

EVOLUÇÃO DAS CENTRALIDADES E OS IMPACTOS SOBRE A MOBILIDADE NA CIDADE DO SALVADOR

Denise Vaz de Carvalho Santos, UFBA, denisevaz@gmail.com

Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas, UFBA, ilce_marilia@hotmail.com

Fabíola Andrade Souza, UFBA, fabiolaandrade@hotmail.com

RESUMO

Este artigo apresenta uma análise histórica e crítica sobre a evolução das centralidades na cidade do Salvador, Bahia, Brasil, focando na questão dos transportes e mobilidade urbana. O artigo se desenvolve em três etapas, representando três momentos da história da mobilidade em Salvador, simbolizados por três centralidades. A primeira etapa é uma descrição do Centro Tradicional no período entre os séculos XVIII e XIX, sobre os modos de transporte e o uso do solo do Centro Tradicional onde o transporte marítimo e a Baía de Todos os Santos eram valorizados e os sistemas de bondes e planos inclinados compartilhavam os espaços públicos com pedestres em um sistema integrado capaz de vencer os obstáculos topográficos da tradicional cidade fortaleza. A segunda etapa é uma análise dos impactos na mobilidade decorrentes da implantação do segundo centro, o Centro do Camaragibe, voltado a atender às necessidades do automóvel, e consolidado a partir de novos símbolos urbanos: um Terminal Rodoviário e um Shopping Center, o Iguatemi. Ao longo do tempo, este segundo centro agregou subcentralidades e se transformou em um aglomerado de polos geradores de viagens atendidos prioritariamente por veículos particulares, o que tem se tornado um problema para a dinâmica do trânsito em Salvador. Enfim, na terceira etapa, chegamos às reflexões mais atuais sobre os ideais contemporâneos de mobilidade para Salvador, em uma abordagem reflexiva sobre as futuras intervenções impactantes no sistema de transporte e com foco na formação de um Novo Centro, o Centro Retiro-Acesso Norte, onde estão previstos elevados investimentos no setor de transporte, incluindo a primeira linha do metrô da cidade, e que está iconizado pela instalação de um complexo e luxuoso polo gerador de viagens do tipo multiuso, com torres residenciais, empresariais, shopping, e escola. A partir da análise dos planos urbanísticos, dos projetos de transportes e imobiliários serão desenvolvidas avaliações sobre o modelo de transporte que a cidade seguiu até hoje e sobre o tipo de mobilidade que está sendo semeada nessa nova era, permeada por políticas de sustentabilidade ambiental e social. Palavras-chave: Centralidade Urbana, Mobilidade Urbana, Mobilidade Sustentável, Polo Gerador de Viagens.

INTRODUÇÃO

Este artigo analisa a evolução dos padrões de urbanização e da mobilidade de Salvador, primeira capital e atualmente a terceira maior cidade brasileira, com cerca de três milhões de habitantes. Ele se insere no debate sobre a formação dos centros urbanos e sobre os efeitos das transformações das últimas décadas sobre a estrutura urbana, com a constituição de um sistema de transporte voltado para as viagens motorizadas, privilegiando o uso do automóvel particular. Esse modelo de planejamento traz desafios constantes a serem enfrentados por planejadores, operadores de sistemas de transportes e pelos responsáveis pela tomada de decisão na maioria dos centros urbanos. O que se busca, geralmente, é garantir a mobilidade dos diferentes usuários do sistema de transportes e induzir o desenvolvimento econômico, gerando em paralelo, um nível satisfatório de qualidade de vida para a comunidade.

Transporte é uma das funções urbanas mais importantes, pois isso a mobilidade torna-se então, um tema a ser enfatizado nas discussões sobre a cidade. Mas por que estudar a evolução de centralidades urbanas? O que tem a ver a formação de novos centros com as questões da mobilidade? E principalmente, com a mobilidade sustentável?

Segundo ROCHA (2007, p.3):

Atualmente é constatado que o grande desafio do planejamento de transporte é garantir a mobilidade sustentável nos centros urbanos e que o automóvel é uma das principais fontes de danos ao meio ambiente e um dos responsáveis pela iniquidade do uso da estrutura urbana. A abordagem tradicional do planejamento de transporte baseado no “prever para prover” não é eficiente, uma vez que termina priorizando o transporte motorizado e, especialmente, o automóvel. (ROCHA, 2003)

Neste artigo tomaremos como objeto de estudo a relação entre a evolução dos centros urbanos e a mobilidade sustentável e a Cidade do Salvador, a primeira manifestação urbana do Brasil será a área de estudo. Atualmente, Salvador transformou-se numa cidade “policentralizada”, possuindo três centros formalizados no seu Plano Diretor conforme apresentado na Figura 1. O primeiro centro da cidade, o Centro Tradicional, data do século XVI, tendo o ápice da mobilidade urbana no século XVIII e XIX explicitada através da integração entre os diversos modos transportes – veículos automotores, bondes, ascensores, pedestres - de uma forma que não mais se encontra hoje na Cidade do Salvador. O segundo, o Centro do Camaragibe (também conhecido como Centro do Iguatemi) teve sua urbanização iniciada na década de 1970 – um centro pós e pró automobilístico baseado no alto investimento para o sistema viário. Este centro se estabeleceu como uma região de altíssima acessibilidade. Segundo Rocha (2007), esta característica está trazendo uma série de impactos negativos diretos e indiretos para a

região que vão sendo sentidos à medida que se observa a densificação da referida área, traduzindo-se em consideráveis restrições à mobilidade não só interna, mas externa à região, comprometendo toda a Cidade. O terceiro centro, o Centro do Retiro- Acesso Norte, ainda em fase de formação traz algumas novidades no cenário dos transportes e da mobilidade. Este centro está sendo implantado numa área privilegiada em termos de localização e, tem sido alvo de altos investimentos públicos e privado. Os investimentos privados vão desde condomínios de apartamentos, torres comerciais a *shoppings centers*. Os investimentos públicos são em infraestrutura, especialmente em transportes, pois neste centro estão sendo implantados dois grandes projetos de transportes: a primeira linha do Metrô de Salvador e a Via Expressa Baía de Todos os Santos. Estudaremos um pouco da história destes três centros – os dois primeiro no tempo do ápice de sua mobilidade. E em seguida será lançado um olhar para o presente de cada um deles e refletimos sobre o futuro, especialmente para o terceiro centro, pois representa uma oportunidade do século XXI. Uma oportunidade de se tentar alcançar uma mobilidade sustentável para a cidade de Salvador.



