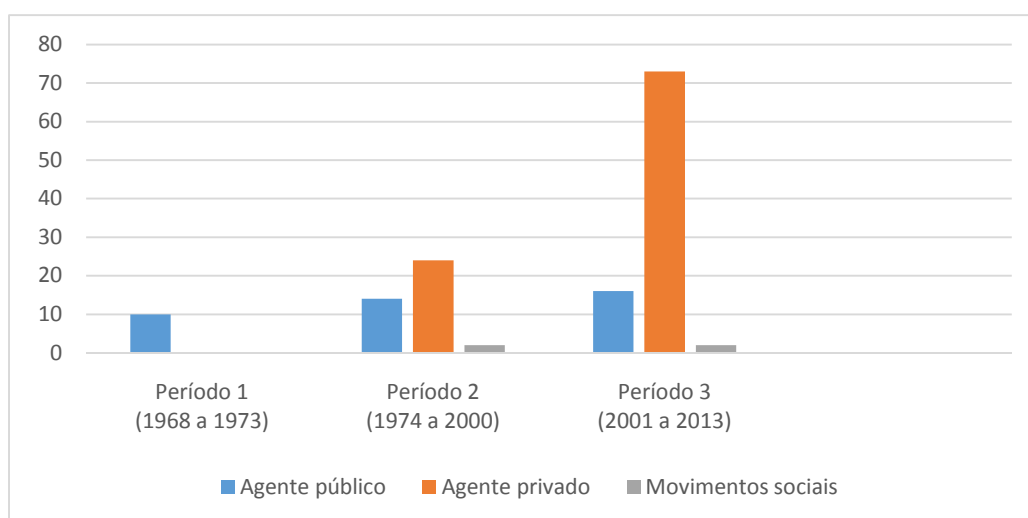
Elaboração: Eduardo Araujo Neto e Cristina Araujo

Gráfico 1 – Produção acumulada do espaço no vetor urbanizado da Avenida Paralela  
(em número de empreendimentos)  
Salvador/BA – 1968 - 2013



Fonte: ARAUJO, Cristina. 2013  
Elaboração: Eduardo Araujo Neto e Cristina Araujo

Gráfico 2 – A participação dos agentes sociais na produção do espaço no vetor urbanizado da Avenida Paralela  
(em número de empreendimentos)  
Salvador/BA – 1968 a 2013



Fonte: ARAUJO, Cristina. 2013  
Elaboração: Eduardo Araujo Neto e Cristina Araujo

Os dados acima apresentados refletem, particularmente no terceiro período, a ação desses agentes na vigência do empreendedorismo urbano associado ao Estado, presidindo o capitalismo urbano do novo século, onde o ciclo do capital financeiro se realiza na produção do espaço urbano. Este ciclo se inicia na aquisição de lotes infraestruturados, se perpetua na captação dos recursos para a realização da obra e obtém o lucro com a mediação do mercado imobiliário. (CARVALHO; PEREIRA, 2013)

Esta “nova economia” escolhe as áreas urbanas mais valorizadas para se reproduzir e se caracteriza por empreendimentos de alto padrão como shoppings centers, complexos habitacionais mistos, onde torres residenciais se implantam ao lado de centros de negócios no mesmo enclave urbano homogeneizado, patrocinados pelos representantes do grande capital. (BOTELHO, 2007)

Dessa forma, compreende-se que a expansão urbana de Salvador no eixo urbanizado da Avenida Paralela no início do século XXI é caracterizada pela gestão induzida e conduzida na intenção de atender à lógica do capital imobiliário, refletindo o abandono por parte dos gestores públicos das suas funções essenciais no planejamento e coordenação da gestão do espaço urbano e metropolitano.

### **3.3. “Como anda a Paralela”: o território da Avenida Luis Viana Filho no início do século XXI: uso do solo, infra-estrutura e população residente**

Inspirado no texto organizado pelos autores Inaiá Maria Moreira de Carvalho e Gilberto Corso Pereira (CARVALHO; PEREIRA, 2013), que atualiza informações e sugere discussões referentes à “segregação e dinâmica metropolitana, às condições de ocupação e renda, habitação e infraestrutura” da capital baiana, pretende-se aqui revelar o panorama da dinâmica sócio-espacial contemporânea no território de entorno da Avenida Paralela no final do ano de 2012.

Serão abordados os quesitos uso do solo, infraestrutura, tipologia habitacional, renda e densidade demográfica, utilizando como fontes de dados o Censo 2010 do IBGE, os alvarás de construção da base de dados da PMS e os dados obtidos com a pesquisa de campo.

### 3.3.1. Uso e ocupação do solo.

Após a delimitação da poligonal de estudo e identificação da área ocupada por cada empreendimento, partiu-se para a elaboração do mapa de uso do solo. Foram identificados sete grupos de uso, a partir da função predominante do empreendimento. A Tabela 1 e o Gráfico 3 explicitam tanto o uso como o percentual da área ocupada por este grupo sobre a área total do território. A Figura 31 revela o mapa temático que traduz estas informações refletidas espacialmente.

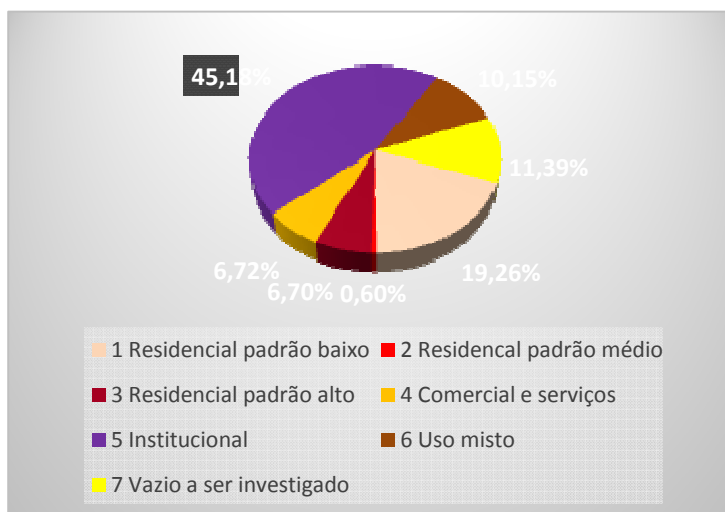
Tabela 3 - Distribuição percentual do uso do solo na Avenida Paralela-Salvador/BA – 2013

Item	Classificação	%	Área ocupada (m2)
1	Residencial padrão baixo	19,26%	3.280.662,42
2	Residencial padrão médio	0,60%	102.117,95
3	Residencial padrão alto	6,70%	1.141.283,34
4	Comercial e serviços	6,72%	1.143.921,65
5	Institucional	45,18%	7.696.070,72
6	Uso misto	10,15%	1.729.297,87
7	Vazio a ser investigado	11,39%	1.939.938,86
	TOTAL	100,00%	17.033.292,81

Fonte; ARAUJO, Cristina. 2013.

Elaboração: Eduardo Araujo Neto e Cristina Araujo.

Gráfico 3- Distribuição percentual do uso do solo na Avenida Paralela Salvador/BA – 2013

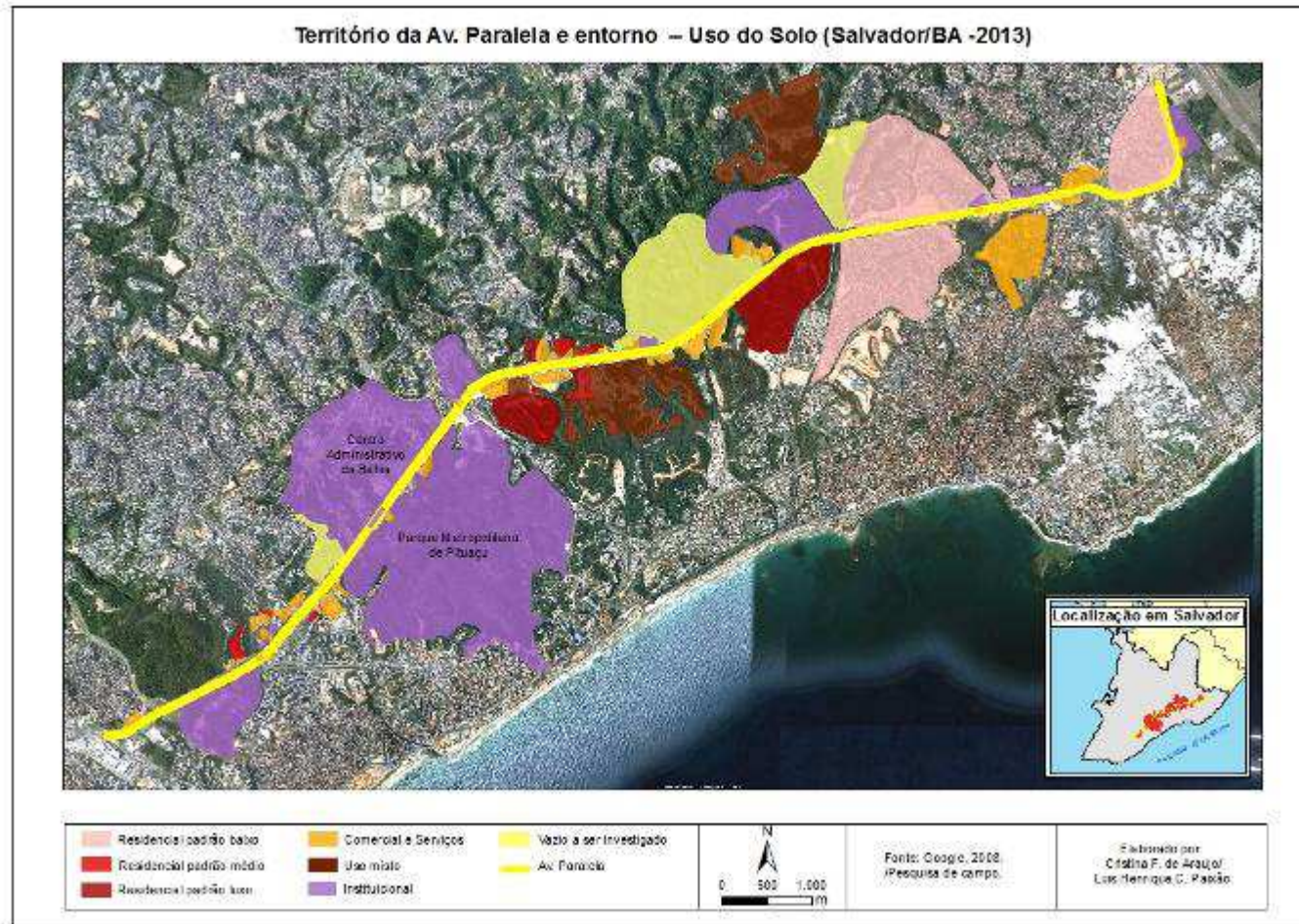


Fonte: ARAUJO, Cristina, 2013

Elaboração: Eduardo Araujo Neto e Cristina Araujo



Figura 31 – Território da Av. Paralela e entorno – Uso do solo  
Salvador/BA – 2013



Fontes: Google 2008, PMS 2013, Pesquisa de campo.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

Cabem aqui alguns esclarecimentos a respeito da tabela acima apresentada. Em relação ao uso misto, a pesquisa definiu esta categoria em função de que nestes empreendimentos não há uma única utilização do solo, sendo este ocupado simultaneamente pelas atividades de moradia, comércio e serviços. Estes espaços urbanos, verdadeiros enclaves, foram moldados pelo mercado imobiliário e tem como principal atrativo comercial o isolamento socioespacial, já que todas estas atividades podem ser realizadas em um espaço protegido por segurança privada.

Quanto ao item 7, este contempla os vazios ainda não pesquisados, mas que representam uma parcela significativa da amostra utilizada (11,39%), portanto justifica-se uma investigação mais acurada sobre os mesmos.

Os dados obtidos, verificados e tabulados acima, revelam o maior percentual de área residencial ocupada pelo padrão baixo, reflexo das ocupações populares pré-existentes que foram se avolumando ao longo do tempo, quando a terra aí não possuía valor imobiliário de relevância. Em contrapartida, a área ocupada pelos padrões médio e alto, totalizando 7,3%, está em franca expansão, já que existem indícios de implantação de dois grandes loteamentos, ainda em fase de construção, destinados a esta faixa de público consumidor.

Observa-se que, em relação à questão de ocupações territoriais residenciais, que há uma clara intenção de ampliar a oferta de imóveis de alto luxo, viabilizada pelo investimento em infraestrutura em vazios remanescentes, ora por parte do poder público, ora por parte da iniciativa privada, dentro do conceito exposto acima de ordem excludente: espaços “reservados” e destinados à ocupações de moradores de alto poder aquisitivo. (Figura 32)

Figura 32 – Condomínio Alphaville – residências de alto luxo  
Avenida Paralela – Salvador/BA – 2012



Fonte: ARAUJO, Cristina (2013)

Pela análise temporal da instalação destes empreendimentos, prevê-se uma ampliação predominantemente do uso misto, atualmente representando 10,15% do território estudado, aqui entendido como propostas de condomínios fechados multiuso, onde é possível morar, trabalhar e desfrutar de lazer em um espaço privado, seguro e segregado<sup>19</sup>. A exclusão sócio-espacial legitimada pelo capital imobiliário parece ser uma tendência neste vetor de crescimento da cidade, quando se observa que nos últimos anos houve uma predominância de lançamentos imobiliários para esta faixa de renda.

Por outro lado, às populações pobres não se viabiliza o direito de reprodução espacial. Legislações urbanísticas, a exemplo das ZEIS delimitam e congelam as fronteiras destes territórios, na intenção de preservá-los e protegê-los da especulação imobiliária. Entretanto, no caso de Salvador, não está previsto, através deste mesmo instrumento, a implantação de outras áreas de ocupação popular, nos moldes das ZEIS de vazios urbanos, nas mesmas áreas remanescentes, as quais em direção oposta vêm sendo otimizadas pelo capital imobiliário. Quando aplicadas a imóveis vazios ou

---

<sup>19</sup> Segregação aqui entendida como “a concentração de determinados grupos em locais específicos das cidades e a constituição de grandes áreas relativamente homogêneas”. (CARVALHO; PEREIRA, 2013, p.82)

ociosos, as ZEIS permitem ao poder público reservar as áreas dotadas de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos para habitação de interesse social, constituindo-se em importante instrumento para evitar a expulsão dos pobres para as áreas periféricas longínquas dos centros urbanos (CARVALHO; ROSSBACH, 2013, p. 96).

Acompanhando e reforçando esta tendência de “elitização” do território da Avenida Paralela, os empreendimentos comerciais e de serviços recém chegados se destinam a este público consumidor, o de faixa de renda média e superior.

Figura 33 – Concessionárias de automóveis e instituições de ensino de terceiro grau  
Avenida Paralela – Salvador/BA – 2012



Fonte; ARAUJO, Cristina

Importante observar também a alta frequência de empreendimentos voltados para revenda de veículos, as concessionárias de automóveis, e a instalação nesta região da cidade de seis grandes instituições de ensino de 3º grau, viabilizados ambos pela oferta de lotes extensos e de transporte público em abundância. (Figura 33)

Complementam estas observações a análise da maior área ocupada, da classe lazer público, representada pelo Parque Metropolitano de Pituacu (PMP). Este Parque

foi concebido como área de utilidade pública pelo Decreto Estadual n. 23.666/1977, e pelo Decreto Municipal nº 5.168/1977, sendo destinado ao lazer da comunidade, preservando o espelho d'água existente. Na época de sua implantação, possuía dois acessos: pela orla marítima atlântica e pela Avenida Paralela (GOMES, 2008). Este último com o objetivo de atrair os moradores daquela área e de toda a Região Metropolitana de Salvador, articulada por este eixo viário.

Neste local foi construída uma estrutura de arquitetura leve e fluida, que convidava e acolhia os visitantes do Parque. Situado a cavaleiro da lagoa, com vista para o espelho d'água, este imóvel foi alugado pelo Governo do Estado da Bahia para uma empresa privada da área de eventos, inviabilizando o acesso ao Parque, conseqüentemente desvalorizando este espaço público de lazer, entretenimento, cultura e educação. Verifica-se pelo Alvará 12.296, de 2/8/2005, que a CONDER, responsável à época pela gestão e manutenção da área do parque, solicitou a licença de construção para reforma e ampliação do espaço para adaptação ao empreendimento Bahia Café Hall.

Entretanto a notícia publicada pelo site Bahia Notícias em 13 de setembro de 2013, renova a esperança de que esta situação seja regularizada e o equipamento retorne à função para a qual foi projetado.

A Procuradoria Geral do Estado (PGE) ingressou na Justiça, em junho deste ano, com um pedido de reintegração de posse do prédio público situado na Avenida Paralela, onde atualmente funciona a casa de shows Bahia Café hall. O processo tramita na 7ª Vara de Fazenda Pública.

Originalmente utilizado como entrada ao Parque de Pituáçu, o equipamento público foi alugado pelo governo em 2005. Mas o contrato venceu em maio deste ano e o Bahia Café Hall se nega a devolvê-lo, além de não pagar o aluguel desde então. A utilização do imóvel já foi questionada também em inquérito civil do Ministério Público (MP-BA) que investigou danos ambientais no Parque Pituáçu. (BAHIANOTÍCIAS, 2013)

Entretanto, nesta pesquisa, insiste-se em incorporar o Parque Metropolitano de Pituáçu como instituição de lazer público no território de entorno da Avenida Paralela na intenção de denunciar e tornar pública esta informação, que interessa não só aos moradores desta região como à todos os cidadãos da Região Metropolitana de Salvador.