Figura 1 - Localização dos Centros Municipais: Centro Tradicional, Centro do Camaragibe, Centro do Retiro-Acesso Norte. Fonte: Google Earth (2010).

HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO URBANO E DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA MOBILIDADE URBANA

A estrutura espacial urbana conformada pela rede de centros e subcentros da cidade – é um elemento em constante mutação, que impacta e é impactado pelo sistema de transportes e pelos padrões de deslocamento das pessoas, afetando a mobilidade urbana. Desta forma, entender a história do planejamento do uso e ocupação das centralidades urbanas auxilia no entendimento das suas consequências na mobilidade da cidade. Consta-se dessa forma, que é importante estudar a história para se analisar se essa história está se repetindo.

A história da mobilidade nos três centros da Cidade de Salvador será analisada no tocante a se verificar se o sistema de transporte e tráfego desses centros tem capacidade de atender as necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, em ter acesso, em comunicar, em comercializar e em estabelecer relações sem sacrificar outros valores fundamentais humanos ou ecológicos, hoje e futuramente, ou seja, a Mobilidade Sustentável.

Neste estudo, o conceito adotado para mobilidade sustentável é o definido por Affonso:

Mobilidade Sustentável tem como referência promover a paz e a cidadania no trânsito, a eficiência energética e o combate a emissão de agentes poluidores, sonoros e atmosféricos, além da eficiência e a qualidade nos serviços de transporte público, com apropriação social dos ganhos de produtividade decorrentes. (AFFONSO, 2003, p. 3)

A Mobilidade no Primeiro Centro de Salvador – Centro Tradicional

Em 1º de novembro de 1501 três naus portuguesas rumo à nova terra aportaram em uma grande baía, cheia de ilhas e de habitantes, e a essa baía deram o nome de Baía de Todos os Santos. A região que contorna essa baía ficou conhecida como a denominação de Recôncavo Baiano, devido à forma côncava das terras que a circundam. As terras ao leste deste recôncavo foram escolhidas, por sua formação topográfica - uma escarpa da falha geológica com aproximadamente sessenta metros de altura - para ser a primeira capital do Brasil, uma fortaleza urbana, a Cidade do Salvador dividida em dois planos: a Cidade Alta e a Cidade Baixa. Em 1763 a cidade do Salvador perdeu seu título de capital da colônia para o Rio de Janeiro, mas mesmo assim continuou se desenvolvendo. A partir de 1808, com a mudança de Dom João IV de Portugal para Salvador, a cidade novamente atravessou um período de grande progresso (STIEL, 1984). Mas, a história dos transportes terrestres em Salvador começou a ter representatividade em meados de 1845, quando uma lei municipal permitiu o estabelecimento de companhias de gôndolas por tração animal na cidade.

Entre 1869 e 1871 foram instaladas as primeiras linhas férreas na cidade, linhas que serviam a vagões e bondes inicialmente puxados por animais. Estas linhas implantadas na Cidade Baixa, região portuária onde vigoravam as atividades comerciais, e na Cidade Alta, onde se localizava a maioria dos prédios residenciais e administrativos. Em um curto período de tempo os trilhos já tomavam as principais ruas desse centro urbano. Mas o Centro Tradicional de Salvador, a cidade de dois andares (SANTOS, 2008), cuja principal característica era o seu desnível topográfico, que foi de grande utilidade para o sistema defensivo da cidade contra os invasores na época da colônia apresentava por outro lado, um grande desafio para a mobilidade urbana. Como resolver o sobe e desce das pessoas e mercadorias? Como integrar de uma forma sustentável os “dois andares” da Cidade do Salvador?

Visando superar essas condições desfavoráveis para o transporte de mercadorias foram desenvolvidos modos mecânicos através de guindastes e elevadores, em seguida, a partir

do século XIX, estes passaram a se constituir como meios de transporte de passageiros, de importante ligação entre a parte alta e a parte baixa da cidade até os dias atuais. A proposta foi oficializada em 18 de março de 1864, através da lei nº 941, que aprovou a concessão dos serviços de carga e passageiros entre os dois níveis topográficos da cidade. Em dezembro de 1873, com muita festa, foi inaugurada a primeira versão do Elevador Lacerda (o elevador hidráulico, denominado de Parafuso). Este elevador foi o primeiro elevador destinado ao transporte público e coletivo existente no mundo até então e por isto representava o que mais moderno e rápido em tecnologia de transporte para a época (STIEL, 1984).

O Elevador Lacerda passou a constituir um monumento histórico símbolo da cidade, de significativa importância histórica e turística, sem perder a sua função de transporte público, sendo de fundamental importância de comunicação entre a Praça Municipal, na Cidade Alta, e a Conceição da Praia, na Cidade Baixa, até os dias atuais é o principal ascensor. No final de 2002 foi totalmente reformado, ganhando um acabamento interno melhor e mais sofisticado, novos cabos, além de um novo sistema de bilhetagem, porém não sofreu mudanças na sua forma arquitetônica.

Outros ascensores além, do Elevador Lacerda fazem o transporte de passageiros entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa: o Plano Inclinado Gonçalves, o Plano Inclinado Liberdade-Calçada, o Elevador do Taboão e o Plano Inclinado do Pilar.

O primeiro automóvel chegou a Salvador em 1901 (BAHIA, 1988). Durante as décadas seguintes, mais automóveis importados chegaram à cidade; eles compartilhavam o espaço urbano com os bondes, pessoas, carros puxados por animais, bicicletas. As ruas serviam tanto aos veículos sobre rodas quanto aos bondes, possuíam não só a faixa de rodagem, como trilhos e calçadas. A figura 2 mostra carros, bondes e pessoas chegando a uma praça, e pode se ressaltar como o pedestre ainda dispunha de uma posição digna nos espaços de circulação da cidade, usando a rua sem receio. Essa fotografia explicita não apenas a integração dos transportes – bondes, ascensores, pedestres - como evidencia também, a possibilidade da interação e coexistência entre os diversos meios de transporte de uma forma que não mais se encontra hoje na Cidade do Salvador.