Por fim, entende-se que os dados acima demonstram a pluralidade das territorialidades no entorno da Avenida Paralela, caracterizando um conjunto de empreendimentos que, combinados, constituem uma totalidade complementar e autônoma, articulados com a cidade de Salvador. (Figura 34)

Figura 34 – Vista aérea da Avenida Paralela  
Salvador/BA – 2013



Fonte: Skyscraper.com  
Disponível em: <<http://www.skyscraper.com>>  
Acesso em: 14 jan 2014

### **3.3.2. Quem é quem no território da Paralela: os paralelopolitanos**

Revelados os processos de ocupação do vetor urbanizado da Avenida Paralela, torna-se importante, portanto conhecer quem são os habitantes que interagem e (re)modelam esse território.

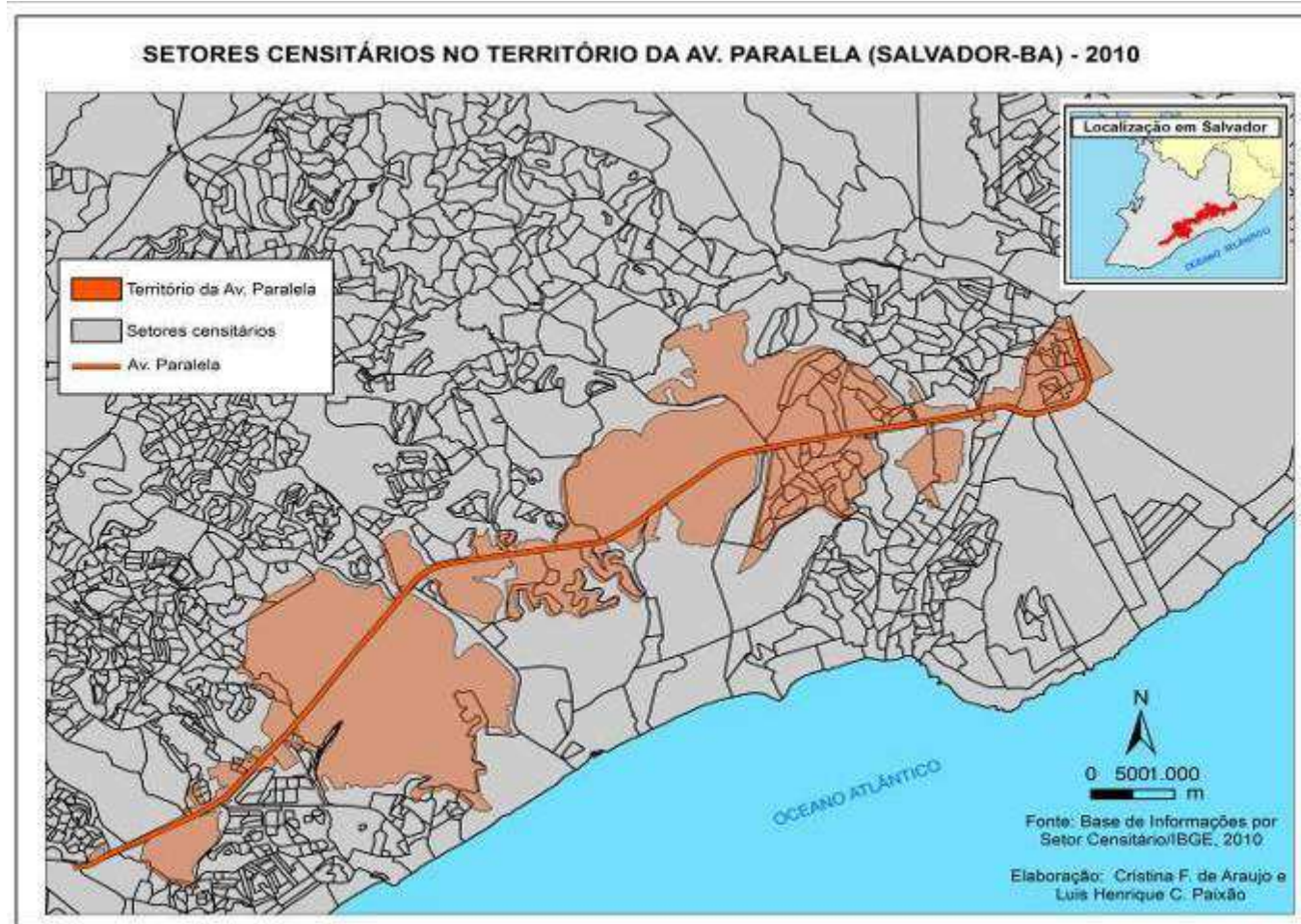
Os consumidores de médio e alto poder aquisitivo administram seus próprios enclaves, gerindo o espaço urbano privatizado ilegalmente da forma que lhes é conveniente, criando regras e normas que, na maioria das vezes, prevalecem sobre os parâmetros e legislações municipais do uso do solo.

Mas o que dizer da população de baixa renda, abandonada à própria sorte, refém de recursos e ações da gestão municipal, que, no modelo de empreendedorismo urbano vigente, se ausenta cada dia mais de suas obrigações? As necessidades básicas de transporte de qualidade, lazer e educação eficientes, lhes são negadas juntamente com o direito à cidade, frente à lógica da associação do mercado imobiliário com o capital financeiro que configura o tecido social em espaços homogeneizados e fragmentados, acentuando a segregação sócio-espacial.

Como base para o estudo da população residente nesse vetor urbanizado, utilizou-se os dados disponíveis no Censo Demográfico de 2010 (IBGE), dos setores censitários abrangidos total ou parcialmente pela poligonal definida para o objeto de estudo. Como os dados dos setores se referem a valores percentuais da área da coleta de informações, pode-se inferir que no todo ou em parte estes dados sejam válidos nos seus valores absolutos, sem a necessidade de interpolação proporcional à área atingida.

A Figura 35 evidencia a abrangência da área de estudo sobre os setores censitários no território de entorno da Avenida Paralela.

Figura 35 – Mapa de abrangência da poligonal de estudo sobre os setores censitários na área do vetor urbanizado da Avenida Paralela Salvador/Bahia – 2013

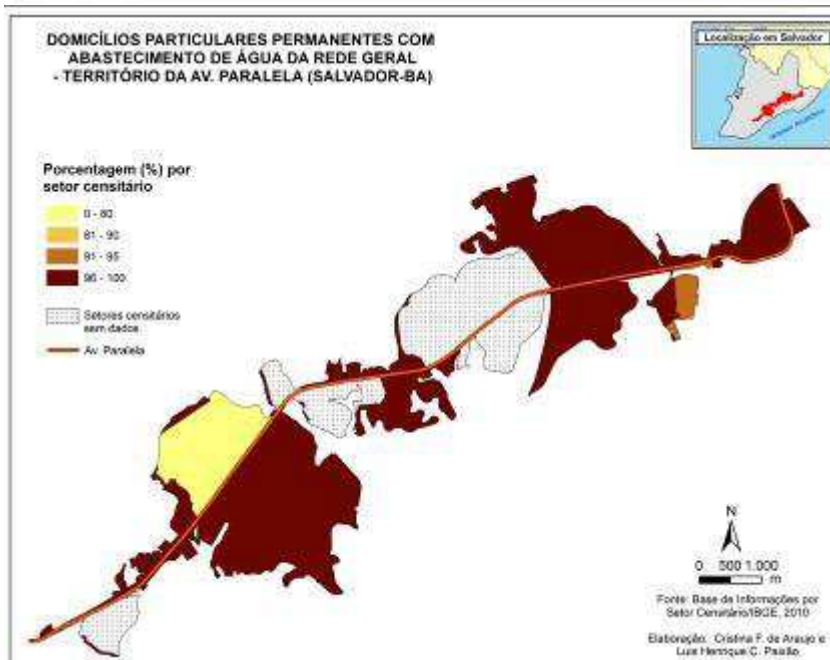
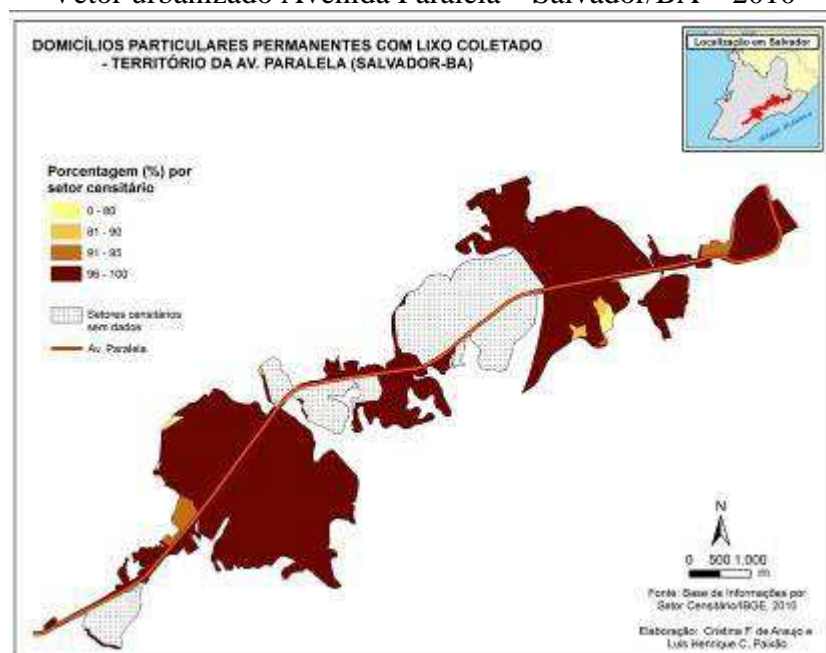


Fontes: Google 2008, PMS 2013, Pesquisa de campo, Base de informações por Setor Censitário/ IBGE, 2010.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.