Figura 2 – Integração entre os modos de transportes. Fonte: Vianna (2004).

Na figura 3, é apresentado um projeto de melhoramento datado da segunda década do século XX, vê-se que a interação entre os diversos meios de transporte era não apenas uma realidade no Centro Tradicional, como era também fruto de um planejamento, de um ideal. Ao misturar carros particulares a bondes, charretes, pessoas montadas em cavalos e pedestres, esse projeto apresentava um cenário urbano ideal no qual não havia hierarquia ou priorização de espaços de circulação para devidas classes sociais.



Figura 3 – Projeto de Melhoramentos na Cidade de Salvador. Fonte: Vianna (2004).

SANTOS (1959, p.45) ressalta que a introdução do automóvel no contexto urbano de Salvador em 1901 foi o fator responsável pelo novo modelo de cidades que surgia e também pelas marcas do “Urbanismo Demolidor”, assim denominado, pois, pautava-se nos princípios da salubridade, expansão urbana e fluidez viária. Já Uzeda (apud Rocha, 2007, p.80) analisa que o automóvel, a partir de 1935, será o grande propulsor do desenvolvimento urbano de Salvador, sendo executadas intervenções em prol de seu desenvolvimento.

O transporte coletivo sobre rodas só começou a operar, precariamente, em 1912, mas os bondes elétricos se mantiveram como a melhor opção durante mais alguns anos (STIEL, 1984). Araújo (1992 apud Rocha, 2007, p. 80) observa que o sistema de transporte foi o serviço público que mais se desenvolveu nesta época. Em 1894 utilizava-se a tração animal, em 1897 iniciou-se o uso da eletricidade e, em 1920, o sistema de transporte utilizava exclusivamente essa fonte de energia. Este sistema revolucionou a acessibilidade em Salvador, sendo que o bonde foi o grande responsável pela integração e expansão dos

núcleos urbanos na Cidade que até então “era constituída por um núcleo central, o Centro Tradicional e um conjunto de núcleos dispersos”.

Rocha (2007, p.81), observa que até o início da segunda metade do século XX as intervenções urbanas se concentraram essencialmente no núcleo de formação da Cidade. A partir deste período, a cidade começa a se expandir, surgindo intervenções na zona rural, onde se estava inserido o Vale do Camaragibe.

Atualmente, o Centro Tradicional de Salvador ainda é o centro da cidade mais democrático em termos de transporte, embora, não exista mais aquela integração entre o transporte automotivo, o transporte vertical e o modo a pé. As linhas de bondes não operam mais, foram substituídas por ônibus. E, os automóveis particulares, da mesma forma que outras partes da cidade são tantos que congestionam as vias e retiram os espaços destinados aos pedestres.

A Mobilidade no Segundo Centro de Salvador – Centro do Camaragibe

O Centro Municipal do Camaragibe ou do Iguatemi surgiu como resultado de um sistema integrado de ações de agências governamentais no nível local, estadual, federal através de projetos, planejamento e zoneamentos; como também investimentos e projetos do setor primário nos últimos cinquenta anos.

A região do Vale do Camaragibe, onde hoje estão inseridos os bairros de Amaralina, Pituba, Boca do Rio, Cabula, bem como empreendimentos significativos para a cidade como o Shopping Center Iguatemi e o Shopping Salvador foi prevista como a primeira zona de expansão da Cidade conforme figura 4.

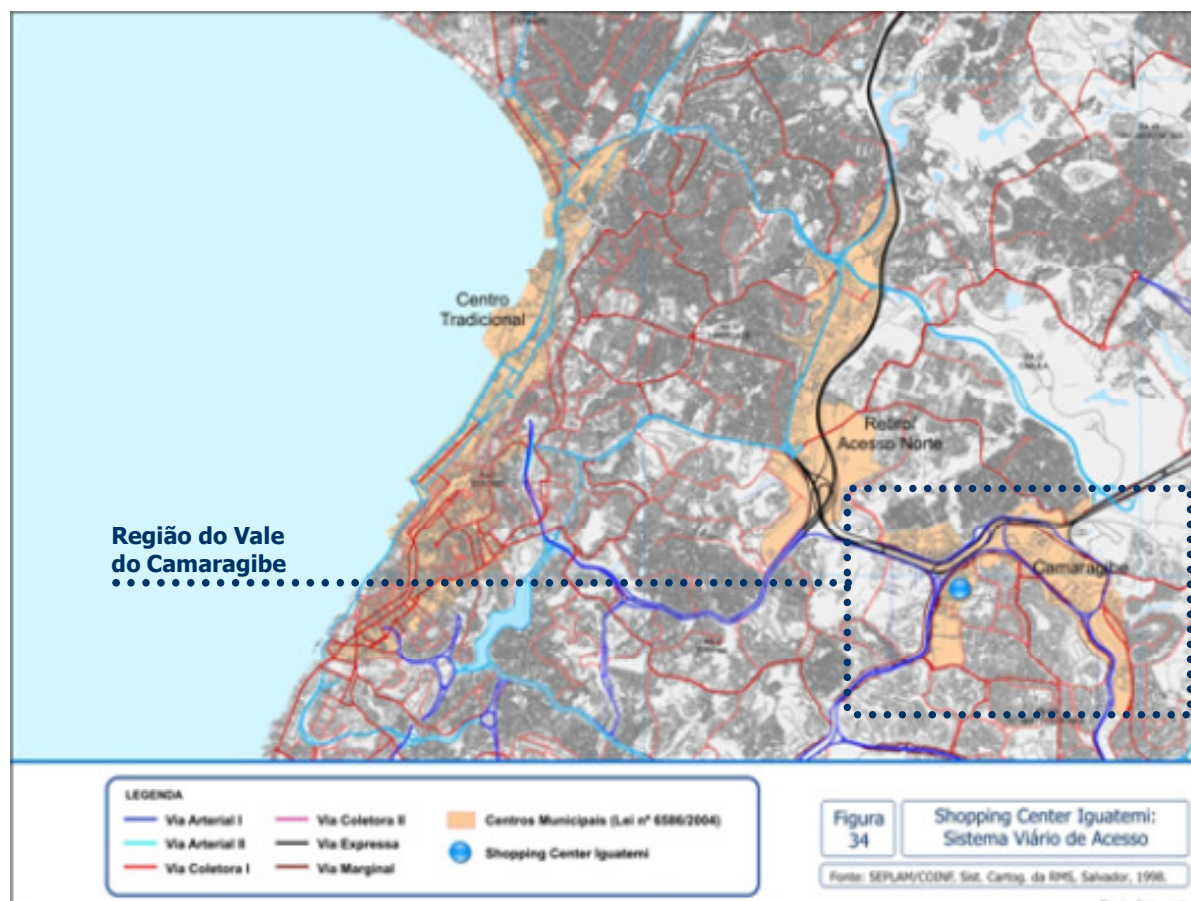


Figura 4 – Região do Vale do Camaragibe. Fonte: Rocha (2007)

O plano EPUCS (Escritório do Plano Urbanístico para a Cidade do Salvador) pode ser considerado como a concretização das diretrizes exposta na Semana de Urbanismo realizada em Salvador de 20 a 27 de fevereiro de 1935. Segundo NEVES (2003, p.39) das propostas indicadas na Semana de Urbanismo destacam-se as que sugeriram a construção de vias de tráfego do tipo *parkways* (as atuais vias de trânsito rápido e arteriais). Dentre essas vias, duas estão relacionadas direta ou indiretamente a gênese da centralidade do Camaragibe (Avenida Antônio Carlos Magalhães e a Avenida Paralela), pois sinalizavam a necessidade de articulação da cidade com essa área que na época constituía um vazio urbano.

Paralelamente à expansão da malha viária foram implantados, na área do Vale do Camaragibe, a Estação Rodoviária e o CAB (Centro Administrativo da Bahia). Com a alocação de infra-estrutura na região, surgiram no seu entorno imediato uma série de empreendimentos do setor comércio e serviço que induziram um grande adensamento na região conforme pode ser observado na figura 5.



Figura 5: Vista Panorâmica do Centro de Camaragibe. Fonte: Rocha (2007).

Segundo Rocha:

Constatam-se, nas diretrizes estabelecidas pelo EPUCS, as propostas para a expansão da cidade, auxiliada pela grande preocupação com o desenvolvimento irrestrito do automóvel enquanto meio de transporte que exige velocidade, característica do urbanismo moderno. Paralelamente, a esta concepção, observa-se diretrizes de um planejamento voltado para assegurar a multimodalidade no uso do sistema viário, bem como a qualidade ambiental da Cidade. (ROCHA, 2007, p.89)

Para Uzeda (apud Rocha, 2007, p.89), para o Centro do Camaragibe foram propostas vias segregadas ao longo das novas avenidas destinadas aos ciclistas, aos pedestres, ao ferrocarril e, entre estas e as áreas residenciais, previam-se cinturões verdes que possibilitariam o melhor controle sobre o ruído e a poluição atmosférica gerados pelos meios de transportes motorizados. O autor ressalta que o EPUCS propunha mudar a cidade para o automóvel.

Para se ter uma ideia do crescimento da taxa de motorização, em Salvador, em 1948 circulavam 2.044 automóveis particulares. Em 1956 este número foi ampliado para 5.183 automóveis particulares. Neste mesmo ano, 398 ônibus superavam os 140 bondes existentes e, em 1961, foi extinto o serviço de bonde em Salvador (CARVALHO apud VASCONCELOS, 2002, P. 311). Em junho de 2009, a frota de veículos em Salvador atingiu a marca de 648.884 veículos (DETRAN – BA, 2009), com uma frota de 2.781 ônibus, em sua maioria ônibus convencionais alongados que transportam uma média de 3,89 milhões de passageiros por mês o que equivale a 1,5 milhões de passageiros por dia útil, percorrendo 18 milhões de quilômetros por mês e, com IPK médio de 1,71 bem abaixo do recomendável que é 2,5. O modo a pé é segundo modo de viagem mais utilizado pela população de Salvador, cerca de 28% dos deslocamentos, de acordo com a última pesquisa O/D realizada em 1995.

Em 05 de abril de 1966 a Lei n.º 1.855 instituiu o Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador que ainda conservou alguns princípios do planejamento urbano estabelecidos pelo EPUCS, contudo o zoneamento e o sistema viário sofreram significativas alterações. Como consequência relevante para o desenvolvimento urbano de Salvador, o artigo 9º dessa Lei inicia o então esvaziamento do Centro da Cidade, uma vez que não faz previsão para a implantação dos usos residenciais no Setor Central. Por sua vez, esse processo ocasionou a desvalorização e o esvaziamento do Centro, desconsiderando o modelo físico-territorial estabelecido pelo principal instrumento de planejamento até então elaborado para a Cidade, o Plano do EPUCS (Rocha, 2007).

O distanciamento entre o planejamento urbano e as práticas urbanísticas na Cidade do Salvador é evidente em sua história e este fator também influenciou no planejamento do transporte e da mobilidade urbana. O padrão de ocupação estabelecido pelo EPUCS não mais direcionava o desenvolvimento urbano da Cidade. O Centro do Camaragibe, área de expansão de fraca densidade, urbanizou-se e “transformou-se no lugar preferido dos investimentos imobiliários” em detrimento do preenchimento dos vazios urbano existentes na área central. A centralidade mercantil e portuária, localizada na Sé, perde o seu dinamismo, resultado dos novos interesses do mercado imobiliário. E, aliados a esses interesses, de uma forma “invisível”, estava também o interesse da indústria automobilística em criar vias de grande capacidade para o escoamento dos veículos motorizados.