Os mapas temáticos a seguir sintetizam os dados em relação à infraestrutura urbana, qualificada através dos serviços de coleta de lixo e oferta de água, ambas viabilizadas por serviços públicos ou empresa privada que tenha como acionista majoritário o Governo do Estado da Bahia.

Figuras 36 e 37 - Coleta de lixo e oferta de água da rede geral  
Vetor urbanizado Avenida Paralela – Salvador/BA – 2010



Fonte: Base de informações por Setor Censitário/ IBGE, 2010.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

Pela análise das informações obtidas nos mapas temáticos das Figuras 36 e 37 e, relevando-se os setores sem informações, observa-se no Bairro da Paz alguma restrição na coleta de lixo, provavelmente pela dificuldade de acesso aos locais mais distantes da via de acesso principal do bairro. Outras duas pequenas áreas em invasões também apresentam dificuldades na coleta, mas estão com percentual acima de 90%, o que resulta numa boa qualidade do serviço.

As áreas com deficiência no abastecimento de água se situam ou no Parque de Exposições, com oferta acima de 90% ou na área do Centro Administrativo da Bahia, que provavelmente é abastecido por poços artesianos.

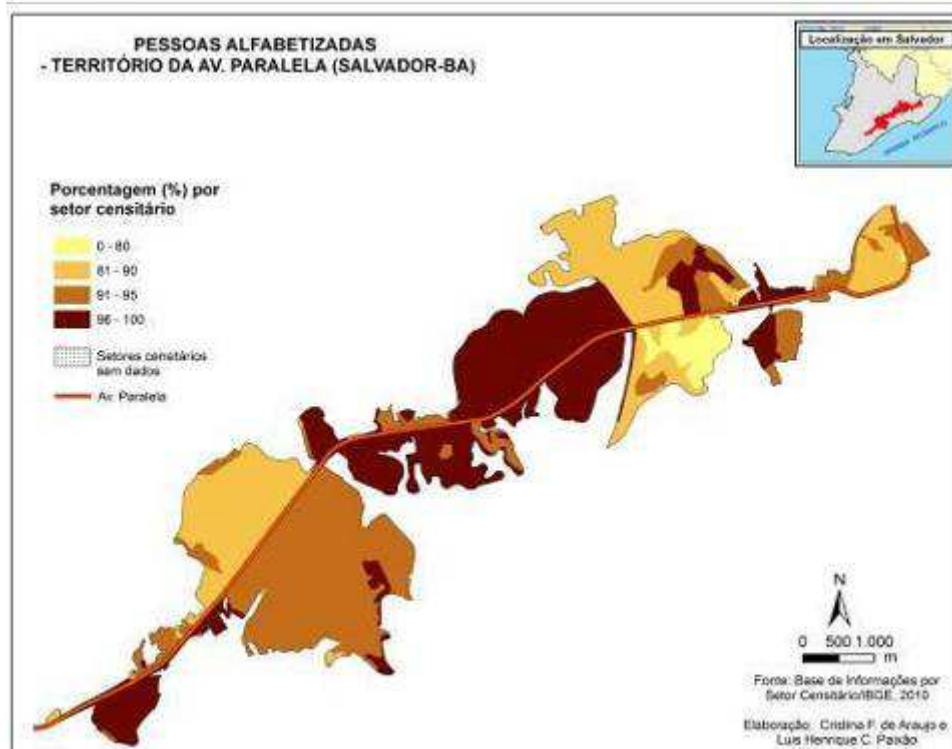
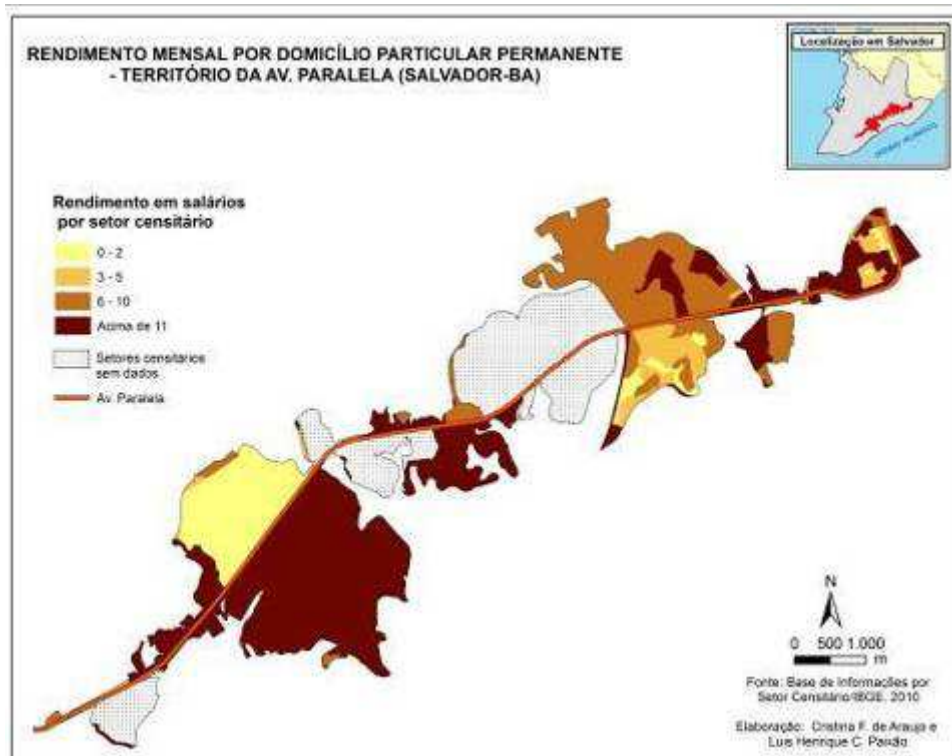
Percebe-se, portanto que há uma homogeneização da área estudada, da coleta de lixo e da oferta de água da rede geral do município, entendendo-se que perto de 100% dos domicílios é atendido nestes quesitos.

Já na observação dos dois mapas temáticos das Figuras 38 e 39 pode-se correlacionar a renda domiciliar com o percentual de pessoas alfabetizadas por setores censitários. Os setores com maior renda aparecem ilhados, descartando-se as áreas do exército e aquelas relacionadas aos vazios de informações. A concentração de alta renda se dá nos condomínios fechados, à exemplo de Alphaville, e nas áreas verticalizadas.

Por outro lado os bolsões de pobreza estão localizados no Bairro da Paz, ressaltando-se a área do Centro Administrativo da Bahia que provavelmente adquiriu este percentual em razão das invasões de seu entorno imediato.

No tocante à educação, encontra-se vestígios de pouca escolaridade apenas no Bairro da Paz, bem próximos aos setores de menor riqueza observados acima, evidenciando-se uma provável oferta de escolas de primeiro e segundo grau nesse vetor urbanizado, que poderá ser objeto de pesquisa fora do âmbito deste trabalho.

Figuras 38 e 39 – Renda mensal por domicílio e pessoas alfabetizadas  
Vetor urbanizado Avenida Paralela – Salvador/BA - 2010



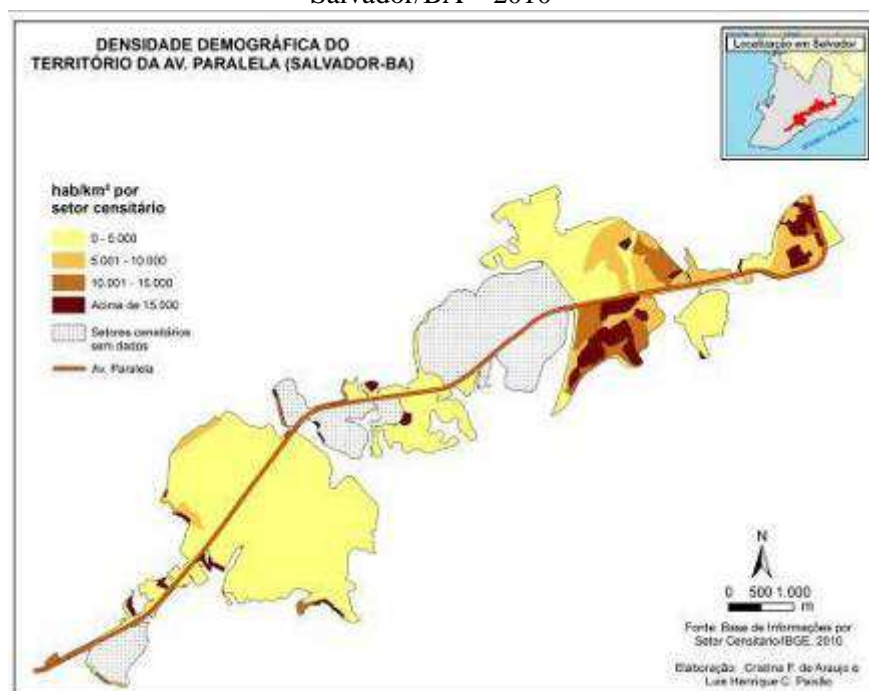
Fonte: Base de informações por Setor Censitário/ IBGE, 2010.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

A densidade demográfica dos setores censitários que configuram o vetor urbanizado da Avenida Paralela, revelada no mapa a seguir (Figura 40) pode ser interpretada como alguns adensamentos pontuais nos bairros populares e nos novos empreendimentos verticalizados localizados lindeiros às vias marginais do eixo viário principal.

Entretanto, a observação empírica da acelerada ocupação do entorno da avenida e as imagens da pesquisa de campo induzem a um expressivo aumento dessa densidade que só deverá ser mensurada num próximo censo demográfico do IBGE.

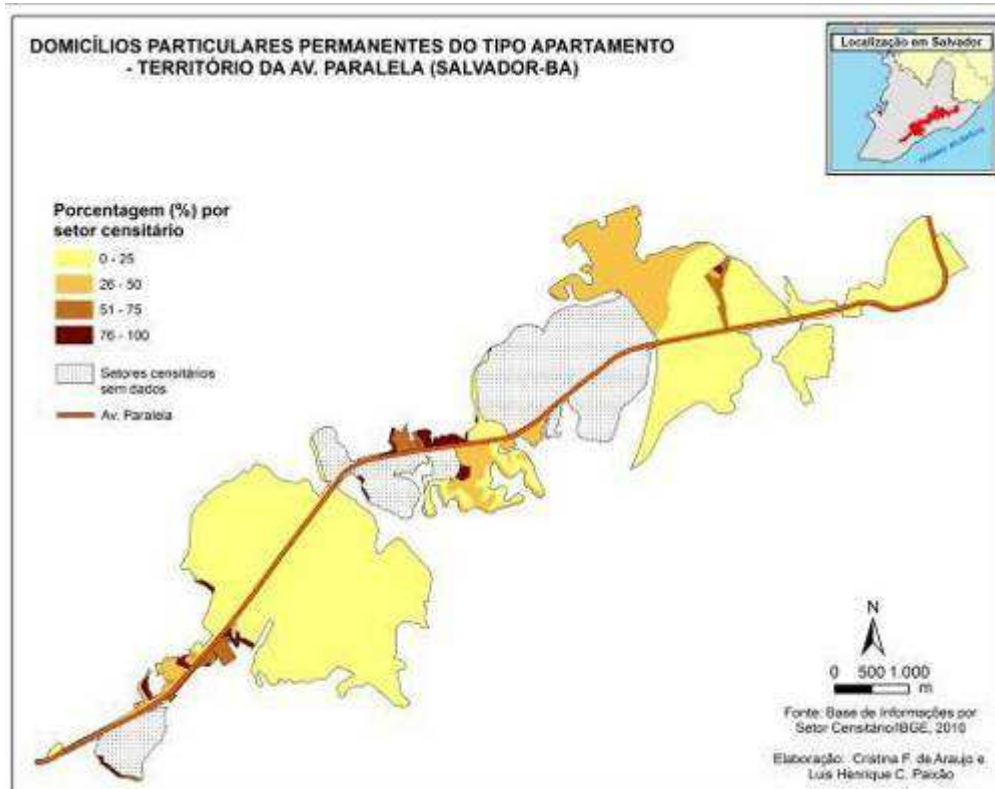
A flexibilização dos gabaritos de altura e dos índices de utilização dos lotes destas zonas vem permitindo esta nova configuração da tipologia das edificações, no sentido da expansão urbana pela verticalização, questão já enfocada nesse trabalho, que contempla esta estratégia como uma das vertentes de crescimento das cidades contemporâneas.

Figura 40 – Densidade demográfica no vetor urbanizado da Avenida Paralela Salvador/BA – 2010



Fonte: Base de informações por Setor Censitário/ IBGE, 2010.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

Figura 41 – Habitação verticalizada no vetor urbanizado da Avenida Paralela Salvador/BA – 2010



Fonte: Base de informações por Setor Censitário/ IBGE, 2010.  
Elaboração: Cristina Araujo e Luis Henrique Paixão, 2013.

Por fim e não menos importante, observa-se a tipologia habitacional largamente predominante de casas, com pequenos agrupamentos de edificações verticalizadas, que ainda eram inconsistentes em 2010. (Figura 41)

Embora a intensificação na construção de grandes empreendimentos verticalizados, tanto residenciais como comerciais tenha sido acelerado nestes últimos três anos que separam o período do levantamento de dados dos dias de hoje, ainda se percebe um imenso potencial construtivo nesta porção do território urbano, viabilizado pelos índices adotados nas zonas de abrangência do território de entorno da Avenida Paralela.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vocacionada no sentido de direcionar o crescimento urbano da capital baiana desde a sua concepção, a Avenida Paralela correspondeu ao seu papel, embora de forma tardia, de atrair investimentos do empreendedorismo urbano, consolidando-se definitivamente, ao longo das quatro décadas de sua existência, como um vetor urbanizado da expansão espacial de Salvador.

O cenário que ora se apresenta no território de entorno da Avenida Luis Viana Filho, conforme pesquisa realizada, em nada se assemelha à cidade contínua e compacta característica das cidades organizadas hierarquicamente, em círculos concêntricos, em torno de uma centralidade única. (SPÓSITO, 1998). Observa-se a justaposição sócio-espacial, característica não só da cidade de Salvador, mas da maioria das cidades brasileiras, numa tendência de conurbação intra-urbana, pelo espraiamento tanto das ocupações de baixa renda, como do contínuo crescimento da oferta de habitações para a classe de renda mais alta. Essa proximidade espacial culmina em barreiras físicas, traduzindo-se em enclaves fortificados, que fragmentam sobremaneira o território da cidade e segregam o espaço do cidadão.

Os habitantes desta área da cidade, bem como os agentes sociais que produzem o espaço, conformaram este assentamento pela territorialização do espaço urbano, caracterizando uma nova centralidade em Salvador, marcada pela espoliação urbana que segrega não só os espaços residenciais como os empreendimentos comerciais e de serviços. Esta fragmentação atinge tanto os incluídos como os excluídos da ordem social, hierarquizando os espaços de morar, viver, comprar e se divertir. Os sistemas de segurança privada nos shoppings centers, supermercados, espaços empresariais, concessionárias, selecionam os consumidores e a não conformidade é excluída da convivência social. Os espaços públicos ou inexitem ou também foram privatizados, desde quando o principal acesso ao único parque recreativo público desta área está ocupado por uma empresa de eventos.

O capital imobiliário vem reservando e privatizando as áreas de lazer nos condomínios fechados, na tendência de uma ordem excludente que valoriza o privado

em detrimento dos espaços e serviços públicos. Como exemplo impactante nesta via, garante-se ao cidadão de alto poder aquisitivo o conforto do transporte privado, restringindo os transportes coletivos às vias “expressas”, liberando 80% da via rodoviária principal da Avenida Paralela para os carros de passeio, enquanto que para a maioria da população só é permitido circular nos 20% restantes, reservados ao transporte público.

Esta modelagem espacial que privilegia o cidadão de renda mais alta, foi e está sendo gestada na “cidade dos negócios” em que se transformou este território da cidade. Os agentes sociais protagonistas na produção desse espaço urbano são as grandes incorporadoras imobiliárias associadas ao capital financeiro que realizam no espaço urbano o circuito capitalista em todas as suas etapas: na aquisição da terra a ser mercantilizada, na captação dos recursos necessários à materialização do produto a ser comercializado e na realização do lucro, resultado da valorização imobiliária do imóvel. Fechando o ciclo de produção e reprodução do capital financeiro, os investimentos em imóveis desempenham um importante papel, incentivados também pelo Estado, mediante a oferta de linhas de crédito imobiliário, que objetiva a criação de emprego em larga escala e a geração de renda em tempos de crise econômica mundial.

Para validar a hipótese do presente trabalho, qual seja a da consolidação do entorno da Avenida Paralela como um elemento central de um novo território, que se constitui na principal expressão contemporânea da cidade de Salvador, partiu-se da definição dos conceitos norteadores, seguido de pesquisa histórica, documental e de campo. As fontes principais utilizadas foram os alvarás emitidos pela Prefeitura Municipal de Salvador, no período de 2000 a 2012; as fotos aéreas disponibilizadas em sites e os dados do Censo Demográfico do IBGE.

A partir dos dados obtidos pode-se constatar que esse território se caracteriza predominantemente pela reprodução do espaço segmentado, numa tendência de auto-suficiência não só local como intramuros, com a implantação de empreendimentos mistos, onde o cidadão tem a oportunidade de morar, trabalhar e se divertir dentro de um espaço homogeneizado, convivendo unicamente com seus pares, alheios ao que acontece fora dos muros dos enclaves. O que se observa neste local são territorialidades

distintas e complementares, capazes de gerar um pólo atrativo e centralizador das funções sociais do viver urbano, com dinâmica própria, embora fragmentado.