Conforme citado anteriormente, o Centro Administrativo da Bahia (CAB) e a Estação Rodoviária intermunicipal e interestadual foram dois dos primeiros empreendimentos a se instalarem na região do vale do Camaragibe. Todavia, um dos grandes empreendimentos que impulsionou o padrão de uso e de ocupação na região, foi o Shopping Center Iguatemi, inaugurado em dezembro de 1975. Para Vasconcelos (2002 apud Rocha, 2007), a abertura dos novos *shoppings centers* revolucionou o comércio de Salvador e o *Shopping Center* Iguatemi promoveu a transformação de seu entorno, consolidando a nova centralidade do Camaragibe, com a ampliação dos fluxos veiculares, a criação de novas linhas de transportes urbanos e a disponibilidade de estacionamentos. Para Uzeda (2007 apud Rocha 2007) este *Shopping Center* “cria uma moda, um ritmo, um status, afastando ainda mais o pobre” das áreas construídas na Cidade para as classes mais endinheiradas; cria-se um polo, melhorando-se as redes de infra-estrutura viária.

A figura 6 mostra a evolução urbana do Centro Municipal de Camaragibe no período de 1976 a 2009. Neste período o novo centro consolidou-se atraindo uma alta parcela das viagens motorizadas da cidade em função dos investimentos realizados na infraestrutura viária. Porém, conforme ressalta Uzeda (2007 apud Rocha, 2007) agregado a esses investimentos se cria também uma cidade fragmentada, sem sociabilidade onde não há espaços públicos destinados ao lazer como praças ao não ser nos *shoppings* que traz consigo o símbolo do “novo”. A figura 6 evidencia também, como os empreendimentos considerados como Polos Geradores de Viagens tal como foi o caso do *Shopping* Iguatemi teve a capacidade de impulsionar o surgimento “forçado” de uma nova centralidade em Salvador e que com isso contribuiu para o esvaziamento e a deteriorização das funções

urbanas do Centro Tradicional, o qual foi consolidado a partir das relações socioeconômicas lá estabelecidas.



Figura 6 – Fotografias aéreas do Segundo Centro de Salvador – Centro do Camaragibe, registros dos anos de 1976 e 2009, respectivamente. Fonte: CONDER (1976) e Google Earth (2009).

O Plano Diretor de Salvador de 03 de agosto de 2004, Lei nº. 6.586 oficialmente, reconheceu a região do vale do Camaragibe como um polo de atração metropolitana e estadual, enquadrando-o na categoria de Centro Municipal, denominando-o de Centro Municipal do Camaragibe e atribuindo-o características que lhe conferem o status de Centro de maior dinamismo e potencial de negócios da Cidade, como a seguir é descrito:

Atividades altamente diversificadas e especializadas, admitindo usos residenciais, comerciais, serviços, industriais, institucionais e especiais; atividades de porte variável; atividades de alcance municipal, metropolitano e estadual; movimentação intensa de transporte coletivo, veículos de passeio e de cargas. (SALVADOR, 2004 apud Rocha, 2007, p.108)

Constata-se que a cada dia surgem novos empreendimentos especializados de médio e grande porte na área de influência direta do *Shopping Center Iguatemi*, região do vale do rio Camaragibe, sendo que a maioria deles configura-se como Polos Geradores de Viagens (PGVs). Entretanto, a promoção de ações de transporte e de circulação integradas ao uso e a ocupação do solo, compatível com as demandas existentes e futuras e com as diretrizes estabelecidas pelo PDDU (SALVADOR, 2004) não foram executadas, como é o caso da implantação do transporte de massa e da oferta de um sistema de transporte coletivo por ônibus de alto padrão. Este fato está trazendo uma série de impactos negativos diretos e indiretos que vão sendo sentidos à medida que se observa a densificação da referida área, traduzindo-se em consideráveis restrições à mobilidade não só interna, mas externa à região, comprometendo toda a Cidade.

Para finalizar a análise das conseqüências do planejamento urbano do Centro do Camaragibe sobre a mobilidade urbana de Salvador vale à pena ressaltar que o conforme Rocha (2007), o Centro Municipal do Camaragibe surgiu a partir de interesses políticos e econômicos, com os investimentos de capital nacional e internacional que apostaram no ideal de “modernização” da cidade, colocando o *Shopping Center* Iguatemi como um dos principais símbolos de subversão da ordem estabelecida pelo planejamento urbano. Esse empreendimento impulsionou o surgimento “forçado” de uma nova centralidade em Salvador e contribuiu para o esvaziamento e a deteriorização das funções urbanas do Centro Tradicional, que foi consolidado a partir das relações socioeconômicas lá estabelecidas.

Vale ainda ressaltar que, a região denominada Centro Municipal do Camaragibe, constitui hoje em um dos maiores problemas de tráfego para a Cidade, devido à incompatibilidade das políticas de uso e ocupação do solo, transporte e trânsito, necessitando de intervenções integradas para o ordenamento de suas funções e para a garantia da mobilidade.

Esse novo centro, diferentemente do centro tradicional - que ainda tinham o homem como referencial - foi concebido para atender a escala e as necessidades do automóvel. Se antes ainda se levava em conta a dinâmica da mobilidade do homem, na qual os empreendimentos comerciais, residenciais e de serviço eram planejados para atender os cidadãos num raio de distância onde os deslocamentos poderiam ser realizados a pé, com a difusão da cultura do automóvel o novo tipo de planejamento urbano e de transporte deixou de lado a escala humana para administrar os requisitos dos veículos automotores, principalmente dos veículos particulares. Atender satisfatoriamente essas duas escalas, humana e automotiva, é uma questão bem mais complexa do que se imaginava. Desta forma, o que se tem observado, infelizmente, infelizmente o ser humano e os veículos não motorizados tem tido sua mobilidade deixada em segundo plano.

A implantação desse tipo de centralidade urbana que dá prioridade ao transporte motorizado e ao veículo particular especialmente, tem se mostrado insustentável em muitos contextos. Os investimentos em obras viárias, recorrentes no Centro do Camaragibe, como formas de amenizar os congestionamentos não tem conseguido alcançar os resultados desejáveis e a população tem se mostrado insatisfeita com a perda da mobilidade. Diante da tendência mundial e local por modos de transporte mais sustentáveis e por melhores padrões de qualidade de vida cabe o questionamento sobre o que Salvador almeja de agora em diante para essa e para a sua outra nova centralidade: o Centro Municipal Retiro- Acesso Norte?