Dadas às características de oferta de infraestrutura que atrai investimentos imobiliários, os dados comprovam a vocação deste território no sentido da vetorização da expansão urbana da capital baiana, ainda em curso, a qual prevê-se ainda se manterá por um longo período, dado à ausência do Estado no controle da produção do espaço urbano.

No sentido inverso, o capital imobiliário, associado ao capital financeiro – contando com o aporte de recursos do governo federal pós-Ministério das Cidades para investimento na construção civil – passa a ser o protagonista na produção desse espaço na cidade, imprimindo um ritmo cada vez maior na conquista de novas áreas, senão pela expansão horizontal, já que o esgotamento de terras se avizinha, pela verticalização amplificada, com a conivência do poder público, que investe em novas vias de circulação, em mais uma ação do empreendedorismo urbano, permitindo um fluxo maior de automóveis particulares, ao invés de investir em transporte público e criar estratégias de desincentivo ao uso do transporte privado, na contramão da promoção da cidadania.

A função essencial e primeira para a qual foi concebida - a de elo de ligação entre os centros de Salvador e as cidades da Região Metropolitana – se consolidou no segundo período, mas se perdeu em meio ao caos instalado nesta via durante o *boom* imobiliário estabelecido a partir de 2005, com o aumento dos congestionamentos de trânsito e a conseqüente diminuição da mobilidade e da velocidade média na via.

A construção dos novos complexos viários e a implantação do sistema metroviário (Salvador e Lauro de Freitas), ou a continuidade de sua execução, ampliando a área de atuação da Avenida para o eixo Paralela-Lauro de Freitas, passa a ser justificada também pelas exigências estabelecidas para a instalação das cidades-sedes da Copa do Mundo de 2014, na qual se inclui Salvador, dentre elas a melhoria da mobilidade urbana, principalmente no acesso ao aeroporto.



Portanto o território de entorno da Avenida Luis Viana Filho, no momento em que se realiza este trabalho, vem sendo objeto de intervenções de grande porte no sistema viário, com impactos significativos, com o objetivo de requalificar essa como via expressa, articulada à rodovia BA-099, Estrada do Coco e Linha Verde, em busca de novos espaços de reprodução do capital imobiliário.

Neste contexto, o território de entorno da Avenida Paralela tornou-se um espaço predominantemente de caráter elitista, considerando-se o significativo número de empreendimentos implantados voltados para a faixa de maior renda, numa tendência de homogeneização dos seus habitantes, nivelados pelo alto poder aquisitivo.

Na análise do uso do solo desse território, percebe-se a multiplicidade de empreendimentos ali situados, configurando uma área rica em oferta de serviços, comércio e espaços para eventos, além de uma confluência de revendedoras de automóveis e instituições de ensino de 3º grau. Esse cenário garante uma grande afluência de público local e flutuante, retroalimentando a demanda por mais serviços e comércio, numa tendência à replicação do modelo de produção do espaço capitalista ali observado que se configura na “cidade dos negócios” vista no Capítulo 2.

Entretanto o direito à cidade inclui a garantia da localização de moradias para todas as faixas de renda. O instrumento das ZEIS, conforme previsto no PDDU, que garante os direitos urbanos do cidadão de menor poder aquisitivo, deve ser aplicado também neste território, com o intuito de proteger essas áreas do intenso processo de especulação imobiliária e garantir a diversidade sócio-espacial aí encontrada. Nesse sentido, é fundamental a atuação do poder público municipal, já que apesar destas áreas estarem previstas no PDDU, a efetivação dessas ZEIS só se dará mediante a elaboração do Plano de Regulamentação – que abrange o Plano de Urbanização, o Plano de Ação Social e o Plano de Regularização Fundiária – e sua aprovação por decreto, o que implica em uma necessária e importante atuação do poder público municipal.

Conforme já exposto ao longo do trabalho, o investigador urbano tem o dever de subverter a ordem estabelecida e questionar o *status quo* estabelecido na cidade. Principalmente quando ela, a cidade, clama por respostas e soluções para os graves

problemas que assolam a sociedade. O descaso por parte dos governantes com o espaço público é um deles.

Com relação a essa questão, constatou-se nesse trabalho que a portaria de acesso ao Parque Metropolitano de Pituacu, equipamento público de alto poder agregador e multiplicador de oportunidades de convivência da população local e metropolitana, localizada na Avenida Paralela, foi recentemente reformada para dar lugar a um espaço de eventos privados. Corroborando esta irregularidade, identificou-se uma ação impetrada pela Procuradoria Geral do Estado (PGE) com um pedido de reintegração de posse deste prédio público (Anexo D). Tem-se desse modo o ápice da mercantilização do espaço urbano: o entrelaçamento dos interesses do Estado e dos empreendedores privados que, associados à falta de informação do cidadão, desdenham do espaço público em favor da especulação imobiliária, no ocaso do direito à cidade.

E os “paralelopolitanos”, alvo imediato das ações impetradas no território que habitam, quem são eles, como vivem, como interagem com estas transformações?

O resultado desta pesquisa apontou para uma conformação urbana fragmentada e segregada e, talvez por isso mesmo, fragilizada no seu potencial de participação nos destinos da cidade.

Os enclaves isolam, os ricos e os pobres. Os espaços públicos de convivência foram privatizados em condomínios fechados ou inviabilizados pela dinâmica do medo e da violência que caracteriza a cidade contemporânea. Embora todos os empreendimentos disponham de acesso rápido a essa via de integração representada pela Avenida Paralela, os empreendimentos foram concebidos na intenção de não dialogar entre si e sim valorizar a homogeneização dos espaços de convívio intramuros.

Entretanto, a partir da intensificação da utilização dos equipamentos urbanos de comércio, serviços e institucionais pelos moradores do território de entorno da Avenida Paralela, acredita-se que esta região esteja em processo de construção de sua identidade. Desta forma, permeada pelo sentimento de pertencimento, esta população tenderá a uma maior participação e interesse pelos rumos do planejamento do espaço urbano onde estão inseridas suas referências de morar, trabalhar e se divertir.

Quanto à gestão municipal, no período 2005-2008, podem ser registrados significativos avanços relativamente à publicação da Política de Habitação de Interesse Social (PHIS/Salvador), inserida no PDDU/2008: a implementação do Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação bem como iniciativas de regularização fundiária sustentável. Entretanto, o recente “apagão” da atuação da gestão municipal, degradando a cidade física, social e economicamente, criou a expectativa de que novas soluções fossem adotadas pela atual gestão do município, que herdou uma avalanche de demandas emergenciais numa cidade marcada pelo caos urbano em que se transformou a capital baiana. A “primeira capital do Brasil” (slogan da gestão municipal de Salvador – 2013/2017) merece o máximo de atenção e o soteropolitano deve ser o centro e o foco preferencial destas ações, pela promoção da cidadania para todos, incluindo-se aí os “paralelopolitanos”.

Por fim, deve-se considerar que os resultados apresentados revelam a importância dessa temática como o ponto de partida para novos estudos investigativos acerca da expansão da cidade de Salvador, que, se acredita, sejam capazes de incentivar o protagonismo cidadão na tomada de decisões que influenciem diretamente nas dinâmicas sociais, espaciais e econômicas do território que habita.

## REFERÊNCIAS

A TARDE. Estado e BNH ampliam construção de casas populares. **A Tarde**, Bahia, 28 Jan. 1976. cad.1, p. 3.

\_\_\_\_\_. INOCOOP lança projeto Imbuí. **A Tarde**, Bahia, 11 de Mai. 1977. cad 1, p. 2.

\_\_\_\_\_. Nova avenida paralela à Otávio Mangabeira. **A Tarde**, Bahia, 7 de Jul. 1969. cad 1, p. 3.

\_\_\_\_\_. Nunca a prefeitura cuidou tanto das árvores e das áreas verdes da Cidade. **A Tarde**, Bahia, 24 de Mar. 1973. cad 1, p. 3.

\_\_\_\_\_. Perigo ronda a Paralela. **A Tarde**, Bahia, 13 de Jan. 1988. cad. 1, p. 1.

ALBAGLI, Sarita. Território e Territorialidade. In: BRAGA, Christiano; LAJES, Vinicius; MORELLI, Gustavo. **Territórios em movimento: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva**. Brasília: Relume Dumará Editora, 2004.

ALPHAVILLE. **Alphaville Urbanismo S.A.** Disponível em: <http://alphaville.com.br/portal/>. Acesso em 31 jan 2014

ANDRADE, Liza Maria Souza de. **O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>. Acesso em 18 mai 2013.

ARAÚJO, Cristina F. de. Dinâmica socioespacial em Salvador/BA: cidadania e justaposição na cidade contemporânea. In: **Anais da XVI Semana de Mobilização Científica (SEMOC)**, Salvador: UCSAL, 2013.

AUGÊ, Marc. **Não – lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas, São Paulo: PAPIRUS, 2003.

AZEVÊDO, Michelle Conceição Marcelino de. **Planejamento Urbano de Salvador: a Avenida Paralela e o CAB**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social) - Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2012.

BAHIA, Governador (1971 – 1975: Antônio Carlos Magalhães). **Relatório de Governo 1972**. Salvador: EGBA, 1972a.

\_\_\_\_\_. **Programa de Governo 1972/1974**. Salvador: EGBA, 1972b. v. 2.

BAHIA, Governo do Estado da. **Estudos e Projetos**. Salvador: EGBA, 1970. v. 2.

\_\_\_\_\_. Aerofotos 1976 e 2002. **Base Cartográfica SICAR/RMS** – Município de Salvador 1976 e 2002 escalas 1: 2.000 e 1: 8.000 – Fotografias Aéreas. Salvador: CONDER / INFORMS – Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia. 1976/2002.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor do Parque Metropolitano de Pituáçu**. Salvador: CONDER, 1978.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade**. Salvador: CONDER, 2014. Disponível em <http://www.conder.ba.gov.br>. Acesso em 12 jan 2014.

BAHIA NOTÍCIAS. **Bahia Café Hall utiliza prédio público**. Disponível em: <http://www.bahianoticias.com.br>. Acesso em: 13 set 2013.

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2003.

BOTELHO, Adriano. **A cidade como negócio: a produção do espaço e a acumulação do capital no município de São Paulo**. São Paulo: Paulo: Cadernos metrópoles, 2007. Disponível em: [http://www.cadernosmetropole.net/download/cm\\_artigos/cm18\\_102.pdf](http://www.cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm18_102.pdf). Acesso em 15/11/2013.

BRANDÃO, Maria David de Azevedo. O último dia da criação: mercado, propriedade e uso do solo em Salvador. In: VALLADARES, Lícia do Prado. **Habitação em questão**. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1981.

BRASIL. **Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 11.977 de 07 de julho de 2009**. Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas.

BURGESS, Ernest W. O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa. In: PIERSON, Donald. **Estudos de Ecologia Humana**. São Paulo: Martins Fontes, 1970.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Ana claudia (Org.). **O Estatuto da Cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010. Disponível em: <<http://www.ifrc.org>>. Acesso em: 20/4/2013.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. (org.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana**. Disponível em <[https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/1724/1/Como%20anda%20Salvador\\_RI.pdf](https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/1724/1/Como%20anda%20Salvador_RI.pdf)>: Acesso em 8/9/2013a.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. **A cidade como negócio**. EURE, vol. 39, n.118, setembro-dezembro 2013, PP.5-26. Disponível em: <http://redalyc.org/articulo.oa?id=19627538002>: Acesso em 10/11/2013b.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CHAMUSCA, Marcello. **Os Processos Infocomunicacionais e as Dinâmicas Territoriais e Sociais na Cidade Contemporânea**. Salvador, BA: Edições VNI / UCSAL, 2011 [on-line].

CONDE, Luis Paulo; MAGALHÃES, Sérgio. **Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: VIVERCIDADES, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo, ÁTICA, 2004.

\_\_\_\_\_. Sobre agentes sociais, escala e espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano**. São Paulo: CONTEXTO, 2011.

CORREIA, Marcelo Amorim. **A (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz na Avenida Luis Viana Filho (Paralela), Salvador-BA**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

ESPIRITO SANTO, Maria Teresa Gomes; GORDILHO-SOUZA, Ângela; TEIXEIRA Aparecida Netto. O desafio da regulamentação de ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social. Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional, 12, **Anais**. maio. 2007, Belém, Pará.

FERNANDES, Ana. **Centro Antigo de Salvador: uma região em debate**. Salvador: Secretaria de Cultura do Estado, Fundação Pedro Calmon Centro de Memória e Arquivo Público da Bahia, 2008.

FISHER, Tânia; MORAES, Luis Roberto Santos; PINHO, José Antonio Gomes de; SANTOS, Elisabete (Org.). **O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes**. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. A rede urbana e os festejos centenários da Bahia em 1949. In: Reunião Anual da Sociedade Brasileira da Pesquisa Histórica, XXII. **Comunicação**, Rio de Janeiro, 2002 (digit.)

FIGUEIREDO, Glória Cecília dos Santos. **A hegemonia das empresas imobiliárias: tendências de uso e ocupação do espaço da produção imobiliária licenciada pelo município de Salvador de 2001 a 2009.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

GLAESER, Edward L. **Os Centros Urbanos: A maior invenção da humanidade.** Rio de Janeiro: ELSEVIER, 2011.

GOMES, Fabíola Borges. **Encantos e desencantos do Parque Metropolitano de Pituacu: da preservação aos problemas ambientais.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

GORDILHO-SOUZA, Ângela. **Limites do habitar.** Salvador: EDUFBA, 2008.

\_\_\_\_\_. Favelas, invasões e ocupações coletivas nas grandes cidades brasileiras - (Re)Qualificando a questão para Salvador-BA. In: **Cadernos MetrÓpole**, n. 5, São Paulo: EDUC, 2001.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo: EDUSP, 1993

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo.** Campinas, SP: PAPIRUS, 1990

HARVEY, David. **O direito à cidade.** Disponível em <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>>: Acesso em 1 set 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Base de informações por Setor Censitário.** IBGE, 2010.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2010.** IBGE, 2013

KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos.** São Paulo: Editora 34, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1991.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades.** São Paulo: UNESP, 1998

LIMA, Claudia Brandão Vieira. **Paralela em movimento: um estudo sobre a apropriação do espaço público do canteiro central da Avenida Luis Viana.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

MARICATO, Ermínia. **O Estatuto da cidade periférica.** Disponível em: <http://www.ifrc.org/docs/idrl/947PT.pdf>. Acesso em 25 nov 2013

OLIVEIRA JR., Gilberto Alves de. **Redefinição da centralidade urbana em cidades médias.** Disponível em <<http://www.scientificcircle.com/pt/2839/redefinicao-centralidade-urbana-cidades-medias/>>: Acesso em 1 set 2013.

PEREIRA, Gilberto Corso. Habitação e infra-estrutura urbana em Salvador e Região Metropolitana. In: PEREIRA, Gilberto Corso; CARVALHO, Inaiá Maria Moreira (org.) **As “cidades” de Salvador.** Disponível em <[http://www.academia.edu/899806/As\\_Cidades\\_de\\_Salvador](http://www.academia.edu/899806/As_Cidades_de_Salvador)>: Acesso em: 8 set 2013.

PORTAL A TARDE. Av. Paralela chega ao limite e se torna desafio. **A Tarde.com.br**, 15 mai 2010. Disponível em [www.atarde.uol.com.br](http://www.atarde.uol.com.br). Acesso em: 14 jan 2014.

QUINN, James A. A hipótese de zonas de Burgess e seus críticos. In: PIERSON, Donald. **Estudos de Ecologia Humana.** São Paulo: MARTINS, 1970.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Editora Ática, 1993.

RYBCZYNSKI, Witold. **Vida nas cidades: expectativas urbanas no novo mundo.** São Paulo: Record, 1995.

RYKWERT, Joseph. **A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo do Município. **Alvarás de Construção Concedidos.** Disponível em <<http://www.sucom.ba.gov.br/index.php?page=45&tipo=2>>: Acesso em 1 set 2013.

\_\_\_\_\_. Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo do Município. **Lei nº 3.377/1984 – Louos:** Dispõe sobre a Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador e dá outras providências. Disponível em <http://www.sucom.ba.gov.br/>. Acesso em 12 set 2013.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: QUARTETO, FAUFBA, 1999.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador.** Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998.

SERPA, Ângelo (Org.). **Cidade popular, trama de relações sócio-espaciais.** Salvador: EDUFBA, 2007.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig; SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. **Estudos sobre globalização, território e Bahia.** Salvador: Mestrado em Geografia/ Departamento de Geografia/UFBA, 2006.

SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e (Org.). **Estudos sobre dinâmica territorial, ambiente e planejamento.** João Pessoa: Grafset, 2011.



SOUZA, Marcelo José Lopes de, **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A gestão do território e das diferentes escalas da centralidade urbana**. II Encontro Nacional da APENGE, Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <[http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04\\_3\\_sposito.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_3_sposito.pdf)>: Acesso em 18 ago 2013.

TEIXEIRA, Aparecida Netto. Estatuto da Cidade e Zeis. **Bahia Análise & Dados**. Cidades: Gestão e Realidades Urbanas, v. 19, n. 3, p. 667-691, 2009.

VAINER, Carlos. Pátria, Empresa e Mercadoria. Notas sobre a Estratégia Discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia **A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 75-104.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador: transformações e permanências**. Ilhéus: Editus, 2002.

\_\_\_\_\_. Processos e formas sócio-espaciais das cidades: propostas para avançar no debate. In: SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e (Org). **Estudos sobre dinâmica territorial, ambiente e planejamento**. João Pessoa: Grafset, 2011a.

\_\_\_\_\_. A utilização dos agentes sociais nos estudos de Geografia Urbana: avanços ou recuos? In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano**. São Paulo: CONTEXTO, 2011b.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo, FAPESP, 2012.