A Mobilidade no Terceiro Centro de Salvador – Centro do Retiro-Acesso Norte

A formação de novas centralidades e subcentralidades urbanas é um fenômeno urbano justificado pela necessidade de criar novos vetores de desenvolvimento que atendam a crescente demanda social e econômica por espaços urbanos, diversidade de atividades e mobilidade. Os sistemas de transportes e de circulação estão estreitamente ligados à estrutura espacial urbana. Alguns autores defendem a ideia de que a policentralidade urbana – ou seja, a existência de mais de um centro municipal – é uma das características das cidades que buscam a sustentabilidade (Kneib, 2008). A criação de novas centralidades

e subcentralidades são demandas periódicas em cidades em expansão, como um ciclo. Kneib (2008) ressalta que estes ciclos estão relacionados também a mudanças na tecnologia dos transportes.

O Centro Municipal do Retiro-Acesso Norte (CMR) nasceu pela necessidade de se criar um novo vetor de expansão para a cidade e esta criação foi formalizada nos dois últimos planos diretores de Salvador, aqui denominados PDDU-2004 e PDDU-2008 (regulamentados pelas leis municipais 6.586-04 e 7.400-08). O CMR trouxe com ele uma nova tecnologia de transportes, o metrô, e a oportunidade de se repensar a mobilidade da cidade. O metrô, assim como a popularização do carro particular na década de 1960, apresenta uma nova dinâmica de deslocamentos e pode estimular novas formas, também, de se conceber os espaços urbanos, de circulação e uso do solo.

Este novo centro de Salvador está em processo de consolidação. Desde o Plano Diretor Municipal de 2004 e reforçado pelo Plano de 2008, essa região tem sido alvo de investimentos públicos e privados. Os investimentos privados vão desde condomínios de apartamentos, torres comerciais a *shoppings centers*. Os investimentos públicos são em infraestrutura, especialmente em transportes. Este centro tem uma localização privilegiada; além de estar no ponto médio entre a costa atlântica e a costa da Baía de Todos os Santos, ele também dá acesso a uma importante rodovia federal (BR 324) que leva à segunda cidade do estado da Bahia, Feira de Santana, e segue para o sudeste do país, para os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, onde estão as duas maiores capitais brasileiras. O Centro do Retiro-Acesso Norte se localiza onde antes se configurava uma zona industrial e de comércio atacadista. A figura 7 apresenta uma série de fotografias aéreas que datam dos anos de 1976, 1992 e 2009, pode-se observar a gradativa ocupação na região, algumas intervenções viárias, e na fotografia de 2009 a presença da estação de integração do metrô com os ônibus urbanos.



Figura 7 – Fotografias aéreas do novo centro de Salvador – Centro Retiro – Acesso Norte, registros dos anos de 1976, 1992 e 2009, respectivamente. Fonte: CONDER (fotos de 1976 e 1992) e Google Earth (2009).

Conforme citado anteriormente, a maior parte da zona do CMR, que fazia parte do antigo centro industrial do Retiro (DINURB) e se desenvolve sua maior porção entre os eixos viários: Rodovia Federal BR 324 e Avenida Barros Reis.

Na realidade esta zona é uma aglomeração de entre-espços, áreas entre o Canal do Rio Camaragibe e os mais importantes eixos viários de acesso regional a cidade, as avenidas, da BR-324 (vindo do noroeste de Feira de Santana) e o a Av. Luis Viana Filho (Avenida Paralela), Avenida Antônio Magalhães, Avenida Luis Eduardo Magalhães e o prolongamento da rodovia estadual BA 099 (vindo do nordeste do Estado de Sergipe) conforme apresentado na figura 7.

Dentro da área do Centro Municipal do Retido-Acesso Norte estão localizados os maiores entroncamentos de trafego da cidade interconectando as mais diversas regiões da cidade pelo binário Av. Barros Reis e BR-324:

1. Acesso Norte
2. Rotula de Abacaxi
3. Largo do Retiro

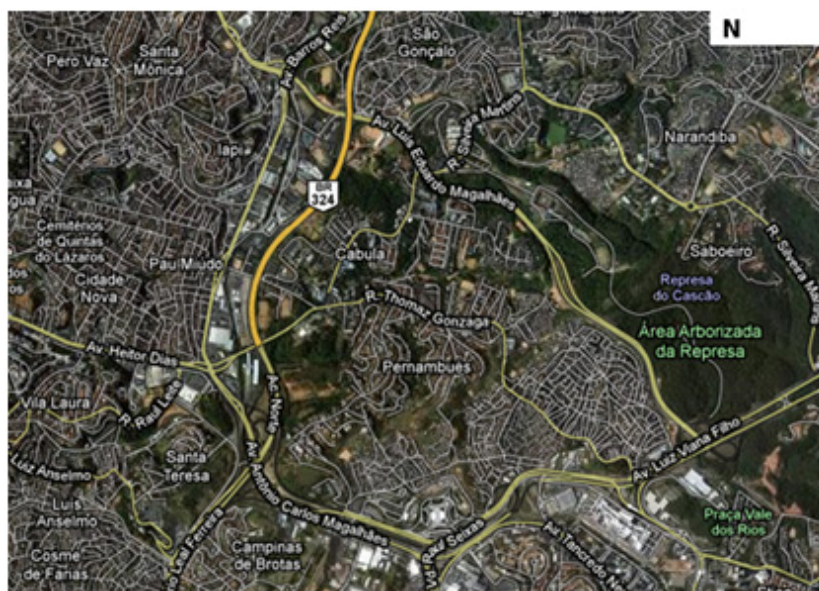


Figura 7 – Sistema Viário do Centro Municipal Retiro-Acesso Norte. Fonte: Google Earth (2010)

O parágrafo 3º do PDDU/2008 ressalta que o Centro Municipal Retiro-Acesso Norte (CMR), é ainda uma centralidade em fase de implementação. Segundo o Plano Diretor, a mobilidade neste centro “estrutura-se na convergência de grandes corredores e terminais de transporte de passageiros e de cargas, beneficiando-se pela presença de estações de integração do transporte de passageiros” (PDDU, 2008). Para este centro, (ou subcentro, uma vez que está muito próximo e convergente aos fluxos do Centro Municipal do Camaragibe), estão previstas mudanças no uso do solo atual a fim de adequar o potencial dos terrenos às facilidades de infra-estrutura que serão criadas pela implantação dos corredores de transporte. Dentre as principais facilidades de transportes que farão parte desta nova centralidade estão a linha 1 do Metrô de Salvador e a Via Expressa Baía de Todos os Santos.