## ANEXO A

### LEI Nº 2.181

Autoriza a alienação de bens dominicais e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DA CIDADE DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA,

Faço saber que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a alienar os bens dominicais do Município, na forma desta Lei.

§ 1.º - A alienação do domínio direto dos imóveis enfitêuticos efetiva-se mediante o pagamento do preço que variará em função da taxa contratualmente fixada, entre 2 ½ (dois e meio) a 10 (dez) laudêmicos.

§ 2.º - O laudêmio incidirá sobre o preço do bem apurado administrativamente de acordo com as tabelas oficiais, excluído o valor correspondente a benfeitorias e acessões.

§ 3.º - Os imóveis arrendados ou ocupados por terceiros, sem vinculação contratual, serão vendidos pelo respectivo valor apurado na forma do § 2º.

Art. 2.º - Comprovada, no prazo de 90 (noventa) dias a condição de enfitêutica, de arrendatário ou de possuidor de benfeitorias permanente será assegurada aos demais ocupantes de lotes glebas, preferência para a aquisição da respectiva propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3.º - Decorridos os prazos indicados no artigo anterior, o Executivo desapropriará, por interesse social o domínio útil dos terrenos enfitêuticos e benfeitorias dos terrenos arrendados destinando-os a núcleos coloniais para desenvolvimento da lavoura de subsistência ou a núcleos habitacionais.

Parágrafo único – O Município celebrará, através do seu órgão previdenciário, convênio com entidades públicas de financiamento e iniciadores credenciados junto ao Banco Nacional de Habitação para a construção de habitações destinadas a servidores que não possuem casa própria.

Art. 4.º - O produto da alienação dos bens indicados nesta Lei será aplicado na execução de planos urbanísticos, na aquisição e construção de bens de uso especial e na aquisição ou edificação da casa própria do servidor municipal.

Art. 5.º - Fica o Prefeito autorizado a promover a abertura de créditos especiais, com vigência até o exercício financeiro de 1969, nos limites de NCr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros novos) para atender as despesas resultantes da execução desta lei utilizando os recursos indicados no artigo 4.º da Lei 4320/64.

Art. 6.º - Para cumprimento desta Lei fica o Executivo autorizado a contrair empréstimo no limite estabelecido no artigo anterior.

Art. 7.º - Esta Lei que deverá ser regulamentada por Decreto executivo, entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DA PREFEITURA MUNICIPAL DA CIDADE DO SALVADOR,  
em 24 de dezembro de 1968.

ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES – Prefeito  
JOSÉ CASAES E SILVA – Sec. Geral da Administração

## ANEXO B

### DECRETO Nº 13.466 DE 28 DE DEZEMBRO DE 2001

Aprova o “Loteamento Alphaville Salvador” e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DA CIDADE DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso das atribuições e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo 200032103 SUCOM e o disposto nas Leis 3.377/84 e 3.853/88,

DECRETA:

**Art.1º** - Fica aprovado o “Loteamento Alphaville Salvador” enquadrado no Grupo de Uso R.6 das Leis 3.377/84 e 3.853/88 em gleba situada na Avenida Luis Vianna Filho, nesta Capital Zona Residencial 17 (ZR.17) resultante do remembramento de duas glebas, com área total de 1.330.515,20 m<sup>2</sup> (um milhão, trezentos e trinta mil, quinhentos e quinze metros quadrados e vinte decímetros quadrados) a ser executado em terreno de propriedade da O A S Empreendimentos Ltda. e da Horizonte Engenharia Ltda. Posteriormente integralizadas ao Capital Social da Multicorp Patrimonial Ltda. e de responsabilidade da empresa Alphaville Urbanismo S/A.

**Art.2º** - Para todos os efeitos previstos no art. 572 do Código Civil Brasileiro valerão como disposições regulamentares o que consta do Processo Administrativo 200032103 – SUCOM inclusive o projeto, plantas e memorial descritivo partes integrantes do referido processo bem como as cláusulas constantes do Termo de Acordo e Compromisso – TAC, registrado no Cartório do 1º Registro de Títulos e Documentos sob o nº 9, publicado no DOM de 27 de agosto de 2001.

**Art.3º** - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

**Art.4º** - Revogam-se as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 28 de dezembro de 2001.

ANTONIO IMBASSAHY  
Prefeito

GILDÁSIO ALVES XAVIER  
Secretário Municipal do Governo

CARLOS GERALDO LINS COVA  
Secretário Municipal do Saneamento,  
Urbanismo e Meio Ambiente.

MANOEL RAYMUNDO GARCIA LORENZO  
Secretário Municipal do Planejamento  
e Infra-Estrutura Urbana.

## ANEXO C

<b>Nº Alvará:</b>	12296	<b>Processo:</b>	23000000 / 2005 / 35300	<b>Data:</b>	02/08/2005
<b>Requerente:</b>	COMPANHIA DE DESENV. URBANO DO ESTADO DA BAHIA - CONDER				
<b>Localização e Identificação do Imóvel</b>					
<b>Logradouro:</b>	AV. LUIZ VIANA FILHO - PITUAÇU				
<b>Loteamento:</b>					
<b>Categoria 1:</b>	VE	<b>Categoria 2:</b>	VM		
<b>Inscrição:</b>		<b>Subdistrito:</b>	ITAPUÁ		
<b>Nº Porta:</b>		<b>Zona:</b>	ZR-25		
<b>Nº Lote:</b>		<b>Nº Quadra:</b>			
<b>Especificações Técnicas</b>					
<b>Atividade:</b>	RESTAURANTE, CHURRASCARIA, PIZZARIA				
<b>Grupo Uso 1:</b>	CS-6.1	<b>Grupo Uso 2:</b>			
<b>I.U.:</b>	0,50	<b>I.O.:</b>	0,41		
<b>Empreendimento:</b>	LOJA/RESTAURANTE				
<b>Nome Empreendimento:</b>					
<b>Especificações da Obra</b>					
<b>Natureza:</b>	AMPLIAÇÃO/REFORMA	<b>Uso/Destino:</b>	COMÉRCIO/SERVIÇO		
<b>Padrão Construtivo:</b>	BOM	<b>Unidade:</b>	RESTAURANTE		
<b>Quantidade:</b>	01	<b>Elevador:</b>	NÃO		

Quantidade	Pavimento	Área	Quantidade	Pavimento	Área
	Tipo			Cobertura	
	Garagem			Outros	
01	Térreo	692,00	01	MEZANINO	150,00

**Área Terreno:** 1.681,58 m<sup>2</sup>      **Área Total da Construção:** 842,00 m<sup>2</sup>

**Observação**

ÁREA AMPLIADA - 150,00m<sup>2</sup>. ÁREA REFORMADA - 692,00m<sup>2</sup>. HABITE-SE CONDICIONADO AO PLANTIO DE 05 (CINCO) ESPÉCIES ARBÓREAS NO LOTE. DEVERÁ APRESENTAR O PROJETO DE SEGURANÇA NO PRAZO MÁXIMO DE 90 (NOVENTA) DIAS.

**Anotação - Verso:**

**Anotação no Verso**

**Anotação 1:** De acordo com o processo n.º 61167/05-SUCOM, em nome do RESTAURANTE BERNARD LTDA, solicitando INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO E PÂNICO, para o empreendimento, objeto do Alvará n.º 12296, tendo em vista o despacho exarado pela Sr. Gerente/GERAE/SUCOM, fica deferido conforme anotação abaixo: Responsável pelo projeto - Médici Almeida e Silva, CREA - 29589-D, SUCOM - 4600, Salvador, 23 de janeiro de 2006.

**Anotação 2:** De acordo com o Processo n.º 2457/2006 - SUCOM em nome de RESTAURANTE BERNARD / BAR BAHIA CAFÉ HALL LTDA, solicitando HABITE-SE, fica autorizado MODIFICAÇÃO DE PROJETO com acréscimo de área, para empreendimento, objeto do Alvará n.º 12296, tendo em vista o parecer exarado pela Sr.ª Gerente/GERAE/SUCOM, conforme parecer abaixo: Construção de um vestiário. Área ampliada - 20,00m<sup>2</sup>. Área total construída - 862,00m<sup>2</sup>. Salvador, 09 de maio de 2006.

**Anotação 3:**  
**Anotação 4:**

**Validade do Alvará**

## ANEXO D

Quarta, 03 de Novembro de 2010 - 16:27

### **Bahia Café Hall utiliza prédio público**

por Bahia Notícias



A Procuradoria Geral do Estado (PGE) ingressou na Justiça, em junho deste ano, com um pedido de reintegração de posse do prédio público situado na Avenida Paralela, onde atualmente funciona a casa de shows Bahia Café Hall. O processo tramita na 7ª Vara de Fazenda Pública.

Originalmente utilizado como entrada ao Parque de Pituvaçu, o equipamento público foi alugado pelo governo em 2005. Mas o contrato venceu em maio deste ano e o Bahia Café Hall se nega a devolvê-lo, além de não pagar o aluguel desde então. A utilização do imóvel já foi questionada também em no inquérito civil do Ministério Público (MP-BA) que investigou danos ambientais no Parque Pituvaçu.