O Metrô de Salvador constituir-se-á um importante elemento no processo de desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (RMS), na medida em que, ao viabilizar uma distribuição mais racional da demanda de transportes, melhorará as condições de acessibilidade da população, seu nível de qualidade de vida e, conseqüentemente, contribuirá para o desenvolvimento econômico da região.

O Metrô de Salvador encontra-se em fase de construção e a linha que passa pelo CMR (linha 1) ligará as estações Lapa (localizada no Centro Tradicional) a Pirajá (localizada na Região Central da Cidade, denominada Região do Miolo), percorrendo um trecho de 11,9 km e contemplando 8 estações de embarque e desembarque de passageiros, localizadas em áreas de grande concentração demográfica e privilegiando, sobretudo, a população de média e baixa renda. Acredita-se que o metrô Salvador terá um impacto positivo em todo sistema de transporte coletivo da cidade, pois ofertará um meio de transporte mais eficiente e confortável para seus usuários diretos, pois irá retirar grande parte de veículos automotores de circulação do Município, desafogando o tráfego para todos.

A figura 8 apresenta o projeto do Metrô de Salvador. No cruzamento entre as linhas 1 e 2 está a Estação de Integração Acesso Norte, que estará localizada no Centro Retiro-Acesso Norte.

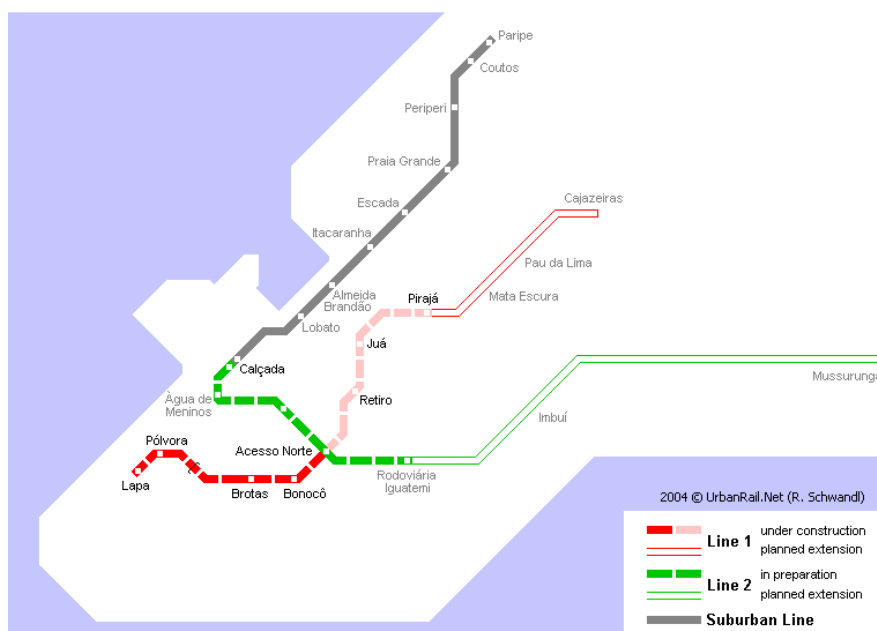


Figura 8 – Projeto do Metrô Salvador. Fonte: CTS (2009)

O segundo projeto de transporte de grande relevância a ser implantado nessa região é a Via Expressa Baía de Todos os Santos, apresentada nas figuras 9 e 10. Esta via será composta de dez faixas de tráfego, sendo quatro exclusivas para veículos de carga e seis para veículos urbanos. Essa via facilitará o escoamento da produção regional do Estado, uma vez que liga a BR324, rodovia nacional, ao porto de Salvador. As seis faixas para veículos urbanos conectam o novo centro de Salvador, o Centro do Retiro-Acesso Norte, ao Centro Tradicional, o que pode fortalecer o desenvolvimento de ambos, ajudando na revitalização do centro antigo e na consolidação do Retiro como centro municipal. O início da Via

Expressa, na área do novo centro é marcado pela Rótula do Abacaxi que é um grande nó do sistema viário. A Rótula do Abacaxi também está em obras; os cruzamentos de ruas, que hora eram administrados por semáforos, causando congestionamentos constantes, que após a intervenção serão feitos em nível, através de viadutos, para aumentar a fluidez do tráfego.



Figura 9 - Traçado da Via Expressa Bahia de Todos os Santos. Fonte: CONDER (2009)



Figura 10 – Modelo computacional para a nova Rótula do Abacaxi. Fonte: CONDER (2009)

Esses novos investimentos em transportes trarão uma contribuição inegável na consolidação da nova centralidade. A inserção do metrô, no entanto, é a única iniciativa que

traz a possibilidade de quebra do paradigma da mobilidade existente na cidade. Deixando de focar os deslocamentos no automóvel e criar a expectativa de uma mobilidade mais sustentável para o novo centro, e conseqüentemente para a cidade.

No caso do Centro Retiro-Acesso Norte, o Plano Diretor de 2008 faz uma menção especial ao pedestre e às pessoas com mobilidade reduzida, afirmando que para este centro devem ser feitas melhorias nas condições de acessibilidade e qualificação dos espaços. Mas, no mesmo item (IV do Artigo 174), fica demonstrado o tradicional tratamento ao automóvel particular, acrescentando que devem também ser feitas melhorias na circulação e nos estacionamentos de veículos (PDDU, 2008). Outra preocupação que deve ser ressaltada no caso desse centro, é que apesar das diretrizes do Plano Diretor estarem voltadas para a possibilidade de uma mobilidade sustentável, o que se observa é que o investimento em infraestrutura voltadas para o automóvel continuam dominando o cenário urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Salvador como em outras grandes cidades no Brasil convive atualmente, com o dilema de possuir um Centro Tradicional considerado pouco acessível em contraste com novos centros econômicos e de consumo, criados através de interesses públicos e privados com seu funcionamento baseado na modernização da cidade e no privilégio ao transporte automotor principalmente, o automóvel particular o que vai contrário ao pensamento de busca pela mobilidade sustentável, ou seja, a mobilidade que:

(...) tem como referência promover a paz e a cidadania no trânsito, a eficiência energética e o combate a emissão de agentes poluidores, sonoros e atmosféricos, além da eficiência e a qualidade nos serviços de transporte público, com apropriação social dos ganhos de produtividade decorrentes. (AFFONSO, 2003, p. 3)

A manutenção desse modelo urbano, que direciona todos os esforços ao atendimento do transporte motorizado e especialmente ao automóvel particular, tem intrínseco um curto prazo de validade determinado pela natureza, pois não será capaz de gerir os impactos negativos provenientes desse modelo. Tomando como base a teoria geral dos sistemas e tendo o ambiente como um organismo vivo, há de se considerar na cidade uma particularidade sobre a propriedade auto-reguladora: no meio urbano, o papel de identificar os desequilíbrios e promover as adaptações necessárias para resgatar à harmonia cabe ao homem e a sociedade. O ambiente urbano é natural, é construído e é social, e esses ambientes devem procurar um caminho compatível à perpetuação dos três para que não haja colapso de um deles: a natureza, pois a natureza se regenera e vive sem o homem, mas o contrário não é verdadeiro.

Investigar a história do planejamento urbano e do transporte na cidade do Salvador traz consigo a possibilidade de compreender os acertos e os erros ocorridos no processo de policentralização da cidade. Traz ainda, a oportunidade de trazer à tona os interesses dos

atores “invisíveis” que influenciam na criação de novos centros municipais, inclusive através da implementação de empreendimentos tais como foi o caso do *Shopping Iguatemi*, no Centro do Camaragibe e, parece que vai acontecer com o empreendimento denominado Horto Bela Vista e que por seu porte e quantidade de viagens atraídas pode ser considerado um Polo Gerador de Viagens do tipo multiuso (residencial/comércio/serviço; com 19 torres residenciais, um apart-hotel, uma Escola, um *Shopping Center* e um clube) que está sendo construído na Ladeira do Cabula, no Centro Retiro-Acesso Norte e que servirá de elemento propulsor da consolidação desse centro. No caso de Salvador, esse estudo sobre a mobilidade, traz a oportunidade de se analisar como essa história ocorreu e se essa história está se repetindo. E, o que podemos fazer para mudá-la se assim o desejarmos.

Junto à idealização e construção do novo Centro do Retiro nasce a oportunidade de estimular em Salvador um uso mais sustentável dos transportes, focado no homem e não na máquina, beneficiando polos atratores de pessoas e não de carros. Como há muita coisa ainda por se construir, há também a possibilidade de inserir nesse centro algumas interferências a fim de recriar espaços capazes de levar as pessoas às ruas a pé e de bicicleta, proporcionando a elas o direito de transitar pelo bairro e de se comunicar com o restante da cidade em transportes públicos de qualidade; desestimulando-as, sempre que possível, a apelar para o uso de automóveis particulares buscando dessa forma, alcançar uma mobilidade sustentável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFFONSO, N. S. Muito além do automóvel: por uma política nacional de mobilidade sustentável, 2000. Disponível em:
<<http://www.polis.org.br/publicacoes/artigo/naza1.html>>. Acesso em: 20 nov. 2003.
- BAHIA, Fundação Cultural do Estado da. (1988) Rio Vermelho - Projeto História dos Bairros de Salvador, 55-57.
- Kneib, Érika Cristine. (2004) CARACTERIZAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS GERADORES DE VIAGENS: CONTRIBUIÇÃO CONCEITUAL À ANÁLISE DE SEUS IMPACTOS NO USO, OCUPAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO SOLO URBANO. Dissertação de mestrado em transportes, Universidade de Brasília.
- KNEIB, Érika Cristine.; SILVA, Paulo César. A ÊNFASE DA ACESSIBILIDADE NO PROCESSO DE DEGRADAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS: ANÁLISE APLICADA A SÃO PAULO. 16º Congresso de Transporte e Trânsito, 2007.
- NEVES, J. L.. Pesquisa qualitativa: características, usos e possibilidades. In: Caderno de pesquisa em administração. São Paulo, p. 1- 5, 1996.
- OLIVEIRA, M. A área do Iguatemi: O NOVO CENTRO ECONÔMICO DA CIDADE DO SALVADOR - UMA ANÁLISE DA PRODUÇÃO ESPACIAL DE NOVAS CENTRALIDADES. Dissertação de Mestrado em Geografia. UFBA, 2002.
- PDDU - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO. LEI Nº 7.400/2008 Salvador, SEPLAN, 2008.
- ROCHA, D. C.T.; FREITAS, I. M. D. P. . O GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE EM EMPREENDIMENTOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: SHOPPING CENTER EM SALVADOR. XX ANPET, 2006.

- ROCHA, D. C. T. GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE EM EMPREENDIMENTOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: SHOPPING CENTER EM SALVADOR. Dissertação de mestrado em Engenharia Ambiental Urbana, UFBA, 2007
- SANTOS, J. EVOLUÇÃO, DACADÊNCIA E REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL E FINANCEIRO DA CIDADE DO SALVADOR-BA. Revista VeraCidade – Ano 2, nº 2. Julho de 2007.
- SANTOS, M. O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana. Salvador: EDUFBA, 1959.
- STIEL, Waldemar Corrêa. HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO NO BRASIL. Brasília, Ed. Pini / EBTU, 1984.
- VASCONCELLOS, E.. A. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas, São Paulo: Unidas, 1996, 269p.
- VASCONCELOS, P. A.. Salvador: transformações e permanências, Ilhéus: Editus, 2002, 456p.